

COMMITTENTE:



PROGETTAZIONE:



CUP J34G18000150001

## U.O. ARCHITETTURA AMBIENTE E TERRITORIO

### PROGETTO DEFINITIVO

## LINEA VERONA - BRENNERO E LINEA FORTEZZA - SAN CANDIDO NUOVO COLLEGAMENTO FERROVIARIO "VARIANTE DI RIGA"

### VARIANTE VAL DI RIGA

### STUDIO ACUSTICO

### RELAZIONE GENERALE

SCALA:

--


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

I B 0 H 0 0 D 2 2 R G I M 0 0 0 4 0 0 1 A

Rev.	Descrizione	Redatto	Data	Verificato	Data	Approvato	Data	Autorizzato Data
A	Emissione Esecutiva	A. Velocchia	Maggio 2020	A. Corvaja	Maggio 2020	C. Mazzocchi	Maggio 2020	D. Ludovici Maggio 2020




File: IB0H00D22RGIM0004001A.DWG

 <b>ITALFERR</b> GRUPPO FERROVIE DELLO STATO ITALIANE	<b>PROGETTO DEFINITIVO</b> LINEA VERONA – BRENNERO E LINEA FORTEZZA – SAN CANDIDO NUOVO COLLEGAMENTO FERROVIARIO “VARIANTE DI RIGA” STUDIO ACUSTICO				
	<b>Relazione Generale</b>	<b>PROGETTO</b> IB0H	<b>LOTTO</b> 00	<b>DOCUMENTO</b> D22 RG IM0004 001	<b>REV</b> A

## INDICE

<b>1</b>	<b>PREMESSA</b>	<b>2</b>
<b>2</b>	<b>RIFERIMENTI NORMATIVI</b>	<b>3</b>
	2.1 Legge Quadro 447/95	3
	2.2 D.P.R. 459/98	5
	2.3 DPR 142/04	6
	2.4 Decreto per la predisposizione degli interventi antirumore da parte dei gestori delle infrastrutture (DM 29/11/2000)	8
<b>3</b>	<b>CONCORSUALITÀ DELLE SORGENTI DI RUMORE PRESENTI SUL TERRITORIO</b>	<b>9</b>
<b>4</b>	<b>LIMITI ACUSTICI E APPLICAZIONE DELLE CONCORSUALITÀ</b>	<b>10</b>
<b>5</b>	<b>LIMITI ACUSTICI E AREE DI ESPANSIONE</b>	<b>12</b>
<b>6</b>	<b>LIMITI ACUSTICI E ZONIZZAZIONE ACUSTICA NEI COMUNI INTERESSATI</b>	<b>13</b>
<b>7</b>	<b>GLI IMPATTI CON LA REALIZZAZIONE DELLE OPERE IN PROGETTO</b>	<b>15</b>
	7.1 Illustrazione delle tecniche previsionali adottate	15
	7.2 Dati di input del modello	16
	7.2.1 Modello di esercizio	17
	7.2.2 Emissioni dei rotabili	20
	7.3 Taratura del modello di simulazione	22
<b>8</b>	<b>CONSIDERAZIONI SUI LIVELLI SONORI ANTE MITIGAZIONE</b>	<b>23</b>
<b>9</b>	<b>METODI PER IL CONTENIMENTO DELL'INQUINAMENTO ACUSTICO</b>	<b>24</b>
	9.1 Interventi alternativi di mitigazione del rumore ferroviario	24
	9.2 Le Barriere Antirumore: requisiti acustici delle barriere antirumore, tipologie di barriere antirumore utilizzate in relazione a materiali e colori.	26
	9.3 Descrizione delle barriere antirumore	27
	9.4 Gli interventi sugli edifici	30
<b>10</b>	<b>LE OPERE DI MITIGAZIONE SUL TERRITORIO E I LIVELLI ACUSTICI POST MITIGAZIONE</b>	<b>32</b>

	<b>PROGETTO DEFINITIVO</b> <b>LINEA VERONA – BRENNERO E LINEA FORTEZZA – SAN CANDIDO</b> <b>NUOVO COLLEGAMENTO FERROVIARIO “VARIANTE DI RIGA”</b> <b>STUDIO ACUSTICO</b>				
	<b>Relazione Generale</b>	<b>PROGETTO</b> <b>IB0H</b>	<b>LOTTO</b> <b>00</b>	<b>DOCUMENTO</b> <b>D22 RG IM0004 001</b>	<b>REV</b> <b>A</b>


## 1 PREMESSA

La presente relazione prende in esame l’impatto acustico relativo al Progetto Definitivo della variante della “Val di Riga” che consiste nella realizzazione di una nuova bretella ferroviaria che congiunge la linea ferroviaria Fortezza–San Candido con la direttrice Verona–Brennero, nei comuni di Varna e Naz-Sciaves in provincia di Bolzano

Nelle planimetrie di mitigazione acustica e nella corografia generale è stata rappresentata la nuova configurazione definitiva del tracciato ferroviario e dei layout delle fermate/stazioni.

L’iter metodologico seguito -nel rispetto del Manuale di Progettazione RFI delle Opere Civili cod. RFIDTCSIAMMAIFS001C del 20.12.2019- 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 dell’eventuale 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 nella fascia di pertinenza acustica ferroviaria (300 m per lato).
- Livelli acustici post operam. 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 e con quelli eventualmente ridotti per la presenza infrastrutture concorrenti così come previsto da recenti provvedimenti normativi, costituiti in particolare dal D.M. 29 novembre 2000 che prevede la valutazione degli effetti di concorsualità in applicazione del DPR 30 marzo 2004, n° 142, che definisce i limiti e l’ampiezza delle fasce stradali, interagendo dunque con l’ambito ferroviario.
- 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 è stato quello di abbattere l’impatto acustico mediante l’inserimento di barriere antirumore. Sono state a tale scopo previste barriere di altezza 3,00m sul piano del ferro.

 <b>ITALFERR</b> GRUPPO FERROVIE DELLO STATO ITALIANE	<b>PROGETTO DEFINITIVO</b> LINEA VERONA – BRENNERO E LINEA FORTEZZA – SAN CANDIDO NUOVO COLLEGAMENTO FERROVIARIO “VARIANTE DI RIGA” STUDIO ACUSTICO				
	<b>Relazione Generale</b>	<b>PROGETTO</b> IB0H	<b>LOTTO</b> 00	<b>DOCUMENTO</b> D22 RG IM0004 001	<b>REV</b> A

## 2 RIFERIMENTI NORMATIVI

### 2.1 Legge Quadro 447/95

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;

 <b>ITALFERR</b> GRUPPO FERROVIE DELLO STATO ITALIANE	<b>PROGETTO DEFINITIVO</b> LINEA VERONA – BRENNERO E LINEA FORTEZZA – SAN CANDIDO NUOVO COLLEGAMENTO FERROVIARIO “VARIANTE DI RIGA” STUDIO ACUSTICO				
	<b>Relazione Generale</b>	<b>PROGETTO</b> IB0H	<b>LOTTO</b> 00	<b>DOCUMENTO</b> D22 RG IM0004 001	<b>REV</b> A

## 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;

## 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 dei valori 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, però, ancora una volta esclusa la regolamentazione delle infrastrutture di trasporto.

 <b>ITALFERR</b> GRUPPO FERROVIE DELLO STATO ITALIANE	<b>PROGETTO DEFINITIVO</b> LINEA VERONA – BRENNERO E LINEA FORTEZZA – SAN CANDIDO NUOVO COLLEGAMENTO FERROVIARIO “VARIANTE DI RIGA” STUDIO ACUSTICO				
	<b>Relazione Generale</b>	<b>PROGETTO</b> IB0H	<b>LOTTO</b> 00	<b>DOCUMENTO</b> D22 RG IM0004 001	<b>REV</b> A

## 2.2 D.P.R. 459/98

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 ferroviarie esistenti, per le loro varianti e per le nuove realizzazioni con velocità di progetto inferiore a 200 km/h in affiancamento a linee esistenti, a partire dalla mezzera dei binari esterni e per ciascun lato, deve essere considerata una fascia di pertinenza dell'infrastruttura di 250 m.*

Tale fascia deve a sua volta essere suddivisa in due parti:

FASCIA «A» pari a 100 m la più vicina alla sede ferroviaria

FASCIA «B» pari ad ulteriori 150 m più lontana da essa.

