**INTERVENTO DI MODIFICA DI TRACCIATO DELLA LINEA FERROVIARIA VENEZIA-TRIESTE
TRA IL KM 15+600 ED IL KM 17+800 CIRCA, AI FINI DELLA VELOCIZZAZIONE DELLA TRATTA VENEZIA MESTRE-PORTOGRUARO**

*OSSERVAZIONI/RICHIESTE FORMULATE DAL COMUNE DI RONCADE NELLA DELIBERAZIONE DELLA GIUNTA COMUNALE N.13 DEL 15.02.2016
(m_amte.DVA.REGISTRO UFFICIALE.I.0004122.18-02-2016)*

PROponente	OSSERVAZIONI/RICHIESTE	CONTRODEDUZIONI
Comune di Roncade	1 Elaborato "Cantierizzazione - Relazione" (CANR01B) e tavola "Cantierizzazione - Collegamenti dell'area di cantiere con la viabilità principale" (CAN01A).	
	Si ritiene non autorizzabile l'accessibilità dei mezzi con provenienza, con riferimento alla cartografia, dal:	
	Punto 1 - Strada statale n.14 "Triestina" in quanto il ponte sul canale "Fossetta" e la strada comunale denominata Via Principe non hanno le caratteristiche geometriche e statiche tali da poter sostenere il transito dei mezzi pesanti tipo "IVECO Trakker con AD-N380T50"	I mezzi pesanti e di maggior ingombro provenienti dalla S.S.14, accederanno al cantiere da nord percorrendo la S.R. 89 per poi seguire i percorsi proposti dal Comune di Roncade (vedi punti successivi). Percorso inverso sarà effettuato dai mezzi in uscita dal cantiere e diretti verso la S.S. 14. Sono stati conseguentemente aggiornati i seguenti elaborati: - EGNR00D - ELABORATI A CARATTERE GENERALE: Elenco elaborati; - EGNR01C - ELABORATI A CARATTERE GENERALE: Relazione generale; - CANR01C - CANTIERIZZAZIONE: Relazione; - CANT01B - CANTIERIZZAZIONE: Collegamenti dell'area di cantiere con la viabilità principale; - CANT02B - CANTIERIZZAZIONE: Aree e viabilità di cantiere - planimetria e dettagli; - TRNR01D - CAVE E DISCARICHE, GESTIONE TERRE E ROCCE DA SCAVO: Relazione; - EIAR01C - STUDIO PRELIMINARE AMBIENTALE AI FINI DELLA VERIFICA DI ASSOGGETTABILITA': Relazione e tavole grafiche.
	Punto 2 -casello autostradale di Quarto d'Altino in quanto il ponte sul fiume Musestre non ha le caratteristiche strutturali e dimensionali per sostenere il transito dei mezzi pesanti tipo "IVECO Trakker con AD-N380T50"	Se ci si riferisce al ponte sul fiume Sile (posto a circa 150 m a nord di quello ferroviario), il progetto prevedeva che il transito fosse limitato ai mezzi che rispettano i limiti di sagoma e di portata indicati della segnaletica stradale presente (vedi relazione CANR01B). Per recepire l'osservazione, è stato comunque modificato il percorso originariamente previsto: i mezzi potranno utilizzare i percorsi proposti dal Comune di Roncade (vedi punti successivi). Sono stati conseguentemente aggiornati i seguenti elaborati: - EGNR00D - ELABORATI A CARATTERE GENERALE: Elenco elaborati; - EGNR01C - ELABORATI A CARATTERE GENERALE: Relazione generale; - CANR01C - CANTIERIZZAZIONE: Relazione; - CANT01B - CANTIERIZZAZIONE: Collegamenti dell'area di cantiere con la viabilità principale; - CANT02B - CANTIERIZZAZIONE: Aree e viabilità di cantiere - planimetria e dettagli; - TRNR01D - CAVE E DISCARICHE, GESTIONE TERRE E ROCCE DA SCAVO: Relazione; - EIAR01C - STUDIO PRELIMINARE AMBIENTALE AI FINI DELLA VERIFICA DI ASSOGGETTABILITA': Relazione e tavole grafiche.
