

COMMITTENTE:



PROGETTAZIONE:



U.O. ARCHITETTURA, AMBIENTE E TERRITORIO

PROGETTO DEFINITIVO

COLLEGAMENTO FERROVIARIO DELL'AEROPORTO DEL SALENTO
CON LA STAZIONE DI BRINDISI

STUDIO ACUSTICO VIBRAZIONALE
RELAZIONE GENERALE – STUDIO VIBRAZIONALE

SCALA:

-


COMMESSA LOTTO FASE ENTE TIPO DOC. OPERA/DISCIPLINA Progr. REV.

I A 7 K 0 0 D 2 2 R G I M 0 0 0 4 0 0 2 A

Rev.	Descrizione	Redatto	Data	Verificato	Data	Approvato	Data	Autorizzato Data
A	Emissione Esecutiva	C. Giannobile 	Dicembre 2019	A. Corvaja 	Dicembre 2019	T. Paoletti	Dicembre 2019	D. Ludovici Dicembre 2019


File: IA7K00D22RGIM0004002A

n. Elab.:

	COLLEGAMENTO FERROVIARIO DELL'AEROPORTO DEL SALENTO CON LA STAZIONE DI BRINDISI					
	PROGETTO DEFINITIVO STUDIO VIBRAZIONALE					
STUDIO VIBRAZIONALE Relazione	COMMESSA IA7K	LOTTO 00 D 22	CODIFICA RG	DOCUMENTO IM0004 002	REV. A	FOGLIO 1 di 22

Indice

1	RIFERIMENTI NORMATIVI	2
1.1	IL QUADRO DELLE NORME DI RIFERIMENTO.....	2
2	AREA DI STUDIO.....	7
2.1	INQUADRAMENTO TERRITORIALE	7
2.2	INQUADRAMENTO GEOLOGICO	8
3	INDAGINI VIBRAZIONALI	9
3.1	RILIEVI DI VIBRAZIONI IN SITU	9
3.2	SINTESI DEI DATI RILEVATI.....	10
4	MODELLO PREVISIONALE.....	11
4.1	LE VIBRAZIONI INDOTTE IN FASE DI ESERCIZIO	11
4.2	CARATTERIZZAZIONE DELLA SORGENTE DI VIBRAZIONI	11
4.2.1	Interazione ruota-rotaia	11
4.2.2	Velocità dei treni.....	13
4.3	LA PROPAGAZIONE DELLE VIBRAZIONI NEL TERRENO	14
4.3.1	La propagazione delle onde vibrazionali.....	14
4.3.2	La determinazione della funzione di trasferimento.....	16
5	LA VALUTAZIONE DELLE VIBRAZIONI INDOTTE IN FASE DI ESERCIZIO	18
5.1	PREVISIONE DELL'IMPATTO IN FASE DI ESERCIZIO	18
5.2	INDIVIDUAZIONE DELLE POTENZIALI AREE CRITICHE.....	20
6	CONCLUSIONI.....	22

	COLLEGAMENTO FERROVIARIO DELL'AEROPORTO DEL SALENTO CON LA STAZIONE DI BRINDISI					
	PROGETTO DEFINITIVO STUDIO VIBRAZIONALE					
STUDIO VIBRAZIONALE Relazione	COMMESSA IA7K	LOTTO 00 D 22	CODIFICA RG	DOCUMENTO IM0004 002	REV. A	FOGLIO 2 di 22

1 RIFERIMENTI NORMATIVI

1.1 IL QUADRO DELLE NORME DI RIFERIMENTO

A differenza del rumore ambientale, regolamentato a livello nazionale dalla Legge Quadro n. 447/95, non esiste al momento alcuna legge che stabilisca limiti quantitativi per l'esposizione alle vibrazioni. Esistono invece numerose norme tecniche, emanate in sede nazionale ed internazionale, che costituiscono un utile riferimento per la valutazione del disturbo in edifici interessati da fenomeni di vibrazione.

Per quanto riguarda il disturbo alle persone, i principali riferimenti sono costituiti dalla norma ISO 2631 / Parte 2 "Evaluation of human exposure to whole body vibration / "Continuous and shock-induced vibration in buildings (1 to 80 Hz)". La norma assume particolare rilevanza pratica poiché ad essa fanno riferimento le norme tecniche per la redazione degli Studi di Impatto Ambientale relativi alla componente ambientale "Vibrazioni", contenute nel D.P.C.M. 28/12/1988. Ad essa, seppur con alcune non trascurabili differenze, fa riferimento la norma UNI 9614 "Misura delle vibrazioni negli edifici e criteri di valutazione del disturbo".

Si riporta di seguito la principale normativa tecnica esistente in riferimento all'aspetto ambientale vibrazioni.


ISO2631 "Valutazione sull'esposizione del corpo umano alle vibrazioni"

La ISO 2631-2 si applica a vibrazioni trasmesse da superfici solide lungo gli assi x, y e z per persone in piedi, sedute o coricate. Il campo di frequenze considerato è 1÷80 Hz e il parametro di valutazione è il valore efficace dell'accelerazione a_{rms} definito come:

$$a_{rms} = \sqrt{\frac{1}{T} \int_0^T a^2(t) dt}$$

dove $a(t)$ è l'accelerazione in funzione del tempo, T è la durata dell'integrazione nel tempo dell'accelerazione. La norma definisce tre curve base per le accelerazioni e tre curve base per le velocità (in funzione delle frequenze di centro banda definite per terzi di ottava) che rappresentano le curve approssimate di uguale risposta in termini di disturbo, rispettivamente per le accelerazioni riferite all'asse Z, agli assi X, Y e alla combinazione dei tre assi.

L'Annex A della ISO 2631-2 (che non rappresenta peraltro parte integrante della norma) fornisce informazioni sui criteri di valutazione della risposta soggettiva alle vibrazioni; in pratica sono riportati i fattori di moltiplicazione da applicare alle curve base delle accelerazioni e delle velocità al variare del periodo di riferimento (giorno e notte), del tipo di vibrazione (vibrazioni continue o intermittenti, vibrazioni transitorie) e del tipo di insediamento (ospedali, laboratori di precisione, residenze, uffici, industrie). Le vibrazioni devono essere misurate nel punto di ingresso nel corpo umano e deve essere rilevato il valore di accelerazione r.m.s. perpendicolarmente alla superficie vibrante. Nel caso

	COLLEGAMENTO FERROVIARIO DELL'AEROPORTO DEL SALENTO CON LA STAZIONE DI BRINDISI					
	PROGETTO DEFINITIVO STUDIO VIBRAZIONALE					
STUDIO VIBRAZIONALE Relazione	COMMESSA IA7K	LOTTO 00 D 22	CODIFICA RG	DOCUMENTO IM0004 002	REV. A	FOGLIO 3 di 22

di edifici residenziali in cui non è facilmente definibile un asse specifico di vibrazione, in quanto lo stesso edificio può essere usato da persone in piedi o coricate in diverse ore del giorno, la norma presenta una curva limite che tiene conto delle condizioni più sfavorevoli combinate in tre assi.

UNI 9614 "Misura delle vibrazioni negli edifici e criteri di valutazione del disturbo"


La norma è sostanzialmente in accordo con la ISO 2631-2. Tuttavia, sebbene le modalità di misura siano le stesse, la valutazione del disturbo è effettuata sulla base del valore di accelerazione r.m.s. ponderato in frequenza, il quale è confrontato con una serie di valori limite dipendenti dal periodo di riferimento (*giorno*, dalle 7:00 alle 22:00, e *notte*, dalle 22:00 alle 7:00) e dalle destinazioni d'uso degli edifici. Generalmente, tra le due norme, la UNI 9614 si configura come più restrittiva.