All'interno delle fasce suddette 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 dB(A) nel periodo diurno e di 40 dB(A) nel periodo notturno. Per le scuole vale solo il limite diurno;
2. Per gli altri ricettori posti all'interno della fascia «A» il limite è di 70 dB(A) nel periodo diurno e di 60 dB(A) nel periodo notturno;
3. Per gli altri ricettori posti all'interno della fascia «B» il limite è di 65 dB(A) nel periodo diurno e di 55 dB(A) nel periodo notturno;
4. Oltre la fascia di rispetto «B» 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 (6-22) e notturno (22-6), in facciata degli edifici ed 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 dB(A) di Leq nel periodo notturno per ospedali, case di cura, e case di riposo;
2. 40 dB(A) di Leq nel periodo notturno per tutti gli altri ricettori;
3. 45 dB(A) 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>ITALFERR</b> GRUPPO FERROVIE DELLO STATO ITALIANE	<b>PROGETTO DEFINITIVO</b> LINEA VERONA – BRENNERO E LINEA FORTEZZA – SAN CANDIDO NUOVO COLLEGAMENTO FERROVIARIO “VARIANTE DI RIGA” STUDIO ACUSTICO				
	<b>Relazione Generale</b>	<b>PROGETTO</b> IB0H	<b>LOTTO</b> 00	<b>DOCUMENTO</b> D22 RG IM0004 001	<b>REV</b> A

### 2.3 DPR 142/04

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 DPR 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

Ca - a carreggiate separate e tipo IV CNR

Cb - tutte le altre strade extraurbane secondarie

D - Strade urbane di scorrimento

Da - a carreggiate separate e interquartiere

Db - tutte le altre strade urbane di scorrimento

E - Strade urbane di quartiere

F - Strade locali

In particolare per le infrastrutture appartenenti alle categorie A, B, Ca è individuata una fascia di rispetto: di ampiezza complessivamente pari a 250 m misurata a partire dall'infrastruttura stradale per ciascun lato dell'infrastruttura.

Tale fascia per le infrastrutture esistenti è a sua volta suddivisa in:

Fascia “A” pari a 100 m dalla sede stradale;

Fascia “B” pari ad ulteriori 150 m più lontana dalla sede.


Per le altre tipologie di strada la fascia si riduce come segue:

tipo Cb fascia unica pari a 150 m

tipo Da e Db fascia unica pari a 100 m

tipo E ed F fascia unica pari a 30 m

Per quanto concerne i limiti gli stessi sono stabiliti in maniera diversa in funzione del tipo di infrastruttura e a seconda che si tratti di infrastruttura di nuova realizzazione o di infrastruttura esistente e di sue varianti. Nella tabella seguente vengono riportati i limiti per le infrastrutture esistenti e in relazione alle diverse fasce di pertinenza.

 <b>ITALFERR</b> GRUPPO FERROVIE DELLO STATO ITALIANE	<b>PROGETTO DEFINITIVO</b> <b>LINEA VERONA – BRENNERO E LINEA FORTEZZA – SAN CANDIDO</b> <b>NUOVO COLLEGAMENTO FERROVIARIO “VARIANTE DI RIGA”</b> <b>STUDIO ACUSTICO</b>				
	<b>Relazione Generale</b>	<b>PROGETTO</b> IB0H	<b>LOTTO</b> 00	<b>DOCUMENTO</b> D22 RG IM0004 001	<b>REV</b> A

TIPO (secondo C.d.S)	SOTTOTIPO AI FINI ACUSTICI (secondo norme CNR 1980 e direttive PUT)	AMPIEZZA FASCIA	Scuole*, ospedali, case di cura e di riposo		ALTRI RICETTORI	
			Diurno	Notturmo	Diurno	Notturmo
A – autostrada		100 (fascia A)	50	40	70	60
		150 (fascia B)			65	55
B – extraurbana principale		100 (fascia A)	50	40	70	60
		150 (fascia B)			65	55
C – extraurbana secondaria	Ca (carreggiate a carreggiate separate e tipo IV CNR 1980)	100 (fascia A)	50	40	70	60
		150 (fascia B)			65	55
	Cb (tutte le altre strade extraurbane secondarie)	100 (fascia A)	50	40	70	60
		50 (fascia B)			65	55
D – urbana di scorrimento	Da (carreggiate a carreggiate separate e interquartiere)	100	50	40	70	60
	Db (tutte le altre strade urbane di scorrimento)	100	50	40	65	55
E – urbana di quartiere		30	Definiti dai comuni e conformi alla zonizzazione acustica			
F – locale		30				

\* Per le scuole vale il solo limite diurno

*Tabella 1 - Limiti acustici per le strade esistenti e assimilabili*

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 evidenzino l'opportunità di procedere ad interventi diretti sui recettori, deve essere assicurato il rispetto dei seguenti limiti:

- 35 dB(A) - Leq notturno per ospedali, case di cura e case di riposo;
- 40 dB(A) - Leq notturno per tutti gli altri ricettori di carattere abitativo;
- 45 dB(A) - 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>ITALFERR</b> GRUPPO FERROVIE DELLO STATO ITALIANE	<b>PROGETTO DEFINITIVO</b> LINEA VERONA – BRENNERO E LINEA FORTEZZA – SAN CANDIDO NUOVO COLLEGAMENTO FERROVIARIO “VARIANTE DI RIGA” STUDIO ACUSTICO				
	<b>Relazione Generale</b>	<b>PROGETTO</b> IB0H	<b>LOTTO</b> 00	<b>DOCUMENTO</b> D22 RG IM0004 001	<b>REV</b> A

## 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 dB(A) rispetto al valore della sorgente avente massima immissione ed inferiore al livello di soglia calcolato con il numero di sorgenti diminuito di 1, il contributo della sorgente stessa può essere trascurato.

 <b>ITALFERR</b> GRUPPO FERROVIE DELLO STATO ITALIANE	<b>PROGETTO DEFINITIVO</b> LINEA VERONA – BRENNERO E LINEA FORTEZZA – SAN CANDIDO NUOVO COLLEGAMENTO FERROVIARIO “VARIANTE DI RIGA” STUDIO ACUSTICO				
	<b>Relazione Generale</b>	<b>PROGETTO</b> IB0H	<b>LOTTO</b> 00	<b>DOCUMENTO</b> D22 RG IM0004 001	<b>REV</b> A

### 3 CONCORSUALITÀ 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 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. Tale approccio può essere applicato a ricettori presenti sia all'interno sia all'esterno della fascia dell'infrastruttura principale.


Nell'area di progetto le sorgenti infrastrutturali che possono essere ritenute concorsuali sono le seguenti:

- SS12 nell'ambito di Varna
- SS49 nell'ambito di Naz-sciaves
- A22 Autostrada del Brennero

Le fasce di pertinenza delle infrastrutture considerate sono riportate sia nelle Planimetrie di censimento dei ricettori (elaborati IB0H00D22P6IM0004001A÷ IB0H00D22P6IM0004004A) che nelle Planimetrie di localizzazione degli interventi di mitigazione acustica (elaborati IB0H00D22P6IM0004005A÷ IB0H00D22P6IM0004008A).

- Le SS12 e SS49 vengono considerate ai fini acustici categoria “Cb” strade extraurbane (DPR 142/04), secondarie con fascia di pertinenza acustica A di ampiezza pari a 100 metri dalla sede stradale e fascia B pari ad ulteriori 50 metri più lontana dalla sede.
- L'A22 Autostrada del Brennero è classificata come strada di categoria “A – Autostrada” – strade esistenti (DPR 142/04), con fascia di pertinenza acustica A di ampiezza pari a 100 metri dalla sede stradale e fascia B pari ad ulteriori 150 metri più lontana dalla sede.

In riferimento a tali sorgenti, si è adottato il principio di concorsualità, così come definito nel DM 29/11/2000, e riportato in dettaglio nel paragrafo successivo.

 <b>ITALFERR</b> GRUPPO FERROVIE DELLO STATO ITALIANE	<b>PROGETTO DEFINITIVO</b> LINEA VERONA – BRENNERO E LINEA FORTEZZA – SAN CANDIDO NUOVO COLLEGAMENTO FERROVIARIO “VARIANTE DI RIGA” STUDIO ACUSTICO				
	<b>Relazione Generale</b>	<b>PROGETTO</b> IB0H	<b>LOTTO</b> 00	<b>DOCUMENTO</b> D22 RG IM0004 001	<b>REV</b> A

#### 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 concorsuali con quella oggetto di analisi.

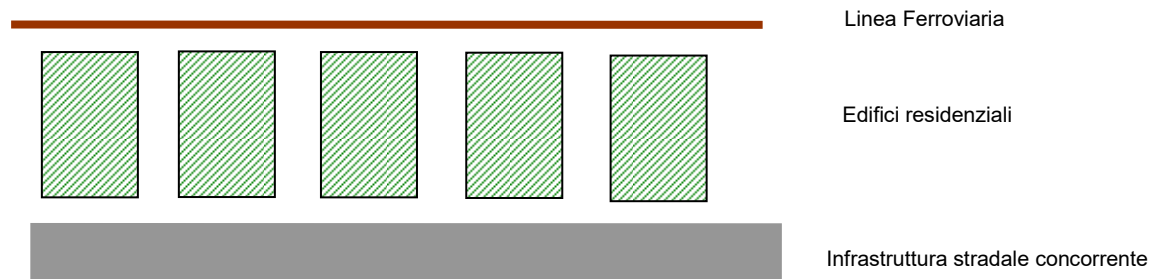
Per il tipo di ricettori, alcuni di essi assumono i limiti sia nel periodo diurno, sia nel periodo notturno, mentre altri nel solo periodo diurno: ciò perché il limite di riferimento è relativo al periodo in cui effettivamente l'edificio in questione è utilizzato in maniera continuativa.


