

COMMITTENTE:



DIREZIONE INVESTIMENTI  
DIREZIONE PROGRAMMI INVESTIMENTI  
DIRETTRICE SUD - PROGETTO ADRIATICA

DIREZIONE LAVORI:



APPALTATORE:

Mandataria

Mandanti



PROGETTAZIONE:

MANDATARIA

MANDANTI



PROGETTO ESECUTIVO

LINEA PESCARA - BARI  
RADDOPPIO DELLA TRATTA FERROVIARIA TERMOLI - LESINA  
LOTTI 2 e 3 - RADDOPPIO TERMOLI - RIPALTA

STUDIO ACUSTICO VIBRAZIONALE  
RELAZIONE STUDIO ACUSTICO

L'Appaltatore

Ing. Gianguido Babini

A.A. D'AGOSTINO COSTRUZIONI GENERALI S.r.l.  
Il Direttore Tecnico  
(Ing. Gianguido Babini)

I progettisti (il Direttore della progettazione)

Ing. Massimo Facchini

Data Ott. 2023

firma

Data Ott. 2023

firma

COMMESSA	LOTTO	FASE	ENTE	TIPO DOC	OPERA / DISCIPLINA	PROGR	REV	SCALA
L I O B	0 2	E	Z Z	R G	I M 0 0 0 X	0 0 1	C	---

Rev.	Descrizione	Redatto	Data	Verificato	Data	Approvato	Data	Autorizzato/Data
A	Emissione Esecutiva	G. Di Marco	Dic. 2022	M. Esposito	Dic. 2022	F. Pirone	Dic. 2022	<p>M. Facchini Ott-2023</p>
B	Risposta alla RDV: LI0B-RV-0000000139	G. Di Marco	Apr. 2023	M. Esposito	Apr. 2023	F. Pirone	Apr. 2023	
C	Risposta alla RDV: LI0B-RV-0000000354	G. Di Marco	Ott. 2023	M. Esposito	Ott. 2023	F. Pirone	Ott. 2023	
								n. Elab.

 	<b>LINEA PESCARA – BARI</b> <b>RADDOPPIO DELLA TRATTA FERROVIARIA TERMOLI-LESINA</b> <b>LOTTO 2 e 3 – RADDOPPIO TERMOLI - RIPALTA</b>										
	<b>RELAZIONE STUDIO ACUSTICO</b>	<small>COMMESSA</small> <b>LI0B</b>	<small>LOTTO</small> <b>02</b>	<small>FASE</small> <b>E</b>	<small>ENTE</small> <b>ZZ</b>	<small>TIPO DOC</small> <b>RG</b>	<small>OPERA 7</small> <b>IM</b>	<small>DISCIPLINA</small> <b>00</b>	<small>OPERA 7</small> <b>0X</b>	<small>PROGR</small> <b>001</b>	<small>REV</small> <b>C</b>

## INDICE

1	PREMESSA .....	4
2	RIFERIMENTI NORMATIVI .....	5
2.1	LEGGE QUADRO N. 447/1995 .....	5
2.2	D.P.R. N. 459/1998.....	7
2.3	D.P.R. N. 142/2004.....	8
2.4	DECRETO PER LA PREDISPOSIZIONE DEGLI INTERVENTI ANTIRUMORE DA PARTE DEI GESTORI DELLE INFRASTRUTTURE (DM 29/11/2000) .....	10
3	CONCORSUALITÀ DELLE SORGENTI DI RUMORE PRESENTI SUL TERRITORIO.....	11
4	LIMITI ACUSTICI E APPLICAZIONE DELLE CONCORSUALITÀ .....	12
5	CARATTERIZZAZIONE ANTE OPERAM.....	16
5.1	DESCRIZIONE DEI RICETTORI .....	16
5.1.1	<i>Il censimento dei ricettori.....</i>	16
5.2	DEFINIZIONE CLIMA ACUSTICO ANTE OPERAM .....	18
5.2.1	<i>Campagna di misure.....</i>	18
6	GLI IMPATTI CON LA REALIZZAZIONE DELLE OPERE IN PROGETTO .....	25
6.1	IL MODELLO DI SIMULAZIONE ACUSTICA ADOTTATO .....	25
6.2	DATI DI INPUT DEL MODELLO .....	26
6.2.1	<i>Modello di esercizio .....</i>	28
6.2.2	<i>Emissioni dei rotabili .....</i>	29
6.3	TARATURA DEL MODELLO DI SIMULAZIONE .....	31
7	CONSIDERAZIONI SUI LIVELLI SONORI ANTE MITIGAZIONE .....	34
8	METODI PER IL CONTENIMENTO DELL'INQUINAMENTO ACUSTICO.....	35
8.1	REQUISITI ACUSTICI.....	35
8.2	DESCRIZIONE DELLE BARRIERE ANTIRUMORE .....	37
8.3	GLI INTERVENTI SUGLI EDIFICI .....	38

 	<b>LINEA PESCARA – BARI</b> <b>RADDOPPIO DELLA TRATTA FERROVIARIA TERMOLI-LESINA</b> <b>LOTTO 2 e 3 – RADDOPPIO TERMOLI - RIPALTA</b>										
											FOGLIO
<b>RELAZIONE STUDIO ACUSTICO</b>	COMMESSA	LOTTO	FASE	ENTE	TIPO DOC	OPERA / DISCIPLINA			PROGR	REV	
	<b>LI0B</b>	<b>02</b>	<b>E</b>	<b>ZZ</b>	<b>RG</b>	<b>IM</b>	<b>00</b>	<b>0X</b>	<b>001</b>	<b>C</b>	<b>3</b>

9 LE OPERE DI MITIGAZIONE SUL TERRITORIO E I LIVELLI ACUSTICI POST MITIGAZIONE .....40

 	<b>LINEA PESCARA – BARI</b> <b>RADDOPPIO DELLA TRATTA FERROVIARIA TERMOLI-LESINA</b> <b>LOTTO 2 e 3 – RADDOPPIO TERMOLI - RIPALTA</b>									
	<b>RELAZIONE STUDIO ACUSTICO</b>	<small>COMMESSA</small> <b>LI0B</b>	<small>LOTTO</small> <b>02</b>	<small>FASE</small> <b>E</b>	<small>ENTE</small> <b>ZZ</b>	<small>TIPO DOC</small> <b>RG</b>	<small>OPERA 7 DISCIPLINA</small> <b>IM 00 0X</b>	<small>PROGR</small> <b>001</b>	<small>REV</small> <b>C</b>	<small>FOGLIO</small> <b>4</b>

## 1 PREMESSA

Il presente documento contiene i risultati dello studio relativo all'impatto acustico prodotto dalla realizzazione del progetto del raddoppio della tratta ferroviaria della Termoli – Lesina della Linea Pescara – Bari.

Il tracciato di progetto del presente Progetto Esecutivo, considera un unico lotto funzionale (denominato Lotto 2-3) tra Termoli e Ripalta, con uno sviluppo complessivo di 24,9 km, si sviluppa dalla Stazione di Termoli alla interconnessione con la linea esistente nel comune di Serracapriola.

I Comuni interessati dalla tratta in oggetto sono Termoli e Campomarino della Regione Molise e Chieuti, Serracapriola della Regione Puglia.

L'iter metodologico seguito -nel rispetto del Manuale di Progettazione RFI delle Opere Civili cod. RFI DTC SI AM MA IFS 001 A del 22.12.2017- può essere schematizzato secondo le fasi di lavoro di seguito riportate:

- Individuazione dei valori limite di immissione secondo il DPR 459/98 (decreto sul rumore ferroviario), il DMA 29/11/2000 (piani di contenimento e di risanamento acustico) e DPR 142/04 (decreto sul rumore stradale) per tener conto della concorsualità del rumore prodotto dalle infrastrutture stradali presenti all'interno dell'ambito di studio.
- Caratterizzazione ante operam. In questa fase dello studio è stato analizzato il territorio allo stato attuale (situazione ante operam) identificando gli ingombri e le volumetrie di tutti i fabbricati presenti con particolare riguardo alla destinazione d'uso, all'altezza e allo stato di conservazione dei ricettori potenzialmente impattati e ricadenti nella fascia di pertinenza acustica ferroviaria (250 m per lato ) più ulteriori 50m per lato nei quali i Limiti sono dati dalle Classificazioni acustiche Comunali vigenti.; è stata altresì effettuata una verifica delle aree di espansione.
- Livelli acustici ante mitigazione. Con l'ausilio del modello di simulazione SoundPLAN si è proceduto alla valutazione dei livelli acustici con la realizzazione del progetto in esame. Gli algoritmi di calcolo scelti per valutare la propagazione dell'onda sonora emessa dall'infrastruttura ferroviaria fanno riferimento al metodo Schall 03, DIN 18005. I risultati del modello di simulazione sono stati quindi messi a confronto con i limiti acustici della linea, eventualmente ridotti per la presenza infrastrutture concorrenti così come previsto dal D.M. 29 novembre 2000.
- Metodi per il contenimento dell'inquinamento acustico. In questa parte dello studio sono state descritte le tipologie di intervento da adottare indicandone i requisiti acustici minimi.
- Individuazione degli interventi di mitigazione. L'obiettivo del progetto è quello di abbattere le eccedenze acustiche dai limiti di Norma mediante l'inserimento di barriere antirumore o, se del caso, specifici interventi diretti ai ricettori.

 	<b>LINEA PESCARA – BARI</b> <b>RADDOPPIO DELLA TRATTA FERROVIARIA TERMOLI-LESINA</b> <b>LOTTO 2 e 3 – RADDOPPIO TERMOLI - RIPALTA</b>										
	RELAZIONE STUDIO ACUSTICO	COMMESSA	LOTTO	FASE	ENTE	TIPO DOC	OPERA 7 DISCIPLINA			PROGR	REV
	LI0B	02	E	ZZ	RG	IM	00	0X	001	C	5

## 2 RIFERIMENTI NORMATIVI

### 2.1 LEGGE QUADRO N. 447/1995

In data 26/10/1995, viene pubblicata la Legge 26 ottobre 1995 n° 447 «*Legge quadro sull'inquinamento acustico*».

Detto strumento normativo, che sostituisce il D.P.C.M. 1 marzo 1991, affronta il tema dell'inquinamento acustico del territorio, ricomprendendo al suo interno le definizioni fondamentali e definendo competenze ed adempimenti necessari alla tutela dell'ambiente dal rumore.

La Legge Quadro indica le metodiche da adottare per il contenimento della problematica (piani e disposizioni in materia d'impatto acustico), e fornisce all'art. 2 comma 1 una definizione del fenomeno, dell'ambito di applicazione della normativa e delle sorgenti.

In particolare la Legge Quadro fa riferimento agli **ambienti abitativi**, definiti come: «*ogni ambiente interno ad un edificio destinato alla permanenza di persone o comunità ed utilizzato per le diverse attività umane, fatta eccezione per gli ambienti destinati ad attività produttive per i quali resta ferma la disciplina di cui al D.L. 15/08/91, n.277, salvo per quanto concerne l'immissione di rumore da sorgenti sonore esterne ai locali in cui si svolgono le attività produttive*».

Nella definizione riportata risultano quindi comprese le residenze e comunque tutti quegli ambienti ove risiedono comunità e destinati alle diverse attività umane, ai quali non viene in genere ristretto il concetto di ambiente abitativo.

Sempre all'interno dell'art. 2 comma 1. la Legge Quadro fornisce la definizione di sorgente di rumore suddividendole tra *sorgenti fisse* e *sorgenti mobili*.

In particolare vengono inserite tra le **sorgenti fisse** anche le infrastrutture stradali e ferroviarie:

«*... le installazioni unite agli immobili anche in via transitoria il cui uso produca emissioni sonore, le infrastrutture stradali, ferroviarie, commerciali; ...; le aree adibite ad attività sportive e ricreative.*»

La Legge Quadro ribadisce la necessità che i comuni predispongano una **zonizzazione acustica comunale**. Le aree previste per la zonizzazione del territorio sono sei e sono così caratterizzate:

#### I - AREE PARTICOLARMENTE PROTETTE

Rientrano in questa classe le aree nelle quali la quiete rappresenta un elemento di base per l'utilizzazione, quali aree ospedaliere, scolastiche, aree residenziali rurali, aree di particolare interesse naturalistico, ricreativo, culturale, archeologico, parchi naturali e urbani;

#### II - AREE PREVALENTEMENTE RESIDENZIALI

Rientrano in questa classe le aree urbane interessate prevalentemente da traffico veicolare locale, con bassa densità di popolazione, limitata presenza di attività commerciali, totale assenza di attività industriali ed artigianali;

 	<b>LINEA PESCARA – BARI</b> <b>RADDOPPIO DELLA TRATTA FERROVIARIA TERMOLI-LESINA</b> <b>LOTTO 2 e 3 – RADDOPPIO TERMOLI - RIPALTA</b>										
	<b>RELAZIONE STUDIO ACUSTICO</b>	COMMESSA	LOTTO	FASE	ENTE	TIPO DOC	OPERA / DISCIPLINA			PROGR	REV
	<b>LI0B</b>	<b>02</b>	<b>E</b>	<b>ZZ</b>	<b>RG</b>	<b>IM</b>	<b>00</b>	<b>0X</b>	<b>001</b>	<b>C</b>	6

### III - AREE DI TIPO MISTO

Rientrano in questa classe le aree urbane interessate da traffico veicolare locale e di attraversamento, con media densità di popolazione, con presenza di attività commerciali, con limitata presenza di attività artigianali e con assenza di attività industriali; aree rurali, interessate da attività che impiegano macchine operatrici;

### IV - AREE DI INTENSA ATTIVITÀ UMANA

Rientrano in questa classe:

- a) le aree urbane interessate da intenso traffico veicolare, con elevata presenza di attività commerciali ed uffici, presenze di attività artigianali, con dotazione di impianti di servizi a ciclo continuo;
- b) *le aree in prossimità* di strade di grande comunicazione, *di linee ferroviarie*, di aeroporti e porti;
- c) le aree con limitata presenza di piccole industrie;

### V - AREE PREVALENTEMENTE INDUSTRIALI

Rientrano in questa classe le aree interessate da insediamenti industriali e con scarsità di abitazioni;

### VI - AREE ESCLUSIVAMENTE INDUSTRIALI

Rientrano in questa classe le aree interessate da industrie a ciclo continuo prive di insediamenti abitativi.

Un aspetto innovativo della Legge Quadro è invece l'introduzione, accanto al criterio valore limite assoluto di immissione nell'ambiente e del criterio differenziale previsti dall'ex D.P.C.M., di altri metodi di valutazione dello stato e dell'inquinamento acustico ambientale, che di seguito vengono elencati:

- criterio del valore limite massimo di emissione;
- criterio del valore di attenzione;
- criterio del valore di qualità.

Si rileva pertanto che la Legge analizza sotto diversi aspetti la problematica acustica imponendo, accanto ai limiti di tutela per i ricettori, dei limiti sulle emissioni delle specifiche sorgenti e degli obiettivi di qualità da perseguire nel tempo.

Per l'individuazione dei limiti di applicabilità e delle soglie numeriche relative a ciascun criterio di valutazione, la Legge 447/95 demanda al D.P.C.M. del 14/11/1997 «*Determinazione dei valori limite delle sorgenti sonore*». Da tale D.P.C.M. resta esclusa la regolamentazione delle infrastrutture di trasporto.