I livelli di soglia indicati dalla suddetta norma sono riportati nella tabella seguente:

Luogo	Accelerazione [m/s ²]	L [dB]
Aree critiche	$3.3 \cdot 10^{-3}$	71
Abitazioni (notte)	$5.0 \cdot 10^{-3}$	74
Abitazioni (giorno)	$7.2 \cdot 10^{-3}$	77
Uffici	$14.4 \cdot 10^{-3}$	83
Fabbriche	$28.8 \cdot 10^{-3}$	89

Tabella 1-1 Valori di soglia di vibrazione relativi al disturbo alle persone (UNI 9614)


Considerato che gli effetti prodotti dalle vibrazioni sono differenti a seconda della frequenza delle accelerazioni, vanno impiegati dei filtri che ponderano le accelerazioni a seconda del loro effetto sul soggetto esposto. Tali filtri rendono tutte le componenti dello spettro equivalenti in termini di percezione e quindi di disturbo. I simboli dell'accelerazione complessiva ponderata in frequenza e del corrispondente livello sono rispettivamente, a_w e L_w . Quest'ultimo, espresso in dB, è definito come $L_w = 20 \log_{10} (a_w / 10^{-6} \text{ ms}^{-2})$. Il filtro per le accelerazioni che si trasmettono secondo l'asse z prevede una attenuazione di 3 dB per ottava tra 4 e 1 Hz, una attenuazione nulla tra 4 e 8 Hz ed una attenuazione di 6 dB per ottava tra 8 e 80 Hz. Il filtro per le accelerazioni che si trasmettono secondo gli assi x e y prevede un'attenuazione nulla tra 1 e 2 Hz e una attenuazione di 6 dB per ottava tra 2 e 80 Hz. La banda di frequenza 1-80 Hz deve essere limitata da un filtro passabanda con una pendenza asintotica di 12 dB per ottava. Nel caso la postura del soggetto esposto non sia nota o vari nel tempo, va impiegato il filtro definito nel prospetto I della norma, ottenuto considerando per ogni banda il valore minimo tra i due filtri suddetti. In alternativa, i rilievi su ogni asse vanno effettuati utilizzando in successione i filtri sopraindicati; ai fini della valutazione del disturbo verrà considerato il livello dell'accelerazione complessiva ponderata in frequenza più elevato.

	COLLEGAMENTO FERROVIARIO DELL'AEROPORTO DEL SALENTO CON LA STAZIONE DI BRINDISI					
	PROGETTO DEFINITIVO STUDIO VIBRAZIONALE					
STUDIO VIBRAZIONALE Relazione	COMMESSA IA7K	LOTTO 00 D 22	CODIFICA RG	DOCUMENTO IM0004 002	REV. A	FOGLIO 4 di 22

Nell'Appendice della norma UNI 9614, che non costituisce parte integrante della norma, si indica che la valutazione del disturbo associato alle vibrazioni di livello costante deve essere svolta confrontando i valori delle accelerazioni complessive ponderate in frequenza, o i corrispondenti livelli più elevati riscontrati sui tre assi, con una serie di valori limite riportati nei prospetti II e III. Quando i valori o i livelli delle vibrazioni in esame superano i limiti, le vibrazioni possono essere considerate oggettivamente disturbanti per il soggetto esposto. Nel caso di vibrazioni di tipo impulsivo è necessario misurare il livello di picco dell'accelerazione complessiva ponderata in frequenza; tale livello deve essere successivamente diminuito di 3 dB al fine di stimare il corrispondente livello efficace. I limiti possono essere adottati se il numero di eventi impulsivi giornalieri non è superiore a 3. Nel caso si manifestino più di 3 eventi impulsivi giornalieri i limiti fissati per le abitazioni, gli uffici e le fabbriche vanno diminuiti in base al numero di eventi e alla loro durata, moltiplicandoli per un fattore correttivo F. Nessuna riduzione può essere applicata per le aree critiche. Nel caso di impulsi di durata inferiore a 1 s si deve porre $F = 1.7 \cdot N^{-0.5}$. Per impulsi di durata maggiore si deve porre $F = 1.7 \cdot N^{-0.5} \cdot t^{-k}$, con $k = 1.22$ per pavimenti in calcestruzzo e $k = 0.32$ per pavimenti in legno. Qualora i limiti così calcolati risultassero inferiori ai limiti previsti per le vibrazioni di livello stazionario, dovranno essere adottati questi ultimi valori.

UNI 9916 "Criteri di misura e valutazione degli effetti delle vibrazioni sugli edifici"

I danni agli edifici determinati dalle vibrazioni vengono trattati dalla UNI 9916 "*Criteri di misura e valutazione degli effetti delle vibrazioni sugli edifici*", norma in sostanziale accordo con i contenuti tecnici della ISO 4866 e in cui viene richiamata, sebbene non faccia parte integrante della norma, la DIN 4150, parte 3. La norma UNI 9916 fornisce una guida per la scelta di appropriati metodi di misura, di trattamento dei dati e di valutazione dei fenomeni vibratorii allo scopo di permettere anche la valutazione degli effetti delle vibrazioni sugli edifici, con riferimento alla loro risposta strutturale ed integrità architettonica. Altro scopo della norma è di ottenere dati comparabili sulle caratteristiche delle vibrazioni rilevate in tempi diversi su uno stesso edificio, o su edifici diversi a parità di sorgente di eccitazione, nonché di fornire criteri di valutazione degli effetti delle vibrazioni medesime. La norma considera per semplicità gamme di frequenza variabili da 0.1 a 150 Hz. Tale intervallo interessa una grande casistica di edifici e di elementi strutturali di edifici sottoposti ad eccitazione naturale (vento, terremoti, ecc.) nonché ad eccitazioni causate dall'uomo (traffico, attività di costruzione, ecc.). In alcuni casi l'intervallo di frequenza delle vibrazioni può essere più ampio, tuttavia le eccitazioni con contenuto in frequenza superiore a 150 Hz non sono tali da influenzare significativamente la risposta dell'edificio. L'Appendice A della UNI 9916 contiene una guida semplificata per la classificazione degli edifici secondo la loro probabile reazione alle vibrazioni meccaniche trasmesse attraverso il terreno. Nell'ambito di questa classificazione, un sistema

	COLLEGAMENTO FERROVIARIO DELL'AEROPORTO DEL SALENTO CON LA STAZIONE DI BRINDISI					
	PROGETTO DEFINITIVO STUDIO VIBRAZIONALE					
STUDIO VIBRAZIONALE Relazione	COMMESSA IA7K	LOTTO 00 D 22	CODIFICA RG	DOCUMENTO IM0004 002	REV. A	FOGLIO 5 di 22

dinamico è costituito dal terreno e dallo strato di base (magrone) sul quale si trovano le fondazioni oltre che la struttura medesima dell'edificio.

Le strutture comprese nella classificazione riguardano:

- tutti gli edifici residenziali e gli edifici utilizzati per le attività professionali (case, uffici, ospedali, case di cura, ecc.);
- gli edifici pubblici (municipi, chiese, ecc.);
- edifici vecchi ed antichi con un valore architettonico, archeologico e storico;
- le strutture industriali più leggere spesso concepite secondo le modalità costruttive in uso per gli edifici abitativi.

La classificazione degli edifici (Prospetto III) è basata sulla loro resistenza strutturale alle vibrazioni oltre che sulla tolleranza degli effetti vibratorii sugli edifici in ragione del loro valore architettonico, archeologico e storico. I fattori dai quali dipende la reazione di una struttura agli effetti delle vibrazioni sono:


- la categoria della struttura
- le fondazioni
- la natura del terreno

La categoria di struttura (Prospetto II) è classificata in una scala da 1 a 8 (a numero crescente di categoria corrisponde una minore resistenza alle vibrazioni) in base ad una ripartizione in due gruppi di edifici, edifici vecchi e antichi o strutture costruite con criteri tradizionali (Gruppo 1) e edifici e strutture moderne (Gruppo 2). L'associazione della categoria viene fatta risalire alle caratteristiche tipologiche e costruttive della costruzione e al numero di piani.

Le fondazioni sono classificate in tre classi. La Classe A comprende fondazioni su pali legati in calcestruzzo armato e acciaio, platee rigide in calcestruzzo armato, pali di legno legati tra loro e muri di sostegno a gravità; la Classe B comprende pali non legati in calcestruzzo armato, fondazioni continue, pali e platee in legno; la Classe C infine comprende i muri di sostegno leggeri, le fondazioni massicce in pietra e la condizione di assenza di fondazioni, con muri appoggiati direttamente sul terreno.

Il terreno viene classificato in sei classi: rocce non fessurate o rocce molto solide, leggermente fessurate o sabbie cementate (Tipo a); terreni compattati a stratificazione orizzontale (Tipo b); terreni poco compattati a stratificazione orizzontale (Tipo c); piani inclinati, con superficie di scorrimento potenziale (Tipo d); terreni granulari, sabbie, ghiaie (senza coesione) e argille coesive sature (Tipo e) e materiale di riporto (Tipo f).