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

Tabella 2 - Limiti acustici in assenza di sorgenti concorsuali

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'edificato costituisce uno ostacolo alla propagazione dell'uno o dell'altro contributo acustico e pertanto non vi è concorsualità effettiva.



 <b>ITALFERR</b> GRUPPO FERROVIE DELLO STATO ITALIANE	<b>PROGETTO DEFINITIVO</b> <b>LINEA VERONA – BRENNERO E LINEA FORTEZZA – SAN CANDIDO</b> <b>NUOVO COLLEGAMENTO FERROVIARIO “VARIANTE DI RIGA”</b> <b>STUDIO ACUSTICO</b>				
	<b>Relazione Generale</b>	<b>PROGETTO</b> IB0H	<b>LOTTO</b> 00	<b>DOCUMENTO</b> D22 RG IM0004 001	<b>REV</b> A

Nel complessivo dei ricettori compresi nel corridoio di studio acustico, si riscontrano casi di fabbricati esposti al rumore di una o due sorgenti. 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, similmente a come si sta operando in altre regioni, 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 una formulazione più generale di quella riportata nell'Allegato 4 del DM 29/11/2000, che risulta valida anche nel caso di valori limite diversi (e che coincide con quella originale nel caso di valori limite uguali):

$$\max(L_1, L_2, \dots, L_N) = 10 \cdot \log \left( \sum_{i=1}^N 10^{\frac{L_i - \Delta}{10}} \right)$$

con:  $L_1, L_2, \dots, L_N$  i singoli valori limite delle N infrastrutture coinvolte


$\Delta$  = riduzione egualmente ponderata dei singoli valori limite

Nella seguente tabella si riportano le possibili combinazioni di concorsualità indicando con la lettera “A” la fascia di pertinenza acustica caratterizzata dal valore limite di 70 dB(A) diurni e 60 dB(A) notturni, con la lettera “B” la fascia di pertinenza acustica caratterizzata dal valore limite e 65 dB(A) diurni e 55 dB(A) notturni.

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

Fasce di pertinenza		Valori di soglia dell'infrastruttura ferroviaria	
Linea ferroviaria	Infrastruttura Stradale	Diurno dBA	Notturno dBA
A	A	67.0	57.0
A	B	68.8	58.8
B	B	62.0	52.0
B	A	63.8	53.8


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>PROGETTO DEFINITIVO</b> LINEA VERONA – BRENNERO E LINEA FORTEZZA – SAN CANDIDO NUOVO COLLEGAMENTO FERROVIARIO “VARIANTE DI RIGA” STUDIO ACUSTICO				
	<b>Relazione Generale</b>	<b>PROGETTO</b> IB0H	<b>LOTTO</b> 00	<b>DOCUMENTO</b> D22 RG IM0004 001	<b>REV</b> A

## 5 LIMITI ACUSTICI E AREE DI ESPANSIONE

Ai sensi del DPR 459/98, mediante l'analisi dei piani regolatori è stata eseguita una verifica delle aree di espansione (definite come ricettore nell'art.1, co.1, lett.e), che ricadono all'interno della fascia di pertinenza acustica dell'infrastruttura in progetto e alle quali vanno applicati i limiti dettati da dette fasce, eventualmente decurtati del contributo di concorsualità.

Nello specifico, dall'analisi non sono state individuate aree di espansione.

 <b>ITALFERR</b> GRUPPO FERROVIE DELLO STATO ITALIANE	<b>PROGETTO DEFINITIVO</b> LINEA VERONA – BRENNERO E LINEA FORTEZZA – SAN CANDIDO NUOVO COLLEGAMENTO FERROVIARIO “VARIANTE DI RIGA” STUDIO ACUSTICO				
	<b>Relazione Generale</b>	<b>PROGETTO</b> IB0H	<b>LOTTO</b> 00	<b>DOCUMENTO</b> D22 RG IM0004 001	<b>REV</b> A

## 6 LIMITI ACUSTICI E ZONIZZAZIONE ACUSTICA NEI COMUNI INTERESSATI

Per l'articolo 4 e 5 del DPR 459/98 i ricettori che ricadono al di fuori della fascia di pertinenza acustica dell'infrastruttura devono rispettare i limiti della tabella C del DPCM 14/11/97, ossia i limiti imposti dalle zonizzazioni acustiche comunali attraversate dalla linea ferroviaria. In ottemperanza a quanto previsto dalla Legge Quadro 447/95, i comuni interessati sono provvisti di Piano di zonizzazione acustica.

Le classi e le aree di zonizzazione acustica sono graficamente riportate nelle planimetrie di censimento ricettori dello studio acustico.

L'ambito di studio ricade nei comuni di Naz-Sciaves, Varna e Rio Pusteria. Quest'ultimo è solo marginalmente compreso nel corridoio dell'ambito di studio senza comprendere però edifici/ricettori.

Naz-Sciaves e Rio Pusteria hanno il PCCA approvato e sono state adottate le classi di riferimento individuate dai Comuni nell'ambito del proprio Piano.

Varna è l'unico Comune a non avere il PCCA approvato, tuttavia la normativa provinciale di Bolzano prevede in questi casi una attribuzione di classe acustica alla destinazione d'uso del territorio previsto dal PUC:

### 1. Nei Comuni che non hanno ancora approvato il P.C.C.A.:

valgono i limiti previsti dalla classificazione automatica prevista nella tabella 1 dell'[Allegato A](#) della L.P. 20/2012. Tale tabella assegna, tramite una classificazione automatica, una classe acustica ad ogni destinazione urbanistica.

Si ricorda che tale assegnazione automatica è solo una forma transitoria di zonizzazione acustica che decade automaticamente con l'approvazione del P.C.C.A..


Per quanto sopra sono state considerate le zone del PUC ed è stato “mappato” il territorio in classi.

Si riporta di seguito il quadro di approvazione dei PCCA dei Comuni interessati.

Per i Comuni di Naz-Sciaves e Rio di Pusteria sono state inserite le Delibere di prima approvazione in quanto il PCCA cambia a seconda delle diverse approvazioni di variante del PUC come indicato dalla Legge Provinciale.

Nella provincia autonoma di Bolzano infatti, la classificazione acustica di un comune viene inizialmente definita con l'approvazione del P.C.C.A. e viene modificata nel tempo come conseguenza delle nuove esigenze di pianificazione territoriale (art. 6 della L.P. 20/2012). Per i Comuni è prevista così la possibilità di variare/ridefinire la classe acustica di una zona, qualora questa sia oggetto di una variazione del P.U.C.. Nella richiesta di variazione urbanistica di una zona il Comune, in sede di procedimento per la modifica del Piano urbanistico comunale (P.U.C.), indica sempre la classe acustica della nuova zona urbanistica (L.P. 20/2012). Per tale motivo viene inserita la voce “smi”.

Per quanto riguarda invece il Comune di Varna, si riporta (e viene inserita negli elaborati) la nota secondo la quale per la Legge provinciale, ai Comuni non dotati di PCCA si applicano le indicazioni di cui alla Tabella 1 dell'Allegato A della L.P. 20/2012.


	<b>PROGETTO DEFINITIVO</b> <b>LINEA VERONA – BRENNERO E LINEA FORTEZZA – SAN CANDIDO</b> <b>NUOVO COLLEGAMENTO FERROVIARIO “VARIANTE DI RIGA”</b> <b>STUDIO ACUSTICO</b>				
	<b>Relazione Generale</b>	<b>PROGETTO</b> <b>IB0H</b>	<b>LOTTO</b> <b>00</b>	<b>DOCUMENTO</b> <b>D22 RG IM0004 001</b>	<b>REV</b> <b>A</b>

La tabella fornisce una classe acustica ad ogni destinazione urbanistica tramite una classificazione automatica.

Comune di Naz-Sciaves	DCC n.32 del 19/06/2015 e smi
Comune di Varna	Non approvato (1)
comune di Rio di Pusteria	DCC n. 8 del 01/03/2018 e smi

Note riportate:

(1) In attesa dell’approvazione del PCCA definitivo, si applica la classificazione acustica di cui all’allegato A della L.egge Provinciale n. 20 del 5.12.2012 che attribuisce una classe acustica sulla base della destinazione urbanistica del PUC.

 <b>ITALFERR</b> GRUPPO FERROVIE DELLO STATO ITALIANE	<b>PROGETTO DEFINITIVO</b> LINEA VERONA – BRENNERO E LINEA FORTEZZA – SAN CANDIDO NUOVO COLLEGAMENTO FERROVIARIO “VARIANTE DI RIGA” STUDIO ACUSTICO				
	<b>Relazione Generale</b>	<b>PROGETTO</b> IB0H	<b>LOTTO</b> 00	<b>DOCUMENTO</b> D22 RG IM0004 001	<b>REV</b> A

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

### 7.1 Illustrazione delle tecniche previsionali adottate

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 Braunstein & Berndt GmbH sulla base di norme e standard definiti dalle ISO da altri standards 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”. Il sistema di calcolo fa dipartire 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.