 	<b>LINEA PESCARA – BARI</b> <b>RADDOPPIO DELLA TRATTA FERROVIARIA TERMOLI-LESINA</b> <b>LOTTO 2 e 3 – RADDOPPIO TERMOLI - RIPALTA</b>									
	<b>RELAZIONE STUDIO ACUSTICO</b>	<small>COMMESSA</small> <b>LI0B</b>	<small>LOTTO</small> <b>02</b>	<small>FASE</small> <b>E</b>	<small>ENTE</small> <b>ZZ</b>	<small>TIPO DOC</small> <b>RG</b>	<small>OPERA 7 DISCIPLINA</small> <b>IM 00 0X</b>	<small>PROGR</small> <b>001</b>	<small>REV</small> <b>C</b>	<small>FOGLIO</small> <b>7</b>

## 2.2 D.P.R. n. 459/1998

Per quanto concerne la disciplina del rumore ferroviario, il D.P.C.M del 14/11/97, coerentemente con quanto previsto dalla Legge Quadro 447/95, rimanda pertanto al D.P.R. n. 459 del 18/11/98.

Di seguito, si sintetizzano i contenuti salienti del regolamento.

*Per le Infrastrutture esistenti e di nuova realizzazione con velocità di progetto non superiore a 200 km/h, a partire dalla mezzeria dei binari esterni e per ciascun lato, deve essere considerata una fascia di pertinenza dell'infrastruttura di ampiezza pari a 250 m, suddivisa a sua volta in due fasce: la prima, più vicina all'infrastruttura, della larghezza di m 100, denominata fascia A; la seconda, più distante dall'infrastruttura, della larghezza di m 150, denominata fascia B.*

All'interno di tali fasce i valori limite assoluti di immissione del rumore prodotto dall'infrastruttura ferroviaria sono i seguenti:

1. Per scuole, ospedali, case di cura, e case di riposo il limite è di 50 dBA nel periodo diurno e di 40 dBA nel periodo notturno. Per le scuole vale solo il limite diurno;
2. Per i ricettori posti all'interno della fascia A di pertinenza ferroviaria, il limite è di 70 dBA nel periodo diurno e di 60 dBA nel periodo notturno;
3. Per i ricettori posti all'interno della fascia B di pertinenza ferroviaria, il limite è di 65 dBA nel periodo diurno e di 55 dBA nel periodo notturno;
4. Oltre la fascia di pertinenza, valgono i limiti previsti dai piani di zonizzazione acustica comunali

Il rispetto dei limiti massimi di immissione, entro o al di fuori della fascia di pertinenza, devono essere verificati con misure sugli interi periodi di riferimento diurno (h. 6÷22) e notturno (h. 22÷6), in facciata degli edifici e ad 1 m dalla stessa, in corrispondenza dei punti di maggiore esposizione.

Inoltre qualora, in base a considerazioni tecniche, economiche o di carattere ambientale, il raggiungimento dei predetti limiti non sia conseguibile con interventi sull'infrastruttura, si deve procedere con interventi diretti sui ricettori.

In questo caso, all'interno dei fabbricati, dovranno essere ottenuti i seguenti livelli sonori interni:

1. 35 dBA di Leq nel periodo notturno per ospedali, case di cura, e case di riposo;
2. 40 dBA di Leq nel periodo notturno per tutti gli altri ricettori;
3. 45 dBA di Leq nel periodo diurno per le scuole.

I valori sopra indicati dovranno essere misurati al centro della stanza a finestre chiuse a 1,5 m di altezza sul pavimento.

 		<b>LINEA PESCARA – BARI</b> <b>RADDOPPIO DELLA TRATTA FERROVIARIA TERMOLI-LESINA</b> <b>LOTTO 2 e 3 – RADDOPPIO TERMOLI - RIPALTA</b>										
<b>RELAZIONE STUDIO ACUSTICO</b>		COMMESSA	LOTTO	FASE	ENTE	TIPO DOC	OPERA / DISCIPLINA			PROGR	REV	FOGLIO
		<b>LI0B</b>	<b>02</b>	<b>E</b>	<b>ZZ</b>	<b>RG</b>	<b>IM</b>	<b>00</b>	<b>0X</b>	<b>001</b>	<b>C</b>	<b>8</b>

### 2.3 D.P.R. n. 142/2004

In data 1 Giugno 2004 viene pubblicato il Decreto del Presidente della Repubblica 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".

Il decreto per le infrastrutture stradali, così come previsto dal suddetto art. 5 del D.P.C.M. 14/11/1997, fissa le fasce di pertinenza a partire dal confine dell'infrastruttura (art. 3 comma 3) ed i limiti di immissione che dovranno essere rispettati.

Il D.P.R. 142/04 interessa come campo di applicazione le seguenti infrastrutture stradali così come definite dall'Art. 2 del Codice della Strada (D.L.vo n. 285 del 30/04/1992) e secondo le Norme CNR 1980 e direttive PUT per i sottotipi individuati ai fini acustici.

Sono in particolare indicate le seguenti classi di strade:

A - Autostrade

B - Strade extraurbane principali

C - Strade extraurbane secondarie (suddivise in sottocategorie ai sensi del D.M. 5.11.02 per le strade di nuova realizzazione e secondo le norme CNR 1980 e direttive PUT per le strade esistenti e assimilabili)

D - Strade urbane di scorrimento (suddivise in sottocategorie secondo le norme CNR 1980 e direttive PUT per le strade esistenti e assimilabili)

E - Strade urbane di quartiere

F - Strade locali

Il Decreto individua, differentemente per le strade di nuova realizzazione o per le strade esistenti e assimilabili, l'ampiezza delle fasce di pertinenza ed i relativi limiti associati per ogni sottotipo di infrastruttura stradale, come riportato nelle tabelle seguenti:

#### Strade di nuova realizzazione

TIPI DI STRADA Secondo codice della strada	SOTTOTIPI A FINI ACUSTICI (secondo D.M. 5.11.02 - Norme funz. E geom. Per la costruzione delle strade)	Ampiezza fascia di pertinenza acustica (m)	Scuole*, ospedali, case di cura e di riposo		Altri Ricettori	
			Diurno dB(a)	Notturmo dB(a)	Diurno dB(a)	Notturmo dB(a)
A - autostrada		250	50	40	65	55
B - extraurbane principali		250	50	40	65	55
C - extraurbane secondarie	C 1	250	50	40	65	55
	C 2	150	50	40	65	55
D - urbane di scorrimento		100	50	40	65	55
E - urbane di quartiere		30	definiti dai Comuni, nel rispetto dei valori riportati in tabella C allegata al D.P.C.M. in data 14 novembre 1997 e comunque in modo conforme alla zonizzazione acustica delle aree urbane, come previsto dall'art. 6, comma 1, lettera a), della legge n. 447 del 1995.			
F - locali		30				

\* per le scuole vale il solo limite diurno



 		<b>LINEA PESCARA – BARI</b> <b>RADDOPPIO DELLA TRATTA FERROVIARIA TERMOLI-LESINA</b> <b>LOTTO 2 e 3 – RADDOPPIO TERMOLI - RIPALTA</b>										
<b>RELAZIONE STUDIO ACUSTICO</b>		COMMESSA	LOTTO	FASE	ENTE	TIPO DOC	OPERA 7 DISCIPLINA			PROGR	REV	FOLGIO
		<b>LI0B</b>	<b>02</b>	<b>E</b>	<b>ZZ</b>	<b>RG</b>	<b>IM</b>	<b>00</b>	<b>0X</b>	<b>001</b>	<b>C</b>	9

Strade esistenti e assimilabili (ampliamento in sede, affiancamenti e varianti)

TIPI DI STRADA Secondo codice della strada	SOTTOTIPI A FINI ACUSTICI (secondo Norme CNR 1980 e direttive PUT)	Ampiezza fascia di pertinenza acustica (m)	Scuole*, ospedali, case di cura e di riposo		Altri Ricettori	
			Diurno dB(a)	Notturmo dB(a)	Diurno dB(a)	Notturmo dB(a)
A- autostrada		100 (fascia A)	50	40	70	60
		150 (fascia B)			65	55
B - extraurbane principali		100 (fascia A)	50	40	70	60
		150 (fascia B)			65	55
C - extraurbane secondarie	Ca (strade a carreggiate separate e tipo IV CNR 1980)	100 (fascia A)	50	40	70	60
		150 (fascia B)			65	55
	Cb (tutte le strade extraurbane secondarie)	100 (fascia A)	50	40	70	60
		50 (fascia B)			65	55
D - urbane di scorrimento	Da (strade a carreggiate separate e interquartiere)	100	50	40	70	60
	Db (tutte le strade urbane di scorrimento)	100	50	40	65	55
E - urbane di quartiere		30	definiti dai Comuni, nel rispetto dei valori riportati in tabella C allegata al D.P.C.M. in data 14 novembre 1997 e comunque in modo conforme alla zonizzazione acustica delle aree urbane, come previsto dall'art. 5, comma 1, lettera a), della legge n. 447 del 1995.			
F - locali		30				

\* per le scuole vale il solo limite diurno

Per quanto concerne il rispetto dei limiti, il DPR 142 stabilisce che lo stesso sia verificato in facciata degli edifici ad 1 metro dalla stessa ed in corrispondenza dei punti di maggiore esposizione.

Per i recettori inclusi nella fascia di pertinenza acustica, devono essere individuate ed adottate opere di mitigazione sulla sorgente, lungo la via di propagazione del rumore e direttamente sul ricettore, per ridurre l'inquinamento acustico prodotto dall'esercizio dell'infrastruttura, con l'adozione delle migliori tecnologie disponibili, tenuto conto delle implicazioni di carattere tecnico-economico.

Ove non sia tecnicamente conseguibile il rispetto dei limiti con gli interventi sull'infrastruttura, ovvero qualora in base a valutazioni tecniche, economiche o di carattere ambientale si evidenzii l'opportunità di procedere ad interventi diretti sui recettori, deve essere assicurato il rispetto dei seguenti limiti:

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

Tali valori sono valutati al centro della stanza, a finestre chiuse, all'altezza di 1,5 metri dal pavimento.

 	<b>LINEA PESCARA – BARI</b> <b>RADDOPPIO DELLA TRATTA FERROVIARIA TERMOLI-LESINA</b> <b>LOTTO 2 e 3 – RADDOPPIO TERMOLI - RIPALTA</b>									
	<b>RELAZIONE STUDIO ACUSTICO</b>	<small>COMMESSA</small> <b>LI0B</b>	<small>LOTTO</small> <b>02</b>	<small>FASE</small> <b>E</b>	<small>ENTE</small> <b>ZZ</b>	<small>TIPO DOC</small> <b>RG</b>	<small>OPERA 7 DISCIPLINA</small> <b>IM 00 0X</b>	<small>PROGR</small> <b>001</b>	<small>REV</small> <b>C</b>	<small>FOGLIO</small> <b>10</b>

#### 2.4 DECRETO PER LA PREDISPOSIZIONE DEGLI INTERVENTI ANTIRUMORE DA PARTE DEI GESTORI DELLE INFRASTRUTTURE (DM 29/11/2000)

In data 6 Dicembre 2000, viene pubblicato il Decreto del Ministero dell'Ambiente n.141 del 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 e abbattimento del rumore".

Detto strumento normativo, stabilisce i criteri tecnici per la predisposizione degli interventi antirumore, definendo, oltre agli obblighi del gestore, i criteri di priorità degli interventi, riportando inoltre in Allegato (Allegato 2) i criteri di progettazione degli interventi stessi (Allegato 3 – Tabella 1), l'indice dei costi di intervento e i criteri di valutazione delle percentuali dell'attività di risanamento da ascrivere a più sorgenti sonore che immettono rumore in uno stesso punto.

In particolare all'art. 4 "Obiettivi dell'attività di risanamento", il Decreto stabilisce che le attività di risanamento debbano conseguire il rispetto dei valori limite del rumore prodotto dalle infrastrutture di trasporto così come stabiliti dai regolamenti di esecuzione di cui all'art. 11 della Legge Quadro.

Nel caso di sovrapposizione di più fasce di pertinenza, il rumore immesso non deve superare complessivamente il maggiore fra i valori limite di immissione previsti per le singole infrastrutture.

Per quanto concerne le priorità di intervento, nell'Allegato 1 viene riportato la seguente relazione per il calcolo dell'indice di priorità P,

$$P = \sum R_i (L_i - L_i^*) \quad (I).$$

nella quale:

$R_i$  è il numero di abitanti nella zona i-esima,

$(L_i - L_i^*)$  è la più elevata delle differenze tra i valori di esposizione previsti e i limiti imposti dalla normativa vigente all'interno di una singola zona;

Relativamente alle infrastrutture concorrenti, il Decreto stabilisce che l'attività di risanamento sia effettuata secondo un criterio di valutazione riportato nell'allegato 4 oppure attraverso un accordo fra i medesimi soggetti, le regioni e le province autonome, i comuni e le province territorialmente competenti.

Il criterio indicato dal decreto nell'Allegato 4 viene introduce il concetto di "Livello di soglia", espresso mediante la relazione

$$L_s = L_{zona} - 10 \cdot \log_{10} N \quad (II)$$

e definito come "il livello cui deve pervenire, a seguito di risanamento, ogni singola sorgente, avente rumore egualmente ponderato.

Nella relazione (II) il termine N rappresenta il numero delle sorgenti interessate al risanamento, e  $L_{zona}$  è il limite assoluto di immissione. Se il livello equivalente di rumore immesso da una sorgente è inferiore di 10 dBA rispetto al valore della sorgente avente massima immissione ed inferiore al livello di soglia

 	<b>LINEA PESCARA – BARI</b> <b>RADDOPPIO DELLA TRATTA FERROVIARIA TERMOLI-LESINA</b> <b>LOTTO 2 e 3 – RADDOPPIO TERMOLI - RIPALTA</b>										
	<b>RELAZIONE STUDIO ACUSTICO</b>	<small>COMMESSA</small> <b>LI0B</b>	<small>LOTTO</small> <b>02</b>	<small>FASE</small> <b>E</b>	<small>ENTE</small> <b>ZZ</b>	<small>TIPO DOC</small> <b>RG</b>	<small>OPERA 7</small> <b>IM</b>	<small>DISCIPLINA</small> <b>00</b>	<b>0X</b>	<small>PROGR</small> <b>001</b>	<small>REV</small> <b>C</b>

calcolato con il numero di sorgenti diminuito di 1, il contributo della sorgente stessa può essere trascurato.

### 3 CONCURSUALITÀ DELLE SORGENTI DI RUMORE PRESENTI SUL TERRITORIO

La verifica di concorsualità, come indicata dall'Allegato 4 del DM 29/11/2000 "Criterio di valutazione dell'attività di risanamento da ascrivere a più sorgenti sonore che immettono rumore in un punto", richiede in primo luogo l'identificazione degli ambiti interessati dalle fasce di pertinenza dell'infrastruttura principale e dalle infrastrutture secondarie presenti sul territorio. La verifica è di tipo geometrico e viene svolta considerando le aree di sovrapposizione tra le fasce di pertinenza delle infrastrutture di trasporto stradali e ferroviarie potenzialmente concorsuali.

Se il ricettore è compreso all'interno di un'area di concorsualità è in primo luogo necessario verificare la significatività della sorgente concorsuale.

La sorgente concorsuale non è sicuramente significativa e può essere trascurata, se la differenza fra il livello di rumore causato dalla sorgente principale e quello causato dalla sorgente secondaria è superiore a 10 dBA.

Nell'area di progetto le infrastrutture stradali che possono essere ritenute concorsuali sono costituite da:

- Autostrada A14 "Adriatica": Strada esistente di categoria A;
- SS16 "Adriatica": Strada esistente di categoria Cb;
- Variante SS16: Strada di categoria C – come modificata dal progetto in NV18;
- SS87 "Sannitica": Strada esistente di categoria F;
- SS16 ter : Strada esistente di categoria F – come modificata dal progetto in NV03;
- SP128: Strada esistente di categoria F;
- SP44: Strada esistente di categoria F – come modificata dal progetto in NV13;
- SP43bis: Strada di categoria F – come modificata dal progetto in NV16;
- Viabilità complementare alla SP128 di categoria F - come da progetto in NV07

Le fasce stradali concorsuali sono rappresentate graficamente nelle Planimetrie di censimento dei ricettori e nelle Planimetrie di localizzazione degli interventi di mitigazione acustica (elaborati LI0B02EZZP6IM0006018÷34).

