

ARPA - FVG

Prot . 0008062 / P / GEN/ AUT

Data : 13/03/2023 16:56:48

Classifica : PRA-AUT

S.O.S. Pareri e supporto per valutazioni  
e autorizzazioni ambientali

Responsabile del procedimento:

ing. Massimo Telesca

Via Cairoli, 14 - 33057 Palmanova

tel. 0432/1918087

Email [massimo.telesca@arpa.fvg.it](mailto:massimo.telesca@arpa.fvg.it)

PEC [arpa@certregione.fvg.it](mailto:arpa@certregione.fvg.it)

Responsabile dell'istruttoria:

dott.ssa Francesca Delli Quadri

tel. 0432/1918199

Email [francesca.delliquadri@arpa.fvg.it](mailto:francesca.delliquadri@arpa.fvg.it)

GEN/INT. 0003727

Alla Direzione Centrale

Difesa dell'Ambiente

Energia e Sviluppo Sostenibile

Servizio Valutazioni Ambientali

Pec: [ambiente@certregione.fvg.it](mailto:ambiente@certregione.fvg.it)

Ministero della Transizione Ecologica

Direzione Generale Valutazioni

Ambientali

Divisione V – Procedure di Valutazione

VIA e VAS

Pec: [va@PEC.mite.gov](mailto:va@PEC.mite.gov)

p.c.

Comune di Pordenone

SETTORE VIII – AMBIENTE U.O.S.

Ambiente, Ecologia, Energia e

Mitigazione Eventi Climatici

Pec: [comune.pordenone@certgov.fvg.it](mailto:comune.pordenone@certgov.fvg.it)

**Oggetto:** D. Lgs. 152/2006 – Procedura di Verifica di assoggettabilità a VIA ai sensi dell'art. 19 del D.Lgs. 152/2006, comprensiva della Valutazione di incidenza, per il progetto "Lavori di completamento del Centro intermodale di Pordenone: Allungamento dell'asta di manovra a m. 750. (Finanziamento: L.R. 28 dicembre 2017, n. 45, art. 6, commi dal 11 al 15)" "Lavori di potenziamento e miglioramento della dotazione infrastrutturale del Terminal intermodale: Realizzazione di un fascio di binari per la sosta dei carri ferroviari. (Finanziamento: L.R. 6 agosto 2019, n. 13, art. 6, commi dal 13 al 17)" da realizzarsi nel Comune di Pordenone. Comunicazione e richiesta parere.

**Proponente:** Interporto – Centro Ingrosso di Pordenone S.p.A.

*Riscontro*

Rif: Vs. Nota prot. n. 111496 del 24.02.2023, al prot. ARPA n.5672-A del 24.02.2023

Codice interno pratica 439/2022

In riferimento all'oggetto,

- viste le Vs. note di avvio del procedimento prot. n. 132615 del 25.10.2022 e prot.n. 224737 del 07.11.2022, al prot. ARPA n. 33438 e n. 34619 di pari data,
- richiamata la nota ARPA FVG prot. n. 35990 del 17.11.2022 di richiesta integrazioni;
- esaminati i contenuti della documentazione progettuale fornita dal proponente ed inviata con nota di cui all'oggetto,
- richiamato brevemente che il progetto in esame nel suo complesso consiste in un intervento di sviluppo e potenziamento dell'area intermodale suddiviso in due interventi:

- Intervento 1: Lavori di completamento del Centro intermodale di Pordenone: Allungamento dell'asta di manovra a m. 750. (Finanziamento: L.R. 28 dicembre 2017, n. 45, art. 6, commi 11 12, 13, 14, 15);
- Intervento 2: Lavori di potenziamento e miglioramento della dotazione infrastrutturale del Terminal intermodale: Realizzazione di un fascio di binari per la sosta dei carri ferroviari (Finanziamento: L.R. 6 agosto 2019, n. 13, art. 6, commi dal 13 al 17).

la scrivente Agenzia, per le tematiche ambientali di competenza, si esprime come di seguito riportato.

### *Atmosfera e qualità dell'aria*

In merito alla tematica atmosfera e qualità dell'aria, era stato richiesto nella precedente nota di questa Agenzia di produrre idonea documentazione integrativa contenente una approfondita valutazione degli impatti relativi alle emissioni in atmosfera, attraverso stime e simulazioni modellistiche, mettendo in evidenza il confronto tra la fase ante operam e la fase post operam ovvero la fase di esercizio.

Si fa presente inoltre che, in risposta a specifica richiesta del Comune di Pordenone non facente parte del presente procedimento, ARPA FVG ha provveduto ad effettuare una simulazione degli impatti sulla qualità dell'aria derivanti dalle attività dell'interporto.

Sulla base del confronto effettuato tra la simulazione presentata dal proponente nel documento "Valutazione previsionale degli inquinanti in atmosfera" e la simulazione effettuata da ARPA FVG, si rileva che per quanto riguarda la situazione attuale (ante-operam), la valutazione presentata dal proponente è ampiamente sovrapponibile alla simulazione effettuata dal CRMA di ARPA FVG sia nella caratterizzazione delle emissioni che negli impatti stimati simulando la dispersione degli inquinanti in atmosfera (si confrontino le Fig. dello documento "Valutazione previsionale degli inquinanti in atmosfera" con le figure di seguito riportate relative alle ricadute medie annuali di NOx e PM10).