Studiando il metodo con maggior dettaglio si vede che ad ogni raggio che parte dal ricevitore viene associata una porzione di territorio e così, via via, viene coperto l'intero territorio

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 ricevitore.


I contributi forniti dai diversi raggi vengono evidenziati nei diagrammi di output. In tali schematizzazioni la lunghezza del raggio 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 ad elementi naturali e antropici specifici comportamenti acustici. Il modello prevede infatti l'inserimento di appositi coefficienti che tengono conto delle caratteristiche più o meno riflettenti delle facciate dei fabbricati.



 <b>ITALFERR</b> GRUPPO FERROVIE DELLO STATO ITALIANE	<b>PROGETTO DEFINITIVO</b> LINEA VERONA – BRENNERO E LINEA FORTEZZA – SAN CANDIDO NUOVO COLLEGAMENTO FERROVIARIO “VARIANTE DI RIGA” STUDIO ACUSTICO				
	<b>Relazione Generale</b>	<b>PROGETTO</b> IB0H	<b>LOTTO</b> 00	<b>DOCUMENTO</b> D22 RG IM0004 001	<b>REV</b> A

## 7.2 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 e dalle planimetrie, profili e sezioni di progetto. I dati territoriali sono stati verificati mediante l'analisi di foto aeree.

Lo standard di calcolo utilizzato è quello delle *Deutsche Bundesbahn* sviluppato nelle norme *Shall 03*. I parametri di calcolo adottati sono i seguenti:

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 consentita (dB)	0,1		
Tolleranza consentita valida per..	risultato complessivo		

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

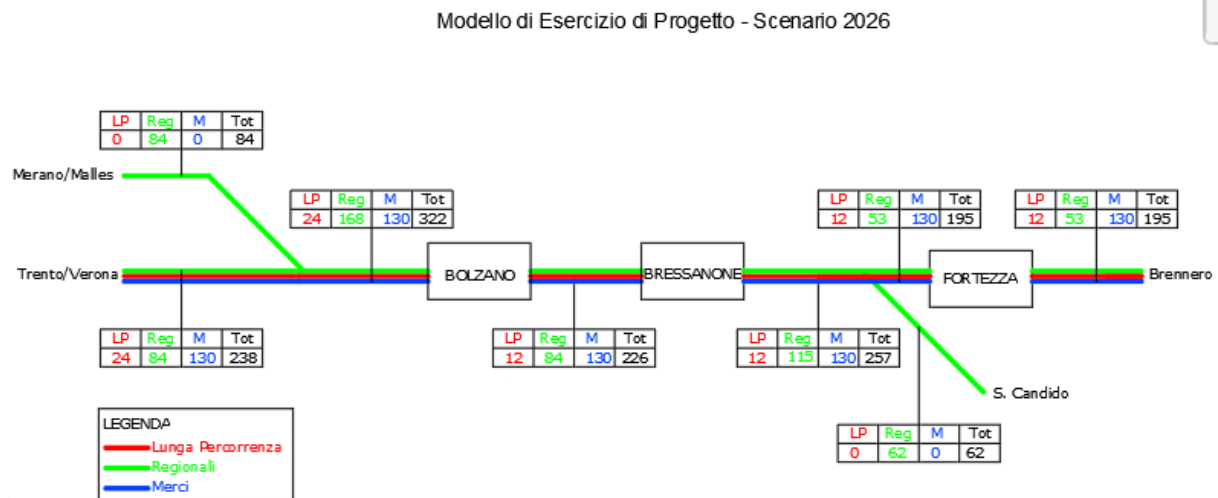
 <b>ITALFERR</b> GRUPPO FERROVIE DELLO STATO ITALIANE	<b>PROGETTO DEFINITIVO</b> LINEA VERONA – BRENNERO E LINEA FORTEZZA – SAN CANDIDO NUOVO COLLEGAMENTO FERROVIARIO “VARIANTE DI RIGA” STUDIO ACUSTICO				
	<b>Relazione Generale</b>	<b>PROGETTO</b> IB0H	<b>LOTTO</b> 00	<b>DOCUMENTO</b> D22 RG IM0004 001	<b>REV</b> A

### 7.2.1 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.

Viene illustrato in forma schematica il MdE proposto e condiviso ad RFI, relativo allo scenario di studio 2026:



Nello specifico, per la nuova Linea Variante di Riga i treni presi a riferimento sono i 62 treni/giorno regionali in direzione S. Candido.

Per quanto riguarda le ripartizioni giorno/notte, non esistendo ad oggi la linea in progetto è stata eseguita una verifica sul circolato della attuale Fortezza – San Candido al fine di stimare una ripartizione analoga. Con una estrazione in particolare a Rio di Pusteria, su 65 treni attuali totali al giorno soltanto 2-3 sono notturni.

Vengono quindi considerati per analogia ed in via cautelativa sulla nuova Linea Variante di Riga 3 transiti notturni e 59 diurni.

Il materiale rotabile di tipo leggero utilizzato per il servizio regionale è il TI ETR 170 6 carri (Merano - S. Candido e Merano – Brennero), la velocità è in rango B.

Per il nuovo tratto di linea in variante la velocità è 100Km/h sino alla Pk 0+310 di progetto, passando a 110Km/h sino alla Pk 2+800 riducendosi infine a 75Km/h sino a fine tracciato.

Relativamente alla linea storica Fortezza – San Candido si riportano invece le velocità di fincata del F.L.


Grado di transito	Velocità massima Km/h		Prog. chilom.	LOCALITÀ DI SERVIZIO
	A	B		
I <sub>e</sub>	75	80	0,00	<b>FORTEZZA</b>
			8,10	Rio di Pusteria
			13,47	Vandoies PLA 80 Km 17,013 PLA 80 Km 19,434
			23,49	Casteldarne
I <sub>7</sub>	60	60	29,34	S. Lorenzo Oppo Km 31,000
			32,44	Brunico
			33,34	Brunico Nord <sup>(1)</sup> Oppo Km 34,000
			38,45	Perca-Plan de C.
I <sub>6</sub>	75	80	43,94	Valdoara
			50,89	Monguelfo
			55,64	Villobassa-Braies PLA 80 Km 19,434 PLA 80 Km 17,013
			60,71	Dobbiaco
VI	60	65	64,50	S. CANDIDO Oppo Km 63,000
			64,50	S. CANDIDO

Grado di transito	Velocità massima Km/h		Prog. chilom.	LOCALITÀ DI SERVIZIO
	A	B		
I <sub>6</sub>	60	65	64,50	S. CANDIDO Oppo Km 63,000
			75	80
			60,71	Dobbiaco
			55,64	Villobassa-Braies
VI	60	60	50,89	Monguelfo
			43,94	Valdoara
			38,45	Perca-Plan de C. Oppo Km 34,000
			33,34	Brunico Nord <sup>(1)</sup> Oppo Km 34,000
II	75	80	32,44	Brunico
			29,34	S. Lorenzo Oppo Km 31,000
			23,49	Casteldarne PLA 80 Km 19,434 PLA 80 Km 17,013
			13,47	Vandoies
VI	60	65	8,10	Rio di Pusteria
			0,00	FORTEZZA

Per quanto attiene i transiti dalla stazione di Bressanone è previsto nello scenario di progetto (2026) il seguente numero di treni in direzione Nord:

- Lunga Percorrenza: 12 treni/giorno
- Regionali: 115 treni/giorno
- Mercì: 130 treni/giorno

Per ricavare la ripartizione percentuale fra treni diurni (fascia oraria 6:00 – 22:00) e notturni (fascia oraria 22:00 – 6:00) è stata effettuata una estrazione da PIC (Piattaforma Integrata Circolazione) sul circolato di un giorno ferialo medio di Febbraio 2020. Da essa si sono ricavate le ripartizioni percentuali giorno/notte attuali, distinte per tipologia di servizio.

 <b>ITALFERR</b> GRUPPO FERROVIE DELLO STATO ITALIANE	<b>PROGETTO DEFINITIVO</b> <b>LINEA VERONA – BRENNERO E LINEA FORTEZZA – SAN CANDIDO</b> <b>NUOVO COLLEGAMENTO FERROVIARIO “VARIANTE DI RIGA”</b> <b>STUDIO ACUSTICO</b>				
	<b>Relazione Generale</b>	<b>PROGETTO</b> IB0H	<b>LOTTO</b> 00	<b>DOCUMENTO</b> D22 RG IM0004 001	<b>REV</b> A

Ipotizzando che esse rimangano invariante anche in futuro, possono essere applicate al numero di treni previsti dal MdE di progetto, ottenendo:

- Lunga Percorrenza: 1 treno notturno (sia nello scenario attuale che in quello di progetto);
- Regionali notturni: 18% dei treni regionali totali → 21 treni notturni;
- Mercì notturni: 43% dei treni mercì totali → 55 treni notturni.