 	<b>LINEA PESCARA – BARI</b> <b>RADDOPPIO DELLA TRATTA FERROVIARIA TERMOLI-LESINA</b> <b>LOTTO 2 e 3 – RADDOPPIO TERMOLI - RIPALTA</b>									
	<b>RELAZIONE STUDIO ACUSTICO</b>	<small>COMMESSA</small> <b>LI0B</b>	<small>LOTTO</small> <b>02</b>	<small>FASE</small> <b>E</b>	<small>ENTE</small> <b>ZZ</b>	<small>TIPO DOC</small> <b>RG</b>	<small>OPERA 7 DISCIPLINA</small> <b>IM 00 0X</b>	<small>PROGR</small> <b>001</b>	<small>REV</small> <b>C</b>	<small>FOGLIO</small> <b>12</b>

#### 4 LIMITI ACUSTICI E APPLICAZIONE DELLE CONCURSUALITÀ

Per individuare i limiti che ciascun ricettore deve rispettare si considera quanto indicato nel Decreto Attuativo per la regolamentazione dei limiti d'immissione delle infrastrutture ferroviarie del 18/11/98 n° 459 "Regolamento recante norme di esecuzione dell'articolo 11 della legge 26 ottobre 1995, n° 447, e nel DMA 29/11/2000.

Come evidenziato nei riferimenti normativi, i limiti di riferimento variano in funzione del tipo di ricettore cui si fa riferimento e del numero di sorgenti presenti sul territorio che possono definirsi concursuali con quella oggetto di analisi.

Per il tipo di ricettori, alcuni di essi assumono i limiti sia nel periodo diurno, sia nel periodo notturno, mentre altri nel solo periodo diurno: ciò perché il limite di riferimento è relativo al periodo in cui effettivamente l'edificio in questione è utilizzato in maniera continuativa.

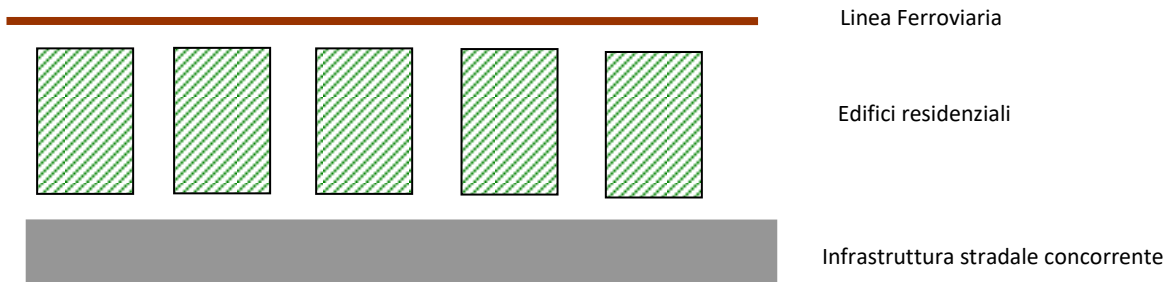
**Tabella A – Valori di riferimento in assenza di sorgenti concursuali**

Tipo di ricettore	Fascia A (0-100 m)		Fascia B (100-250 m)	
	Periodo diurno dBA	Periodo notturno dBA	Periodo diurno dBA	Periodo notturno dBA
Residenziale	70	60	65	55
Produttivo	70	-	65	-
Terziario	70	-	65	-
Ospedale/Casa di Cura	50	40	50	40
Scuola	50	-	50	-
Altro (utilizzo saltuario)	-	-	-	-

Si fa presente che a prescindere dall'appartenenza geometrica ad una determinata fascia di pertinenza acustica, di fatto per il ricettore non assumono rilevanza le infrastrutture potenzialmente concorrenti che non insistono sullo stesso fronte rispetto all'infrastruttura principale oggetto di analisi.

Infatti ove la linea ferroviaria e l'infrastruttura stradale concorrente insistono su fronti opposti di nuclei di residenziali consolidati, la presenza stessa dell'edificio costituisce un ostacolo alla propagazione dell'uno o dell'altro contributo acustico e pertanto non dovrebbe sussistere concursualità effettiva (invece cautelativamente attribuita nel presente studio).

 	<b>LINEA PESCARA – BARI</b> <b>RADDOPPIO DELLA TRATTA FERROVIARIA TERMOLI-LESINA</b> <b>LOTTO 2 e 3 – RADDOPPIO TERMOLI - RIPALTA</b>									
	<b>RELAZIONE STUDIO ACUSTICO</b>	<small>COMMESSA</small> <b>LI0B</b>	<small>LOTTO</small> <b>02</b>	<small>FASE</small> <b>E</b>	<small>ENTE</small> <b>ZZ</b>	<small>TIPO DOC</small> <b>RG</b>	<small>OPERA 7 DISCIPLINA</small> <b>IM 00 0X</b>	<small>PROGR</small> <b>001</b>	<small>REV</small> <b>C</b>	<small>FOGLIO</small> <b>13</b>



Nel complessivo dei ricettori censiti, si riscontrano casi di fabbricati esposti al rumore di altre infrastrutture oltre che alla linea ferroviaria di progetto. Nel primo caso e cioè nel caso di ricettori esposti al solo rumore della linea ferroviaria in questione, si applicano i valori limite sintetizzati nella Tabella A prima riportata. Mentre nel caso di concorsualità fra due o più infrastrutture i valori limite di riferimento sono stati calcolati imponendo che la somma dei contributi egualmente ponderati non superasse il valore della sorgente avente massima immissione.

Nell'area oggetto di studio le infrastrutture potenzialmente concorrenti presentano limiti differenziati in funzione della tipologia di infrastruttura. A tal proposito, qualora alcuni ricettori ricadano in fasce di pertinenza acustica con limiti diversi, si è utilizzata la formulazione dell'Allegato 4 del DM 29/11/2000.

Nell'area di studio ricadono, come detto, quattro Str. Statali e due Str. Provinciali oltre all'Autostrada A14. Per molti tratti la S.S.16 e la A14 viaggiano paralleli alla tratta ferroviaria in progetto; pertanto è indispensabile definire i limiti della concorsualità doppia (Ferrovia + 1 strada).

Nello studio acustico del Lotto in oggetto vi sono:

- circa 163 ricettori in fascia unica ferroviaria (gran parte in Fascia B);
- circa 225 in fascia doppia di concorsualità;
- 2 edifici scolastici;
- circa 70 in fascia di Zonizzazione urbana (tra i 250 e i 300 m);

Ai sensi dell'Allegato 4 del D.M. 29/11/2000, se un ricettore è compreso all'interno di un'area di concorsualità, è necessario in primo luogo verificare la significatività della sorgente concorsuale e i Limiti applicabili che normalmente si riducono per tenere conto di tale concorso di sorgenti sonore.

In particolare in presenza di concorsualità con le altre infrastrutture di trasporto ai sensi del suddetto Allegato 4 – il valore Limite applicato è rappresentato da  $L_{soglia} - L_S$ , dato dalla relazione:

$$L_s = L_{zona} - 10 \log_{10} N$$

dove N è il numero totale di sorgenti concorrenti presenti

 		<b>LINEA PESCARA – BARI</b> <b>RADDOPPIO DELLA TRATTA FERROVIARIA TERMOLI-LESINA</b> <b>LOTTO 2 e 3 – RADDOPPIO TERMOLI - RIPALTA</b>										
<b>RELAZIONE STUDIO ACUSTICO</b>		COMMESSA	LOTTO	FASE	ENTE	TIPO DOC	OPERA 7 DISCIPLINA			PROGR	REV	FOGLIO
		<b>LI0B</b>	<b>02</b>	<b>E</b>	<b>ZZ</b>	<b>RG</b>	<b>IM</b>	<b>00</b>	<b>0X</b>	<b>001</b>	<b>C</b>	14

ed Lzona è il massimo dei limiti previsti tra le singole sorgenti concorsuali;

Nella seguente tabella si riportano le possibili combinazioni di concorsualità doppia e tripla indicando con la lettera "A" la fascia di pertinenza acustica caratterizzata dal valore limite di 70 dBA diurni e 60 dBA notturni, con la lettera "B" la fascia di pertinenza acustica caratterizzata dal valore limite di 65 dBA diurni e 55 dBA notturni.

**Tabella B – Valori di soglia in presenza di sorgenti concorsuali**

Fasce di pertinenza				Valori dei limiti di riferimento DM 29.11.2000	
Linea Ferroviaria	Infrastruttura 1	Infrastruttura 2	Infrastruttura 3	Diurno dBA	Notturno dBA
A	A			67,0	57,0
A	B			67,0	57,0
B	B			62,0	52,0
B	A			67,0	57,0
A	A	A		65,2	55,2
A	A	B		65,2	55,2
A	B	B		65,2	55,2
B	A	A		65,2	55,2
B	A	B		65,2	55,2
B	B	B		60,2	50,2
A	A	A	A	64,0	54,0
A	A	A	B	64,0	54,0
A	A	B	B	64,0	54,0
A	B	B	B	64,0	54,0
B	A	A	A	64,0	54,0
B	A	A	B	64,0	54,0
B	A	B	B	64,0	54,0
B	B	B	B	59,0	49,0

I limiti riportati in tabella si riferiscono a edifici residenziali; in caso di edifici adibiti ad attività commerciali o uffici saranno considerati unicamente i valori diurni, in quanto relativi al periodo di riferimento in cui è prevista la permanenza di persone.

 	<b>LINEA PESCARA – BARI</b> <b>RADDOPPIO DELLA TRATTA FERROVIARIA TERMOLI-LESINA</b> <b>LOTTO 2 e 3 – RADDOPPIO TERMOLI - RIPALTA</b>										
	<b>RELAZIONE STUDIO ACUSTICO</b>	<small>COMMESSA</small> <b>LI0B</b>	<small>LOTTO</small> <b>02</b>	<small>FASE</small> <b>E</b>	<small>ENTE</small> <b>ZZ</b>	<small>TIPO DOC</small> <b>RG</b>	<small>OPERA 7 DISCIPLINA</small> <b>IM 00 0X</b>	<small>PROGR</small> <b>001</b>	<small>REV</small> <b>C</b>	<small>FOGLIO</small> <b>15</b>	

Per quanto concerne i limiti applicabili ai ricettori di fascia tra i 250m e i 300m dal binario più esterno, valgono i limiti derivanti dalle Classificazioni acustiche presenti nei comuni interessati dal progetto:

- Comune di Termoli CB - PCCA Approvato con Deliberazione del Consiglio Comunale n. 22 del 07.06.2013 In vigore dal 25 luglio 2013 -> Limiti D.P.C.M. 14/11/1997
- Campomarino CB – Non presente Classificazione Acustica Comunale → Limiti D.P.C.M. 01/03/1991
- Comune di Serracapriola FG - Non presente Classificazione Acustica Comunale → Limiti D.P.C.M. 01/03/1991
- Comune di, Chieti FG - Non presente Classificazione Acustica Comunale → Limiti D.P.C.M. 01/03/1991

**Tabella Limiti D.P.C.M. 14/11/1997 per Comuni con PCCA**

Valori limite assoluti di immissione – LAeq in dB(A) (DPCM14/11/97 art.3)		
Classi di destinazione d'uso del territorio	Tempo di riferimento	
	Diurno 6:00 – 22:00	Notturno 22:00 – 6:00
I.- Aree particolar mente protette	50	40
II.- Aree destinate ad uso prevalentemente residenziale	55	45
III.- Aree di tipo misto	60	50
IV.- Aree di intensa attività umana	65	55
V.- Aree prevalentemente industriali	70	60
VI.- Aree esclusivamente industriali	70	70

**Tabella Limiti D.P.C.M. 01/03/1991 per Comuni in assenza di PCCA**

Zonizzazione	Limite Diurno Leq(A)	Limite Notturno Leq(A)
Tutto il territorio nazionale	70	60
Zona A (*)	65	55
Zona B (*)	60	50
Zona esclusivamente industriale	70	70

(\*) Zone di cui all'art. 2 del decreto ministeriale 2 aprile 1968, n.1444

 	<b>LINEA PESCARA – BARI</b> <b>RADDOPPIO DELLA TRATTA FERROVIARIA TERMOLI-LESINA</b> <b>LOTTO 2 e 3 – RADDOPPIO TERMOLI - RIPALTA</b>										
	<b>RELAZIONE STUDIO ACUSTICO</b>	<small>COMMESSA</small> <b>LI0B</b>	<small>LOTTO</small> <b>02</b>	<small>FASE</small> <b>E</b>	<small>ENTE</small> <b>ZZ</b>	<small>TIPO DOC</small> <b>RG</b>	<small>OPERA 7</small> <b>IM</b>	<small>DISCIPLINA</small> <b>00</b>	<small>OPERA 8</small> <b>0X</b>	<small>PROGR</small> <b>001</b>	<small>REV</small> <b>C</b>

## 5 CARATTERIZZAZIONE ANTE OPERAM

### 5.1 DESCRIZIONE DEI RICETTORI

Il tracciato di progetto di raddoppio si sviluppa per ca. 25 km, con un tratto in galleria di circa 2 km. Le zone attraversate sono poco o mediamente abitate, fatta eccezione per la tratta iniziale del tracciato, nei pressi della stazione di Termoli ove si ricade in un territorio densamente abitato.

#### 5.1.1 *Il censimento dei ricettori*

Nell'ambito delle analisi ante operam per la componente rumore è stato effettuato un dettagliato censimento dei ricettori.

Il censimento ha riguardato sia la fascia di 250 m per lato a partire dal binario esterno (fascia di pertinenza acustica ai sensi del DPR 459/98) in tutti i tratti di linea ferroviaria allo scoperto e sia i 50 m aggiuntivi per lato oltre la fascia ferroviaria.

È stata effettuata, in particolare, una verifica della destinazione d'uso ed altezza di tutti i ricettori. I risultati di tale verifica sono stati riportati, sulla cartografia numerica in scala 1:2000 (elaborati LI0B02EZZP6IM0006001÷17).

Nelle planimetrie di censimento summenzionate, in merito ai ricettori censiti sono state evidenziate mediante apposita campitura colorata le informazioni di seguito descritte:

#### Tipologia dei ricettori

- Residenziale;
- Commerciale e Servizi;
- Commerciale ricettivo
- Industriale e Artigianale;
- Monumentale/religioso;
- Asili, Scuole, Università
- Ruderì, dismessi, box e depositi;
- Pertinenza FS
- Espropri/demolizioni

#### Altezza dei ricettori

Indicato come numero di piani fuori terra.

Sono state altresì indicate le facciate cieche (assenza di infissi) dei ricettori. L'attività di verifica ante operam è stata quindi completata con la redazione di schede di dettaglio in cui sono state riportate per



 	<b>LINEA PESCARA – BARI</b> <b>RADDOPPIO DELLA TRATTA FERROVIARIA TERMOLI-LESINA</b> <b>LOTTO 2 e 3 – RADDOPPIO TERMOLI - RIPALTA</b>									
	<b>RELAZIONE STUDIO ACUSTICO</b>	<small>COMMESSA</small> <b>LI0B</b>	<small>LOTTO</small> <b>02</b>	<small>FASE</small> <b>E</b>	<small>ENTE</small> <b>ZZ</b>	<small>TIPO DOC</small> <b>RG</b>	<small>OPERA 7 DISCIPLINA</small> <b>IM 00 0X</b>	<small>PROGR</small> <b>001</b>	<small>REV</small> <b>C</b>	<small>FOGLIO</small> <b>17</b>

ciascun fabbricato le informazioni riguardanti la localizzazione, lo stato e la consistenza e la relativa documentazione fotografica.

Le schede anagrafiche sono riportate nel documento LI0202D22SHIM0006001.