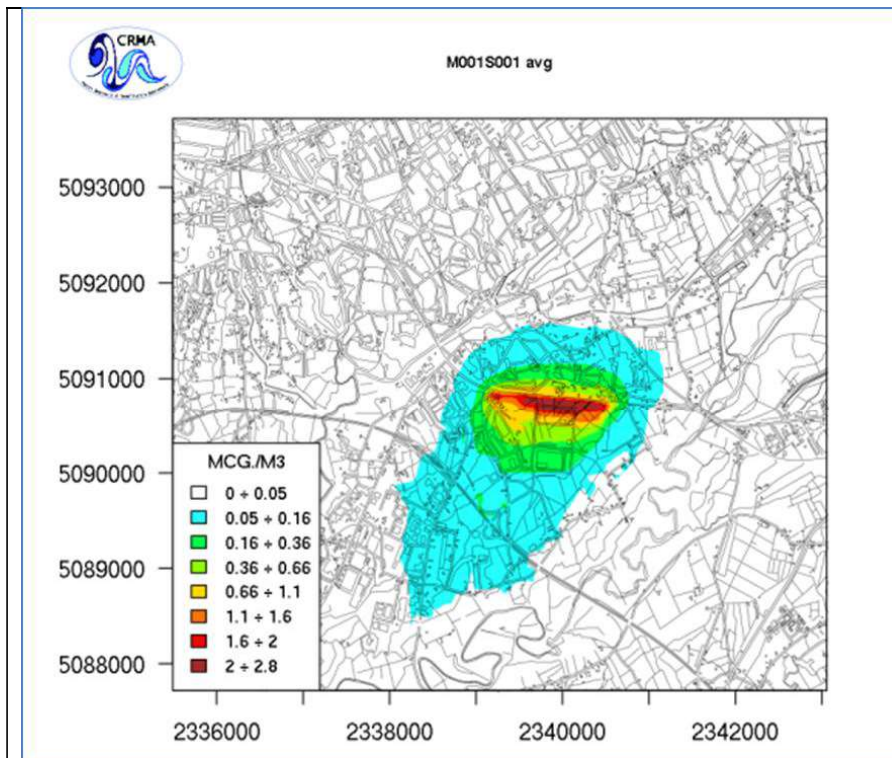


Figura 1. Simulazione CRMA ARPA FVG - NOx, impatto: media annuale

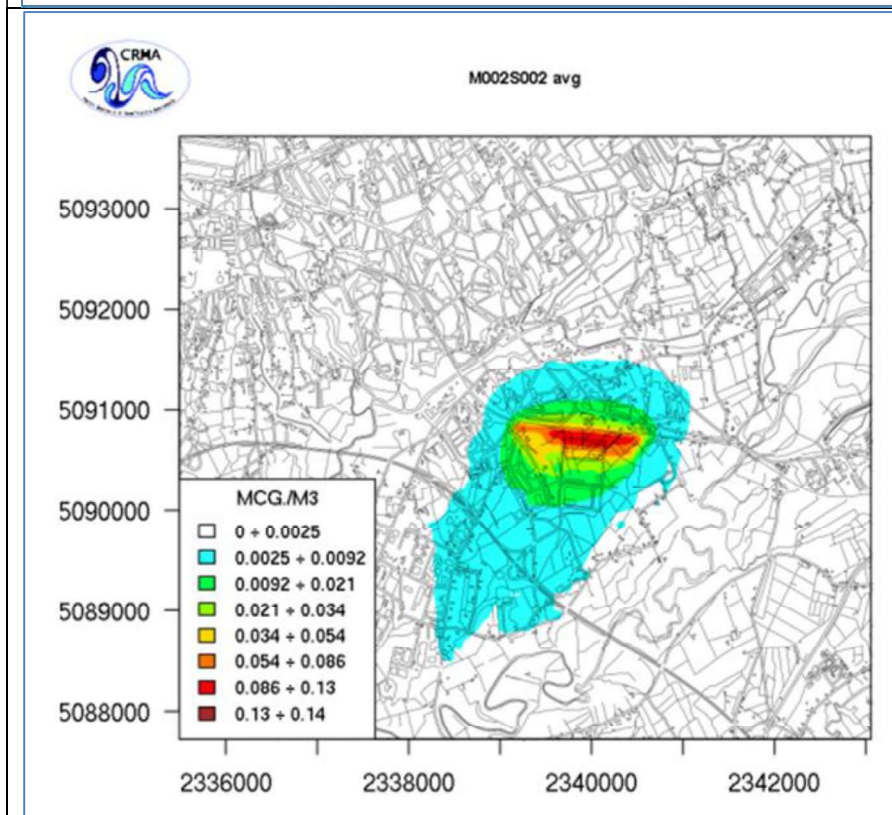


Figura 2. Simulazione CRMA ARPA FVG - PM10, impatto: media annuale

Nello scenario di progetto (post-operam) viene considerata una riduzione delle emissioni in atmosfera, dovuta ai minori tempi di esercizio richiesti ai locomotori di manovra; in tale scenario inoltre le emissioni risultano distribuite su un'asta più estesa e le stime di ricaduta sono consistenti con tale scenario emissivo. Si ritiene pertanto a conclusione dell'analisi che le stime presentate nel documento "Valutazione previsionale degli inquinanti in atmosfera" possano essere considerate coerenti e rappresentative della situazione post operam.

In merito alla proposta di effettuare un "Monitoraggio per due settimane di PM10 e NOx e NO2 con situazione di esercizio a pieno regime (allungamento asta di manovra completata in attività), in corrispondenza della scuola più esposta (scuola elementare Gaspare Gozzi oppure scuola secondaria Terzo Drusin), per verificare il rispetto dei limiti secondo quanto previsto dal D.Lgs. 155/2010", si indica quanto segue.

Si ritiene opportuno che il monitoraggio venga effettuato:

- nella fase ante operam, per la durata di un mese, in un mese invernale
- nella fase di post operam, per la durata di un mese, in un mese invernale

effettuando il confronto dei valori rilevati con la stazione di monitoraggio ARPA FVG presente in Viale Marconi.

Per quanto concerne la localizzazione della stazione, visto quanto proposto dal proponente, sulla base dei recettori e dei recettori sensibili individuati nella documentazione, cfr. Fig. 1 del documento "Valutazione previsionale degli inquinanti in atmosfera" e Tabella di pag. 18 di seguito riportata, nonché sulla base degli esiti del modello presentato per la situazione post operam,

Ricettore sensibile	Descrizione	x	y
1 S	Scuola elementare Gaspare Gozzi (chiusa temporaneamente)	318839	5090928
2 S	Casa di cura Policlinico San Giorgio	318656	5090806
3 S	Scuola dell'infanzia Santa Maria Goretti	319914	5091078
4 S	Scuola dell'infanzia Ada Negri	319106	5090050
5 S	Istituto comprensivo Pordenone sud	319488	5090260
6 S	Scuole primarie Rosmini	319479	5090230
7 S	Scuola media (chiusa temporaneamente)	319408	5090914
8 S	Scuola elementare Padre Marco di aviano	318190	5091542
9 S	Scuola primaria Edmondo De Amicis	319597	5091317
10 S	Scuola secondaria Terzo Drusin	318809	5090891
11 S	Melarancia	318423	5090749
12 S	Liceo artistico Galvani	318759	5091156
13 S	Scuola secondaria Terzo Drusin	318841	5090943
14 S	Scuola secondaria Terzo Drusin	318867	5090914
15 S	Scuola secondaria Terzo Drusin	318895	5090900
16 S	Scuola secondaria Terzo Drusin	318914	5090876

Si ritiene di proporre un'eventuale localizzazione alternativa per la stazione di monitoraggio, come rappresentato nella Fig. 3 di seguito riportata:

**Concentrazione PM<sub>10</sub> (µg/m<sup>3</sup>) - Valori medi annui - Progetto**

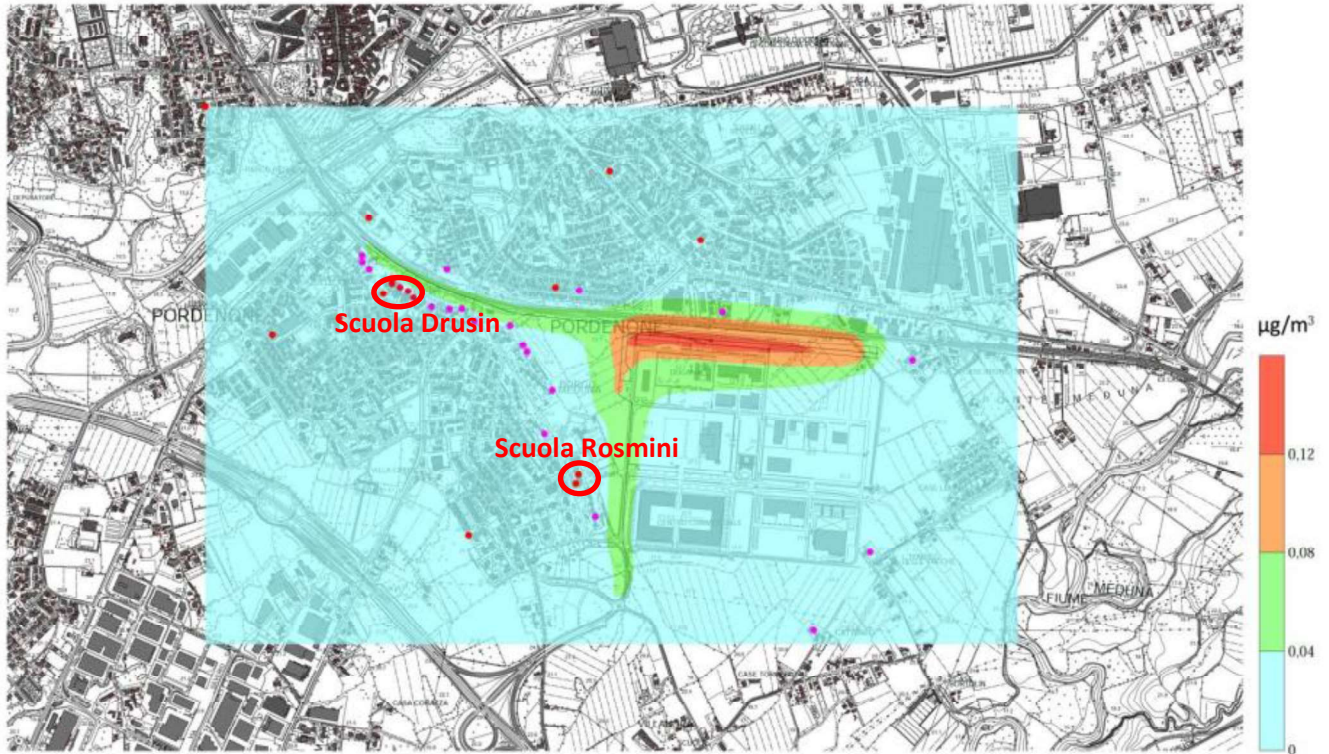


Figura 3 – individuazione possibili localizzazioni per monitoraggio ante e post operam

Per una valutazione del sito più idoneo, considerato che entrambe le stazioni, pur essendo relativamente lontane dalle zone di emissione più intensa che risulta circoscritta, possono essere utilizzate in quanto localizzate presso “siti sensibili” e poste sottovento rispetto alle sorgenti, si ritiene opportuno rimandarne la valutazione al Comune di Pordenone.