Il Materiale Rotabile sotto indicato si riferisce a quanto oggi circolante, ipotizzando le seguenti composizioni:

### Lunga Percorrenza

- EC Trenord E190 + 10 carr (L = 280 m)

### Regionali


- TI ETR 170 6 carr (Merano - S. Candido e Merano – Brennero)
- TI E464 + 6 carr (Bologna C.le – Brennero)

### Mercì (alcune tra le composizioni circolanti di peso maggiore)

- 2 E412 + 1300 t
- 2 E189 + 1250 t
- 2 EU43 + 1581 t
- 2 E193 + 1066 t

Estratto delle velocità di fiancata:

Grado di fiancatura	Velocità massima Km/h (basato su cartella)			Prog. chilom.	LOCALITÀ DI SERVIZIO	Velocità massima Km/h (basato su cartella)			Grado di fiancatura						
	A	B	C			A	B	C							
VI	55	55	55		238,71 <b>BRENNERO</b> Dev. U. Cippo Km 236,000	55	55	55	VII						
	100	105	110			100	105	110							
	120	125	130			120	125	130							
					234,38 P.C. TERME DI BRENNERO										
											228,79 P.C. FLERES				
					223,15 Colle Isarco										
											217,35 Vipiteno–Val di Vizze				II
II	95	100	105		212,43 Campo di Trens				VII						
											205,64 Le Cave				
VII	80	85	90		198,54 FORTEZZA										
											188,36 Bressanone				V
V	90	95	100		168,36 Bressanone										
											159,23 149,91 BOLZANO				
I <sub>3</sub>	90	95	100		157,99 Prato Tires				I <sub>4</sub>						
											172,43 Ponte Gardena–Laion				
I <sub>4</sub>	140	160	180		178,24 Chiusa				I <sub>5</sub>						
											178,24 Chiusa				
I <sub>5</sub>	90	95	100		172,43 Ponte Gardena–Laion				I <sub>5</sub>						
											178,24 Chiusa				
II <sub>7</sub>	90	95	100		188,36 Bressanone				II <sub>7</sub>						
											198,54 FORTEZZA				
II <sub>7</sub>	75	80	85		198,54 FORTEZZA				II <sub>7</sub>						
											205,64 Le Cave				
80	85	90		205,64 Le Cave					80						
											198,54 FORTEZZA				

 <b>ITALFERR</b> GRUPPO FERROVIE DELLO STATO ITALIANE	<b>PROGETTO DEFINITIVO</b> LINEA VERONA – BRENNERO E LINEA FORTEZZA – SAN CANDIDO NUOVO COLLEGAMENTO FERROVIARIO “VARIANTE DI RIGA” STUDIO ACUSTICO				
	<b>Relazione Generale</b>	<b>PROGETTO</b> IB0H	<b>LOTTO</b> 00	<b>DOCUMENTO</b> D22 RG IM0004 001	<b>REV</b> A

## 7.2.2 Emissioni dei rotabili


La verifica è stata eseguita considerando cautelativamente nel modello di simulazione SoundPLAN, per il 100% dei transiti dei convogli passeggeri e per il 20% dei transiti dei convogli merci le emissioni treno PRA RFI, utilizzando quindi i valori di emissione treno contenuti nella “Banca dati delle emissioni 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. Per le emissioni treno del rimanente 80% dei transiti dei convogli merci sono stati invece utilizzati i “valori limite relativi al rumore in transito”, così come definiti dalla Tabella 4 del Regolamento UE n. 1304/2014 – Specifica Tecnica di Interoperabilità per il sottosistema “Materiale rotabile – Rumore”.

### Emissioni treno PRA RFI:

valori di emissione treno contenuti nella “Banca dati delle emissioni 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

	considerando un transito sulle 16 ore								
	dBA	63 Hz	125	250	500	1K	2K	4K	8K
<b>ALn 668</b>	<b>42,3</b>	<b>10,3</b>	<b>16,5</b>	<b>25,8</b>	<b>37,1</b>	<b>38,2</b>	<b>34,2</b>	<b>30,1</b>	<b>18,6</b>
Deviazione standard	2,2	3,9	2,9	2,6	3,0	2,5	2,3	2,4	3,4
<b>DIR/IR</b>	<b>46,7</b>	<b>13,5</b>	<b>19,6</b>	<b>31,2</b>	<b>36,8</b>	<b>40,8</b>	<b>43,1</b>	<b>36,9</b>	<b>26,5</b>
Deviazione standard	4,7	3,7	4,3	5,6	5,7	5,3	4,6	4,5	4,4
<b>E/EN</b>	<b>49,1</b>	<b>15,1</b>	<b>26,3</b>	<b>38,1</b>	<b>43,0</b>	<b>43,3</b>	<b>43,2</b>	<b>40,2</b>	<b>28,6</b>
Deviazione standard	3,2	0,5	2,5	2,8	3,3	3,2	3,0	3,9	4,3
<b>ETR 450-460-480</b>	<b>41,3</b>	<b>7,9</b>	<b>12,9</b>	<b>20,7</b>	<b>25,3</b>	<b>30,1</b>	<b>39,3</b>	<b>34,3</b>	<b>21,9</b>
Deviazione standard	3,8	3,4	3,6	4,9	5,0	4,5	3,9	4,0	3,9
<b>ETR 500</b>	<b>43,0</b>	<b>9,4</b>	<b>14,2</b>	<b>24,1</b>	<b>29,2</b>	<b>34,2</b>	<b>40,9</b>	<b>34,2</b>	<b>22,2</b>
Deviazione standard	3,0	2,7	3,2	4,1	3,6	3,2	3,2	3,3	2,9
<b>IC</b>	<b>47,3</b>	<b>12,9</b>	<b>18,2</b>	<b>28,1</b>	<b>33,4</b>	<b>40,1</b>	<b>44,9</b>	<b>38,0</b>	<b>26,5</b>
Deviazione standard	4,0	3,3	4,1	5,9	0,0	0,0	4,7	4,7	4,7
<b>REG</b>	<b>44,7</b>	<b>13,3</b>	<b>20,0</b>	<b>30,3</b>	<b>36,0</b>	<b>38,7</b>	<b>40,3</b>	<b>35,7</b>	<b>25,9</b>
Deviazione standard	4,7	4,7	4,6	5,7	5,7	5,0	4,6	4,7	5,0
<b>REG - MET</b>	<b>39,3</b>	<b>6,3</b>	<b>15,8</b>	<b>26,5</b>	<b>31,7</b>	<b>34,3</b>	<b>33,4</b>	<b>30,3</b>	<b>21,7</b>
Deviazione standard	4,1	3,6	3,8	4,4	4,9	4,7	3,7	3,6	3,5
<b>MERCI</b>	<b>54,9</b>	<b>17,7</b>	<b>29,5</b>	<b>40,1</b>	<b>47,9</b>	<b>50,1</b>	<b>48,7</b>	<b>44,3</b>	<b>32,2</b>
Deviazione standard	6,2	5,6	6,8	7,5	6,9	6,9	5,3	5,6	6,0

Sommario LAeqTr diurno @ 25 m per ciascun tipo di convoglio a 100 Km/h

 <b>ITALFERR</b> GRUPPO FERROVIE DELLO STATO ITALIANE	<b>PROGETTO DEFINITIVO</b> <b>LINEA VERONA – BRENNERO E LINEA FORTEZZA – SAN CANDIDO</b> <b>NUOVO COLLEGAMENTO FERROVIARIO “VARIANTE DI RIGA”</b> <b>STUDIO ACUSTICO</b>				
	<b>Relazione Generale</b>	<b>PROGETTO</b> IB0H	<b>LOTTO</b> 00	<b>DOCUMENTO</b> D22 RG IM0004 001	<b>REV</b> A

## Emissioni treno S.T.I. (Specifica Tecnica di Interoperabilità per il sottosistema “Materiale rotabile – Rumore):

Per queste emissioni dei rotabili, sono stati utilizzati i “valori limite relativi al rumore in transito”, così come definiti dalla Tabella 4 del Regolamento UE n. 1304/2014 – Specifica Tecnica di Interoperabilità per il sottosistema “Materiale rotabile – Rumore”:

12.12.2014

IT

Gazzetta ufficiale dell'Unione europea

L 356/429

Tabella 4

### Valori limite relativi al rumore in transito

Categoria del sottosistema materiale rotabile	$L_{pAeq,Tp}$ (80 km/h) [dB]	$L_{pAeq,Tp}$ (250 km/h) [dB]
Locomotive elettriche e OTM a trazione elettrica	84	99
Locomotive diesel e OTM a trazione diesel	85	n.d.
EMU	80	95
DMU	81	96
Carrozze	79	n.d.
Carri (normalizzati $APL = 0,225$ ) (*)	83	n.d.


(\*) Per APL si intende il numero di assili diviso per la distanza tra i respingenti [ $m^{-1}$ ]

Tabella 4 Regolamento UE n. 1304/2014 – Specifica Tecnica di Interoperabilità “Materiale rotabile – rumore”

Le Specifiche Tecniche di Interoperabilità (di seguito STI), oltre a fissare i limiti di cui alla sopra citata Tabella 4, impongono agli Stati Membri UE l’adozione di veicoli e rotaie di nuova generazione, con sistemi di sicurezza e di aerodinamicità migliorativi rispetto allo scenario attuale.