Di seguito viene fornita una descrizione delle informazioni contenute nelle schede:

#### A) *Dati generali*

Codice ricettore individuato da un numero di quattro cifre XZZZ dove

- X è un numero che indica la posizione del ricettore rispetto al binario
- 1 lato dispari rispetto la progressiva crescente di progetto (fascia ferroviaria A)
  - 2 lato pari rispetto la progressiva crescente di progetto (fascia ferroviaria A)
  - 3 lato dispari rispetto la progressiva crescente di progetto (fascia ferroviaria B)
  - 4 lato pari rispetto la progressiva crescente di progetto (fascia ferroviaria B)
  - 5 lato dispari rispetto la progressiva crescente di progetto (oltre 250 m)
  - 6 lato pari rispetto la progressiva crescente di progetto (oltre 250 m)

ZZZ è il numero progressivo del ricettore

#### B) *Dati localizzativi*

- Regione
- Provincia
- Comune
- Progressiva ferroviaria
- Distanza dalla linea ferroviaria in progetto valutata rispetto all'asse di tracciamento

#### C) *Dati caratteristici dell'edificio esaminato*

- Numero dei piani
- orientamento
- Destinazione d'uso del ricettore
- Stato conservazione

#### D) *Caratterizzazione degli infissi*

- Numero infissi fronte parallelo e/o obliqui

#### E) *Caratterizzazione del corpo ferroviario*

#### F) *Descrizione porzione di territorio tra edificio e infrastruttura*

- Destinazione d'uso terreno
- Altre sorgenti di rumore

#### G) *Note*

 	<b>LINEA PESCARA – BARI</b> <b>RADDOPPIO DELLA TRATTA FERROVIARIA TERMOLI-LESINA</b> <b>LOTTO 2 e 3 – RADDOPPIO TERMOLI - RIPALTA</b>									
	<b>RELAZIONE STUDIO ACUSTICO</b>	<small>COMMESSA</small> <b>LI0B</b>	<small>LOTTO</small> <b>02</b>	<small>FASE</small> <b>E</b>	<small>ENTE</small> <b>ZZ</b>	<small>TIPO DOC</small> <b>RG</b>	<small>OPERA 7 DISCIPLINA</small> <b>IM 00 0X</b>	<small>PROGR</small> <b>001</b>	<small>REV</small> <b>C</b>	<small>FOGLIO</small> <b>18</b>

## 5.2 DEFINIZIONE CLIMA ACUSTICO ANTE OPERAM

### 5.2.1 Campagna di misure

Al fine di valutare il clima acustico attuale ed acquisire informazioni per la taratura del modello acustico è stata condotta una campagna di misure fonometriche (eseguite per la fase di Progetto Definitivo e ritenute valide per il presente PE) di lunga durata lungo l'asse ferroviario individuato in accordo con la committenza. In particolare sono state effettuate:

N° 3 (tre) misure di durata 24 ore in periodo diurno e notturno in località Ripalta rispettivamente nelle posizioni

Un punto denominato P (in prossimità della linea) e 2 punti di verifica P' e P'' distanti dalla linea stessa al fine di verificare la corretta taratura del modello anche a distanza dalla linea.

La campagna di monitoraggio si è svolta nella giornata del 6 - 7 Luglio 2016. In figura la posizione dei punti di misura.



Figura 1 – Punti di rilievo su ortofoto

 	<b>LINEA PESCARA – BARI</b> <b>RADDOPPIO DELLA TRATTA FERROVIARIA TERMOLI-LESINA</b> <b>LOTTO 2 e 3 – RADDOPPIO TERMOLI - RIPALTA</b>									
	<b>RELAZIONE STUDIO ACUSTICO</b>	<small>COMMESSA</small> <b>LI0B</b>	<small>LOTTO</small> <b>02</b>	<small>FASE</small> <b>E</b>	<small>ENTE</small> <b>ZZ</b>	<small>TIPO DOC</small> <b>RG</b>	<small>OPERA 7 DISCIPLINA</small> <b>IM 00 0X</b>	<small>PROGR</small> <b>001</b>	<small>REV</small> <b>C</b>	<small>FOGLIO</small> <b>19</b>

*Misura in posizione P in prossimità della linea*



Figura 2 – Punto di rilievo P

*Misura in posizione P' in prossimità del ricettore 1*



Figura 3 – Punto di rilievo P'

 	<b>LINEA PESCARA – BARI</b> <b>RADDOPPIO DELLA TRATTA FERROVIARIA TERMOLI-LESINA</b> <b>LOTTO 2 e 3 – RADDOPPIO TERMOLI - RIPALTA</b>									
	<b>RELAZIONE STUDIO ACUSTICO</b>	<small>COMMESSA</small> <b>LI0B</b>	<small>LOTTO</small> <b>02</b>	<small>FASE</small> <b>E</b>	<small>ENTE</small> <b>ZZ</b>	<small>TIPO DOC</small> <b>RG</b>	<small>OPERA 7 DISCIPLINA</small> <b>IM 00 0X</b>	<small>PROGR</small> <b>001</b>	<small>REV</small> <b>C</b>	<small>FOGLIO</small> <b>20</b>

*Misura in posizione P'' in prossimità del ricettore 2*



Figura 4 – Punto di rilievo P''

#### STRUMENTAZIONE

Sono stati utilizzati 3 analizzatori in tempo reale Larson Davis 831 dotati di preamplificatore LD PCM831 e microfono LD 831 da 1/2".

Caratteristiche salienti dell'analizzatore sono:

- Soddisfa la IEC 60651-1993, la IEC 60804-1993, la Draft IEC 1672 e la ANSI S1.4- 1985
- Misura simultanea del livello di pressione sonora con costanti di tempo Fast, Slow ed Impulse, e con ponderazioni in frequenza secondo le curve A, C e LIN (nelle configurazioni ISM, LOG e SSA)
- Elevato range dinamico di misura (> 115 dB per ISM e LOG, > 93 dB per SSA)
- Correzione di campo per incidenza casuale
- Filtri digitali fino a 20 kHz conformi alla IEC 1260-1995 Classe 1 e ANSI S1.11-1986 Tipo 1-D con linearità dinamica di 85 dB :
- filtri in banda di ottava da 16 Hz a 16 kHz (11 filtri);
- filtri in banda di 1/3 di ottava da 12.5 Hz a 20 kHz (33 filtri);
- Memorizzazione automatica dei parametri fonometrici, degli Intervalli, dei valori Ln, degli Eventi e della Time History (nel modo LOG).
- Acquisizione simultanea della storia fino a 38 parametri fonometrici più lo spettro, con costanti di tempo e ponderazioni in frequenza indipendenti; analisi statistica in frequenza (opzioni SSA + LOG)
- Acquisizione fino a 400 spettri al secondo con cattura degli eventi e misura del tempo di decadimento (nel modo RTA)
- Analisi a banda fine su 400 linee (nel modo FFT).

 	<b>LINEA PESCARA – BARI</b> <b>RADDOPPIO DELLA TRATTA FERROVIARIA TERMOLI-LESINA</b> <b>LOTTO 2 e 3 – RADDOPPIO TERMOLI - RIPALTA</b>																															
	<table border="1"> <thead> <tr> <th>COMMESSA</th> <th>LOTTO</th> <th>FASE</th> <th>ENTE</th> <th>TIPO DOC</th> <th colspan="3">OPERA / DISCIPLINA</th> <th>PROGR</th> <th>REV</th> <th>FOGLIO</th> </tr> </thead> <tbody> <tr> <td><b>LI0B</b></td> <td><b>02</b></td> <td><b>E</b></td> <td><b>ZZ</b></td> <td><b>RG</b></td> <td><b>IM</b></td> <td><b>00</b></td> <td><b>0X</b></td> <td><b>001</b></td> <td><b>C</b></td> <td>21</td> </tr> </tbody> </table>											COMMESSA	LOTTO	FASE	ENTE	TIPO DOC	OPERA / DISCIPLINA			PROGR	REV	FOGLIO	<b>LI0B</b>	<b>02</b>	<b>E</b>	<b>ZZ</b>	<b>RG</b>	<b>IM</b>	<b>00</b>	<b>0X</b>	<b>001</b>	<b>C</b>
COMMESSA	LOTTO	FASE	ENTE	TIPO DOC	OPERA / DISCIPLINA			PROGR	REV	FOGLIO																						
<b>LI0B</b>	<b>02</b>	<b>E</b>	<b>ZZ</b>	<b>RG</b>	<b>IM</b>	<b>00</b>	<b>0X</b>	<b>001</b>	<b>C</b>	21																						
<b>RELAZIONE STUDIO ACUSTICO</b>																																

La calibrazione della strumentazione sopra descritta è stata effettuata tramite calibratore di livello acustico tipo CAL200 della Larson Davis . Il calibratore acustico produce un livello sonoro di 94 dB rif. 20 ≤Pa a 1 kHz, ha una precisione di calibrazione di +/-0.3 dB a 23°C; +/-0.5 dB da 0 a 50°C ed è alimentato tramite batterie interne (1xIEC 6LF22/9 V).

 	<b>LINEA PESCARA – BARI</b> <b>RADDOPPIO DELLA TRATTA FERROVIARIA TERMOLI-LESINA</b> <b>LOTTO 2 e 3 – RADDOPPIO TERMOLI - RIPALTA</b>									
	<b>RELAZIONE STUDIO ACUSTICO</b>	<small>COMMESSA</small> <b>LI0B</b>	<small>LOTTO</small> <b>02</b>	<small>FASE</small> <b>E</b>	<small>ENTE</small> <b>ZZ</b>	<small>TIPO DOC</small> <b>RG</b>	<small>OPERA 7 DISCIPLINA</small> <b>IM 00 0X</b>	<small>PROGR</small> <b>001</b>	<small>REV</small> <b>C</b>	<small>FOGLIO</small> <b>22</b>

## RISULTATI DEI RILIEVI

### Punto di misura P

<b>Punto di Misura:</b>	P	<b>Comune:</b>	Lesina
<b>Provincia:</b>	Foggia	<b>Regione:</b>	Puglia
<b>Coordinate Nord</b>	41°52'23.76"N	<b>Data/Ora Inizio</b>	06/07/2016 – 22:00
<b>Coordinate Est</b>	15°17'37.16"E	<b>Data/Ora Fine</b>	07/07/2016 – 22:00
<b>Distanza dall'asse</b>	6 m dall'asse binario	<b>Altezza dal p.f.</b>	3.5 m dal piano ferro



## SINTESI DATI ACUSTICI E METEO

	L <sub>AE,TR</sub>	L <sub>Aeq,TR</sub>	L <sub>eq,A</sub>	L <sub>eq,R</sub>	N. TRENI		Temp. [°C]	Umidità [%]	Vento [m/s]	Pioggia [mm]
<b>Giorno</b>	119,2	71,6	74,9	72,1	55	<b>Max</b>	31	88	5,5*	0
<b>Notte</b>	116,0	71,6	71,8	57,9	15	<b>Min</b>	23	44	3,6	0

 	<b>LINEA PESCARA – BARI</b> <b>RADDOPPIO DELLA TRATTA FERROVIARIA TERMOLI-LESINA</b> <b>LOTTO 2 e 3 – RADDOPPIO TERMOLI - RIPALTA</b>									
	<b>RELAZIONE STUDIO ACUSTICO</b>	<small>COMMESSA</small> <b>LI0B</b>	<small>LOTTO</small> <b>02</b>	<small>FASE</small> <b>E</b>	<small>ENTE</small> <b>ZZ</b>	<small>TIPO DOC</small> <b>RG</b>	<small>OPERA 7 DISCIPLINA</small> <b>IM 00 0X</b>	<small>PROGR</small> <b>001</b>	<small>REV</small> <b>C</b>	<small>FOGLIO</small> <b>23</b>

### Punto di misura P'

<b>Punto di Misura:</b>	P'	<b>Comune:</b>	Lesina
<b>Provincia:</b>	Foggia	<b>Regione:</b>	Puglia
<b>Coordinate Nord</b>	41°52'29.98"N	<b>Data/Ora Inizio</b>	06/07/2016 – 22:00
<b>Coordinate Est</b>	15°17'27.73"E	<b>Data/Ora Fine</b>	07/07/2016 – 22:00
<b>Distanza dall'asse</b>	180 m dall'asse binario	<b>Altezza dal p.f.</b>	3.5 m dal piano ferro



### SINTESI DATI ACUSTICI E METEO

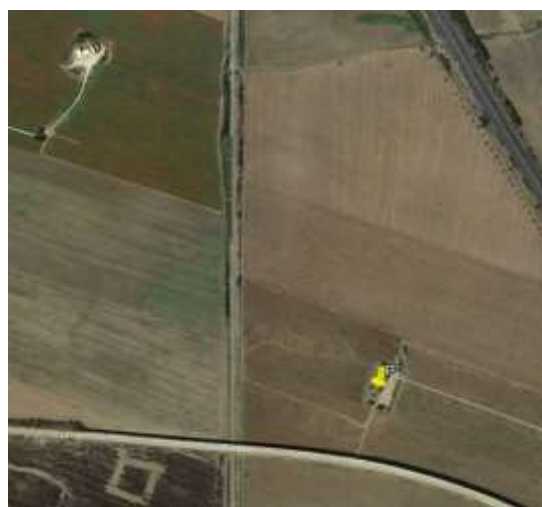
	L <sub>AE,TR</sub>	L <sub>Aeq,TR</sub>	L <sub>eq,A</sub>	L <sub>eq,R</sub>	N. TRENI		Temp. [°C]	Umidità [%]	Vento [m/s]	Pioggia [mm]
<b>Giorno</b>	103,7	<b>56,1</b>	57,2	50,5	55	<b>Max</b>	31	88	5,5	0
<b>Notte</b>	100,3	<b>55,9</b>	56,3	45,5	15	<b>Min</b>	23	44	3,6	0



 	<b>LINEA PESCARA – BARI</b> <b>RADDOPPIO DELLA TRATTA FERROVIARIA TERMOLI-LESINA</b> <b>LOTTO 2 e 3 – RADDOPPIO TERMOLI - RIPALTA</b>									
	<b>RELAZIONE STUDIO ACUSTICO</b>	<small>COMMESSA</small> <b>LI0B</b>	<small>LOTTO</small> <b>02</b>	<small>FASE</small> <b>E</b>	<small>ENTE</small> <b>ZZ</b>	<small>TIPO DOC</small> <b>RG</b>	<small>OPERA 7 DISCIPLINA</small> <b>IM 00 0X</b>	<small>PROGR</small> <b>001</b>	<small>REV</small> <b>C</b>	<small>FOGLIO</small> <b>24</b>

### Punto di misura P''

<b>Punto di Misura:</b>	P''	<b>Comune:</b>	Lesina
<b>Provincia:</b>	Foggia	<b>Regione:</b>	Puglia
<b>Coordinate Nord</b>	41°52'15.56"N	<b>Data/Ora Inizio</b>	06/07/2016 – 11.22:00
<b>Coordinate Est</b>	15°17'48.14"E	<b>Data/Ora Fine</b>	07/07/2016 – 11.22:00
<b>Distanza dall'asse</b>	185 m dall'asse binario	<b>Altezza dal p.f.</b>	3.5 m dal piano campagna



### SINTESI DATI ACUSTICI E METEO

	L <sub>AE,TR</sub>	L <sub>Aeq,TR</sub>	Leq,A	Leq,R	N. TRENI		Temp. [°C]	Umidità [%]	Vento [m/s]	Pioggia [mm]
<b>Giorno</b>	100,3	<b>52,8</b>	54,7	50,3	46	<b>Max</b>	31	88	5,5	0
<b>Notte</b>	100,4	<b>56,8</b>	57,4	48,6	15	<b>Min</b>	23	44	3,6	0



 	<b>LINEA PESCARA – BARI</b> <b>RADDOPPIO DELLA TRATTA FERROVIARIA TERMOLI-LESINA</b> <b>LOTTO 2 e 3 – RADDOPPIO TERMOLI - RIPALTA</b>									
	<b>RELAZIONE STUDIO ACUSTICO</b>	<small>COMMESSA</small> <b>LI0B</b>	<small>LOTTO</small> <b>02</b>	<small>FASE</small> <b>E</b>	<small>ENTE</small> <b>ZZ</b>	<small>TIPO DOC</small> <b>RG</b>	<small>OPERA 7 DISCIPLINA</small> <b>IM 00 0X</b>	<small>PROGR</small> <b>001</b>	<small>REV</small> <b>C</b>	<small>FOGLIO</small> <b>25</b>

## 6 GLI IMPATTI CON LA REALIZZAZIONE DELLE OPERE IN PROGETTO

### 6.1 IL MODELLO DI SIMULAZIONE ACUSTICA ADOTTATO

L'impatto prodotto dalle infrastrutture ferroviarie può essere valutato con l'ausilio di appositi modelli matematici di simulazione. Un modello si basa sulla schematizzazione del fenomeno attraverso una serie di ipotesi semplificative che riconducono qualsiasi caso complesso alla somma di casi semplici e noti.