Si ritiene altresì opportuno che venga presa in considerazione l'adozione di misure di mitigazione quali l'utilizzo di mezzi elettrici per la movimentazione di carichi e vagoni.

*Impatti sulla popolazione*

Per quanto concerne la richiesta di approfondimenti in merito alla messa in sicurezza del traffico pedonale e ciclabile durante le operazioni di cantiere, si valuta favorevolmente il fatto che sia stato individuato un possibile percorso ciclabile alternativo; si ritiene opportuno che in fase di progettazione definitiva/esecutiva l'opzione venga valutata in accordo con gli Uffici Comunali competenti.

## Rumore

Osservati, oltre alla documentazione integrativa inviata con nota di cui all'oggetto, i contenuti dei documenti

- 1) nota del Comune di Pordenone del 25/02/2022 prot. n. 0014229/P/GEN/DLP, al prot ARPA FVG. 5589-A del 25/02/2022 – *Avvio del procedimento per inquinamento acustico del Comune di Pordenone nei confronti di RFI,*
- 2) Nota inviata da RFI al comune di Pordenone a risposta, prot 23150/2022,

richiamato quanto indicato nel precedente parere espresso dalla scrivente Agenzia nel quale, individuati i due interventi venivano espresse:

1. per l'area di manovra sud-ovest la richiesta di effettuare un monitoraggio ambientale post-operam plurigiornaliero (ovvero la cui durata interessi più giornate, nello specifico un intervallo continuo di 3 o 4 giornate feriali) presso i recettori più esposti verso sud-ovest, da effettuarsi entro un anno dalla realizzazione del fascio di binari di manovra,
2. per l'allungamento dell'asta di manovra a 750m, una richiesta di integrazioni,

dall'esame delle integrazioni pervenute in merito al punto 2) si possono esprimere le seguenti considerazioni:

- il progetto presentato consiste nel prolungamento dell'asta ferroviaria di manovra presente sul ramo meridionale della tratta UD – VE. Il tratto oggetto di modifica, di pertinenza del Centro Intermodale, ultimato nel 2019, richiede l'adeguamento agli standard ferroviari europei di lunghezza dei convogli. L'attuale sviluppo del ramo di manovra dovrà pertanto essere esteso dagli attuali 311 m a 750 m di lunghezza;
- in riferimento all'intervento previsto, è opportuno distinguere due fasi acusticamente indipendenti:
  1. fase di cantiere
  2. fase di esercizio dell'infrastruttura.

Per quanto riguarda la fase di cantiere, si ricorda che questa si configura quale attività rumorosa temporanea, da autorizzarsi da parte del competente Comune, anche in deroga ai limiti acustici, ai sensi dell'art. 6, comma 1, lett. h) della L. 447/95. Parte della documentazione relativa alle attrezzature di cantiere è già indicata nella valutazione, ma in una fase di definizione più avanzata dovranno essere determinati gli orari e le giornate in cui avranno sede le lavorazioni. Per l'eventuale richiesta da parte del Comune di parere inerente all'autorizzazione cantieristica, si rimanda alle recenti linee guida redatte da ARPA FVG<sup>1</sup>;

Per quanto riguarda la fase di esercizio, il tecnico precisa che le manovre dei convogli lungo la direttrice di intervento si manifesteranno esclusivamente nel tempo di riferimento diurno.

Con riferimento al caso in esame, l'art. 5 del D.P.R. 18/11/1998, n.459 stabilisce che per infrastrutture ferroviarie esistenti, aventi fascia di pertinenza di m 250 (suddivisa in due parti, la prima, più vicina all'infrastruttura, larga m 100, denominata fascia A; la seconda, più distante dall'infrastruttura, larga m 150, denominata fascia B), il valore limite assoluto di immissione del rumore prodotto dall'infrastruttura e percepibile all'interno della fascia A è pari a 50 dB(A) Leq diurno per le scuole, e a 70 dB(A) Leq diurno per le abitazioni.

<sup>1</sup> <https://www.arpa.fvg.it/temi/temi/rumore/modulistica>

L'analisi del rispetto dei livelli sonori, come affrontata nella relazione, individua correttamente i limiti acustici applicabili.

Sulla scorta di quanto indicato al punto precedente, le classi acustiche individuate nel PCCA non hanno rilevanza ai fini della determinazione dei limiti acustici nel caso di specie, in quanto i riferimenti normativi sono relativi ai limiti di fascia (D.P.R. 18/11/1998) per le infrastrutture ferroviarie, e non a quelli di classe.

60 m più a Sud del ramo interessato dall'intervento si colloca un recettore sensibile di tipo scolastico (*Scuola Primaria "Gaspere Gozzi" e scuola secondaria di I grado "Terzo Drusin"*), presso la quale il tecnico acustico incaricato ha provveduto ad effettuare misurazioni delle immissioni acustiche. I risultati relativi alle misure evidenziano un clima acustico principalmente influenzato dai transiti ferroviari sulla linea UD-VE. In base al contesto specifico, il TCA ha provveduto ad elaborare i dati del rilievo effettuato nel novembre 2022, sulla base delle indicazioni di cui al DM 16/03/98, Allegato C. Il livello acustico diurno rilevato (ed esclusivamente imputabile al rumore proveniente dalla tratta ferroviaria UD-VE) è pari a 58,1 dB(A) nel periodo diurno e 58,0 dB(A) nel tempo di riferimento notturno. Il livello sonoro in facciata non è compatibile con i limiti di fascia disposti dal DPR 18/11/1998 n. 459 per le scuole: il decreto prevede infatti un limite di 50 dB(A) diurno per le scuole. A parità di immissioni, il livello registrato di fronte alla scuola, se applicato ai recettori abitativi ugualmente distanti dalla tratta ferroviaria, è invece compatibile con i rispettivi limiti di fascia pari a 70 dB(A) diurni e 60 dB(A) notturni.

Il livello sonoro superiore ai limiti di fascia, registrato presso il plesso scolastico, è stato riscontrato anche in altre aree, con l'evidenza di superamento dei limiti acustici (rilevata da ARPA FVG nel novembre 2021) presso l'abitato di Borgo Meduna, dato evidenziato nella relazione ARPA FVG al prot. n. 2101/2022. A seguito del rilievo in oggetto, il Comune di Pordenone ha contattato il gestore della tratta (RFI), al fine di raccogliere informazioni sullo stato di avanzamento del *Piano di contenimento ed abbattimento del rumore* e contestualmente diffidare RFI ad adempiere quanto necessario al fine di contenere il rumore entro i limiti del DPR 459. La risposta di RFI nel merito, che si allega, indica la previsione di bonifica presso le aree di Borgo Meduna. Tuttavia, in merito ai tempi di realizzazione, si riporta quanto comunicato dal gestore: *"Tale intervento [barriere acustiche] è programmato al 7° anno di piano e pertanto non rientra fra quelli approvati dalla Conferenza Unificata Stato – Regioni che, come sopra indicato, nel luglio 2004, si è espressa sugli interventi dei primi quattro anni. Per quanto riguarda i tempi di avvio della fase realizzativa, RFI potrà legittimamente procedere con le successive attività di progettazione e costruzione solo a valle della sua approvazione da parte del MITE e della Conferenza Unificata Stato-Regioni (ex art. 5 comma 3 DM Ambiente 29.11.2000). In merito, si comunica che è in corso, presso lo stesso Ministero, l'iter approvativo degli interventi di piano ricadenti nelle successive annualità (dal 5° al 15° anno), che comprenderanno anche la barriera sopra citata."*