L'Appendice B della UNI 9916 contiene i criteri di accettabilità dei livelli delle vibrazioni con riferimento alla DIN 4150 e al Decreto del Ministero dei Lavori Pubblici del 24 gennaio 1986 "Norme

	COLLEGAMENTO FERROVIARIO DELL'AEROPORTO DEL SALENTO CON LA STAZIONE DI BRINDISI					
	PROGETTO DEFINITIVO STUDIO VIBRAZIONALE					
STUDIO VIBRAZIONALE Relazione	COMMESSA IA7K	LOTTO 00 D 22	CODIFICA RG	DOCUMENTO IM0004 002	REV. A	FOGLIO 6 di 22

tecniche relative alle costruzioni in zona sismica." La parte 3 della DIN 4150 indica le velocità massime ammissibili per vibrazioni transitorie:

- sull'edificio (nel suo complesso)
- sui pavimenti: $v < 20$ mm/s in direzione verticale nel punto di massima vibrazione e le velocità massime ammissibili per vibrazioni stazionarie:
- sull'edificio (nel suo complesso): $v < 5$ mm/s in direzione orizzontale sull'ultimo piano
- sui pavimenti: $v < 10$ mm/s in direzione verticale nel punto di massima vibrazione.

Per velocità massima è da intendersi la velocità massima di picco. Essa è ricavabile dalla velocità massima r.m.s. attraverso la moltiplicazione di quest'ultima con il fattore di cresta F . Tale parametro esprime il rapporto tra il valore di picco e il valore efficace. Per onde sinusoidali si assume $F = 1.41$; in altri casi si possono assumere valori maggiori. Nei casi più critici (ed es. esplosioni di mina) F può raggiungere il valore 6. La ISO 4866 fornisce infine una classificazione degli effetti di danno a carico delle strutture secondo tre livelli:

- *Danno di soglia:* formazione di fessure filiformi sulle superfici dei muri a secco o accrescimento di fessure già esistenti sulle superfici in gesso o sulle superfici di muri a secco; inoltre formazioni di fessure filiformi nei giunti di malta delle costruzioni in muratura di mattoni. Possono verificarsi per vibrazioni di piccola durata, con frequenze maggiori di 4 Hz e velocità di vibrazione di 4÷50 mm/s, e per vibrazioni continue, con velocità 2÷5 mm/s.
- *Danno minore:* formazione di fessure più aperte, distacco e caduta di gesso o di pezzi di intonaco dai muri; formazione di fessure in murature di mattoni. Possono verificarsi per vibrazioni di piccola durata con frequenze superiori a 4 Hz nel campo di velocità vibrazionale compreso tra 20÷100 mm/s oppure per vibrazioni continue associate a velocità di 3÷10 mm/s.
- *Danno maggiore:* danneggiamento di elementi strutturali; fessure nei pilastri; aperture di giunti; serie di fessure nei blocchi di muratura. Possono verificarsi per vibrazioni di piccola durata con frequenze superiori a 4 Hz e velocità vibrazionale compresa tra 20÷200 mm/s oppure per vibrazioni continue associate a velocità di 5÷20 mm/s.

	COLLEGAMENTO FERROVIARIO DELL'AEROPORTO DEL SALENTO CON LA STAZIONE DI BRINDISI					
	PROGETTO DEFINITIVO STUDIO VIBRAZIONALE					
STUDIO VIBRAZIONALE Relazione	COMMESSA IA7K	LOTTO 00 D 22	CODIFICA RG	DOCUMENTO IM0004 002	REV. A	FOGLIO 7 di 22

2 AREA DI STUDIO


2.1 INQUADRAMENTO TERRITORIALE

Nella figura seguente è rappresentata l'area geografica in cui si localizza l'intervento oggetto di studio.



Figura 2-1 Vista aerea dell'inquadramento generale dell'intervento oggetto di studio

L'area di intervento ricade sul territorio del Comune di Brindisi in prossimità dell'aeroporto e della linea ferroviaria Bari-Brindisi a ovest della città, su un territorio morfologicamente pianeggiante caratterizzato dall'alternarsi di aree antropizzate principalmente a destinazione agricola e residenziale a bassa densità abitativa.

	COLLEGAMENTO FERROVIARIO DELL'AEROPORTO DEL SALENTO CON LA STAZIONE DI BRINDISI					
	PROGETTO DEFINITIVO STUDIO VIBRAZIONALE					
STUDIO VIBRAZIONALE Relazione	COMMESSA IA7K	LOTTO 00 D 22	CODIFICA RG	DOCUMENTO IM0004 002	REV. A	FOGLIO 8 di 22

2.2 INQUADRAMENTO GEOLOGICO

Il tracciato interessa una porzione del territorio di Brindisi caratterizzato da terreni di tipo “Depositi marini terrazzati”, ovvero di particolari sabbie limose e limi sabbiosi, debolmente argillosi.



DEPOSITI CONTINENTALI QUATERNARI

Depositi principali eluviali (de)

Depositi continentali eluviali, presenti praticamente ovunque e generalmente distribuiti in lembi ridotti e poco potenti. Nella carta geologica sono riportati solo quei depositi relativamente più estesi e più potenti (oltre i 2-3 metri di spessore), che occupano depressioni in prossimità della costa, i fondi di alcune lame e le aree circostanti i corsi e gli specchi d'acqua principali.

Olocene - Attuale



Sabbie, argille sabbiose e limi grigi lagunari - palustri recenti (s)

Depositi costituiti da ripetute intercalazioni di sabbie prevalentemente calcaree, sabbie argillose, argille sabbiose e limi, con tinta variabile attorno ai toni di grigio. Rappresentano il riempimento, generalmente parziale, di depressioni in prossimità della costa, talora completamente separate dal mare, talvolta in comunicazione periodica con lo stesso. La potenza non è rilevabile direttamente, causa l'assenza di sezioni adatte allo scopo; non dovrebbe tuttavia superare i pochi metri.

Olocene - Attuale



DEPOSITI MARINI DEL PLIO-PLEISTOCENE

Depositi marini terrazzati (Q1)

Unità geologica predominante nel territorio in esame. Si tratta in particolare di sabbie limose e limi sabbiosi, debolmente argillosi, di colore giallastro, talora debolmente cementate, in strati di qualche centimetro di spessore (Q1s), che passano gradualmente a sabbie argillose e argille grigio azzurre della sottostante formazione delle Argille Subappennine; spesso l'unità ha intercalati banchi arenacei e calcarenitici ben cementati (Q1c), costituenti la cosiddetta unità "panchina".

Pleistocene medio-superiore



Unità della Fossa Bradanica

Argille Subappennine (ASP)

Depositi marini di piattaforma e scarpata superiore, costituiti da argille limose, argille sabbiose ed argille marnose di color grigio-azzurro, talora giallastre, con orizzonti e lenti sabbiose, in strati da sottili a molto spessi, generalmente poco evidenti e a laminazione piano-parallela; la porzione al tetto di tale unità ha una colorazione grigio chiara per la presenza di una discreta quantità di sabbia e limo che a volte si rinvengono in livelletti e liste millimetriche ben individuabili e totalmente incoerenti. Tale porzione sommitale presenta uno spessore variabile da qualche metro sino a 10-14 m. Questi depositi non affiorano nell'area in esame, ma occupano vaste aree nel sottosuolo, costituendo il substrato impermeabile che sostiene l'acquifero superficiale della Piana di Brindisi. In tale area, le Argille subappennine presentano spessori alquanto variabili, che aumentano procedendo sia da Ovest verso Est che da Sud verso Nord. Lungo la costa, ad esempio, lo spessore passa da circa 20 m a 45 m, muovendosi dall'area di Cerano fino al Porto di Brindisi.

Pleistocene inferiore



Calcarenitici di Gravina (GRA)

Depositi calcarenitici e calciruditi biodastici di ambiente litorale. La formazione è direttamente trasgressiva sui calcari cretaci e l'età è riferibile al plio-pleistocene. Sono localmente rappresentate da calcareniti e calciruditi passanti a materiali sabbiosi con inclusi ciottoli che si rinvenivano in spessori molto esigui. Al contatto con i calcari spesso si trovano abbondanti affioramenti di materiali residui rossastri (terre rosse) testimoni di una lunga fase di emersione che ha preceduto la trasgressione marina quaternaria. Nell'area tale formazione risulta non affiorante e costituisce la formazione al letto delle Argille Subappennine.