	Per quanto riguarda l'accessibilità ipotizzata da "nord" e più precisamente dai punti cartografati con i n. 3 e 4, pertatno dalla S.R. 89 "Treviso-Mare", in alternativa si formulano le seguenti proposte	
	RFI utilizzi la strada di servizio realizzata a seguito dei lavori per l'ampliamento della terza corsia dell'A4 per i tratti accessibili all'area di cantiere; in tal senso la Società stessa dovrà definire uno specifico accordo con la società "Autovie Venete Spa"	Si recepisce la proposta. Gli accordi necessari con la società "Autovie Venete Spa" saranno definiti a cura di RFI. Nel caso non fosse possibile trovare l'accordo con "Autovie Venete Spa", anche in mezzi provenienti da est o diretti verso est seguiranno il percorso B di cui al punto successivo. Sono stati conseguentemente aggiornati i seguenti elaborati: - EGNR00D - ELABORATI A CARATTERE GENERALE: Elenco elaborati; - EGNR01C - ELABORATI A CARATTERE GENERALE: Relazione generale; - CANR01C - CANTIERIZZAZIONE: Relazione; - CANT01B - CANTIERIZZAZIONE: Collegamenti dell'area di cantiere con la viabilità principale; - CANT02B - CANTIERIZZAZIONE: Aree e viabilità di cantiere - planimetria e dettagli; - TRNR01D - CAVE E DISCARICHE, GESTIONE TERRE E ROCCE DA SCAVO: Relazione; - EIAR01C - STUDIO PRELIMINARE AMBIENTALE AI FINI DELLA VERIFICA DI ASSOGGETTABILITA': Relazione e tavole grafiche.
I mezzi provenienti dallo svincolo autostradale di Meolo-Roncade (punto 3) e/o treviso (punto 4) utilizzino il percorso B indicato nell'allegato A che, dallo svincolo di Vallio sulla S.R. 89, percorre la strada Provinciale n. 64 "Zermanesa" fino all'incrocio con via Trento-Trieste, continua in via Trento-Trieste e si immette nella S.P. 112 "del Musestre"; il tutto in quanto l'accessibilità individuata mediante l'utilizzo della Strada Comunale "via Garibaldi" e la SP112 non risulta sostenibile poiché il traffico prodotto attraverserebbe il centro abitato di Roncade e di San Cipriano; inoltre il percorso indicato preseta evidenti limitazioni al transito dei mezzi pesanti.	Si recepisce la proposta finalizzata ad evitare l'attraversamento dei centri abitati di Roncade e San Cipriano lungo un percorso che presenta limitazioni al transito dei mezzi pesanti. Sono stati conseguentemente aggiornati i seguenti elaborati: - EGNR00D - ELABORATI A CARATTERE GENERALE: Elenco elaborati; - EGNR01C - ELABORATI A CARATTERE GENERALE: Relazione generale; - CANR01C - CANTIERIZZAZIONE: Relazione; - CANT01B - CANTIERIZZAZIONE: Collegamenti dell'area di cantiere con la viabilità principale; - CANT02B - CANTIERIZZAZIONE: Aree e viabilità di cantiere - planimetria e dettagli; - TRNR01D - CAVE E DISCARICHE, GESTIONE TERRE E ROCCE DA SCAVO: Relazione; - EIAR01C - STUDIO PRELIMINARE AMBIENTALE AI FINI DELLA VERIFICA DI ASSOGGETTABILITA': Relazione e tavole grafiche.	

PROPONENTE	OSSERVAZIONI/RICHIESTE	CONTRODEDUZIONI
Comune di Roncade	<p>In alternativa ai punti di provenienza individuati nella tavola di progetto i mezzi di cantiere potrebbero utilizzare l'uscita del casello autostradale dell'autostrada A27 a Mogliano Veneto (TV) ed immettersi nella SP64 "Zermanesa" fino all'incrocio con via Trento-Trieste e poi percorrere l'itinerario individuato al punto precedente.</p>	<p>Si recepisce la proposta. I mezzi che transiteranno sulla A4/A57 o A27 provenienti da ovest, utilizzeranno lo svincolo di Mogliano Veneto e si immetteranno nella sulla SP64 fino all'incrocio con via Trento-Trieste per poi percorrere l'itinerario descritto nei punti precedenti.</p> <p>Sono stati conseguentemente aggiornati i seguenti elaborati:</p> <ul style="list-style-type: none"> - EGNR00D - ELABORATI A CARATTERE GENERALE: Elenco elaborati; - EGNR01C - ELABORATI A CARATTERE GENERALE: Relazione generale; - CANR01C - CANTIERIZZAZIONE: Relazione; - CANT01B - CANTIERIZZAZIONE: Collegamenti dell'area di cantiere con la viabilità principale; - CANT02B - CANTIERIZZAZIONE: Aree e viabilità di cantiere - planimetria e dettagli; - TRNR01D - CAVE E DISCARICHE, GESTIONE TERRE E ROCCE DA SCAVO: Relazione; - EIAR01C - STUDIO PRELIMINARE AMBIENTALE AI FINI DELLA VERIFICA DI ASSOGGETTABILITA': Relazione e tavole grafiche.