Preso atto che gli interventi sull'area di competenza RFI non sono pianificati in tempi presumibilmente brevi, e considerate sia le difficoltà tecniche di Interporto ad inserirsi in un sedime di cui non dispone della titolarità, sia l'evidenza di una criticità pregressa della quale il gestore del nodo intermodale non è da ritenersi responsabile (si legga a questo riguardo l'all.5 della comunicazione allegata, nella quale RFI indica ad Interporto le modalità di intervento) si osserva che:

- il tecnico provvede a calcolare l'impatto acustico del binario di manovra nei confronti dei recettori scolastici (pag. 9 e 10). Il modello acustico Woelfl IMMI, coerente con la norma ISO 9613-2, viene correttamente tarato sulla base delle misure effettuate ante operam. Lo stato di progetto evidenzia un livello sonoro post-operam praticamente invariato a seguito dell'installazione del binario in progetto. Le velocità di progetto sono relativamente basse, e l'area non è soggetta ad operazioni di carico o scarico. Nella simulazione sono state considerate 10 manovre nell'arco delle 16 ore diurne ed una manovra nel tempo di riferimento notturno. Dalla lettura della tabella a pag.16, dove vengono quantificati i livelli di immissione specifica dei soli transiti sull'asta di manovra, si osserva che i livelli

di emissione in facciata sono estremamente più bassi (cioè inferiori di più di 25 dB(A)) rispetto al contesto sonoro presente *ante-operam*. In relazione ai livelli acustici di emissione della nuova opera, si conferma che l'impatto acustico addizionale è sufficientemente basso da non richiedere di per sé interventi mitigativi;

- in relazione ai contenuti del DPR 459, qualora i valori di immissione non siano tecnicamente conseguibili, ovvero qualora in base a valutazioni tecniche, economiche o di carattere ambientale si evidenzino l'opportunità di procedere ad interventi diretti sui ricettori, deve essere assicurato il rispetto del limite di 45 dB(A) diurno per le scuole, e di 40 dB(A) notturno per le abitazioni, misurato al centro della stanza, a finestre chiuse, con il microfono posto all'altezza di m 1,5 dal pavimento;
- in data 3, 4, e 5 febbraio, il Tecnico Acustico ha proceduto a valutare le immissioni acustiche ante-operam all'interno delle aule del plesso scolastico. Il livello sonoro rilevato a centro stanza è stato di 33,3 / 33,5 dB(A) nel tempo di riferimento diurno. Il livello registrato è molto inferiore al limite acustico di 45 dB(A), è pertanto ragionevole ritenere che l'incremento acustico dovuto alla nuova asta di manovra, già quantificato come irrilevante in ambiente esterno, avrà un impatto trascurabile sul clima acustico interno alle aule scolastiche.

Alla luce delle sopraccitate osservazioni, considerato sia il contesto territoriale, che la natura dell'attività, si ritiene che la valutazione presentata sia stata redatta in modo sufficiente a garantire, con accettabile attendibilità, che l'impatto acustico conseguente alla modifica in esame non è significativo.

Rimanendo a disposizione per eventuali chiarimenti, si porgono distinti saluti.

Il Responsabile della S.O.S.

*Pareri e supporto per valutazioni e autorizzazioni ambientali*

ing. Massimo Telesca

*(documento informatico sottoscritto*

*con firma digitale ai sensi del d.lgs. 82/2005)*

*Allegati*

- 1) nota del Comune di Pordenone del 25/02/2022 prot. n. 0014229/P/GEN/DLP, al prot ARPA FVG. 5589-A del 25/02/2022 – Avvio del procedimento per inquinamento acustico del Comune di Pordenone nei confronti di RFI
- 2) Nota inviata da RFI al comune di Pordenone a risposta, prot 23150/2022,





# Comune di Pordenone

Corso V. Emanuele, 64 - 33170 PORDENONE  
PEC: [comune.pordenone@certgov.fvg.it](mailto:comune.pordenone@certgov.fvg.it)

Settore Ambiente, Ecologia, Energia,  
Mitigazione eventi climatici, Parchi, giardini,  
Orti Sociali urbani, Protezione Civile  
Via Bertossi, 9 – 33170 Pordenone

Spett.le  
**RFI – Rete Ferroviaria Italiana S.p.A.**  
Direzione Operativa Infrastrutture Territoriale  
Via Flavio Gioia, 4  
34135 TRIESTE  
PEC: [rfi-dpr-dtp.ts@pec.rfi.it](mailto:rfi-dpr-dtp.ts@pec.rfi.it)

Spett.le  
**RFI – Rete Ferroviaria Italiana S.p.A.**  
Piazza della Croce Rossa, 1  
00161 ROMA  
PEC: [rfi-dtc-inc@pec.rfi.it](mailto:rfi-dtc-inc@pec.rfi.it)

e p.c. Spett.le **ARPA FVG**  
Via Cairoli, 14  
33057 PALMANOVA (UD)  
PEC: [arpa@certregione.fvg.it](mailto:arpa@certregione.fvg.it)

Spett.le **AZIENDA SANITARIA  
FRIULI OCCIDENTALE – AS FO**  
Via della Vecchia Ceramica, 1  
33170 PORDENONE  
PEC: [asfo.protgen@certsanita.fvg.it](mailto:asfo.protgen@certsanita.fvg.it)

Spett.le **REGIONE FRIULI VENEZIA GIULIA  
Direzione Centrale difesa dell'ambiente,  
energia e sviluppo sostenibile**  
Servizio autorizzazioni per la prevenzione  
dall'inquinamento  
PEC: [ambiente@certregione.fvg.it](mailto:ambiente@certregione.fvg.it)

Spett.le **COMANDO POLIZIA LOCALE**  
Via Oderzo, 9  
33170 PORDENONE

Pordenone, data firma digitale

**Oggetto:** Superamento limiti inquinamento acustico-ambientale in ambito ferroviario in prossimità dell'“Interporto Centro Ingrosso Pordenone” a Pordenone riferito alla sorgente “Traffico ferroviario sulla tratta Udine-Pordenone” rilevato presso il ricettore localizzato presso via Sile, 15. **Comunicazione avvio procedimento nei confronti di RFI Rete Ferroviaria Italiana S.p.A., richiesta informazioni sulle tempistiche per la realizzazione delle barriere acustiche, revisione priorità e attività atte al rientro nei limiti e al contenimento del disagio.**

In riferimento ad un ns. procedimento volto alla verifica del rispetto dei limiti di legge in materia acustica e alla verifica delle altre problematiche ambientali avviato a seguito di segnalazione da parte di cittadini dei quartieri di Borgomeduna e Villanova relativamente al disagio acustico-ambientale collegabile alle attività dell'“Interporto Centro Ingrosso Pordenone” a Pordenone,

si informa che ARPA FVG, a seguito delle proprie attività, ha trasmesso, per quanto attiene gli aspetti acustici:

Incaricati dell'Istruttoria: Eliana Cesarin – tel. 0434 392 519 e dott.ssa Chiara Ugel - tel. 0434 392 527

Responsabile del procedimento: dott.ssa Chiara Ugel - tel. 0434 392 527

Dirigente responsabile: arch. Ivo Rinaldi - Tel. 0434 392 447

E-mail: [tutela-ambientale@comune.pordenone.it](mailto:tutela-ambientale@comune.pordenone.it)

S:\SERVIZIO\_AMBIENTE\CONDIVISA-AMBIENTE\Old\Tutela\_Ambientale\AMBIENTE\INQUINAMENTI ACUST. ED ATMOSF\2022\INTERPORTO\RFI\Avvio del procedimento.doc

- in data 25.01.2022 (prot.2101) il rapporto di prova RDP 47/2021 del 19.01.2022 riferito alla sorgente "Traffico ferroviario sulla tratta Udine-Pordenone" rilevato presso il ricettore localizzato presso via Sile, 15.