I valori della Tabella STI si riferiscono ai singoli passaggi di unità alle velocità di 80 km/h e dove disponibili di 250 km/h, e sono relativi al tempo di transito definito dalla ISO/FDIS 3095:2013 (E). Al fine di rendere pertanto comparabili tali livelli di emissione con il software di simulazione SoundPLAN descritto nei precedenti paragrafi, sono stati normalizzati i livelli delle unità STI alla distanza di 25 metri con velocità di transito pari a 100 km/h.

Successivamente, sono stati sommati i contributi delle singole unità secondo le specifiche composizioni del materiale rotabile previsto nel Modello di Esercizio sul tratto ferroviario oggetto di studio, determinando così le emissioni acustiche secondo STI per tali treni.

 <b>ITALFERR</b> GRUPPO FERROVIE DELLO STATO ITALIANE	<b>PROGETTO DEFINITIVO</b> LINEA VERONA – BRENNERO E LINEA FORTEZZA – SAN CANDIDO NUOVO COLLEGAMENTO FERROVIARIO “VARIANTE DI RIGA” STUDIO ACUSTICO				
	<b>Relazione Generale</b>	<b>PROGETTO</b> IB0H	<b>LOTTO</b> 00	<b>DOCUMENTO</b> D22 RG IM0004 001	<b>REV</b> A

Servizio	Treno Tipo e Composizione	Lunghezza	Leq,Td (100km/h,25m)	Velocità	Emissioni
MERCI	<ul style="list-style-type: none"> <li>▪ 2 E412</li> <li>▪ 2 E189</li> <li>▪ 2 EU43</li> <li>▪ 2 E193</li> </ul> (doppia traz + 1600t composti da circa 40 carri)	750 m	45,1	Rango A	STI


*Sommario LAeqTr diurno a 25 m dal binario normalizzati a 100 Km/h – Livelli in dBA*

Il modello di simulazione 3D è stato quindi oggetto di taratura come illustrato nel paragrafo successivo.

### 7.3 Taratura del modello di simulazione

Per quanto riguarda le misure in campo, il presente studio è stato redatto nel periodo di emergenza epidemiologica “COVID-19”, periodo durante il quale, a seguito dell’emanazione del Decreto Legge 25 marzo 2020, n.19 “Misure urgenti per fronteggiare l'emergenza epidemiologica da COVID-19”, sono state interdette le attività in campo secondo quanto dettato dall’articolo 1 “Misure urgenti per evitare la diffusione del COVID-19”.

In mancanza delle misure in campo che avrebbero dovuto essere oltretutto effettuate sulla linea storica Fortezza – San Candido per analogia, in quanto la linea di progetto Variante di Riga non è ancora realizzata, si è proceduto alla modalità di taratura standard del modello di simulazione 3D descritto nei capitoli precedenti, che prevede una elaborazione cautelativa nella valutazione e restituzione dei valori relativi ai livelli di rumore in facciata, e che da esperienze pluriennali si evince comunque un’ottima correlazione tra dati simulati e dati misurati.

	<b>PROGETTO DEFINITIVO</b> <b>LINEA VERONA – BRENNERO E LINEA FORTEZZA – SAN CANDIDO</b> <b>NUOVO COLLEGAMENTO FERROVIARIO “VARIANTE DI RIGA”</b> <b>STUDIO ACUSTICO</b>				
	<b>Relazione Generale</b>	<b>PROGETTO</b> <b>IB0H</b>	<b>LOTTO</b> <b>00</b>	<b>DOCUMENTO</b> <b>D22 RG IM0004 001</b>	<b>REV</b> <b>A</b>

## 8 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.

Da un primo esame si nota che alcuni superamenti si verificano nelle aree in cui la fascia di pertinenza ferroviaria si sovrappone con quella dell'infrastruttura stradale concorsuale, in virtù dei limiti più bassi.

Le valutazioni previsionali evidenziano l'impatto da rumore di origine ferroviaria con superamenti dei limiti acustici sia nel periodo diurno che notturno, nell'area è pertanto necessario prevedere idonei interventi di mitigazione che dovranno essere dimensionati in relazione al periodo diurno e notturno.

E' possibile valutare il clima acustico ante mitigazione dall'elaborato “Studio Acustico: Livelli in facciata ante e post mitigazione” cod. IB0H00D22TTIM0004001A.



 <b>ITALFERR</b> GRUPPO FERROVIE DELLO STATO ITALIANE	<b>PROGETTO DEFINITIVO</b> LINEA VERONA – BRENNERO E LINEA FORTEZZA – SAN CANDIDO NUOVO COLLEGAMENTO FERROVIARIO “VARIANTE DI RIGA” STUDIO ACUSTICO				
	<b>Relazione Generale</b>	<b>PROGETTO</b> IB0H	<b>LOTTO</b> 00	<b>DOCUMENTO</b> D22 RG IM0004 001	<b>REV</b> A

## 9 METODI PER IL CONTENIMENTO DELL’INQUINAMENTO ACUSTICO

### 9.1 Interventi alternativi di mitigazione del rumore ferroviario

Finanziato dall'Unione Europea con il Fondo Europeo per lo Sviluppo Regionale (FESR) del periodo 2007-2013, il progetto **mitiga.rumore “Interventi alternativi di mitigazione del rumore ferroviario”** che prevedeva l’applicazione di un sistema di smorzatori di vibrazioni lungo la rotaia ed un sistema lubrificante del bordo della rotaia nei tratti curvilinei lungo la linea ferroviaria ai fini della mitigazione del rumore ferroviario, è stato sperimentato dalla Provincia di Bolzano in collaborazione con Rete Ferroviaria Italiana (RFI).

RFI ha permesso alla Provincia il montaggio in via sperimentale di questi due sistemi sulla linea del Brennero in due località distinte:


- in un tratto rettilineo tra i comuni di Bronzolo e di Ora sono installati due tipi diversi di smorzatori di vibrazioni rispettivamente della Schrey & Veit Srl (Link esterno) di Sprendlingen (DE) e della TATA (Link esterno) commercializzati da UUDEN BV (Link esterno) di Arnhem (NL).



Ammortizzatori Schrey & Veit (Foto: Schrey & Veit, 2012)



Ammortizzatori Van Uuden (Foto: Van Uuden, 2012)

	<b>PROGETTO DEFINITIVO</b> <b>LINEA VERONA – BRENNERO E LINEA FORTEZZA – SAN CANDIDO</b> <b>NUOVO COLLEGAMENTO FERROVIARIO “VARIANTE DI RIGA”</b> <b>STUDIO ACUSTICO</b>				
	<b>Relazione Generale</b>	<b>PROGETTO</b> <b>IB0H</b>	<b>LOTTO</b> <b>00</b>	<b>DOCUMENTO</b> <b>D22 RG IM0004 001</b>	<b>REV</b> <b>A</b>

- in un tratto in curva nel territorio comunale di Laion, adiacente all’abitato di Chiusa è installato un impianto di lubrificazione delle rotaie della P.A.L. Italia (Link esterno) di Novate Milanese (IT), lubrificanti della ditta Lincoln.



Lubrificatore P.A.L. Italia (Foto: P.A.L. Italia; 2012)



Impianto lubrificazione P.A.L. Italia (Foto: P.A.L. Italia; 2012)

### I risultati del Progetto “mitiga.rumore”:

I lubrificatori installati nell’ambito del centro abitato di Chiusa, hanno contribuito ad attenuare il rumore di circa 1,5 dB. Oltre alla riduzione del rumore, con l’impiego dei lubrificatori si spera di limitare la formazione del corrugamento per logorio della superficie delle rotaie.


I due tipi di ammortizzatori sono stati invece testati tra i Comuni di Bronzolo e di Ora su un tratto di binario rettilineo di 300m circa, che fosse il più omogeneo possibile e che non presentasse irregolarità. Nel dettaglio, la riduzione media del livello sonoro per i treni merci è stata leggermente inferiore ad 1 dB mentre quella per i treni passeggeri supera 1 dB.

La riduzione del rumore ottenuta con i due sistemi è mediamente di 1 dB, e come riportato nelle conclusioni da parte della Provincia di Bolzano, nonostante il risultato positivo, la lieve riduzione del rumore ottenuta dalla sperimentazione non è chiaramente percepibile all’orecchio umano.

Viene ritenuto pertanto che entrambi i sistemi non costituiscano uno strumento di risanamento efficace per il nostro territorio e che non siano adeguati alla struttura dei binari utilizzati oltre che non sempre realizzabili.