	<p>Si richiede che venga previsto l'obbligo da parte della società Rete Ferroviaria Italiana S.p.A. - Direzione Territoriale Produzione di Venezia, di ripristinare i danni alla sede stradale provocati dal transito dei veicoli, previa presentazione di specifica cauzione.</p>	<p>Si tratta di una prescrizione di natura contrattuale, relativa alla fase di esecuzione dei lavori.</p>
	<p>2 "Studio di impatto acustico - relazione e tavole grafiche" (MANR01C)</p> <p>All'interno dell'area di studio è ubicata una scuola materna privata denominata "Arcobalena" sita in Via Principe 35, ricadente in ZTO "D" - "zona produttiva esistente e di ristrutturazione" e pertanto un sito sensibile ai sensi della legge 447/95. Lo studio di impatto acustico dovrà pertanto valutare l'area come ricadente in "classe I - aree particolarmente protette" e per tale ragione si ritiene di richiedere di procedere ad uno specifico studio di dettaglio dell'area stessa (vedi allegato A)</p>	<p>Il piano di "Classificazione acustica comunale" adottato con deliberazione di Consiglio Comunale n.24 del 29.03.2001 e approvato con deliberazione del Consiglio Comunale n.44 del 29.06.2001 sancisce che l'edificio in questione è ubicato in una zona ascritta alla classe V "Aree prevalentemente industriali", per la quale i limiti di immisione sonora sono: 70 dB nel periodo di riferimento diurno e 60 dB in quello notturno (cfr DCPM 14.11.1997 e Regolamento acustico comunale approvato con Delibera del C.C. n.66 del 18.11.2005). I limiti sopra indicati sono ampiamente rispettati nella zona in cui ricade l'edificio in questione, sia nello scenario 1 (a breve termine: con opere di mitigazione e traffico attuale) che nello scenario 2 (a lungo termine: con opere di mitigazione e traffico di previsione). Inoltre si deve rilevare che dell'edificio in questione non vi è evidenza nel P.I. comunale, che classifica la zona come ZTO "D" - "zona produttiva esistente e di ristrutturazione". I presupposti sopracitati non giustificano, apparentemente, la richiesta di rispettare nella zona in cui ricade il ricettore in questione, i limiti previsti per la classe I "Aree particolarmente protette".</p> <p>Lo studio di impatto acustico contenuto nel progetto definitivo ha preso in esame dettagliatamente anche l'area in questione, che ricade nella fascia di pertinenza acustica della linea ferroviaria. Come si evince dallo studio, i fenomeni di rifrazione e diffrazione acustica ed i vincoli di ordine tecnico e fisico connessi alla realizzazione delle opere di mitigazione acustica (barriere antirumore) sono tali da impedire per il ricettore in questione il rispetto dei limiti acustici propri delle zone di classe I. Pertanto una valutazione orientata ad un'analisi dei costi e benefici, supportata da quanto previsto dal DPR 459/1998 che disciplina il rumore generato dal traffico ferroviario, induce a ritenere che la soluzione preferibile per conseguire un significativo abbattimento del rumore in corrispondenza del ricettore in oggetto sia quella di intervenire direttamente sull'involucro edilizio, migliorando ad esempio le proprietà di isolamento acustico dei serramenti delle facciate più esposte.</p> <p>L'articolo 5, comma 3 del citato DPR 459 a tale riguardo recita: <i>Qualora i valori di cui al comma 1 e, al di fuori della fascia di pertinenza, i valori stabiliti nella tabella C del decreto del Presidente del Consiglio dei Ministri del 14 novembre 1997, non siano tecnicamente conseguibili, ovvero qualora in base a valutazioni tecniche, economiche o di carattere ambientale si evidenzino l'opportunità di procedere ad interventi diretti sui ricettori, deve essere assicurato il rispetto dei seguenti limiti:</i> a) 35 dB(A) Leq notturno per ospedali, case di cura e case di riposo; b) 40 dB(A) Leq notturno per tutti gli altri ricettori; c) 45 dB(A) Leq diurno per le scuole.</p>