Pliocene superiore - Pleistocene inferiore



Figura 2-2 Stralcio non in scala della carta geologica e relativa legenda

	COLLEGAMENTO FERROVIARIO DELL'AEROPORTO DEL SALENTO CON LA STAZIONE DI BRINDISI					
	PROGETTO DEFINITIVO STUDIO VIBRAZIONALE					
STUDIO VIBRAZIONALE Relazione	COMMESSA IA7K	LOTTO 00 D 22	CODIFICA RG	DOCUMENTO IM0004 002	REV. A	FOGLIO 9 di 22

3 INDAGINI VIBRAZIONALI

3.1 RILIEVI DI VIBRAZIONI IN SITU

E' stata eseguita una campagna di rilievi vibrometrici in corrispondenza di una sezione lungo l'attuale linea ferroviaria Brindisi - Taranto. Tale attività è finalizzata alla caratterizzazione della propagazione delle vibrazioni ferroviarie allo stato attuale secondo l'attuale assetto infrastrutturale della linea ferroviaria e della tipologia di convogli ferroviari.


Come detto l'indagine è stata eseguita in una sezione della linea ferroviaria caratterizzata da un corpo ferroviario a raso di altezza pari a circa 0,5 m da piano campagna. Il periodo di misura è stato pari a 24 ore durante il quale sono state rilevate le emissioni vibrazionali indotte dai convogli ferroviari transitanti sia nel periodo diurno che notturno. La sezione di indagine è costituita da tre terne accelerometriche in grado di rilevare le immissioni vibrazionali totali e specifiche dei transiti ferroviari lungo i tre assi X, Y e Z.

Durante l'arco temporale di osservazione sono stati rilevati i livelli vibrazionali indotti da un totale di 18 treni.



Figura 3-1 Localizzazione dei punti di misura

Le misure sono state eseguite secondo le modalità indicate dalla norma UNI 9614:1990. Lungo la via di propagazione sono stati posizionati tre vibrometri, ciascuno dotato di tre accelerometri (uno per ciascun asse di riferimento) così posizionati:

	COLLEGAMENTO FERROVIARIO DELL'AEROPORTO DEL SALENTO CON LA STAZIONE DI BRINDISI					
	PROGETTO DEFINITIVO STUDIO VIBRAZIONALE					
STUDIO VIBRAZIONALE Relazione	COMMESSA IA7K	LOTTO 00 D 22	CODIFICA RG	DOCUMENTO IM0004 002	REV. A	FOGLIO 10 di 22

- Terna 1 (T1): in prossimità dei binari, a circa 8 metri dall'asse del binario più esterno, su terreno sciolto;
- Terna 2 (T2): a circa 18 metri dai binari dell'asse più esterno su un terreno analogo a quello della Terna 1;
- Terna 3 (T3): a circa 28 metri dai binari su un terreno analogo a quello delle Terne 1 e 2.


3.2 SINTESI DEI DATI RILEVATI

Le misure, finalizzate esclusivamente alla caratterizzazione della sorgente emissiva ferroviaria da utilizzare nel modello previsionale per la valutazione delle condizioni di esposizione alle vibrazioni lungo la linea oggetto di studio, si riferiscono ad un periodo di osservazione pari a 24 ore per un totale di 18 transiti validi per lo studio. I valori di accelerazione rilevati dai tre vibrometri nelle tre postazioni di misura lungo i tre assi di riferimento sono riportati nell'elaborato allegato IA7K00D22RHIM0004002A.

Di seguito, si riporta una tabella di sintesi con indicati i valori medi delle accelerazioni dei livelli equivalenti espressi in decibel per i treni circolati. Come si evince dall'analisi della tabella, si ottengono valori decrescenti all'aumentare della distanza dall'asse ferroviario per le tre terne.

Postazione	Tipologie di Treno	T1-X	T1-Y	T1-Z	T2-X	T2-Y	T2-Z	T3-X	T3-Y	T3-Z
VIB01	REG – IC	84,2	100,7	94,2	95,6	95,3	85,2	85,6	85,5	83,0

Tabella 3-1 Livello equivalente medio (Lw medio) delle accelerazioni indotte dai transiti ferroviari distinti per tipologia

	COLLEGAMENTO FERROVIARIO DELL'AEROPORTO DEL SALENTO CON LA STAZIONE DI BRINDISI					
	PROGETTO DEFINITIVO STUDIO VIBRAZIONALE					
STUDIO VIBRAZIONALE Relazione	COMMESSA IA7K	LOTTO 00 D 22	CODIFICA RG	DOCUMENTO IM0004 002	REV. A	FOGLIO 11 di 22

4 MODELLO PREVISIONALE

4.1 LE VIBRAZIONI INDOTTE IN FASE DI ESERCIZIO

L'esercizio di una linea ferroviaria è fonte di sollecitazioni dinamiche nel terreno circostante. Le cause di tali vibrazioni sono da ricondursi all'interazione del sistema veicolo/armamento/struttura di sostegno e dipendono da diversi fattori quali la tipologia di convoglio, le velocità di esercizio le caratteristiche dell'armamento, la tipologia di terreni e non ultimo le caratteristiche strutturali dei fabbricati.

Le vibrazioni sono in grado di determinare effetti indesiderati sulla popolazione esposta e sugli edifici. Il disturbo sulle persone, classificato come "annoyance", dipende in misura variabile dall'intensità e frequenza dell'evento disturbante e dal tipo di attività svolta. Le vibrazioni possono causare danni agli edifici in alcune situazioni, o in presenza di caratteristiche di estrema suscettività strutturale o di elevati e prolungati livelli di sollecitazione dinamica. Tali situazioni si verificano tuttavia in corrispondenza di livelli di vibrazione notevoli, superiori di almeno un ordine di grandezza rispetto ai livelli tipici dell'annoyance.


Nel caso specifico il territorio interessato dal progetto è di tipo pianeggiante caratterizzato dall'alternarsi di aree industriali, agricole e residenziali a bassa densità abitativa con tipologia edilizia residenziale a più livelli in parte con struttura in muratura e in parte con struttura in c.a.

I terreni affioranti interessati dal tracciato di progetto sono principalmente compatti e presentano un comportamento abbastanza omogeneo in relazione al trasferimento di onde vibratorie.

4.2 CARATTERIZZAZIONE DELLA SORGENTE DI VIBRAZIONI

4.2.1 Interazione ruota-rotaia


La sorgente di vibrazioni ferroviaria consiste nel movimento del treno lungo le rotaie e dalle conseguenti forze che nascono nell'interazione fra ruota, rotaia e struttura di appoggio della rotaia. I treni, in fase di riposo, esercitano una forza statica data dal peso trasmesso dalle ruote alle rotaie e distribuito dalla rotaia stessa, dalle traversine, dal supporto (ballast...) e dal terreno: si tratta del carico statico. Quando il treno si mette in movimento questa forza si sposta insieme al treno stesso, ma a causa delle imperfezioni e irregolarità superficiali di ruota, rotaia nonché delle variazioni nel tipo di supporto della rotaia il carico statico eserciterà una forza dinamica, che si trasforma in vibrazioni generate nel punto di contatto ruota-rotaia e trasmesse nel terreno circostante. I parametri che influenzano il livello e le caratteristiche delle vibrazioni indotte dal passaggio del treno sono:

	COLLEGAMENTO FERROVIARIO DELL'AEROPORTO DEL SALENTO CON LA STAZIONE DI BRINDISI					
	PROGETTO DEFINITIVO STUDIO VIBRAZIONALE					
STUDIO VIBRAZIONALE Relazione	COMMESSA IA7K	LOTTO 00 D 22	CODIFICA RG	DOCUMENTO IM0004 002	REV. A	FOGLIO 12 di 22

- **Vibrazioni indotte dalla risposta della struttura del binario:**
 - Carico statico assiale (peso del treno e spaziatura interassiale);
 - Geometria e composizione del treno (tipo, lunghezza...);
 - Velocità del treno.
- **Interfaccia ruota-rotaia**
 - Imperfezioni della ruota (eccentricità, sbilanciamento, zone piatte, asperità);
 - Andatura instabile dei veicoli ferroviari;
 - Accelerazione e decelerazione del treno.
- **Imperfezioni della rotaia**
 - Qualità della rotaia (corrugamenti, corrosione, asperità, giunti...),
 - Curve e chicane (forze centrifughe)
- **Variazioni nella struttura di supporto**
 - Geometria e rigidità della struttura di supporto (traversine, ballast e terreno),
 - Presenza di ghiaccio.