Il riassunto delle conclusioni del rapporto (RDP 47/2021) è il seguente:

*"L'attività effettuata ai fini dell'accertamento del disturbo segnalato è consistita nella verifica del rumore immesso in ambiente esterno, in facciata all'abitazione del sig. (.omissis...), in via Sile 15, nel comune di Pordenone. Mediante il monitoraggio è stato rilevato il rumore, prodotto nel tempo di riferimento diurno e notturno, dal traffico ferroviario passeggeri e merci sulla linea Udine-Pordenone. Il rumore è stato rilevato con le modalità previste dal DM 16 marzo 1998, i valori registrati nel tempo di riferimento diurno e notturno sono stati:*

Giorno	T <sub>r</sub>	Livello sonoro (dB(A))	T <sub>r</sub>	Livello sonoro (dB(A))	Incertezza
30/11/21	diurno	66.5	notturno	62.5	± 1.1
3/12/21		64.9		55.3	
4/12/21		62.5		60.3	
6/12/21		66.4		60.4	
7/12/21		65.5		65.0	

Ne consegue che:

- Nel TR diurno, il valore di immissione ottenuto nei 5 giorni di monitoraggio è sempre conforme al limite di immissione assoluto di fascia "A" definito dal DPR 18 novembre 1998 n. 459 (pari a 70 dB(A)) ad un livello di fiducia del 95%;

- Nel TR notturno, il valore di immissione:

· nella notte 3-4/12/2021 è conforme al limite di immissione assoluto di fascia "A" definito dal DPR 18 novembre 1998 n. 459, con un livello di fiducia del 95%;

· nelle notti 4-5/12/21 e 6-7/12/21: non è stato possibile riscontrare mediante misurazione il superamento del limite di immissione assoluto di fascia "A" definito dal DPR 18 novembre 1998 n. 459, con un livello di fiducia sufficientemente attendibile (almeno del 95%);

· nelle notti del 30/11/21-1/12/21 e del 7-8/12/2021 **non è conforme**, in quanto superiore, al limite di immissione assoluto di fascia "A" definito dal DPR 18 novembre 1998 n. 459, con un livello di fiducia del 95%.

Il valore limite di immissione, nelle fasce A di pertinenza ferroviaria (100m), nel tempo di riferimento notturno, è di 60 dB(A). Nel tempo di riferimento diurno esso è pari a 70 dB(A)."

considerato che agli atti del Comune in merito al Piano di contenimento ed abbattimento del rumore, ai sensi del DM 29.11.200 per le infrastrutture di trasporto ferroviario risulta l'estratto dell'aggiornamento al 2018 del Piano del 2004, con il quale viene evidenziato che le barriere acustiche previste con lo stesso per il territorio di Pordenone si collocherebbero nella seconda tranche degli interventi dal 5° al 15° anno (ma non è chiaro se a partire dalla prima approvazione del Piano nel 2004 o da altra data) e risulterebbe che sono stati approvati, finanziati e avviati interventi solo fino al 4° anno;

considerato che Interporto, nelle proprie comunicazioni, ha evidenziato:

- come la Regione FVG abbia autorizzato la concessione di un contributo straordinario ad Interporto-Centro Ingresso di Pordenone S.p.A. da destinare alla progettazione e realizzazione di un sistema di pannelli fonoassorbenti atti a ridurre l'inquinamento sonoro nei quartieri abitati confinanti alla loro struttura;

- a seguito dell'analisi relativa all'inquinamento acustico generato in parte dalle attività del Terminal intermodale ed in parte dal traffico ferroviario sulla linea di corsa UD-VE, è stato avviato lo studio degli interventi di mitigazione sonora da attuare tenendo conto dell'emissione sonora complessiva, i quali dovranno essere condivisi ed approvati anche da RFI;

- è allo studio la realizzazione di barriere antirumore congiuntamente con RFI, con i cui tecnici sarebbe stato in programma un incontro nella prima metà di ottobre;

**si chiede:**

- di comunicare quali sono le tempistiche previste dal Piano di contenimento ed abbattimento del rumore (ai sensi del DM 29.11.2000) di competenza di RFI per gli interventi nell'area interessata e in generale nel territorio comunale;

- di considerare prioritario e urgente nell'ambito della propria programmazione (con una revisione della stessa) la realizzazione delle barriere fonoassorbenti in corrispondenza dell'area oggetto delle valutazioni alla luce dei superamenti rilevati in orario notturno presso il ricettore vicino all'infrastruttura ferroviaria – e in relazione anche a quanto evidenziato da Interporto (e in tal senso si chiede quindi di conoscere quali siano gli accordi con Interporto relativi all'anticipo della progettazione e della realizzazione della barriera acustica che interessa anche Interporto).

Inoltre e non da ultimo, si chiede, comunque, di attivarsi fin da subito, proprio alla luce dei superamenti rilevati in orario notturno presso il ricettore, con tutte le attività, tecnicamente ed economicamente sostenibili, atte al contenimento del disagio prodotto e propedeutiche al raggiungimento del rispetto dei limiti legislativi in materia di rumore in ambito ferroviario nel più breve tempo possibile.

Si rimane in attesa di riscontro ai punti sopra riportati entro e non oltre 30 giorni dal ricevimento della presente.

Distinti saluti.

IL DIRIGENTE di SETTORE  
*arch. Ivo RINALDI*  
(sottoscritto digitalmente ai sensi del D.Lgs.82/2005 e s.m.i.)

Direzione Operativa Infrastrutture Territoriale Trieste

*Il Direttore*

Spett.le  
Comune di Pordenone  
Settore Ambiente, Ecologia, Energia, Mitigazione eventi  
climatici, Parchi, giardini, Orti Sociali urbani, Protezione  
Civile  
c.a. arch. Ivo Rinaldi  
**comune.pordenone@certgov.fvg.it**

- pc ARPA FVG  
Via Cairoli, 14  
33057 Palmanova (UD)  
**arpa@certregione.fvg.it**
- pc Azienda Sanitaria Friuli Occidentale – AS FO  
Via della Vecchia Ceramica, 1  
33170 Pordenone  
**asfo.protgen@certsanita.fvg.it**
- pc Regione Friuli Venezia Giulia  
Direzione Centrale difesa dell'ambiente, energia e  
sviluppo sostenibile  
Servizio autorizzazioni per la prevenzione  
dall'inquinamento  
**ambiente@certregione.fvg.it**
- pc Comando Polizia Locale  
Via Oderzo, 9  
33170 Pordenone  
**poliziamunicipale@comune.pordenone.it**

**Oggetto:** Superamento dei limiti di inquinamento acustico-ambientale in ambito ferroviario in prossimità dell'“Interporto Centro Ingrosso Pordenone” nella città di Pordenone riferito alla sorgente “Traffico ferroviario sulla tratta Udine-Pordenone” rilevato sul ricettore localizzato presso via Sile, 15.

Comunicazione avvio del procedimento nei confronti di Rete Ferroviaria Italiana S.p.A. Richiesta informazioni sulle tempistiche per la realizzazione delle barriere acustiche, revisione priorità e attività atte al rientro nei limiti e al contenimento del disagio.



**Rif:** Nota del Comune di Pordenone del 25/02/2022 prot. N. 0014229/P/GEN/DLP

**All. n. 5:**

- All.1 - Nota prot. n. 0014229/P/GEN/DLP del 25.02.2022;
- All.2 - Nota prot. n. 0065145/P/GEN/PTE del 29.08.2019;
- All.3 - Nota prot. RFI-DPR-DTP\_TS\A0011\P\2019\0005409 del 20.11.2019;
- All.4 - Tavolettina 060057 mappa interventi del Piano di Risanamento RFI;
- All.5 – Nota di risposta di RFI all’Interporto di Pordenone del 16.03.2022;

Con nota del 25 febbraio 2022 – prot. 0014229 (all. 1), codesto spettabile Ente ha comunicato a RFI *“l’avvio di un procedimento, volto alla verifica del rispetto dei limiti di legge in materia acustica e alla verifica delle altre problematiche ambientali avviato a seguito di segnalazione da parte di cittadini dei quartieri di Borgomeduna e Villanova relativamente al disagio acustico-ambientale collegabile alle attività dell’“Interporto Centro Ingresso Pordenone” a Pordenone”*

Con la medesima comunicazione codesto Spettabile Ente ha altresì informato che *“ARPA FVG, a seguito delle proprie attività, ha trasmesso, per quanto attiene gli aspetti acustici in data 25.01.2022 (prot.2101) il rapporto di prova RDP 47/2021 del 19.01.2022 riferito alla sorgente “Traffico ferroviario sulla tratta Udine-Pordenone” rilevato presso il ricettore localizzato presso via Sile, 15, fornendo uno stralcio delle risultanze dello stesso rapporto di prova”*.