Per la previsione dell'impatto acustico della linea in analisi e per il dimensionamento degli interventi di abbattimento del rumore è stato utilizzato il modello di simulazione SoundPLAN.

Tale modello è sviluppato dalla SoundPLAN LTD sulla base di norme e standard definiti dalle ISO da altri standard utilizzati localmente come le Shall 03 e DIN 18005 emanate della Germania Federale, le ÖAL 30 Austriache e le Nordic Kilde 130.

La peculiarità del modello SoundPLAN si basa sul metodo di calcolo per «raggi» o Raytracing. Il sistema di calcolo fa partire dal ricevitore una serie di raggi ciascuno dei quali analizza la geometria della sorgente e quella del territorio, le riflessioni e la presenza di schermi. Quando un raggio incontra la sorgente, il modello calcola automaticamente il livello prodotto della parte intercettata. Pertanto, sorgenti lineari come strade e ferrovie vengono discretizzate in tanti singoli punti sorgente ciascuno dei quali fornisce un contributo. La somma dei contributi associati ai vari raggi va quindi a costituire il livello di rumore prodotto dall'intera sorgente sul ricettore.

I contributi forniti dai diversi raggi vengono evidenziati nei diagrammi di output.

In tali schematizzazioni la lunghezza dei raggi è proporzionale al contributo in rumore fornito da quella direzione.

Quando un raggio incontra una superficie riflettente come la facciata di un edificio, il modello calcola le riflessioni multiple. A tal proposito l'operatore può stabilire il numero di riflessioni massimo che deve essere calcolato ovvero la soglia di attenuazione al di sotto della quale il calcolo deve essere interrotto.

Questa metodologia di calcolo consente quindi una particolare accuratezza nella valutazione della geometria del sito e risulta quindi molto preciso ed efficace in campo urbano, dove l'elevata densità di edifici, specie se di altezza elevata, genera riflessioni multiple che producono un innalzamento dei livelli sonori.

La possibilità di inserire i dati sulla morfologia dei territori, sui ricettori e sulle infrastrutture esistenti ed in progetto mediante cartografia tridimensionale consente di schematizzare i luoghi in maniera più che mai realistica e dettagliata. Ciò a maggior ragione se si considera che, oltre alla conformazione morfologica, è possibile associare specifici comportamenti acustici ad elementi naturali e antropici. Il modello prevede infatti l'inserimento di appositi coefficienti che tengono conto delle caratteristiche più o meno riflettenti delle facciate dei fabbricati.

 	<b>LINEA PESCARA – BARI</b> <b>RADDOPPIO DELLA TRATTA FERROVIARIA TERMOLI-LESINA</b> <b>LOTTO 2 e 3 – RADDOPPIO TERMOLI - RIPALTA</b>										
	<b>RELAZIONE STUDIO ACUSTICO</b>	COMMESSA	LOTTO	FASE	ENTE	TIPO DOC	OPERA / DISCIPLINA			PROGR	REV
	<b>LI0B</b>	<b>02</b>	<b>E</b>	<b>ZZ</b>	<b>RG</b>	<b>IM</b>	<b>00</b>	<b>0X</b>	<b>001</b>	<b>C</b>	26

Per la Propagazione del rumore dalla linea ferroviaria, Il modello utilizza come dato di input per l'emissione il Leq alla distanza di riferimento di 25 m. Tale livello può essere calcolato secondo lo standard Shall03 ovvero può essere, derivato da dati monitorati o impostati dall'utente. Dalla distanza di riferimento il software calcola la propagazione sul territorio.

Per il dimensionamento delle barriere antirumore, la presenza degli schermi viene valutata sulla base della variazione positiva del percorso tra il ricettore e dalla sezione di sorgente in esame. La perdita per intersezione dello schermo è valutata con la seguente formula:

$$D_{e,k} = -(10 + \text{Log}(3 + 60 \times \delta \times K_{w,k}) + D_{BM,k}) < 0$$

dove  $K_w = 10^X$  con  $X = \left(-\frac{1}{2,3 \times 2000}\right) \times \sqrt{\left(\frac{A \times B \times d}{2\delta}\right)}$  con

d= distanza diretta tra sorgente e ricevitore

A= distanza tra la sorgente e lo schermo

B= distanza tra lo schermo e il ricettore

Si noti che nella relazione matematica gli effetti di attenuazione dovuta al terreno vengono addizionati e che l'intero numero dovrebbe essere minore di zero e quindi negativo. Questo significa che l'effetto dello schermo è pari a zero se esso fornisce un'attenuazione inferiore a quella che produce il suolo.

## 6.2 DATI DI INPUT DEL MODELLO

L'applicazione del modello previsionale ha richiesto l'inserimento dei dati riguardanti i seguenti aspetti:

1. morfologia del territorio
2. geometria dell'infrastruttura
3. caratteristiche dell'esercizio ferroviario con la realizzazione degli interventi in progetto;
4. emissioni acustiche dei singoli convogli.

Si nota che i dati relativi ai punti 1 e 2 (morfologia del territorio e geometria dell'infrastruttura sono stati derivati da cartografia vettoriale appositamente prodotta per il presente Progetto Esecutivo e dalle planimetrie, profili e sezioni di progetto. I dati territoriali sono stati verificati mediante i sopralluoghi in campo effettuati nel corso di elaborazione del censimento dei ricettori.

 	<b>LINEA PESCARA – BARI</b> <b>RADDOPPIO DELLA TRATTA FERROVIARIA TERMOLI-LESINA</b> <b>LOTTO 2 e 3 – RADDOPPIO TERMOLI - RIPALTA</b>									
	<b>RELAZIONE STUDIO ACUSTICO</b>	<b>COMMESSA</b> <b>LI0B</b>	<b>LOTTO</b> <b>02</b>	<b>FASE</b> <b>E</b>	<b>ENTE</b> <b>ZZ</b>	<b>TIPO DOC</b> <b>RG</b>	<b>OPERA 7 DISCIPLINA</b> <b>IM 00 0X</b>	<b>PROGR</b> <b>001</b>	<b>REV</b> <b>C</b>	<b>FOGLIO</b> <b>27</b>

I viadotti sono stati modellizzati geometricamente prevedendo la piattaforma di 13,7 m comune a tutte le sezioni e un muro di recinzione nelle sezioni ove questo è presente da PE (piano del ferro sottoposto rispetto al piano piattaforma come per il viadotto VI03). Per tutti i viadotti è stato impostato e parametrizzato il Tool “Ponte” tra i vari strumenti dell’algoritmo ferroviario del sw SoundPlan.

Per quanto concerne lo standard di calcolo, è stato utilizzato quello delle Deutsche Bundesbahn, sviluppato nelle norme Shall 03, mentre per l’assorbimento dell’aria la valutazione è stata effettuata secondo quanto previsto dalla ISO 9613.

Nella modellazione dell’imbocco tunnel è stato usato un semicerchio di larghezza 10,8 m e una lunghezza del tunnel di 1700 m. In tali punti l’algoritmo presente in SoundPLAN trasforma i dati in emissione secondo le seguenti formule dimensionali e di  $L_{WT}$ :

The noise transmission loss (as a factor not in dB) from a stationary source in a distance to the tunnel opening is defined as [1]:

For tunnels with a semicircular cross-section:

$$dP_T(a, x) = \frac{1}{2} \left( 1 - \frac{ax}{\sqrt{r^2 + (ax)^2}} \right)$$

For tunnels with rectangular cross-section:

$$dP_T(a, x) = \frac{1}{\pi} \tan^{-1} \left( \frac{wrh}{\sqrt{(ax)^4 + (wr^2 + h^2)(ax)^2}} \right)$$

With

- R: radius of tunnel [m]
- wr: half the width of the tunnel opening [m]
- h: height of tunnel [m]
- a: parameter defining the average absorption of the tunnel ( $0 < a <= 1$ )

If a line source in the tunnel is regarded with a sound power per meter  $L'_w$ , the total sound power radiated from the tunnel mouth is:

$$L_{WT} = 10 \log \int_0^L 10^{0,1L'_w} dP_T(a, x) dx$$

With

L: length of tunnel [m]

If  $L'_w$  is constant within the tunnel:

$$L_{WT} = L'_w + 10 \log \int_0^L dP_T(a, x) dx$$

I parametri generali di calcolo di propagazione utilizzati sono stati i seguenti:

 		<b>LINEA PESCARA – BARI</b> <b>RADDOPPIO DELLA TRATTA FERROVIARIA TERMOLI-LESINA</b> <b>LOTTO 2 e 3 – RADDOPPIO TERMOLI - RIPALTA</b>										
<b>RELAZIONE STUDIO ACUSTICO</b>		COMMESSA	LOTTO	FASE	ENTE	TIPO DOC	OPERA / DISCIPLINA			PROGR	REV	FOGLIO
		LI0B	02	E	ZZ	RG	IM	00	0X	001	C	28

Ordine di riflessione	2	Ponderazione	dB(A)
Max raggio di ricerca [m]	5000	Imposta bonus ferrovia di 5 dB	<input type="checkbox"/>
Max.distanza riflessioni da Ric. [m]	200	Considera le superfici stradali come aree "hard" (G=0)	<input checked="" type="checkbox"/>
Max.distanza riflessioni da Srg. [m]	50		
Tolleranza (dB)	0,010		
Tolleranza rispettata per ..	risultato complessivo		

Figura 5 – Parametri di Calcolo SoundPlan

Per l'elaborazione del DGM (Digital Ground Model) sono stati implementati nel modello i seguenti elementi:

- Punti quota
- Curve di livello
- Bordi stradali
- Bordi del rilevato ferroviario
- Sommità e base di rilevati e trincee

Nei paragrafi seguenti si riportano nel dettaglio i dati di input utilizzati per l'esercizio.

### 6.2.1 Modello di esercizio

Di seguito si riportano nel dettaglio i dati di input utilizzati per l'esercizio ferroviario:

1. La tipologia di convogli in transito.
2. Il numero di transiti relativamente al periodo diurno e notturno per le diverse categorie di convogli.
3. Lunghezza media di ciascuna tipologia di treno.

Il modello di esercizio, inteso come numero di transiti giornalieri suddivisi per periodo diurno/notturno e velocità di percorrenza per ogni tipologia di convoglio è stato comunicato da R.F.I. dalla Direzione Commerciale Esercizio Rete – Direzione Direttrice Adriatica.

 		<b>LINEA PESCARA – BARI</b> <b>RADDOPPIO DELLA TRATTA FERROVIARIA TERMOLI-LESINA</b> <b>LOTTO 2 e 3 – RADDOPPIO TERMOLI - RIPALTA</b>										
<b>RELAZIONE STUDIO ACUSTICO</b>		COMMESSA	LOTTO	FASE	ENTE	TIPO DOC	OPERA / DISCIPLINA			PROGR	REV	FOGLIO
		<b>LI0B</b>	<b>02</b>	<b>E</b>	<b>ZZ</b>	<b>RG</b>	<b>IM</b>	<b>00</b>	<b>0X</b>	<b>001</b>	<b>C</b>	29

Il modello di esercizio considera lo scenario di progetto a regime, considerando il completamento del raddoppio della Linea Termoli-Lesina, il completamento dell'itinerario Napoli-Bari e la riattivazione della linea per Termoli – Campobasso.

Di seguito si riporta in forma tabellare il numero dei treni per categoria di servizio in diurni/notturni e le velocità di esercizio per le linee ferroviarie oggetto di analisi:

LINEA FERROVIARIA	CATEGORIA		TRENI GIORNO	RIPARTIZIONE GIORNO/NOTTE		VELOCITA' (Km/h)
				Diurno (6-22)	Notturno (22-6)	
Termoli - Lesina	LP	Eurostar	28	28	0	200
		Intercity	28	24	4	160
	REGIONALI		20	20	0	140
	MERCİ		68	40	28	100
Termoli-Campobasso	REGIONALI		14	14	0	120

### 6.2.2 Emissioni dei rotabili

Sono stati utilizzati i valori contenuti nella banca dati delle emissioni rilevate specificatamente nel tratto di progetto con le risultanze della Tabella 2 contenuta nel Documento "Piano degli interventi di contenimento e abbattimento del rumore ai sensi del DM Ambiente 29/11/2000 – Relazione Tecnica", redatto da RFI e successivamente integrati e tarati con le misure effettuate in campo, descritte al precedente capitolo.

In conformità al Parere del MITE n.73 del 26.03.2021 - Prescrizione n.13b, a differenza di quanto contenuto nel PD, nel presente progetto Esecutivo si è tenuto conto di una modifica nel modello di esercizio del lotto in oggetto: si è infatti previsto che l'asse ferroviario in progetto sia classificato quale "Quieter Routes" in applicazione del "Regolamento di esecuzione UE 2019/774 della Commissione del 16 maggio 2019 che modifica il Regolamento UE n.1304/2014".

Tale classificazione ha portato ad una netta riduzione della rumorosità notturna in quanto come "Quieter Routes" è stata fatta valutazione con un'ampia percentuale (80% del totale) di carri merci conformi alla STI Rumore. Quindi sulla totalità dei treni merci notturni di 28 mezzi, si sono utilizzate emissioni con 6 mezzi normali e 22 mezzi STI Noise.

Tale variazione ha portato un'importante ri-dimensionamento delle barriere. Di seguito si riporta l'elenco completo dei dati emissivi utilizzati nello studio tenuto conto della variazione di cui sopra.