Un aumento del carico assiale aumenta ovviamente il carico dinamico generato dal passaggio del treno. Il raddoppio del carico assiale può aumentare i livelli di vibrazione da 2 a 4 dB (Kurzweil, 1979). La composizione dei treni ha inoltre un impatto notevole sulla generazione di vibrazioni, così come la velocità stessa del treno può portare a notevoli incrementi di vibrazione: secondo Kurzweil (1979) un raddoppio della velocità può comportare un aumento di vibrazione da 4 a 6 dB. Le imperfezioni superficiali della rotaia e della ruota sono la causa principale delle vibrazioni: le tipiche irregolarità superficiali delle ruote sono zone lisce (piatte) dovute alla frenatura. Le irregolarità della rotaia possono essere costituite da giunti fra spezzoni di rotaia (rotaie non saldate), corrugamenti, asperità o altro ancora. Secondo Kurzweil questi difetti possono aumentare i livelli di vibrazione da 10 a 20 dB. Altre cause di vibrazione sono le curve, accelerazioni/decelerazioni del treno, guida instabile dei veicoli, etc.

Le variazioni nella struttura di supporto delle rotaie dipendono dalla geometria, rigidità e spaziatura fra le traversine. una traversina può perdere il contatto con il ballast sottostante, oppure si può verificare che una traversina sia supportata dal ballast meglio di quelle circostanti: in questo caso essa genererà una maggiore resistenza al passaggio del treno. E' piuttosto comune individuare un picco corrispondente alla frequenza della spaziatura delle traversine e in funzione della velocità del treno. Anche la rigidità e l'eterogeneità del ballast possono influenzare le forze generate dal transito

	COLLEGAMENTO FERROVIARIO DELL'AEROPORTO DEL SALENTO CON LA STAZIONE DI BRINDISI					
	PROGETTO DEFINITIVO STUDIO VIBRAZIONALE					
STUDIO VIBRAZIONALE Relazione	COMMESSA IA7K	LOTTO 00 D 22	CODIFICA RG	DOCUMENTO IM0004 002	REV. A	FOGLIO 13 di 22

del treno. Come descritto sopra, il carico generato dai treni è dovuto ad un carico statico, dovuto al peso del treno, e ad un carico dinamico, generato dalle imperfezioni della rotaia, ruote, struttura di appoggio. I carichi dinamici variano il carico (e quindi la forza) complessiva trasmessa nella misura percentuale relativa al carico statico descritta nella seguente tabella.

Tipo di carico	Carico	Contributo
Statico	Peso del treno	100%
Dinamico	Contributo quasi-statico nelle curve	10-40%
“	Contributo dovuto ad asperità delle rotaie	50 – 300%
“	Contributo dovuto ad asperità delle ruote	50 – 300 %
“	Contributo dovuto ad accelerazioni e frenature	5 – 20 %

Il tipico spettro di frequenza generato dal transito di treni in gallerie è compreso fra 4 Hz e alcune centinaia di Hz. Vi possono essere picchi di frequenza compresi fra 80 e 100 dB.

4.2.2 Velocità dei treni

La velocità del treno ha un effetto significativo sul disturbo vibrazionale negli edifici, anche se spesso inferiore a quanto potrebbe essere atteso sulla base di considerazioni soggettive.


I livelli di vibrazione variano con legge logaritmica in base dieci in funzione delle variazioni nella velocità del treno, ossia:

$$L = L_0 + 10 \div 20 \cdot \log\left(\frac{V}{V_0}\right)$$

dove:

- L e L_0 : sono i livelli di vibrazioni in decibel
- V e V_0 : sono le rispettive velocità di transito dei treni

Dalla relazione sopra riportata si evince che al raddoppiare della velocità di transito si produce un incremento di 6 dB nei livelli di vibrazione e ciò in maniera indipendente dalla frequenza.

	COLLEGAMENTO FERROVIARIO DELL'AEROPORTO DEL SALENTO CON LA STAZIONE DI BRINDISI					
	PROGETTO DEFINITIVO STUDIO VIBRAZIONALE					
STUDIO VIBRAZIONALE Relazione	COMMESSA IA7K	LOTTO 00 D 22	CODIFICA RG	DOCUMENTO IM0004 002	REV. A	FOGLIO 14 di 22

4.3 LA PROPAGAZIONE DELLE VIBRAZIONI NEL TERRENO

4.3.1 La propagazione delle onde vibrazionali

L'attenuazione geometrica

L'attenuazione geometrica per una linea di emissione di lunghezza infinita (lunghezza del treno maggiore della distanza sorgente-ricettore) si esprime come:

$$A_g = 20 \cdot \log_{10} \left(\frac{d+d_0}{d} \right)^n$$

dove:


- $d+d_0$: distanza dall'asse della linea ferroviaria
- d_0 : distanza di riferimento
- $n=0,5$ per galleria, $n=1$ per tracciato di superficie

La propagazione delle onde nei terreni sciolti

La varietà delle conformazioni morfologiche del terreno comporta le maggiori incertezze di valutazione della propagazione delle vibrazioni. I fattori che possono influire nella determinazione dell'attenuazione nel terreno sono molteplici. I più determinanti sono costituiti dalla natura del mezzo, dal suo grado di costipazione, dall'attrito statico fra i granuli e quindi dalla granulometria, dalla fratturazione del mezzo, dalla presenza di acqua, e da altri fattori la cui differente combinazione può determinare gradi di attenuazione differenti in mezzi litologicamente simili.

Agli effetti dell'analisi del terreno alle azioni dinamiche risulta quindi determinante la suddivisione tra rocce lapidee (tipo A nella norma UNI 9916) e rocce sciolte (da tipo B a tipo F nella norma UNI 9916).

In generale le rocce lapidee trasmettono tutta la gamma di frequenze, e principalmente le più alte, mentre le rocce sciolte lasciano passare solo le basse frequenze, che comunque corrispondono a quelle di risposta degli edifici. Inoltre, mentre le rocce lapidee difficilmente possono subire variazioni di struttura sotto sollecitazioni dinamiche, le rocce sciolte, risultano di gran lunga più sensibili. La loro risposta alla azione di disturbo è diversa a seconda che l'intensità del disturbo sia lieve o al contrario forte: in altre parole il comportamento dei materiali sciolti è fortemente non lineare. Nel primo caso non si ha una vera variazione della struttura mentre nel secondo caso la vibrazione produce per tutte le rocce sciolte un assestamento e quindi una riduzione di porosità. Ciò avviene in

 ITALFERR GRUPPO FERROVIE DELLO STATO ITALIANE	COLLEGAMENTO FERROVIARIO DELL'AEROPORTO DEL SALENTO CON LA STAZIONE DI BRINDISI PROGETTO DEFINITIVO STUDIO VIBRAZIONALE					
	STUDIO VIBRAZIONALE Relazione	COMMESSA IA7K	LOTTO 00 D 22	CODIFICA RG	DOCUMENTO IM0004 002	REV. A

misura maggiore per le rocce incoerenti poiché i granuli sottoposti a vibrazione perdono resistenza di attrito e quindi vengono favoriti fenomeni di scorrimento con assestamenti.

L'analisi delle caratteristiche geolitologiche degli strati superficiali del terreno è finalizzata al riconoscimento dei parametri correlabili alla propagazione delle vibrazioni nel terreno. I valori tipici di densità, velocità di propagazione e fattore di perdita, noti esclusivamente per alcune classi geologiche e in presenza di un ammasso omogeneo, sono riassunti nella sottostante tabella.

Tipo di Terreno	Densità [t/m³]	Velocità di Propagazione [m/s]	Fattore di Perdita η
Roccia compatta	2.65	3500	0.01
Sabbia, limo, ghiaia, loess	1.6	600	0.1
Argilla, terreni argillosi	1.7	1500	0.2÷0.5

L'attenuazione dovuta all'assorbimento del terreno è stata calcolata con la formula:

$$A_t = 4,34 \cdot \Omega \cdot \eta \cdot x/c$$

dove:

- x: distanza dall'asse della linea ferroviaria
- Ω : frequenza [rad*s⁻¹]
- η: coeffic. di assorbimento del terreno (fattore di perdita)

$$c = (E/d)^{1/2}$$


- c: velocità di propagazione dell'onda longitudinale nel terreno
- E: modulo elastico
- d: densità del terreno

L'attenuazione dovuta alle discontinuità del terreno è stata considerata in modo semplificato ammettendo che l'onda di compressione si sposti dal suolo "a" al suolo "c" e che incida perpendicolarmente alla superficie di separazione dei due mezzi:

$$A_i = 20 \cdot \log[(1 + d_c \cdot c_c / d_a \cdot c_a) / 2]$$

dove:

- d_c, d_a = densità dei suoli "c" e "a"

	COLLEGAMENTO FERROVIARIO DELL'AEROPORTO DEL SALENTO CON LA STAZIONE DI BRINDISI					
	PROGETTO DEFINITIVO STUDIO VIBRAZIONALE					
STUDIO VIBRAZIONALE Relazione	COMMESSA IA7K	LOTTO 00 D 22	CODIFICA RG	DOCUMENTO IM0004 002	REV. A	FOGLIO 16 di 22

- c_c, c_a = velocità di propagazione nei suoli "c" e "a"

4.3.2 La determinazione della funzione di trasferimento

L'esecuzione di indagini in campo ha consentito una conoscenza di tipo puntuale e più precisa delle modalità di propagazione delle vibrazioni nel terreno indotte dal transito di convogli ferroviari lungo la linea ferroviaria oggetto di studio.