Codesto spettabile Ente conclude la propria comunicazione avanzando a RFI le seguenti richieste:

1. *“comunicare quali sono le tempistiche previste dal Piano di contenimento ed abbattimento del rumore”;*
2. *“considerare prioritario e urgente nell’ambito della propria programmazione (con una revisione della stessa) la realizzazione delle barriere fonoassorbenti in corrispondenza dell’area oggetto delle valutazioni alla luce dei superamenti rilevati in orario notturno presso il ricettore vicino all’infrastruttura ferroviaria”;*
3. *“di attivarsi fin da subito, proprio alla luce dei superamenti rilevati in orario notturno presso il ricettore, con tutte le attività, tecnicamente ed economicamente sostenibili, atte al contenimento del disagio prodotto e propedeutiche al raggiungimento del rispetto dei limiti legislativi in materia di rumore in ambito ferroviario nel più breve tempo possibile. Si rimane in attesa di riscontro ai punti sopra riportati entro e non oltre 30 giorni dal ricevimento della presente”*.



Il Comune di Pordenone ha pertanto con la citata comunicazione informato RFI dell'avvio di un procedimento, di cui RFI stessa dovrebbe ritenersi soggetto principalmente coinvolto, e contestualmente ha altresì intimato l'ordine di attivarsi fin da subito con tutte le attività atte al contenimento del rumore prodotto dal traffico ferroviario.

Il procedimento avviato appare fin da subito viziato sotto svariati profili.

Ai sensi dell'art. 21-*septies* della L. n. 241/1990 il procedimento appare innanzitutto illegittimo per difetto assoluto di attribuzione, essendo evidente la carenza di potere in astratto del Comune in genere, e nello specifico del Comune di Pordenone, in materia di controllo e attuazione dei piani di contenimento e di abbattimento del rumore, potere attribuito al Ministero dell'Ambiente (oggi MiTE), il quale controlla e monitora l'intero processo di attuazione dei piani di contenimento e abbattimento del rumore. L'art. 10, comma 5, della L. n. 447/1995 statuisce infatti che *«nel caso di servizi pubblici essenziali i suddetti piani coincidono con quelli di cui all'art. 3, comma 1, lettera i; il controllo del rispetto della loro attuazione è demandata al Ministero dell'Ambiente»*.

I Comuni e le Province possono svolgere attività di vigilanza e controllo per la verifica del rispetto dei limiti di rumore previsti dalla normativa, disciplinando tale attività anche attraverso regolamenti comunali, ma non rientra tra le funzioni a loro assegnate il potere di ordinare al gestore dell'infrastruttura anticipazioni di interventi e modifiche delle priorità mediante procedimenti amministrativi comunali.

Il procedimento appare per di più illegittimo non potendosi ritenere lo stesso avviato con la nota del 25.02.2022, ma ritenendosi lo stesso già da tempo avviato, se non anche concluso. L'avvio del procedimento può infatti essere senz'altro ricondotto a data antecedente al 19 gennaio 2022, data di emissione del rapporto di prova n. 47/2021 ad opera di ARPA FVG. Le prove stesse di rilevazione del rumore risultano non solo già da tempo avvenute, ed in data non conosciuta a RFI, ma per di più avvenute in assenza di contraddittorio con RFI e, pertanto, in palese violazione proprio del diritto alla partecipazione al procedimento amministrativo che si vorrebbe garantire con l'avviso del procedimento in oggetto, pervenuto oltre 2 mesi dopo dal suo effettivo avvio ed al termine delle stesse attività di monitoraggio ed elaborazione dei dati riferiti al rumore.

Si ritiene pertanto che codesto spettabile Ente debba disporre l'immediata archiviazione dell'avviato procedimento, evidenziandosi che ulteriori analoghe iniziative intraprese sul territorio nazionale sono state archiviate o sono in corso di archiviazione proprio per le sue esposte ragioni.



Ciò premesso, al solo scopo di chiarire ed illustrare ulteriormente lo stato di avanzamento del Piano di Risanamento Acustico nel sito oggetto di indagini e le procedure che il Comune di Pordenone potrà legittimamente avviare, pur avendo in passato ampiamente già illustrato e documentato il procedimento in corso (v. nota RFI del 20.11.2019 all. 3) e pur essendo ben conosciuti dal Comune gli avanzamenti di Piano, facendo parte esso stesso del procedimento ed essendone soggetto attivo, si rappresenta ulteriormente quanto segue.

La Legge quadro n. 447/95, all'articolo 10 comma 5, prevede che le società e gli enti gestori di servizi pubblici di trasporto o delle relative infrastrutture attuino piani di contenimento e di abbattimento del rumore nel caso di superamento dei valori limiti, stabiliti per l'infrastruttura ferroviaria dal DPR 459/98, secondo le direttive emanate con il DM Ambiente del 29.11.2000.

Tale decreto prevede che, entro 18 mesi dalla sua entrata in vigore (quindi entro il 5 agosto 2002), gli enti gestori individuino le aree dove sia stimato o rilevato il superamento dei limiti previsti (mappatura acustica) e trasmettano i relativi dati agli Enti interessati (Ministero dell'Ambiente, Regioni e Comuni). Entro i successivi 18 mesi, e precisamente entro il 5 febbraio 2004, devono essere poi predisposti i piani di contenimento ed abbattimento del rumore (piano di risanamento acustico), da sottoporre all'approvazione degli Enti Locali competenti.

Gli interventi del piano di risanamento sono articolati secondo 15 annualità e devono essere realizzati in funzione dell'ordine di priorità valutato secondo i criteri dell'art. 3 del DM 29.11.2000, in relazione alla numerosità e alla tipologia dei ricettori esposti e all'entità del superamento del limite imposto per i livelli acustici.

Nei termini assegnati dalla legge RFI ha trasmesso al MATTM (oggi MITE) e agli EELL., inclusi la Regione FVG e il Comune di Pordenone, la documentazione relativa alla *mappatura acustica* e al *piano di risanamento* di cui, con l'intesa del 01.07.04, la Conferenza Unificata Stato- Regioni ha approvato lo stralcio relativo agli interventi dei primi quattro anni.

Sul tratto di infrastruttura ferroviaria prospiciente l'abitazione di via Sile n.15, oggetto delle misure fonometriche svolte dall'Arpa FVG, il piano di risanamento acustico di RFI (agg. 2018) prevede un intervento di mitigazione con barriera antirumore (Codice Intervento 093033004) di lunghezza pari a circa 3.221 metri ed altezza variabile fra 2.00 e 4.0 metri sul piano del ferro, come risulta dalla mappa allegata (all. 4).



Tale intervento è programmato al 7° anno di piano e pertanto non rientra fra quelli approvati dalla Conferenza Unificata Stato – Regioni che, come sopra indicato, nel luglio 2004, si è espressa sugli interventi dei primi quattro anni.

Per quanto riguarda i tempi di avvio della fase realizzativa, RFI potrà legittimamente procedere con le successive attività di progettazione e costruzione solo a valle della sua approvazione da parte del MITE e della Conferenza Unificata Stato-Regioni (ex art. 5 comma 3 DM Ambiente 29.11.2000).

In merito, si comunica che è in corso, presso lo stesso Ministero, l'iter approvativo degli interventi di piano ricadenti nelle successive annualità (*dal 5° al 15° anno*), che comprenderanno anche la barriera sopra citata.

Per quanto noto a RFI, il Ministero ha predisposto lo Schema di decreto per l'approvazione degli stessi e lo ha trasmesso agli Uffici di diretta collaborazione del MITE, per consentire l'attivazione di una nuova Conferenza Unificata Stato-Regioni e giungere alla conclusione del procedimento approvativo.