**LINEA PESCARA – BARI****RADDOPPIO DELLA TRATTA FERROVIARIA TERMOLI-LESINA  
LOTTO 2 e 3 – RADDOPPIO TERMOLI - RIPALTA**

RELAZIONE STUDIO ACUSTICO	COMMESSA	LOTTO	FASE	ENTE	TIPO DOC	OPERA / DISCIPLINA			PROGR	REV	FOGLIO
	LI0B	02	E	ZZ	RG	IM	00	0X	001	C	30

Tipo di treno	N(d) 6-22	N(n) 22-6	p[%]	v [km/h]	l[m]	DFz+DAo [dB]	Max	LmE(d) [dB(A)]	LmE(n) [dB(A)]
ETR500_PRA	1,0	1,0	100,0	100,0	329,0	-1,1	<input type="checkbox"/>	43,0	46,0
IC_PRA	1,0	1,0	100,0	100,0	400,0	2,3	<input type="checkbox"/>	47,3	50,3
REG_PRA	1,0	1,0	100,0	100,0	250,0	1,8	<input type="checkbox"/>	44,7	47,7
MERCI_PRA	1,0	1,0	100,0	100,0	650,0	7,8	<input type="checkbox"/>	54,9	57,9
MERCI STI 40carri	1,0	1,0	100,0	100,0	750,0	-2,6	<input type="checkbox"/>	45,1	48,1

 	<b>LINEA PESCARA – BARI</b> <b>RADDOPPIO DELLA TRATTA FERROVIARIA TERMOLI-LESINA</b> <b>LOTTO 2 e 3 – RADDOPPIO TERMOLI - RIPALTA</b>										
	<b>RELAZIONE STUDIO ACUSTICO</b>	<b>COMMESSA</b> <b>LI0B</b>	<b>LOTTO</b> <b>02</b>	<b>FASE</b> <b>E</b>	<b>ENTE</b> <b>ZZ</b>	<b>TIPO DOC</b> <b>RG</b>	<b>OPERA 7</b> <b>IM</b>	<b>DISCIPLINA</b> <b>00</b>	<b>0X</b>	<b>PROGR</b> <b>001</b>	<b>REV</b> <b>C</b>

### 6.3 TARATURA DEL MODELLO DI SIMULAZIONE

In fase di Progetto Esecutivo è stata operata la verifica di validità dei valori di Emissione inserendo nella libreria del modello di simulazione:

- i valori di emissione (con velocità di 100 km/h per i transiti Merci / Regionali e 140 km/h per i Transiti IC/ES) nel tratto di misure sul campo del 6-7 luglio 2016 in località Ripalta;
- il Modello di Esercizio effettivo (numero di transiti realmente avvenuti nelle 24 ore di misura ai punti P P' P'') associato alla linea ferroviaria esistente, tratto dalla Relazione generale Integrativa LI0001D22RGIM006001C;



Figura 6 – Vista 3D e in pianta della zona di simulazione e taratura effettuata

Tipo di treno	N(d) 6-22	N(n) 22-6	p[%]	v [km/h]	l[m]
IC_PRA	8,0	7,0	100,0	140,0	400,0
REG_PRA	22,0	0,0	100,0	140,0	250,0
MERCI_PRA	18,0	8,0	100,0	100,0	600,0
ETR500_PRA	7,0	0,0	100,0	140,0	320,0

Figura 7 – Numero e tipologia dei treni utilizzati in taratura come da elaborato LI0001D22RGIM006001C

 	<b>LINEA PESCARA – BARI</b> <b>RADDOPPIO DELLA TRATTA FERROVIARIA TERMOLI-LESINA</b> <b>LOTTO 2 e 3 – RADDOPPIO TERMOLI - RIPALTA</b>									
	<b>RELAZIONE STUDIO ACUSTICO</b>	<b>COMMESSA</b> <b>LI0B</b>	<b>LOTTO</b> <b>02</b>	<b>FASE</b> <b>E</b>	<b>ENTE</b> <b>ZZ</b>	<b>TIPO DOC</b> <b>RG</b>	<b>OPERA 7 DISCIPLINA</b> <b>IM 00 0X</b>	<b>PROGR</b> <b>001</b>	<b>REV</b> <b>C</b>	<b>FOGLIO</b> <b>32</b>

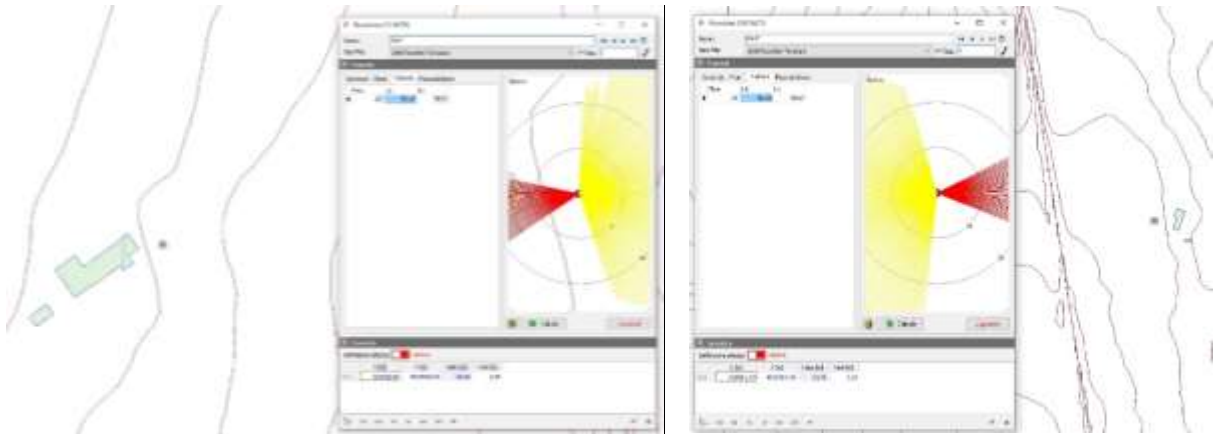


Figura 8 – Risultati di taratura effettuata al punto P' e P''



Figura 9 – Risultati di taratura effettuata al punto P

In questo modo sono stati calcolati i Livelli Equivalenti diurni e notturni in corrispondenza dei punti di misura e controllo P, P' e P'', ricavando i seguenti valori (colonna simulati) e confrontati con i  $Leq,d$  –  $Leq,n$  rilevati sul campo dalla Relazione generale Integrativa LI0001D22RGIM006001C partendo dai dati di emissione del PRA per adeguando il modello alla situazione locale:



 	<b>LINEA PESCARA – BARI</b> <b>RADDOPPIO DELLA TRATTA FERROVIARIA TERMOLI-LESINA</b> <b>LOTTO 2 e 3 – RADDOPPIO TERMOLI - RIPALTA</b>									
	<b>RELAZIONE STUDIO ACUSTICO</b>	<small>COMMESSA</small> <b>LI0B</b>	<small>LOTTO</small> <b>02</b>	<small>FASE</small> <b>E</b>	<small>ENTE</small> <b>ZZ</b>	<small>TIPO DOC</small> <b>RG</b>	<small>OPERA 7 DISCIPLINA</small> <b>IM 00 0X</b>	<small>PROGR</small> <b>001</b>	<small>REV</small> <b>C</b>	<small>FOGLIO</small> <b>33</b>

Punti di misura e controllo	Valori simulati		Valori misurati		Scarti simulati-misurati	
	Leq,d	Leq,n	Leq,d	Leq,n	Leq,d	Leq,n
<b>P</b>	72,6	71,6	71,6	71,6	1,0	0,0
<b>P'</b>	56,5	55,5	56,1	55,9	0,4	-0,4
<b>P''</b>	56,8	55,9	55,2	56,8	1,6	-0,9
<b>Media degli scarti sui punti P' e P'' (ricettori)</b>					+1,0	-0,4

Dall'analisi dei dati ottenuti, in corrispondenza dei punti di controllo di ricettori acustici (P' e P''), si osserva una buona corrispondenza dei valori simulati rispetto a quelli misurati (con medie degli scarti poco superiori a +1 dBA diurno e pari - 0,4 notturno).

Per il Punto di Riferimento P si rileva una sovrastima nel solo periodo di riferimento diurno e una coincidenza di taratura nel periodo notturno.

 	<b>LINEA PESCARA – BARI</b> <b>RADDOPPIO DELLA TRATTA FERROVIARIA TERMOLI-LESINA</b> <b>LOTTO 2 e 3 – RADDOPPIO TERMOLI - RIPALTA</b>										
											FOGLIO
<b>RELAZIONE STUDIO ACUSTICO</b>	<b>COMMESSA</b> <b>LI0B</b>	<b>LOTTO</b> <b>02</b>	<b>FASE</b> <b>E</b>	<b>ENTE</b> <b>ZZ</b>	<b>TIPO DOC</b> <b>RG</b>	<b>OPERA 7</b> <b>IM</b>	<b>DISCIPLINA</b> <b>00</b>	<b>0X</b>	<b>PROGR</b> <b>001</b>	<b>REV</b> <b>C</b>	<b>34</b>

## 7 CONSIDERAZIONI SUI LIVELLI SONORI ANTE MITIGAZIONE

L'applicazione del modello di simulazione sopra descritto ha permesso di stimare i livelli sonori con la realizzazione delle opere in progetto.

In generale, lungo la linea in progetto, da un primo esame si nota che i superamenti maggiori si verificano nel periodo notturno in virtù dei limiti più bassi.

È risultato pertanto necessario prevedere idonei interventi di mitigazione che sono stati dimensionati in relazione al periodo più critico e pertanto, come detto, rispetto al periodo notturno.

Le tabelle di dettaglio relative ai livelli sonori simulati sono riportate nell'elaborato Output dei livelli acustici Ante e Post Mitigazione cod. LI0B02EZZTTIM0006001.

 	<b>LINEA PESCARA – BARI</b> <b>RADDOPPIO DELLA TRATTA FERROVIARIA TERMOLI-LESINA</b> <b>LOTTO 2 e 3 – RADDOPPIO TERMOLI - RIPALTA</b>									
	<b>RELAZIONE STUDIO ACUSTICO</b>	<small>COMMESSA</small> <b>LI0B</b>	<small>LOTTO</small> <b>02</b>	<small>FASE</small> <b>E</b>	<small>ENTE</small> <b>ZZ</b>	<small>TIPO DOC</small> <b>RG</b>	<small>OPERA 7 DISCIPLINA</small> <b>IM 00 0X</b>	<small>PROGR</small> <b>001</b>	<small>REV</small> <b>C</b>	<small>FOGLIO</small> <b>35</b>

## 8 METODI PER IL CONTENIMENTO DELL'INQUINAMENTO ACUSTICO

Nei paragrafi seguenti si forniscono alcune note descrittive sui requisiti acustici delle barriere antirumore, sulle tipologie di barriere utilizzate in relazione alle prestazioni acustiche.

### 8.1 REQUISITI ACUSTICI

La scelta della tipologia di barriera antirumore è stata effettuata tenendo conto di tutti i criteri tecnici e progettuali atti a garantire l'efficacia globale dell'intervento. L'effetto di una barriera è condizionato dalla minimizzazione dell'energia acustica che, come noto, schematicamente si propaga attraverso:

1. l'onda diretta, che, se la barriera non è sufficientemente dimensionata, giunge in corrispondenza del ricettore senza essere condizionata da ostacoli;
2. l'onda che giunge al ricettore dopo essere stata diffratta dal bordo superiore della barriera;
3. l'onda diffratta dal bordo superiore della barriera, riflessa dal suolo e quindi diretta verso il ricettore;
4. l'onda che si riflette tra la barriera e le pareti laterali dei vagoni;
5. l'onda che giunge al ricettore per trasmissione attraverso i pannelli che compongono la barriera;
6. l'onda riflessa sulla sede ferroviaria, diffratta dal bordo superiore della barriera e quindi diretta verso il ricettore.
7. l'onda assorbita.

Per quanto riguarda i punti 1, 2, 3, e 6 risulta di importanza fondamentale il dimensionamento delle barriere in altezza lunghezza e posizione.

Relativamente ai punti 4, 5, e 7 invece sono maggiormente influenti le caratteristiche acustiche dei materiali impiegati e le soluzioni costruttive adottate. L'abbattimento prodotto da una barriera si basa comunque principalmente sulle dimensioni geometriche. L'efficienza di una barriera è infatti strettamente legata alla differenza tra il cammino diffratto sul top dell'elemento e il cammino diretto ( $\delta$ ):

$\delta = a+b-c$  = differenza tra cammino diretto e cammino diffratto (vedi figura 10)

 	<b>LINEA PESCARA – BARI</b> <b>RADDOPPIO DELLA TRATTA FERROVIARIA TERMOLI-LESINA</b> <b>LOTTO 2 e 3 – RADDOPPIO TERMOLI - RIPALTA</b>									
	<b>RELAZIONE STUDIO ACUSTICO</b>	<small>COMMESSA</small> <b>LI0B</b>	<small>LOTTO</small> <b>02</b>	<small>FASE</small> <b>E</b>	<small>ENTE</small> <b>ZZ</b>	<small>TIPO DOC</small> <b>RG</b>	<small>OPERA 7 DISCIPLINA</small> <b>IM 00 0X</b>	<small>PROGR</small> <b>001</b>	<small>REV</small> <b>C</b>	<small>FOGLIO</small> <b>36</b>

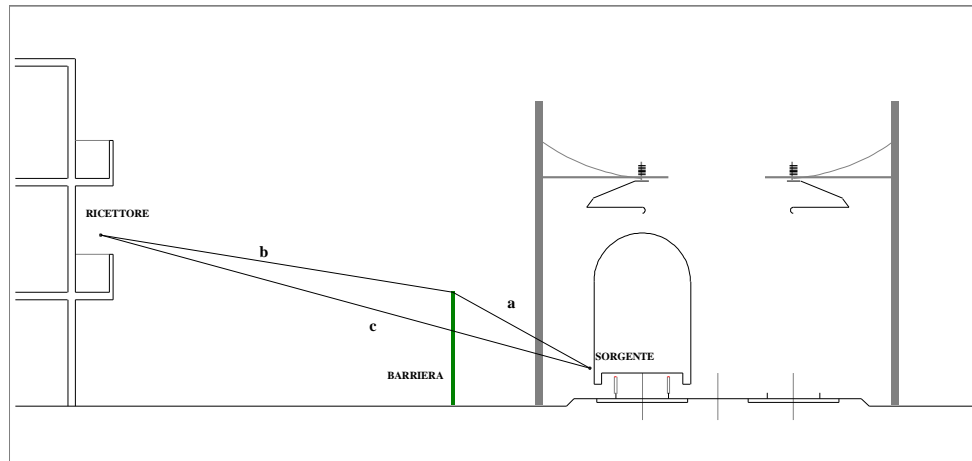


Figura 10 – Parametri di Calcolo SoundPlan

In particolare devono essere opportunamente definite le proprietà fonoisolanti e fonoassorbenti della barriera, attenendosi alle seguenti norme di carattere generale:

Il fonoisolamento deve essere di entità tale da garantire che la quota parte di rumore che passa attraverso la barriera sia di almeno 15 dB inferiore alla quota di rumore che viene diffratta verso i ricettori dalla sommità della schermatura.

Il fonoassorbimento è l'attitudine dei materiali ad assorbire l'energia sonora su di essi incidente, trasformandola in altra forma di energia, non inquinante (calore, vibrazioni, etc). L'adozione di materiali fonoassorbenti è utile per:

- evitare una riduzione dell'efficacia schermante totale;
- evitare un aumento della rumorosità per gli occupanti dei convogli (effetto tunnel).

L'impiego di materiali fonoassorbenti è pertanto consigliabile nel caso ferroviario al fine di evitare una perdita di efficacia per le riflessioni multiple che si generano tra le pareti dei vagoni e la barriera stessa.

Per quanto concerne le proprietà fonoassorbenti, dovranno essere utilizzati materiali con prestazioni acustiche particolarmente elevate e cioè almeno rispondenti ai coefficienti  $\alpha$  relativi alla Classe *1a* del Disciplinare Tecnico per le Barriere Antirumore delle Ferrovie dello Stato. Detti coefficienti sono riportati nella tabella seguente.

Freq.	$\alpha$
125	0,30
250	0,60
500	0,80
1000	0,85
2000	0,85
4000	0,70

 	<b>LINEA PESCARA – BARI</b> <b>RADDOPPIO DELLA TRATTA FERROVIARIA TERMOLI-LESINA</b> <b>LOTTO 2 e 3 – RADDOPPIO TERMOLI - RIPALTA</b>									
	<b>RELAZIONE STUDIO ACUSTICO</b>	<b>COMMESSA</b> <b>LI0B</b>	<b>LOTTO</b> <b>02</b>	<b>FASE</b> <b>E</b>	<b>ENTE</b> <b>ZZ</b>	<b>TIPO DOC</b> <b>RG</b>	<b>OPERA 7 DISCIPLINA</b> <b>IM 00 0X</b>	<b>PROGR</b> <b>001</b>	<b>REV</b> <b>C</b>	<b>FOGLIO</b> <b>37</b>

## 8.2 DESCRIZIONE DELLE BARRIERE ANTIRUMORE

La soluzione adottata, in ottemperanza alle indicazioni è costituita dal tipologico HS che RFI ha appositamente sviluppato.