In considerazione del contesto territoriale, geologico e infrastrutturale, per la costruzione del modello sperimentale sono stati utilizzati i dati rilevati dalle misure della campagna eseguita; si nota che, conoscendo la mutua distanza tra le postazioni, dai dati sperimentali è possibile estrapolare le funzioni di attenuazione che descrivono la propagazione nel terreno dell'onda vibrazionale in funzione della distanza. In considerazione dei terreni interessati dal tracciato di progetto, si è proceduto sia a valutazioni teoriche sulla propagazione, sia all'utilizzazione di una curva sperimentale di regressione per la trasmissione delle vibrazioni nel terreno lungo gli assi X, Y e Z, come riportato nell'immagine seguente (livello medio di accelerazione, ponderato per "postura non nota", in corrispondenza dei tre punti di misura).

Limitatamente all'asse X, la legge di propagazione è stata individuata sulla base dei valori registrati in corrispondenza delle terne T2 e T3 escludendo la terna T1 in ragione di valori rilevati inferiori dovuti a fenomeni puntuali rilevabili nella sola fase di post elaborazione.

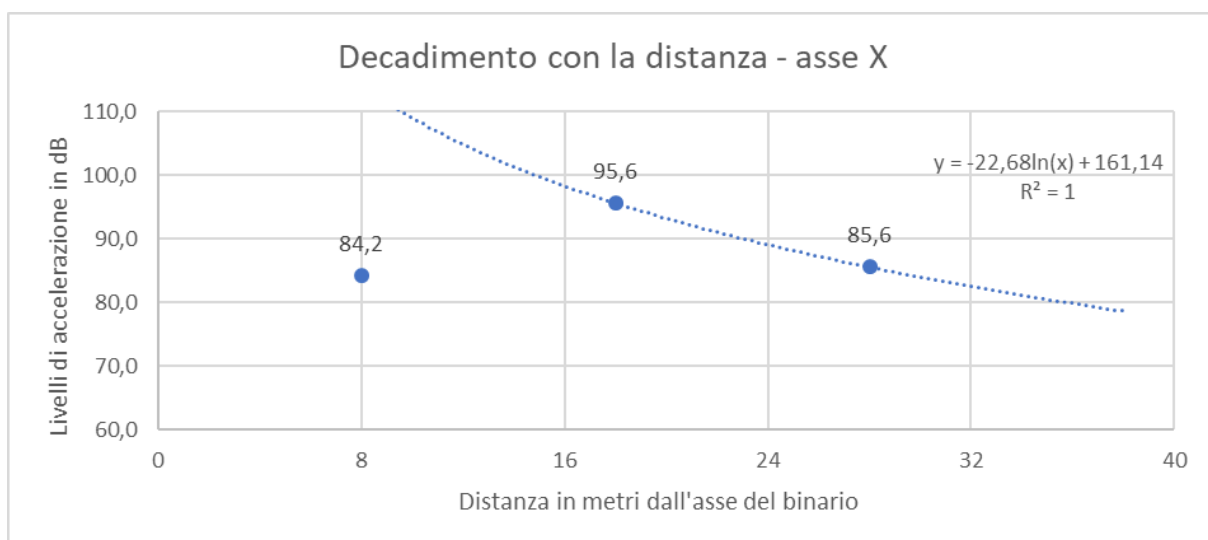



Figura 4-1 Curva di attenuazione del Leq_{te} in funzione della distanza dal binario, ricavata dai rilievi lungo l'asse X, in corrispondenza della Terna 1 (8 metri), della Terna 2 (18 metri) e della Terna 3 (28 metri) e relativa al totale dei transiti ferroviari rilevati durante il periodo di osservazione.

 ITAFERR GRUPPO FERROVIE DELLO STATO ITALIANE	COLLEGAMENTO FERROVIARIO DELL'AEROPORTO DEL SALENTO CON LA STAZIONE DI BRINDISI PROGETTO DEFINITIVO STUDIO VIBRAZIONALE					
	STUDIO VIBRAZIONALE Relazione	COMMESSA IA7K	LOTTO 00 D 22	CODIFICA RG	DOCUMENTO IM0004 002	REV. A

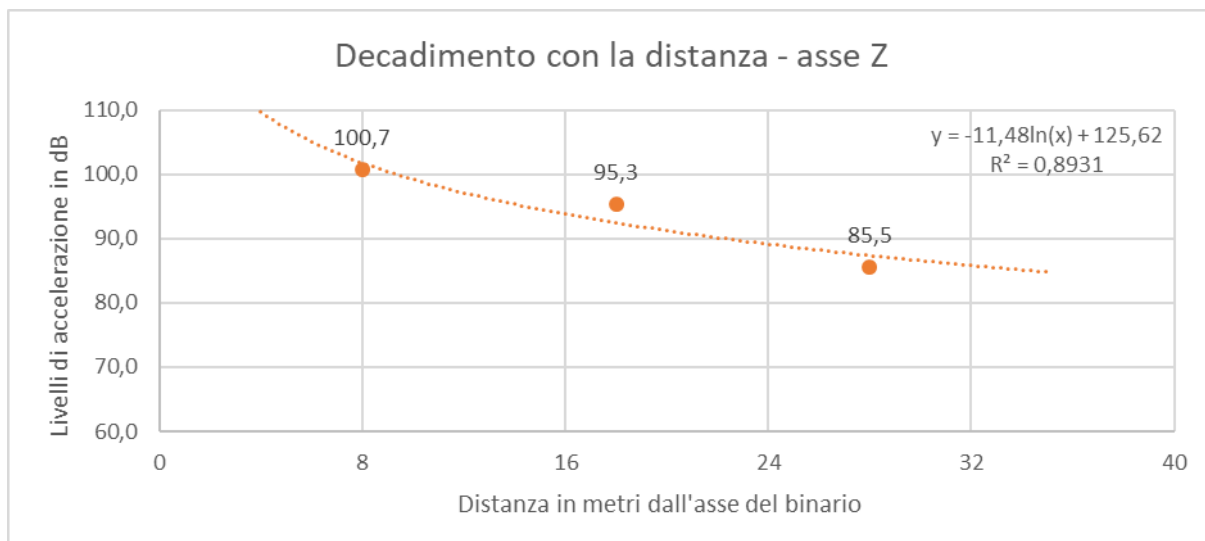


Figura 4-2 Curva di attenuazione del Leq,te in funzione della distanza dal binario, ricavata dai rilievi lungo l'asse Y, in corrispondenza della Terna 1 (8 metri), della Terna 2 (18 metri) e della Terna 3 (28 metri) e relativa al totale dei transiti ferroviari rilevati durante il periodo di osservazione.