La documentazione completa del Progetto “mitiga.rumore” è consultabile sul sito internet della Provincia di Bolzano al seguente indirizzo web:

<http://ambiente.provincia.bz.it/rumore/interventi-mitigazione-rumore-ferroviario.asp>

 <b>ITALFERR</b> GRUPPO FERROVIE DELLO STATO ITALIANE	<b>PROGETTO DEFINITIVO</b> LINEA VERONA – BRENNERO E LINEA FORTEZZA – SAN CANDIDO NUOVO COLLEGAMENTO FERROVIARIO “VARIANTE DI RIGA” STUDIO ACUSTICO				
	<b>Relazione Generale</b>	<b>PROGETTO</b> IB0H	<b>LOTTO</b> 00	<b>DOCUMENTO</b> D22 RG IM0004 001	<b>REV</b> A

## 9.2 Le Barriere Antirumore: requisiti acustici delle barriere antirumore, tipologie di barriere antirumore utilizzate in relazione a materiali e colori.

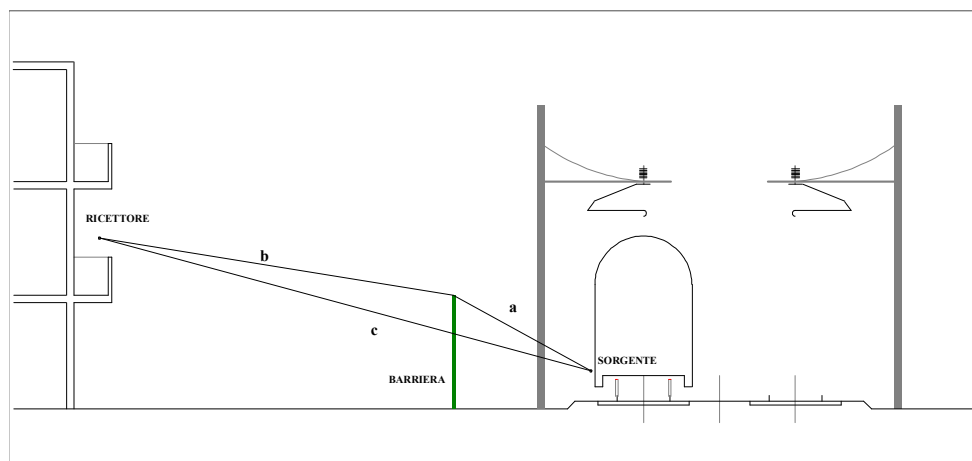
La scelta della tipologia di barriera antirumore è stata effettuata tenendo conto di tutti i criteri tecnici e progettuali atti a garantire l'efficacia globale dell'intervento. L'effetto di una barriera è condizionato dalla minimizzazione dell'energia acustica che, come noto, schematicamente si propaga 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 in particolare devono essere opportunamente definite le proprietà fonoisolanti e fonoassorbenti della barriera. 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)



 <b>ITALFERR</b> GRUPPO FERROVIE DELLO STATO ITALIANE	<b>PROGETTO DEFINITIVO</b> LINEA VERONA – BRENNERO E LINEA FORTEZZA – SAN CANDIDO NUOVO COLLEGAMENTO FERROVIARIO “VARIANTE DI RIGA” STUDIO ACUSTICO				
	<b>Relazione Generale</b>	<b>PROGETTO</b> IB0H	<b>LOTTO</b> 00	<b>DOCUMENTO</b> D22 RG IM0004 001	<b>REV</b> A

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 quotaparte 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, si suggerisce l'utilizzo di materiali con prestazioni acustiche particolarmente elevate e cioè almeno rispondenti ai coefficienti  $\alpha$  relativi alla Classe *Ia* 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

### 9.3 Descrizione delle barriere antirumore

La soluzione adottata deriva dai tipologici standard HS che RFI ha appositamente sviluppato, in considerazione dei ridotti spazi a disposizione è stato infatti necessario optare per una soluzione verticale che comunque richiamasse come variante il tipologico standard.

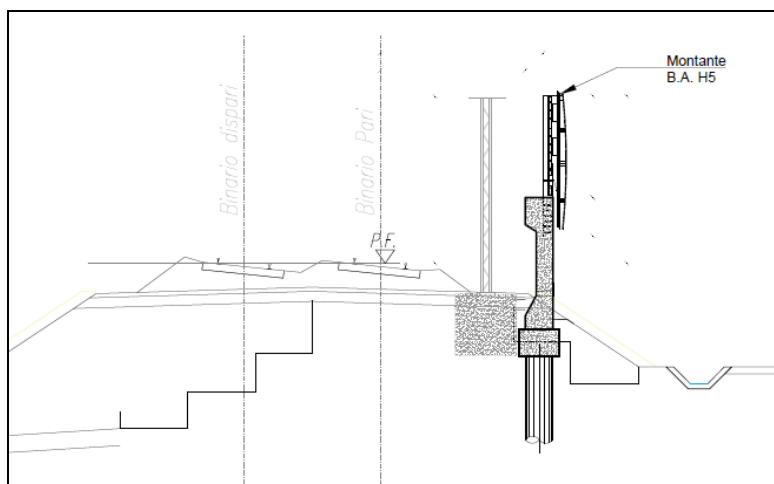
Le barriere previste sono costituite da pannelli fonoassorbenti in acciaio inox e/o pannelli trasparenti in vetro stratificato colorato.

In presenza di muri, la barriera è collocata in posizione verticale sulla sommità dell'opera, per ovvi motivi logistici, consentendo altresì di poter ottenere il massimo rendimento acustico anche dello stesso muro.

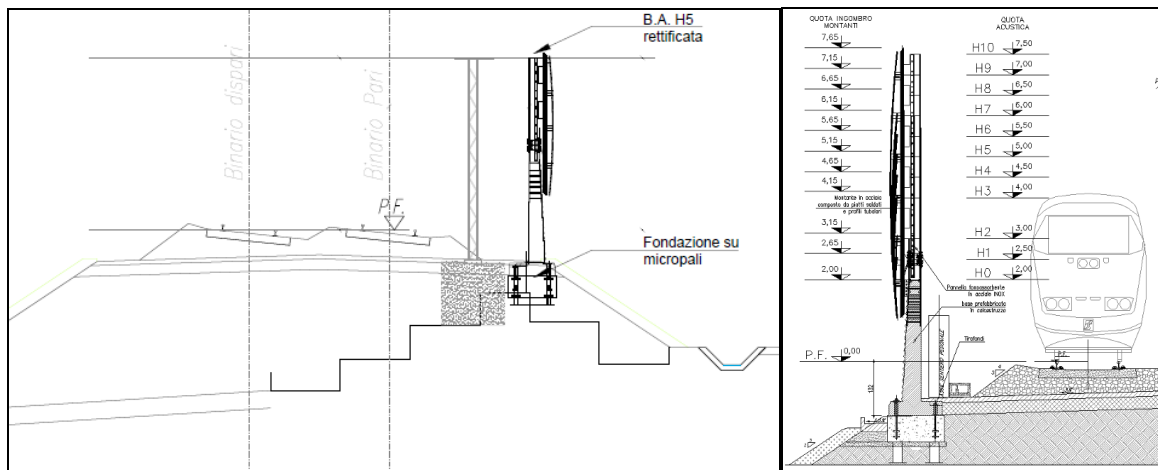
Nei casi in cui non siano presenti muri, la pannellatura metallica fonoassorbente è posizionata (in posizione verticale) sullo specifico basamento in cls.

Di seguito si riportano gli schemi esemplificativi delle soluzioni adottate e sopra descritte.

Barriera acustica su muro



Barriera acustica su basamento in cls



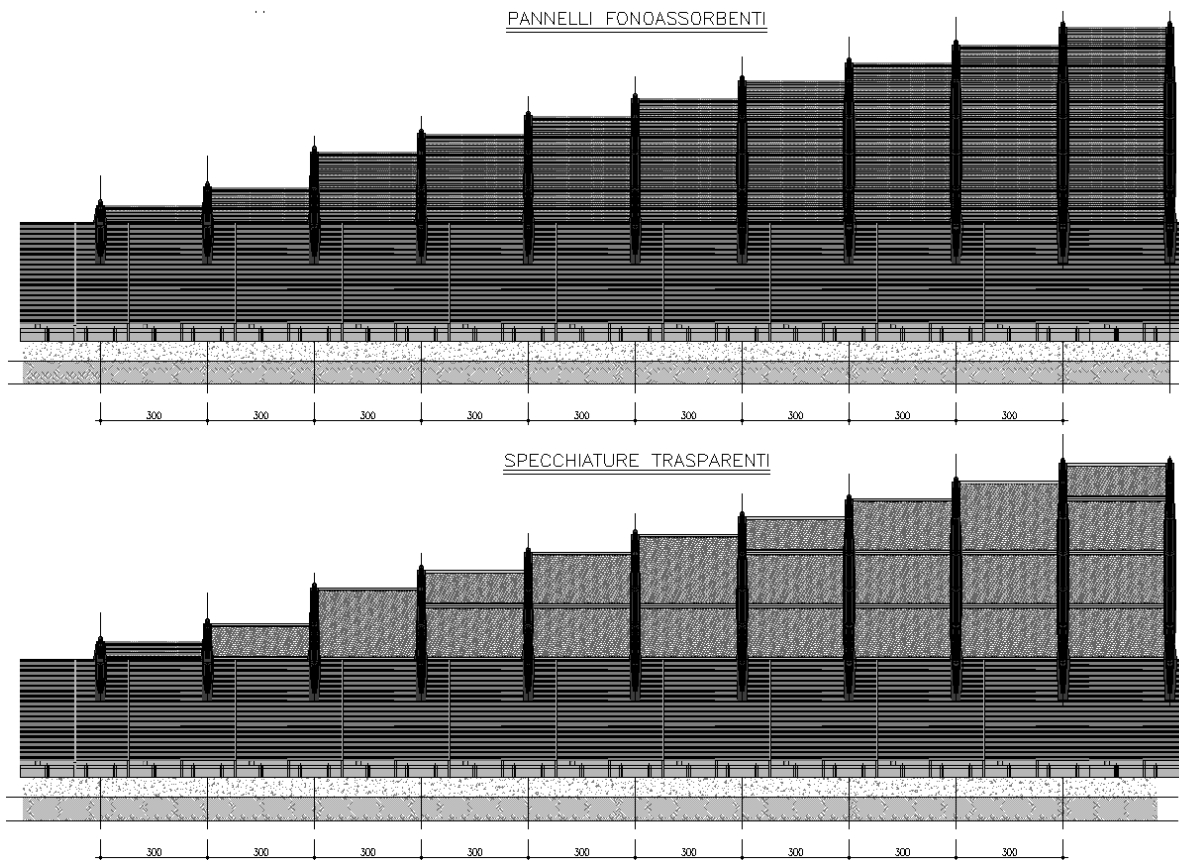
Il posizionamento dei pannelli fonoassorbenti lungo ogni tratto di intervento rispetta per quanto possibile le due misure seguenti:

- altimetricamente: +2.00 m sul P.F.
- planimetricamente: distanza minima del montante dall'asse del binario più vicino pari a 3,70m circa, che in presenza dei muri di recinzione/protezione passa fino a 4,50m circa; inoltre tale distanza può essere modificata in presenza di situazioni particolari, come ad esempio i marciapiedi di fermata o di stazione oppure i camminamenti FFP (*Fighting Fire Point*) posti agli imbocchi delle gallerie. In tali eventuali ambiti il posizionamento delle barriere antirumore viene adeguato anche nei file di simulazione acustica.

 <b>ITALFERR</b> GRUPPO FERROVIE DELLO STATO ITALIANE	<b>PROGETTO DEFINITIVO</b> LINEA VERONA – BRENNERO E LINEA FORTEZZA – SAN CANDIDO NUOVO COLLEGAMENTO FERROVIARIO “VARIANTE DI RIGA” STUDIO ACUSTICO				
	<b>Relazione Generale</b>	<b>PROGETTO</b> IB0H	<b>LOTTO</b> 00	<b>DOCUMENTO</b> D22 RG IM0004 001	<b>REV</b> A

Per quanto riguarda gli ambiti di fermata o di stazione, nei file di simulazione sono stati inseriti anche i muri e le pensiline previste nei relativi elaborati di dettaglio, cui si rimanda per i particolari.


La pannellatura leggera da realizzarsi sopra la parte in cls, così come previsto dal tipologico appositamente studiato da RFI, sarà costituita da pannelli fonoassorbenti in acciaio inox e/o pannelli trasparenti in vetro stratificato colorato (vedi figura).



In corrispondenza delle opere d'arte è stata studiata una soluzione interamente in acciaio che richiama coerenza e continuità formale con la barriera sopra riportata.

Particolare cura è stata posta nella scelta delle colorazioni. La scelta è ricaduta su colorazioni in affinità cromatica con il contesto edilizio e territoriale.

In considerazione della lunghezza e dell'altezza degli interventi, l'indirizzo progettuale è stato infatti quello di sottolineare l'opera senza porsi in conflitto con l'ambiente circostante.

 <b>ITALFERR</b> GRUPPO FERROVIE DELLO STATO ITALIANE	<b>PROGETTO DEFINITIVO</b> LINEA VERONA – BRENNERO E LINEA FORTEZZA – SAN CANDIDO NUOVO COLLEGAMENTO FERROVIARIO “VARIANTE DI RIGA” STUDIO ACUSTICO				
	<b>Relazione Generale</b>	<b>PROGETTO</b> IB0H	<b>LOTTO</b> 00	<b>DOCUMENTO</b> D22 RG IM0004 001	<b>REV</b> A

#### 9.4 Gli interventi sugli edifici

Per ricondurre -ove necessario- 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 dB(A); la classe R2 le soluzioni che garantiscono un RW compreso tra 27 e 35 dB(A); la classe R3 tutte quelle soluzioni che offrono un RW superiore a 35 dB(A). I serramenti esterni che offrono un potere fonoisolante minore di 20 dB(A) 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>ITALFERR</b> GRUPPO FERROVIE DELLO STATO ITALIANE	<b>PROGETTO DEFINITIVO</b> <b>LINEA VERONA – BRENNERO E LINEA FORTEZZA – SAN CANDIDO</b> <b>NUOVO COLLEGAMENTO FERROVIARIO “VARIANTE DI RIGA”</b> <b>STUDIO ACUSTICO</b>				
	<b>Relazione Generale</b>	<b>PROGETTO</b> <b>IB0H</b>	<b>LOTTO</b> <b>00</b>	<b>DOCUMENTO</b> <b>D22 RG IM0004 001</b>	<b>REV</b> <b>A</b>

---

CLASSE R1 -  $20 \leq RW \leq 27$  dB(A)

---

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

CLASSE R2 -  $27 \leq RW \leq 35$  dB(A)

---

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

CLASSE R3 -  $RW > 35$  dB(A)


---

- Vetro stratificato antirumore di elevato spessore (10÷12 mm) e guarnizioni addizionali. Vetro camera con lastre di medio spessore (4÷6 mm), camera d'aria con gas fonoisolante e guarnizioni addizionali.
  - 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 antifonici dovranno essere dotati anche di aeratori che potranno essere a ventilazione forzata o naturale.



 <b>ITALFERR</b> GRUPPO FERROVIE DELLO STATO ITALIANE	<b>PROGETTO DEFINITIVO</b> LINEA VERONA – BRENNERO E LINEA FORTEZZA – SAN CANDIDO NUOVO COLLEGAMENTO FERROVIARIO “VARIANTE DI RIGA” STUDIO ACUSTICO				
	<b>Relazione Generale</b>	<b>PROGETTO</b> IB0H	<b>LOTTO</b> 00	<b>DOCUMENTO</b> D22 RG IM0004 001	<b>REV</b> A

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

Il dimensionamento degli interventi di mitigazione acustica è stato finalizzato all’abbattimento dai livelli acustici prodotti dall’infrastruttura ferroviaria.

La scelta progettuale è stata quella di privilegiare l’intervento sull’infrastruttura stessa.

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 messa in opera di 160 metri di barriere antirumore, con l’utilizzo di moduli da +3,00m su p.f. per un totale di 500 metri quadri circa.

Gli interventi sono rappresentati graficamente nelle *Planimetrie di individuazione degli interventi di mitigazione acustica* (Doc IB0H00D22P6IM0004005 ÷ IB0H00D22P6IM0004008) ed indicate con dimensione e tipologia nella tabella seguente.

Si evidenzia che l’altezza dei manufatti è considerata sempre rispetto alla quota del piano del ferro eccetto dove eventualmente diversamente specificato:

Codice	Tipo BA	Altezza da Piano Ferro (m)	Km inizio	Km fine	Lunghezza [m]
<i>BA Lato dispari Variante di Riga</i>					
BA 01	Verticale	3,00	193+600 (PK Storica)	193+655 (PK Storica)	55
BA 02	Verticale	3,00	2+448 (PK Progetto)	2+553 (PK Progetto)	105
<b>Totale barriere lato binario dispari (metri)</b>					<b>160</b>

Per la realizzazione delle Barriere Antirumore previste in corrispondenza dei muri di recinzione o muri di sostegno, i montanti e la pannellatura verranno posati sulla testa dell’opera nei tratti coincidenti, con una elevazione in altezza tale da rispettare la quota acustica indicata in tabella riferita sempre al piano ferro.

Le barriere antirumore lungo linea sono state dimensionate sulla base degli output di simulazione acustica ante mitigazione tramite il software SoundPLAN descritto nei paragrafi precedenti, individuando le porzioni di territorio con presenza di ricettori residenziali e contestuale superamento dei limiti normativi.

Come si evince dall’elaborato “Studio Acustico: Livelli in facciata ante e post mitigazione” cod. IB0H00D22TTIM0004001A, a fronte del dimensionamento proposto degli interventi di mitigazione acustica lungo linea è possibile ridurre la propagazione dei livelli sonori prodotti con la realizzazione del progetto in esame, migliorando considerevolmente il clima acustico generale favorendo così il rispetto dei limiti dei livelli in facciata previsti dalla normativa per tutti i ricettori esaminati.

Successivamente alla completa messa in opera delle barriere di mitigazione acustica lungo linea potrà esser verificato il clima acustico, tramite opportune campagne di monitoraggio.