La barriera è nello specifico composta da un basamento in calcestruzzo fino a 2 m sul p.f. per un'altezza complessiva di 2,80 m, sormontato da una pannellatura leggera fino all'altezza di barriera indicata dal dimensionamento acustico.

Il basamento in cls presenta pareti inclinate di 12°; sul basamento in è ancorata una struttura in acciaio che è costituita da un traliccio composto da un tubo in acciaio e due tondi calandrati a formare ciascuno un arco in un piano diagonale. La pannellatura leggera da realizzarsi sopra la parte in cls sarà interamente costituita pannelli fonoassorbenti in acciaio inox.

Al fine di ottenere il massimo rendimento acustico del sistema, il posizionamento dei pannelli fonoassorbenti lungo ogni tratto di intervento rispetta per quanto possibile le due misure seguenti:

- altimetricamente: +2.00 m sul P.F.
- planimetricamente: distanza minima del montante dall'asse del binario più vicino pari a 2.57 m (vedi figura), tale distanza può essere modificata in presenza di situazioni particolari, come i marciapiedi di fermata o di stazione oppure ad esempio i camminamenti FFP (*Fire Fighting Point*) posti agli imbocchi delle gallerie.

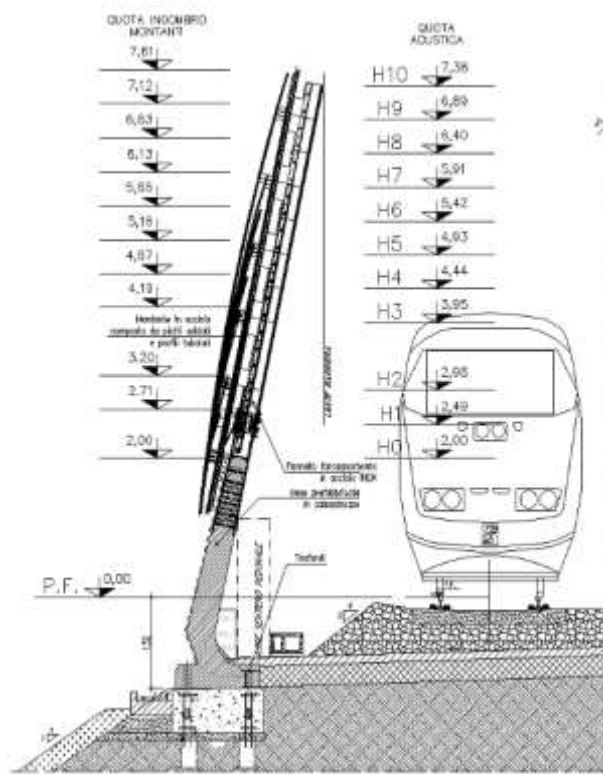


Figura 11 – Tipologico Barriera HS con quote e montanti

 	<b>LINEA PESCARA – BARI</b> <b>RADDOPPIO DELLA TRATTA FERROVIARIA TERMOLI-LESINA</b> <b>LOTTO 2 e 3 – RADDOPPIO TERMOLI - RIPALTA</b>										
	<b>RELAZIONE STUDIO ACUSTICO</b>	<small>COMMESSA</small> <b>LI0B</b>	<small>LOTTO</small> <b>02</b>	<small>FASE</small> <b>E</b>	<small>ENTE</small> <b>ZZ</b>	<small>TIPO DOC</small> <b>RG</b>	<small>OPERA 7</small> <b>IM</b>	<small>DISCIPLINA</small> <b>00</b>	<small>OPERA 8</small> <b>0X</b>	<small>PROGR</small> <b>001</b>	<small>REV</small> <b>C</b>

### 8.3 GLI INTERVENTI SUGLI EDIFICI

Per ricondurre almeno all'interno degli ambienti abitativi i livelli acustici entro specifici valori è possibile intervenire direttamente sugli edifici esposti.

Nel caso di interventi sull'edificio per garantire un miglior livello di comfort, si prospettano quindi le possibilità di seguito elencate in ordine crescente di efficacia:

a) *Sostituzione dei vetri con mantenimento degli infissi esistenti*

Questa soluzione può essere utilizzata nel caso in cui si vuole ottenere un isolamento interno ad un edificio fra 28 e 33 dB rispetto al rumore in facciata e gli infissi esistenti siano di buona qualità e tenuta.

b) *Sostituzione delle finestre*

Questa soluzione può essere adottata quando si desidera avere un isolamento fra 33 e 39 dB. A seconda delle prestazioni richieste è possibile:

1. installare la nuova finestra con conservazione del vecchio telaio, interponendo idonee guarnizioni, quando si vuole ottenere un isolamento fino ad un massimo di 35 dB;
2. installare una nuova finestra di elevate prestazioni acustiche con sostituzione del vecchio telaio, quando si vuole ottenere un isolamento di 36-39 dB.

Per ottenere isolamenti superiori a 37 dB è necessario in ogni caso prendere particolari precauzioni riguardo ai giunti di facciata (nel caso di pannelli prefabbricati di grosse dimensioni), alle prese d'aria (aspiratori, ecc.), ai cassonetti per gli avvolgibili, ecc.

c) *Realizzazione di doppie finestre*

Questa soluzione è impiegata nei casi in cui è necessario ottenere un isolamento di facciata compreso tra 39 e 45 dB. Generalmente l'intervento viene attuato non modificando le finestre esistenti, ed aggiungendo sul lato esterno degli infissi antirumore scorrevoli (in alluminio o PVC).

Con riferimento alla Norma UNI 8204 si sono stabilite tre classi R1, R2 e R3 per classificare i serramenti esterni a seconda del diverso grado di isolamento acustico RW da questi offerto.

La classe R1 include la soluzione in grado di garantire un RW compreso tra 20 e 27 dBA; la classe R2 le soluzioni che garantiscono un RW compreso tra 27 e 35 dBA; la classe R3 tutte quelle soluzioni che offrono un RW superiore a 35 dBA. I serramenti esterni che offrono un potere fonoisolante minore di 20 dBA non sono presi in considerazione.

In tabella sono riportate per ciascuna di queste classi alcune informazioni generiche delle soluzioni tecniche possibili in grado di garantire un fonoisolamento rientrante nell'intervallo caratteristico della classe.

Per ciascuna classe si è ritenuto opportuno offrire almeno due soluzioni tipo al fine di porre il decisore, in presenza di vincoli di natura tecnica, economica e sociale, nella condizione di operare delle scelte tra più alternative.

 	<b>LINEA PESCARA – BARI</b> <b>RADDOPPIO DELLA TRATTA FERROVIARIA TERMOLI-LESINA</b> <b>LOTTO 2 e 3 – RADDOPPIO TERMOLI - RIPALTA</b>									
	<b>RELAZIONE STUDIO ACUSTICO</b>	<small>COMMESSA</small> <b>LI0B</b>	<small>LOTTO</small> <b>02</b>	<small>FASE</small> <b>E</b>	<small>ENTE</small> <b>ZZ</b>	<small>TIPO DOC</small> <b>RG</b>	<small>OPERA 7 DISCIPLINA</small> <b>IM 00 0X</b>	<small>PROGR</small> <b>001</b>	<small>REV</small> <b>C</b>	<small>FOGLIO</small> <b>39</b>

---

CLASSE R1 -  $20 \leq RW \leq 27$  dBA

---

- Vetro semplice con lastra di medio spessore (4÷6 mm), e guarnizioni aggiuntive. Doppio vetro con lastre di limitato spessore (3 mm), e distanza tra queste di almeno 40 mm.
- 

CLASSE R2 -  $27 \leq RW \leq 35$  dBA

---

- Vetro semplice con lastra di elevato spessore (8÷10 mm) e guarnizioni aggiuntive. Vetro stratificato antirumore con lastra di medio/elevato spessore (6÷8 mm) e guarnizioni aggiuntive.
  - Doppio vetro con lastre di medio spessore (4÷6 mm) guarnizioni aggiuntive e distanza tra queste di almeno 40 mm.
  - Doppia finestra con vetri semplici di spessore medio (4÷6 mm) senza guarnizioni aggiuntive.
- 

CLASSE R3 -  $RW > 35$  dBA

---

- Vetro stratificato antirumore di elevato spessore (10÷12 mm) e guarnizioni aggiuntive. Vetro camera con lastre di medio spessore (4÷6 mm), camera d'aria con gas fonoisolante e guarnizioni aggiuntive.
  - Doppia finestra con vetri semplici di spessore medio (4÷6 mm) e distanza tra le lastre di almeno 100 mm.
- 

L'adozione di infissi antirumore può avere conseguenze in particolare sulla trasmissione di calore e sulla aerazione dei locali.

Gli aspetti che più frequentemente vengono infatti considerati come negativi, sono quelli relativi alla ventilazione ed al surriscaldamento dei locali nel periodo estivo. Ne consegue che gli infissi fonoisolanti dovranno essere dotati anche di aeratori che dovranno garantire il ricambio di aria necessario.



 	<b>LINEA PESCARA – BARI</b> <b>RADDOPPIO DELLA TRATTA FERROVIARIA TERMOLI-LESINA</b> <b>LOTTO 2 e 3 – RADDOPPIO TERMOLI - RIPALTA</b>									
	<b>RELAZIONE STUDIO ACUSTICO</b>	<small>COMMESSA</small> <b>LI0B</b>	<small>LOTTO</small> <b>02</b>	<small>FASE</small> <b>E</b>	<small>ENTE</small> <b>ZZ</b>	<small>TIPO DOC</small> <b>RG</b>	<small>OPERA 7 DISCIPLINA</small> <b>IM 00 0X</b>	<small>PROGR</small> <b>001</b>	<small>REV</small> <b>C</b>	<small>FOGLIO</small> <b>40</b>

## 9 LE OPERE DI MITIGAZIONE SUL TERRITORIO E I LIVELLI ACUSTICI POST MITIGAZIONE

Il dimensionamento degli interventi di protezione acustica è stato finalizzato all'abbattimento dei livelli acustici prodotti nel periodo notturno in virtù dei superamenti maggiori, dovuti ai limiti di norma più restrittivi.

La scelta progettuale è stata quella di privilegiare l'intervento sull'infrastruttura: sono stati previsti schermi acustici lungo linea per i tutti i ricettori impattati, ad eccezione dei casi in cui questi risultino distanti almeno 200 metri da altri ricettori da mitigare: in tal caso (oppure laddove la presenza di uno schermo acustico non è risultata risolutiva o non eseguibile per interferenze con altre opere dell'infrastruttura) si è ricorso all'intervento diretto sul ricettore, così come previsto dalla normativa.

Con l'ausilio del modello di simulazione *SoundPLAN* descritto nei paragrafi precedenti è stata effettuata la verifica e l'ottimizzazione delle opere di mitigazione.

Complessivamente è stata prevista la realizzazione di circa 6.065 m lineari di barriere antirumore (in netta riduzione rispetto agli oltre 10.000 m previsti a PD a causa della forte riduzione della rumorosità notturna).

Per uno dei tratti iniziali delle barriere previste, dalla Pk 0+399.34 alla Pk 0+675.20, si è optato di prevedere la barriera di tipo H8 (6,4 m da p.f.) poco più alta della minima necessaria di tipo H7, per poter utilizzare i montanti di dimensione maggiore. Tali montanti sono compatibili con la tipologia che permette anche l'aggancio strutture connesse alla trazione elettrica (risoluzione alle interferenze fisiche tra gli elementi della barriera e la possibilità dell'aggancio delle sospensioni T.E.).

Gli interventi sono rappresentati graficamente nelle *Planimetrie di localizzazione degli interventi di mitigazione acustica* (elaborati LI0B02EZZP6IM0006018-034) ed indicate con dimensione e tipologia nella tabella seguente.

L'altezza dei manufatti è considerata sempre rispetto alla quota del piano del ferro salvo dove diversamente specificato in tabella (tratti di linea in trincea). Gli estremi delle schermature acustiche indicati nella tabella seguente potranno subire minime modifiche in fase di realizzazione in funzione delle reali condizioni al contorno, ma comunque di entità tale da non modificare l'efficacia mitigativa complessiva.

Nome BA	Lato Binario	Pk iniz	Pk finale	Lunghezza [m]	Altezza da p.f.	Tipologia	Note
BA-P_001A	Pari	0+049.38	0+275.57	227	4,93	H5 Rilevato	
BA-P_001B	Pari	0+275.57	0+399.34	124	6,4	H8 Rilevato	Posizione non interferente con portali TE
BA-P_001C	Pari	0+399.34	0+675.20	276	6,4	H8 Rilevato	Posizione non interferente con portali TE
BA-P_001D	Pari	0+675.20	1+298.40	625	6,89	H9 Rilevato	Posizione non interferente con portali TE
BA-P_002A	Pari	1+264.53	1+390.50	125	-	H10 in top trincea	h=7,38 da p.c.
BA-P_002B	Pari	1+390.5	1+756.50	365	-	H2 in top trincea	h=2,98 da p.c.
BA-P_003	Pari	1+756.50	1+916.50	159	-	H6 in top trincea	h=5,42 da p.c.
BA-P_004	Pari	1+916.50	2+135.5	219	2	H0 in top trincea	
BA-P_005	Pari	2+381.93	2+473.35	102	-	Barriera Verticale	h=5m da piano cordolo
BA-P_006	Pari	2+624.23	2+734.24	110	-	H10 in top trincea	h=7,38 da p.c.
BA-P_007	Pari	3+316.00	3+456.35	140	2,00	H0 rilevato	
BA-P_008	Pari	3+723.00	3+980.00	257	4,44	H4 viadotto	
BA-P_009	Pari	7+291.00	7+381.45	102	2,98	H2 Rilevato	

 		<b>LINEA PESCARA – BARI</b> <b>RADDOPPIO DELLA TRATTA FERROVIARIA TERMOLI-LESINA</b> <b>LOTTO 2 e 3 – RADDOPPIO TERMOLI - RIPALTA</b>												
<b>RELAZIONE STUDIO ACUSTICO</b>				COMMESSA	LOTTO	FASE	ENTE	TIPO DOC	OPERA 7 DISCIPLINA			PROGR	REV	FOGLIO
				<b>LI0B</b>	<b>02</b>	<b>E</b>	<b>ZZ</b>	<b>RG</b>	<b>IM</b>	<b>00</b>	<b>0X</b>	<b>001</b>	<b>C</b>	<b>41</b>

BA-P_010	Pari	8+053.18	8+168.18	115	-	H0 in top trincea	h=2 da p.c.
BA-P_011	Pari	8+913.00	9+084.00	171	3,95	H4 Rilevato	
BA-P_012	Pari	9+195.84	9+417.26	229	3,95	H4 Rilevato	
BA-P_013	Pari	9+971.35	10+200.00	228	2,49	H1 Rilevato	
BA-P_014	Pari	10+200.00	10+598.57	399	2,98	H2 Rilevato	
BA-P_015	Pari	10+926.00	11+242.75	317	2,98	H2 Rilevato	
BA-P_016	Pari	12+363.15	12+527.90	165	2,49	H1 Rilevato	
<b>TOTALE BARRIERE LATO MONTE BINARIO PARI</b>				<b>4455</b>			
BA-D_001A	Dispari	0+160.54	0+351.00	190	5,91	H7 Rilevato	
BA-D_001B	Dispari	0+470.96	0+700.00	229	2,98	H2 Rilevato	
BA-D_002	Dispari	2+608.86	2+735.00	125	3,95	H3 Rilevato	
BA-D_003	Dispari	2+775.00	2+797.65	23	2,98	H2 Viadotto	
BA-D_004	Dispari	4+247.33	4+372.95	126	2,00	H0 Viadotto	
BA-D_006	Dispari	8+912.23	9+223.62	311	2,98	H2 Rilevato	
BA-D_007	Dispari	17+717.87	17+794.80	78	-	H0 in top trincea	h=2 da p.c.
BA-D_008	Dispari	17+857.58	18+060.20	225	3,95	H3 Rilevato	
BA-D_009	Dispari	18+059.40	18+088.35	29	2,00	H0 Viadotto	
BA-D_010	Dispari	18+087.84	18+355.14	267	2,00	H0 Rilevato	
<b>TOTALE BARRIERE LATO MARE BINARIO DISPARI</b>				<b>1603</b>			

Come si evince dai dati riportati di Post Mitigazione nell'Output del modello di calcolo, a fronte del dimensionamento proposto degli interventi di mitigazione acustica lungo linea è possibile abbattere considerevolmente e per la quasi totalità dei ricettori, i livelli sonori prodotti con l'esercizio del presente progetto.