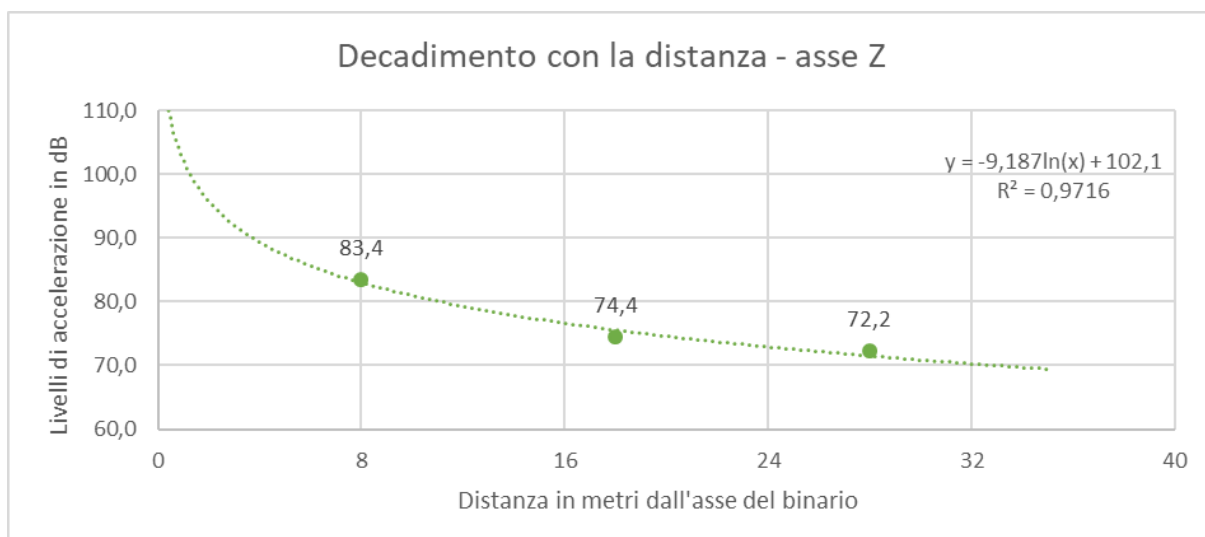



Figura 4-3 Curva di attenuazione del Leq,te in funzione della distanza dal binario, ricavata dai rilievi lungo l'asse Z, in corrispondenza della Terna 1 (8 metri), della Terna 2 (18 metri) e della Terna 3 (28 metri) e relativa al totale dei transiti ferroviari rilevati durante il periodo di osservazione.

 ITAFERR GRUPPO FERROVIE DELLO STATO ITALIANE	COLLEGAMENTO FERROVIARIO DELL'AEROPORTO DEL SALENTO CON LA STAZIONE DI BRINDISI PROGETTO DEFINITIVO STUDIO VIBRAZIONALE					
	STUDIO VIBRAZIONALE Relazione	COMMESSA IA7K	LOTTO 00 D 22	CODIFICA RG	DOCUMENTO IM0004 002	REV. A

5 LA VALUTAZIONE DELLE VIBRAZIONI INDOTTE IN FASE DI ESERCIZIO

5.1 PREVISIONE DELL'IMPATTO IN FASE DI ESERCIZIO

Il numero di transiti considerati per la valutazione previsionale si basa sul modello di esercizio futuro individuato nell'ambito del progetto e di seguito riportato per l'intera rete sia per il periodo diurno che notturno.

MODELLO DI ESERCIZIO FUTURO - TOTALE GIORNALIERO CON SERVIZI NAVETTA - LOTTO
1 + 2

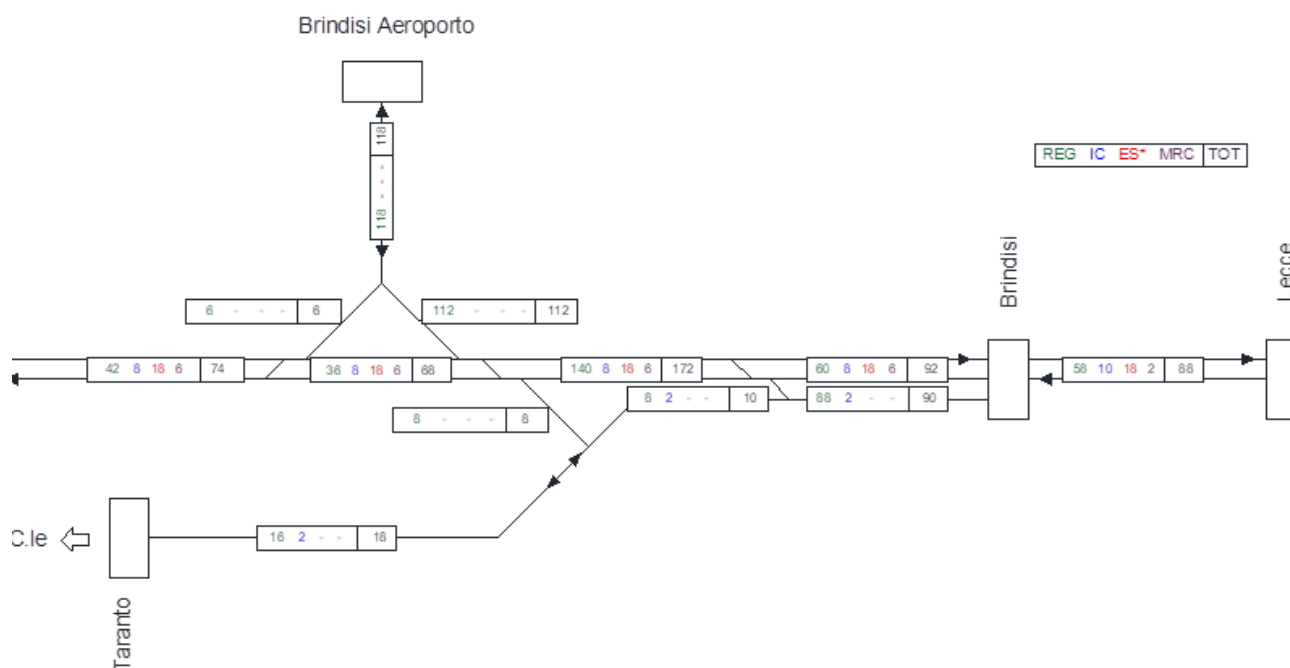



Figura 5-1 Modello di esercizio futuro per il periodo diurno

 ITAFERR GRUPPO FERROVIE DELLO STATO ITALIANE	COLLEGAMENTO FERROVIARIO DELL'AEROPORTO DEL SALENTO CON LA STAZIONE DI BRINDISI PROGETTO DEFINITIVO STUDIO VIBRAZIONALE					
	STUDIO VIBRAZIONALE Relazione	COMMESSA IA7K	LOTTO 00 D 22	CODIFICA RG	DOCUMENTO IM0004 002	REV. A

MODELLO DI ESERCIZIO FUTURO - TOTALE NOTTURNO - fascia 22 - 6 - LOTTO 1+2

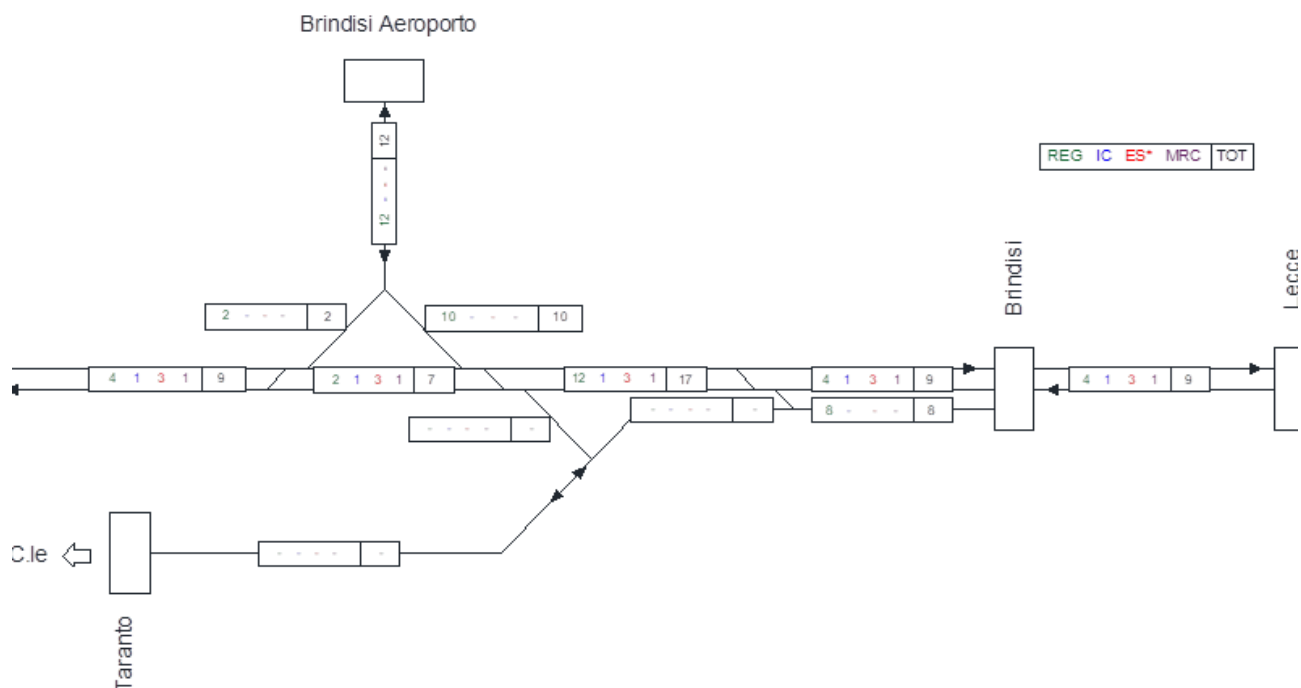



Figura 5-2 Modello di esercizio futuro per il periodo notturno

Specificatamente ai tratti ferroviari oggetto di progettazione e, quindi, di analisi per la valutazione del disturbo da vibrazioni, gli archi oggetto di studio risultano essere i seguenti:

- Tratta ferroviaria aeroporto-linea Bari-Brindisi: 118 treni nel periodo diurno, 12 treni nel periodo notturno;
- Raccordo tratta ferroviaria aeroporto-linea Bari-Brindisi direzione Brindisi: 112 treni nel periodo diurno, 10 treni nel periodo notturno;
- Raccordo tratta ferroviaria aeroporto-linea Bari-Brindisi direzione Bari: 6 treni nel periodo diurno, 2 treni nel periodo notturno;
- Raccordo tratta ferroviaria Bari-Brindisi – Brindisi-Potenza: 8 treni nel periodo diurno, 0 treni nel periodo notturno;

Da quanto si evince la tratta ferroviaria caratterizzata da un maggior traffico risulta essere quella di nuova realizzazione del collegamento con l'aeroporto di Brindisi a partire dalla linea esistente Bari-

	COLLEGAMENTO FERROVIARIO DELL'AEROPORTO DEL SALENTO CON LA STAZIONE DI BRINDISI					
	PROGETTO DEFINITIVO STUDIO VIBRAZIONALE					
STUDIO VIBRAZIONALE Relazione	COMMESSA IA7K	LOTTO 00 D 22	CODIFICA RG	DOCUMENTO IM0004 002	REV. A	FOGLIO 20 di 22

Brindisi. Rispetto quindi a tale modello di esercizio sono state sviluppate le analisi previsionali per le vibrazioni descritte al paragrafo successivo.

Le accelerazioni complessivamente prodotte dall'esercizio della linea ferroviaria di progetto sono stimate a partire dai valori medi rilevati durante la campagna di rilievi di caratterizzazione della sorgente emissiva per le tre postazioni lungo i tre assi. In ragione del modello di esercizio previsto è stato determinato il livello di emissione complessivo indotto dal transito dei treni nei due periodi di riferimento (diurno 7-22, notturno 22-7). I valori riportati nelle tabelle seguenti si riferiscono ai livelli di accelerazione complessivi della linea ferroviaria caratterizzata allo scenario di progetto da un binario secondo una velocità di transito pari a 70 km/h.

Tali valori sono utilizzati per la verifica delle condizioni di propagazione delle vibrazioni sui ricettori contermini la rete ferroviaria e l'identificazione delle potenziali criticità.

Rilevatore	Dist [m]	Lw,eq [dB] Diurno			Lw,eq [dB] Notturmo		
		x	y	z	x	y	z
Terna 1	8	73,4	89,9	83,4	75,6	92,1	85,6
Terna 2	18	84,8	84,5	74,4	87,0	86,7	76,6
Terna 3	28	74,7	74,7	72,2	77,0	76,9	74,4

Tabella 5-1 Livelli equivalenti delle accelerazioni calcolate nel periodo diurno e notturno secondo il modello di esercizio futuro e una velocità di transito pari a 70 km/h


5.2 INDIVIDUAZIONE DELLE POTENZIALI AREE CRITICHE

La determinazione dei livelli equivalenti delle accelerazioni calcolate secondo il modello di esercizio futuro della linea ferroviaria oggetto di studio e riferiti al periodo diurno e notturno secondo quanto previsto dalla UNI 9614:1990, ha permesso di individuare le aree potenzialmente critiche sulla scorta dei valori indicati dalla norma UNI quali di riferimento per la valutazione del disturbo. Per quanto riguarda l'individuazione della potenziale criticità, in via cautelativa, si è fatto riferimento ai limiti indicati dalle norme ISO 2631 e UNI 9616 per le vibrazioni di livello costante in una condizione di postura del corpo non nota. Ne consegue che si individua quale valore soglia, un unico per tutti e tre gli assi (X, Y e Z) e pari a 77 dB nel periodo diurno e 74 dB in quello notturno specificatamente ai ricettori residenziali. Nell'area di studio si evidenzia l'assenza di ricettori sensibili quali scuole od ospedali, nonché aree critiche.

Dai dati stimati si evince come, in ragione del modello di esercizio previsto secondo l'assetto infrastrutturale futuro, non si evidenziano condizioni di superamento dei valori limite stante i livelli di

 <p>ITALFERR GRUPPO FERROVIE DELLO STATO ITALIANE</p>	<p align="center">COLLEGAMENTO FERROVIARIO DELL'AEROPORTO DEL SALENTO CON LA STAZIONE DI BRINDISI</p> <p align="center">PROGETTO DEFINITIVO</p> <p align="center">STUDIO VIBRAZIONALE</p>					
<p>STUDIO VIBRAZIONALE</p> <p>Relazione</p>	<p>COMMESSA</p> <p>IA7K</p>	<p>LOTTO</p> <p>00 D 22</p>	<p>CODIFICA</p> <p>RG</p>	<p>DOCUMENTO</p> <p>IM0004 002</p>	<p>REV.</p> <p>A</p>	<p>FOGLIO</p> <p>21 di 22</p>

accelerazione equivalenti stimati nel periodo diurno e notturno inferiori a quelli di riferimento indicati dalla UNI 9614:1990.

	COLLEGAMENTO FERROVIARIO DELL'AEROPORTO DEL SALENTO CON LA STAZIONE DI BRINDISI					
	PROGETTO DEFINITIVO STUDIO VIBRAZIONALE					
STUDIO VIBRAZIONALE Relazione	COMMESSA IA7K	LOTTO 00 D 22	CODIFICA RG	DOCUMENTO IM0004 002	REV. A	FOGLIO 22 di 22

6 CONCLUSIONI

Il presente studio è finalizzato alla verifica delle condizioni di esposizione alle vibrazioni indotte dall'esercizio della ferroviaria sui ricettori contermini l'opera di progetto, La verifica dei livelli vibrazionali indotti è stata eseguita rispetto ai valori assunti come riferimento per la valutazione del disturbo in corrispondenza degli edifici così come individuati dalla norma UNI 9614 "Misura delle vibrazioni negli edifici e criteri di valutazione del disturbo",

Il modello previsionale assunto per la stima dei livelli di accelerazione in corrispondenza della ferrovia si basa sull'individuazione di una legge di propagazione tarata in funzione dei valori misurati in contemporanea attraverso tre vibrometri posti a 6, 12 e 18 metri dall'asse del binario dell'attuale linea ferroviaria. Dai livelli di accelerazione rilevati nelle tre postazioni di misura, sono stati determinati i valori medi riferiti ad un singolo transito di un convoglio ferroviario distinti per tipologia di treno (servizio regionale passeggeri e convogli merci). Sulla scorta del modello di esercizio futuro sono stati determinati i livelli di accelerazione previsionali in corrispondenza delle tre postazioni T1, T2 e T3 opportunamente corretti in funzione della velocità di transito di progetto.

Facendo riferimento a quanto indicato dalla norma UNI 9614 che individua per gli edifici a destinazione abitativa un valore di riferimento pari a 77 dB nel periodo diurno e 74 dB nel periodo notturno, attraverso la legge di propagazione determinata sulla base dei dati rilevati dalle indagini sul campo si individua la distanza dall'asse del binario alla quale tali valori soglia vengono raggiunti. Nel caso specifico in esame, in ragione del modello di esercizio previsto per le diverse tratte ferroviarie, i valori soglia previsti dalla UNI 9614:1990 vengono raggiunti ad una distanza di circa 23 metri dall'asse del binario per il periodo diurno e 18 m circa per il periodo notturno. Tali valori si riferiscono alla tratta ferroviaria maggiormente critica, ovvero quella a maggior numero di transiti, ovvero il collegamento dalla linea Bari-Brindisi all'aeroporto.

Dalla verifica sul territorio e dal censimento ricettori, non si evince alcun ricettore a destinazione abitativa posto ad una distanza inferiore rispetto all'asse del binario. Ne consegue quindi che nessun ricettore a destinazione abitativa è soggetto al disturbo da vibrazioni di origine ferroviaria indotte dall'esercizio della linea di progetto stante il modello di esercizio previsto.