Nel mese di giugno 2019, a seguito del nulla-osta a procedere, pervenuto dall'Ufficio Legislativo, lo Schema di decreto di cui sopra è stato trasmesso alla Presidenza del Consiglio dei Ministri per l'acquisizione della prevista intesa. La prima e la seconda riunione tecnica della Conferenza Unificata si sono svolte a luglio e ad ottobre 2019 e in quella successiva, svoltasi a giugno 2020, il Coordinamento delle Regioni ha espresso parere favorevole sullo schema di decreto, subordinandolo al rispetto di alcune condizioni.

Il MITE ha quindi predisposto una nuova trasmissione del suddetto schema alla Presidenza del Consiglio, al fine di ottenere l'intesa propedeutica alla firma del Ministro, ai sensi del DM Ambiente 29.11.2000.

Attualmente, sono in corso interlocuzioni tra gli Uffici di diretta collaborazione del Ministro della Transizione Ecologica e del Ministro delle Economie e delle Finanze, volte a chiarire aspetti inerenti la copertura finanziaria del piano. Terminate dette interlocuzioni, lo schema di decreto sarà trasmesso dal Ministero alla Presidenza del Consiglio dei Ministri per la prosecuzione e conclusione dell'iter in sede di Conferenza Unificata.

Resta inteso che, appena perverranno specifiche indicazioni in merito, RFI provvederà ad avviare, per gli interventi di piano approvati, la progettazione e le attività





propedeutiche alla realizzazione, dandone preventiva comunicazione a Codesta Spettabile Amministrazione comunale.

Informazioni più aggiornate sulle fasi dell'iter approvativo del piano di RFI possono essere comunque richieste alle strutture regionali in indirizzo che prendono parte alla Conferenza Unificata Stato-Regioni, alla quale, come noto, non è consentita la partecipazione del gestore dell'infrastruttura.

Si segnala inoltre che un ordine di priorità degli interventi diverso da quello previsto in piano, e che pertanto prescindendo dall'indice valutato secondo l'art. 3 comma 1 del DM Ambiente 29.11.2000, deve essere stabilito dalla Regione d'intesa con i Comuni interessati. Infatti il citato decreto, all'art. 3 comma 3, attribuisce solo alle regioni la facoltà di modificare l'ordine di priorità calcolato secondo le disposizioni normative.

Con riferimento al rilievo fonometrico svolto dalla ARPA FVG sul fabbricato di via Sile, di cui si è potuto conoscere solo lo stralcio comunicato, da cui emergono superamenti dei livelli di immissione acustica, peraltro solo in orario notturno e solo relativamente a due giornate di rilievo, ha di fatto confermato le risultanze del Piano di Risanamento di RFI. In fase di mappatura acustica, è stato infatti stimato il superamento dei limiti di cui al DPR 459/98 in corrispondenza dei ricettori legittimamente presenti nella fascia di pertinenza ferroviaria prima dell'entrata in vigore del suddetto decreto e è pertanto previsto, a protezione degli stessi, idoneo intervento di mitigazione con barriera antirumore.

Con specifico riferimento alle interlocuzioni in corso tra RFI e la Società Interporto, si allega la nota con cui la Direzione Territoriale ha trasmesso prescrizioni e osservazioni al progetto delle opere di mitigazione acustica elaborato dalla stessa Società Interporto (all. 5).

Tuttavia occorre evidenziare che la progettazione di mitigazione acustica della Società Interporto e la progettazione di mitigazione acustica di competenza Rfi sono due progettazioni indipendenti e distinte.

L'intervento di RFI, volto a fornire prescrizioni tecniche alla Società Interporto, è esercitato ai sensi del DPR 753/1980, trattandosi di opera da realizzarsi in prossimità della linea ferroviaria e potendo la stessa interferire con l'esercizio ferroviario.

Per tutte le su esposte ragioni, si ritiene di aver ampiamente motivato le ragioni per le quali codesto spettabile Ente debba emettere opportuno provvedimento di



archiviazione dell'avviato procedimento, dandone comunicazioni alla scrivente Società e agli organi competenti.

Cordiali saluti.

Rosina Oliveto

Da "comune.pordenone@certgov.fvg.it" <comune.pordenone@certgov.fvg.it>

A "rfi-dpr-dtp.ts@pec.rfi.it" <rfi-dpr-dtp.ts@pec.rfi.it>

Data venerdì 25 febbraio 2022 - 13:27

**Superamento limiti inquinamento acustico-ambientale in ambito ferroviario in prossimità dell'“Interporto Centro Ingrosso Pordenone” a Pordenone riferito alla sorgente “Traffico ferroviario sulla tratta Udine-Pordenone rilevato presso il ricettore localizzato presso via Sile, 15. Comunicazione avvio procedimento nei confronti di RFI Rete Ferroviaria Italiana S.p.A - Richiesta informazioni sulle tempistiche per la realizzazione delle barriere acustiche, revisione priorità e attività atte al rientro nei limiti e al contenimento del disagio.**

---

**Allegato(i)**

AVVIO DEL PROCEDIMENTO.PDF (117 Kb)

NotificaPecUscita.pdf (2 Kb)

Ferrovie dello Stato Italiane

UA 28/2/2022

RFI-DOI.DOIT.TS\A0011\A\2022\00001

01



## Comune di Pordenone

Corso V. Emanuele, 64 - 33170 PORDENONE  
PEC: [comune.pordenone@certgov.fvg.it](mailto:comune.pordenone@certgov.fvg.it)

Settore Ambiente, Ecologia, Energia,  
Mitigazione eventi climatici, Parchi, giardini,  
Orti Sociali urbani, Protezione Civile  
Via Bertossi, 9 – 33170 Pordenone

Comune di Pordenone  
Prot.N. 0014229 / P / GEN/ DLP  
Data: 25/02/2022 13:26:27  
Classifica: 6-9

Spett.le  
**RFI – Rete Ferroviaria Italiana S.p.A.**  
Direzione Operativa Infrastrutture Territoriale  
Via Flavio Gioia, 4  
34135 TRIESTE  
PEC: [rfi-dpr-dtp.ts@pec.rfi.it](mailto:rfi-dpr-dtp.ts@pec.rfi.it)

Spett.le  
**RFI – Rete Ferroviaria Italiana S.p.A.**  
Piazza della Croce Rossa, 1  
00161 ROMA  
PEC: [rfi-dtc-inc@pec.rfi.it](mailto:rfi-dtc-inc@pec.rfi.it)

e p.c. Spett.le **ARPA FVG**  
Via Cairoli, 14  
33057 PALMANOVA (UD)  
PEC: [arpa@certregione.fvg.it](mailto:arpa@certregione.fvg.it)

Spett.le **AZIENDA SANITARIA  
FRIULI OCCIDENTALE – AS FO**  
Via della Vecchia Ceramica, 1  
33170 PORDENONE  
PEC: [asfo.protgen@certsanita.fvg.it](mailto:asfo.protgen@certsanita.fvg.it)

Spett.le **REGIONE FRIULI VENEZIA GIULIA  
Direzione Centrale difesa dell'ambiente,  
energia e sviluppo sostenibile**  
Servizio autorizzazioni per la prevenzione  
dall'inquinamento  
PEC: [ambiente@certregione.fvg.it](mailto:ambiente@certregione.fvg.it)

Spett.le **COMANDO POLIZIA LOCALE**  
Via Oderzo, 9  
33170 PORDENONE

Pordenone, data firma digitale

**Oggetto:** Superamento limiti inquinamento acustico-ambientale in ambito ferroviario in prossimità dell'“Interporto Centro Ingrosso Pordenone” a Pordenone riferito alla sorgente “Traffico ferroviario sulla tratta Udine-Pordenone” rilevato presso il ricettore localizzato presso via Sile, 15. **Comunicazione avvio procedimento nei confronti di RFI Rete Ferroviaria Italiana S.p.A., richiesta informazioni sulle tempistiche per la realizzazione delle barriere acustiche, revisione priorità e attività atte al rientro nei limiti e al contenimento del disagio.**