Tuttavia considerata la particolare morfologia del territorio attraversato, la prossimità alla linea ferroviaria di alcuni edifici talvolta localizzati in posizione isolata e/o in posizione elevata rispetto alla linea stessa, in tratti di linea su viadotto sul quale non è possibile prevedere barriere antirumore con altezza superiore ad H4 (4,5 da p.f.), è stato necessario prevedere in aggiunta alle barriere antirumore anche l'inserimento di alcuni interventi diretti.

 	<b>LINEA PESCARA – BARI</b> <b>RADDOPPIO DELLA TRATTA FERROVIARIA TERMOLI-LESINA</b> <b>LOTTO 2 e 3 – RADDOPPIO TERMOLI - RIPALTA</b>									
	<b>RELAZIONE STUDIO ACUSTICO</b>	<small>COMMESSA</small> <b>LI0B</b>	<small>LOTTO</small> <b>02</b>	<small>FASE</small> <b>E</b>	<small>ENTE</small> <b>ZZ</b>	<small>TIPO DOC</small> <b>RG</b>	<small>OPERA 7 DISCIPLINA</small> <b>IM 00 0X</b>	<small>PROGR</small> <b>001</b>	<small>REV</small> <b>C</b>	<small>FOGLIO</small> <b>42</b>

Per quanto riguarda i ricettori 2044 e 2046, si è scelto di adottare un approccio parzialmente “in deroga” rispetto a quanto previsto dalla normativa, per ragioni di rapporto costi benefici e minimizzazione della spesa a parità di risultato vista anche la morfologia del terreno nel punto e la non necessità del sostegno della scarpata. Nel dettaglio, intervenire sull’infrastruttura a protezione dei suddetti recettori avrebbe voluto estendere la barriera H5 su paratia (riportata in figura), fino al raddoppio della lunghezza della stessa. L’opera nel suo complesso, una paratia costituita da 2 pali del 1200 e un’altezza di circa 22 metri, con in testa una barriera H5 verticale, ha un costo di circa 15.000 euro metro lineare. I circa 100 mt aggiuntivi quindi avrebbero comportato un ulteriore impegno di spesa di circa 1,5 MLN.

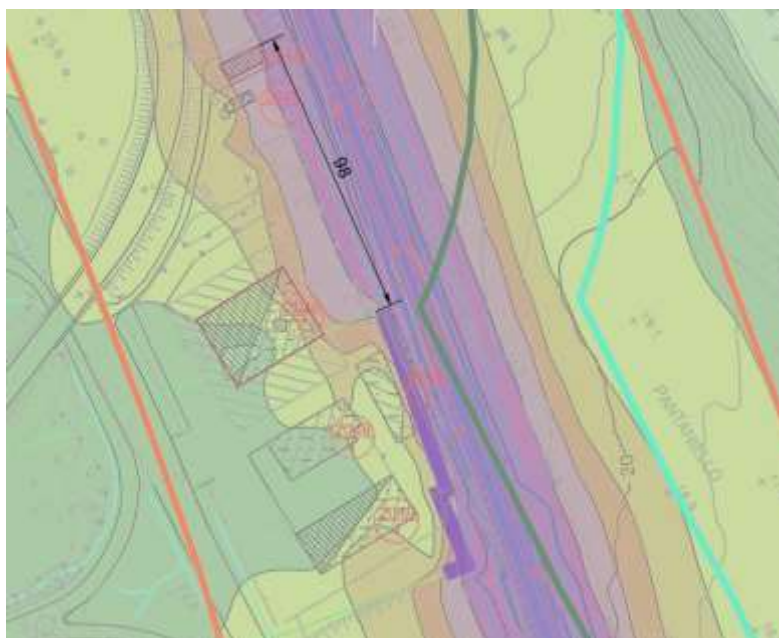


Figura 12 – Dettaglio dell’area di intervento Barriera BAP\_005 su paratia

Per quanto riguarda il 2044 dalle informazioni fotografiche esterne il numero di infissi in sostituzione da prevedere sono 8 di cui 2 di tipologia R2 a maggiore isolamento per permettere il rispetto del limite interno di 40 dBA notturni a fronte del valore stimato di residuo interno a finestre chiuse. Si stima la necessità di circa n. 3-4 aeratori per le finestre /ambienti a piano terra da tenere chiusi per permettere il rispetto del suddetto limite.

Per quanto riguarda il 2046 il numero di infissi in sostituzione da prevedere sono 6 di tipologia R1 per permettere il rispetto del limite interno di 40 dBA notturni a fronte del valore stimato di residuo interno a finestre chiuse. Si stima la necessità di circa n. 6 aeratori per le finestre /ambienti a piano primo da tenere chiusi per permettere il rispetto del suddetto limite.

## RIEPILOGO INTERVENTI DIRETTI

 		<b>LINEA PESCARA – BARI</b> <b>RADDOPPIO DELLA TRATTA FERROVIARIA TERMOLI-LESINA</b> <b>LOTTO 2 e 3 – RADDOPPIO TERMOLI - RIPALTA</b>												
<b>RELAZIONE STUDIO ACUSTICO</b>				COMMESSA	LOTTO	FASE	ENTE	TIPO DOC	OPERA 7 DISCIPLINA			PROGR	REV	FOGLIO
				<b>LI0B</b>	<b>02</b>	<b>E</b>	<b>ZZ</b>	<b>RG</b>	<b>IM</b>	<b>00</b>	<b>0X</b>	<b>001</b>	<b>C</b>	<b>43</b>

Nella tabella seguente sono riportati i 6 ricettori con le facciate più esposte e i singoli piani per i quali è stato stimato un superamento dei limiti esterni. Il confronto con i limiti interni ipotizzando un abbattimento medio degli infissi attuali pari a 20 dB(A) e riportato in dettaglio nella relazione degli interventi diretti (LI0B02EZZTTIM000X001).

Nella tabella seguente di riepilogo degli interventi diretti non sono ricompresi i ricettori 2087 - 2088 - 2089 - 2089A per i quali si applica l'atto d'obbligo con RFI a carico della società Acqua di Mare Srl.

Numero Ricettore	Facciata	Orientamento Facciata	Piano	Destinazione d'uso	Limiti Normativi		Livelli Post Mitigazione		Impatto Res.	
					Diurno	Notturno	Diurno	Notturno	Diurno	Notturno
					Leq dB(A)	Leq dB(A)	Leq dB(A)	Leq dB(A)	Leq dB(A)	Leq dB(A)
2005	F1	NE	piano terra	Commerciale	67	57	60,2	-	-	-
		NE	piano 1	Residenziale	67	57	62,7	56,9	-	-
		NE	piano terra	Commerciale	67	57	60,8	-	-	-
		NE	piano 1	Residenziale	67	57	63,8	58,0	-	1,0
	F3	NW	piano terra	Commerciale	67	57	58,1	-	-	-
		NW	piano 1	Residenziale	67	57	60,4	54,7	-	-
F2	SE	piano terra	Commerciale	67	57	56,2	-	-	-	
	SE	piano 1	Residenziale	67	57	57,6	51,9	-	-	
2033	F2	SW	piano terra	Commerciale	67	-	49,8	-	-	-
		SW	piano 1	Scuola	50	-	50,9	-	0,9	-
		SE	piano terra	Commerciale	67	-	49,8	-	-	-
		SE	piano 1	Scuola	50	-	50,8	-	0,8	-
		SE	piano terra	Commerciale	67	-	49,8	-	-	-
		SE	piano 1	Scuola	50	-	51,2	-	1,2	-
		SE	piano terra	Commerciale	67	-	50,1	-	-	-
		SE	piano 1	Scuola	50	-	51,6	-	1,6	-
		SE	piano terra	Commerciale	67	-	51	-	-	-
		SE	piano 1	Scuola	50	-	52,6	-	2,6	-
	F1	SE	piano terra	Commerciale	67	-	53,1	-	-	-
		SE	piano 1	Scuola	50	-	55	-	5	-
		NE	piano terra	Commerciale	67	-	54,1	-	-	-
		NE	piano 1	Scuola	50	-	55,9	-	5,9	-
		NE	piano terra	Commerciale	67	-	53,8	-	-	-
		NE	piano 1	Scuola	50	-	55,3	-	5,3	-
		NE	piano terra	Commerciale	67	-	53,8	-	-	-
		NE	piano 1	Scuola	50	-	55,1	-	5,1	-
NE	piano terra	Commerciale	67	-	53,9	-	-	-		
NE	piano 1	Scuola	50	-	55	-	5	-		
NE	piano terra	Commerciale	67	-	54,2	-	-	-		
NE	piano 1	Scuola	50	-	54,9	-	4,9	-		

Numero Ricettore	Facciata	Orientamento Facciata	Piano	Destinazione d'uso	Limiti Normativi		Livelli Post Mitigazione		Impatto Res.	
					Diurno	Notturmo	Diurno	Notturmo	Diurno	Notturmo
					Leq dB(A)	Leq dB(A)	Leq dB(A)	Leq dB(A)	Leq dB(A)	Leq dB(A)
		NW	piano terra	Commerciale	67	-	53,3	-	-	-
		NW	piano 1	Scuola	50	-	53,7	-	3,7	-
		NE	piano terra	Commerciale	67	-	49	-	-	-
		NE	piano 1	Scuola	50	-	50,2	-	0,2	-
		NE	piano terra	Commerciale	67	-	51,1	-	-	-
		NE	piano 1	Scuola	50	-	52,1	-	2,1	-
	F3	NW	piano terra	Commerciale	67	-	50,3	-	-	-
		NW	piano 1	Scuola	50	-	51,4	-	1,4	-
		NW	piano terra	Commerciale	67	-	48,6	-	-	-
		NW	piano 1	Scuola	50	-	50,3	-	0,3	-
		NW	piano terra	Commerciale	67	-	48,2	-	-	-
		NW	piano 1	Scuola	50	-	49,8	-	-	-
		NW	piano terra	Commerciale	67	-	48	-	-	-
		NW	piano 1	Scuola	50	-	49,2	-	-	-
2044	F1	NE	piano terra	Residenziale	67	57	75,2	69,6	8,2	12,6
	F3	NW	piano terra	Residenziale	67	57	70	64,4	3	7,4
	F2	SE	piano terra	Residenziale	67	57	71,5	65,9	4,5	8,9
2046	F2	SE	piano terra	Commerciale	67	57	50,9	-	-	-
		SE	piano 1°	Residenziale	67	57	52,6	46,9	-	-
		SE	piano 2°	Commerciale	67	57	54,7	-	-	-
		SE	piano terra	Commerciale	67	57	52,1	-	-	-
		SE	piano 1°	Residenziale	67	57	54,1	48,4	-	-
		SE	piano 2°	Commerciale	67	57	55,8	-	-	-
		SE	piano terra	Commerciale	67	57	58,5	-	-	-
		SE	piano 1°	Residenziale	67	57	63,2	57,6	-	0,6
		SE	piano 2°	Commerciale	67	57	66,3	-	-	-
	F1	NE	piano terra	Commerciale	67	57	62,5	-	-	-
		NE	piano 1°	Residenziale	67	57	67,7	62	0,7	5
		NE	piano 2°	Commerciale	67	57	70	-	3	-
		NE	piano terra	Commerciale	67	57	61,4	-	-	-
		NE	piano 1°	Residenziale	67	57	67,1	61,4	0,1	4,4
		NE	piano 2°	Commerciale	67	57	70,4	-	3,4	-
	F3	NW	piano terra	Commerciale	67	57	57,9	-	-	-
		NW	piano 1°	Residenziale	67	57	63,2	57,6	-	0,6
		NW	piano 2°	Commerciale	67	57	66,7	-	-	-
NW		piano terra	Commerciale	67	57	53,6	-	-	-	
NW		piano 1°	Residenziale	67	57	56,1	50,4	-	-	

RELAZIONE STUDIO ACUSTICO	COMMESSA	LOTTO	FASE	ENTE	TIPO DOC	OPERA 7 DISCIPLINA			PROGR	REV	FOGLIO
	<b>LI0B</b>	<b>02</b>	<b>E</b>	<b>ZZ</b>	<b>RG</b>	<b>IM</b>	<b>00</b>	<b>0X</b>	<b>001</b>	<b>C</b>	45

Numero Ricettore	Facciata	Orientamento Facciata	Piano	Destinazione d'uso	Limiti Normativi		Livelli Post Mitigazione		Impatto Res.		
					Diurno	Notturmo	Diurno	Notturmo	Diurno	Notturmo	
					Leq dB(A)	Leq dB(A)	Leq dB(A)	Leq dB(A)	Leq dB(A)	Leq dB(A)	
			NW	piano 2°	Commerciale	67	57	59,2	-	-	-
			NW	piano terra	Commerciale	67	57	51,7	-	-	-
			NW	piano 1°	Residenziale	67	57	53,6	48	-	-
			NW	piano 2°	Commerciale	67	57	55,5	-	-	-
3042	F3		NW	piano terra	Scuola	50	-	49,2	-	-	-
			NE	piano terra	Scuola	50	-	49,2	-	-	-
			NW	piano terra	Scuola	50	-	50,3	-	0,3	-
			NW	piano terra	Scuola	50	-	50,3	-	0,3	-
			NW	piano terra	Scuola	50	-	50,5	-	0,5	-
	F1		SW	piano terra	Scuola	50	-	51,1	-	1,1	-
			SW	piano terra	Scuola	50	-	51,4	-	1,4	-
			SW	piano terra	Scuola	50	-	50,8	-	0,8	-
	F2		NE	piano terra	Scuola	50	-	46,6	-	-	-
			SW	piano terra	Scuola	50	-	47,4	-	-	-
			SE	piano terra	Scuola	50	-	49,1	-	-	-
			SW	piano terra	Scuola	50	-	49,9	-	-	-
			SE	piano terra	Scuola	50	-	49,5	-	-	-
			SW	piano terra	Scuola	50	-	48,5	-	-	-
4121	F3		NW	piano terra	Comm_Albergo	62	52	62,3	56,8	0,3	4,8
			NW	piano 1°	Comm_Albergo	62	52	63,1	57,6	1,1	5,6
			NW	piano 2°	Comm_Albergo	62	52	64	58,5	2	6,5
	F1		NE	piano terra	Comm_Albergo	62	52	62,4	56,9	0,4	4,9
			NE	piano 1°	Comm_Albergo	62	52	62,8	57,3	0,8	5,3
			NE	piano 2°	Comm_Albergo	62	52	63,1	57,6	1,1	5,6
			NE	piano terra	Comm_Albergo	62	52	62,9	57,4	0,9	5,4
			NE	piano 1°	Comm_Albergo	62	52	63,3	57,8	1,3	5,8
			NE	piano 2°	Comm_Albergo	62	52	63,7	58,2	1,7	6,2
			NE	piano terra	Comm_Albergo	62	52	63,6	58,1	1,6	6,1
			NE	piano 1°	Comm_Albergo	62	52	64,1	58,6	2,1	6,6
			NE	piano 2°	Comm_Albergo	62	52	64,7	59,2	2,7	7,2
	F2		SE	piano terra	Comm_Albergo	62	52	55,9	50,4	-	-
			SE	piano 1°	Comm_Albergo	62	52	56,1	50,6	-	-
SE			piano 2°	Comm_Albergo	62	52	56,4	50,9	-	-	