In riferimento ad un ns. procedimento volto alla verifica del rispetto dei limiti di legge in materia acustica e alla verifica delle altre problematiche ambientali avviato a seguito di segnalazione da parte di cittadini dei quartieri di Borgomeduna e Villanova relativamente al disagio acustico-ambientale collegabile alle attività dell'“Interporto Centro Ingrosso Pordenone” a Pordenone,

si informa che ARPA FVG, a seguito delle proprie attività, ha trasmesso, per quanto attiene gli aspetti acustici:

Incaricati dell'Istruttoria: Eliana Cesarin – tel. 0434 392 519 e dott.ssa Chiara Ugel - tel. 0434 392 527

Responsabile del procedimento: dott.ssa Chiara Ugel - tel. 0434 392 527

Dingente responsabile: arch. Ivo Rinaldi - Tel. 0434 392 447

E-mail: [tutela-ambientale@comune.pordenone.it](mailto:tutela-ambientale@comune.pordenone.it)

S:\SERVIZIO\_AMBIENTE\CONDIVISA-AMBIENTE\Old\Tutela\_Ambientale\AMBIENTE\INQUINAMENTI ACUST. ED ATMOSF\2022\INTERPORTO\RFI\Avvio del procedimento.doc

- in data 25.01.2022 (prot.2101) il rapporto di prova RDP 47/2021 del 19.01.2022 riferito alla sorgente "Traffico ferroviario sulla tratta Udine-Pordenone" rilevato presso il ricettore localizzato presso via Sile, 15.

Il riassunto delle conclusioni del rapporto (RDP 47/2021) è il seguente:

"L'attività effettuata ai fini dell'accertamento del disturbo segnalato è consistita nella verifica del rumore immesso in ambiente esterno, in facciata all'abitazione del sig. (...omissis...), in via Sile 15, nel comune di Pordenone. Mediante il monitoraggio è stato rilevato il rumore, prodotto nel tempo di riferimento diurno e notturno, dal traffico ferroviario passeggeri e merci sulla linea Udine-Pordenone. Il rumore è stato rilevato con le modalità previste dal DM 16 marzo 1998, i valori registrati nel tempo di riferimento diurno e notturno sono stati:

Giorno	T <sub>r</sub>	Livello sonoro (dB(A))	T <sub>r</sub>	Livello sonoro (dB(A))	Incertezza
30/11/21	diurno	66.5	notturno	62.5	± 1.1
3/12/21		64.9		55.3	
4/12/21		62.5		60.3	
6/12/21		66.4		60.4	
7/12/21		65.5		65.0	

Ne consegue che:

- Nel TR diurno, il valore di immissione ottenuto nei 5 giorni di monitoraggio è sempre conforme al limite di immissione assoluto di fascia "A" definito dal DPR 18 novembre 1998 n. 459 (pari a 70 dB(A)) ad un livello di fiducia del 95%;
  - Nel TR notturno, il valore di immissione:
    - nella notte 3-4/12/2021 è conforme al limite di immissione assoluto di fascia "A" definito dal DPR 18 novembre 1998 n. 459, con un livello di fiducia del 95%;
    - nelle notti 4-5/12/21 e 6-7/12/21: non è stato possibile riscontrare mediante misurazione il superamento del limite di immissione assoluto di fascia "A" definito dal DPR 18 novembre 1998 n. 459, con un livello di fiducia sufficientemente attendibile (almeno del 95%);
    - nelle notti del 30/11/21-1/12/21 e del 7-8/12/2021 **non è conforme**, in quanto superiore, al limite di immissione assoluto di fascia "A" definito dal DPR 18 novembre 1998 n. 459, con un livello di fiducia del 95%.
- Il valore limite di immissione, nelle fasce A di pertinenza ferroviaria (100m), nel tempo di riferimento notturno, è di 60 dB(A). Nel tempo di riferimento diurno esso è pari a 70 dB(A)."

considerato che agli atti del Comune in merito al Piano di contenimento ed abbattimento del rumore, ai sensi del DM 29.11.200 per le infrastrutture di trasporto ferroviario risulta l'estratto dell'aggiornamento al 2018 del Piano del 2004, con il quale viene evidenziato che le barriere acustiche previste con lo stesso per il territorio di Pordenone si collocherebbero nella seconda tranche degli interventi dal 5° al 15° anno (ma non è chiaro se a partire dalla prima approvazione del Piano nel 2004 o da altra data) e risulterebbe che sono stati approvati, finanziati e avviati interventi solo fino al 4° anno;

considerato che Interporto, nelle proprie comunicazioni, ha evidenziato:

- come la Regione FVG abbia autorizzato la concessione di un contributo straordinario ad Interporto-Centro Ingrosso di Pordenone S.p.A. da destinare alla progettazione e realizzazione di un sistema di pannelli fonoassorbenti atti a ridurre l'inquinamento sonoro nei quartieri abitati confinanti alla loro struttura;
- a seguito dell'analisi relativa all'inquinamento acustico generato in parte dalle attività del Terminal intermodale ed in parte dal traffico ferroviario sulla linea di corsa UD-VE, è stato avviato lo studio degli interventi di mitigazione sonora da attuare tenendo conto dell'emissione sonora complessiva, i quali dovranno essere condivisi ed approvati anche da RFI;
- è allo studio la realizzazione di barriere antirumore congiuntamente con RFI, con i cui tecnici sarebbe stato in programma un incontro nella prima metà di ottobre;

**si chiede:**

- di comunicare quali sono le tempistiche previste dal Piano di contenimento ed abbattimento del rumore (ai sensi del DM 29.11.2000) di competenza di RFI per gli interventi nell'area interessata e in generale nel territorio comunale;

- di considerare prioritario e urgente nell'ambito della propria programmazione (con una revisione della stessa) la realizzazione delle barriere fonoassorbenti in corrispondenza dell'area oggetto delle valutazioni alla luce dei superamenti rilevati in orario notturno presso il ricettore vicino all'infrastruttura ferroviaria – e in relazione anche a quanto evidenziato da Interporto (e in tal senso si chiede quindi di conoscere quali siano gli accordi con Interporto relativi all'anticipo della progettazione e della realizzazione della barriera acustica che interessa anche Interporto).

Inoltre e non da ultimo, si chiede, comunque, di attivarsi fin da subito, proprio alla luce dei superamenti rilevati in orario notturno presso il ricettore, con tutte le attività, tecnicamente ed economicamente sostenibili, atte al contenimento del disagio prodotto e propedeutiche al raggiungimento del rispetto dei limiti legislativi in materia di rumore in ambito ferroviario nel più breve tempo possibile.

Si rimane in attesa di riscontro ai punti sopra riportati entro e non oltre 30 giorni dal ricevimento della presente.

Distinti saluti.

IL DIRIGENTE di SETTORE  
arch. Ivo RINALDI  
(sottoscritto digitalmente ai sensi del D.Lgs.82/2005 e s.m.i.)



**COMUNE DI PORDENONE**  
L'Assessore

Comune di Pordenone  
Prot.N. 0065145 / P / GEN/ PTE  
Data: 29/08/2019 18:02:28  
Classifica: 6-5

Spett.le  
RFI Rete Ferroviaria Italiana Spa  
Direzione Territoriale Produzione  
Trieste  
c.a. del Direttore ing. Rosina Oliveto  
rfi-dpr-dtp.ts@pec.rfi.it

e, p.c. Interporto - Centro Ingrosso Spa  
Pordenone  
[interporto.pn@pec.atespec.it](mailto:interporto.pn@pec.atespec.it)

All'Assessore Regionale  
all'ambiente ed energia  
Fabio Scoccimarro  
[assessoreambiente@regione.fvg.it](mailto:assessoreambiente@regione.fvg.it)  
[ambiente@certregione.fvg.it](mailto:ambiente@certregione.fvg.it)

Al Direttore Centrale  
Massimo Canali  
[ambiente@regione.fvg.it](mailto:ambiente@regione.fvg.it)

Gentile ingegnere,  
con la presente sono a comunicare formalmente, come anticipato in occasione dell'incontro avvenuto nel maggio scorso presso i Vostri uffici in merito allo sviluppo dell'Interporto di Pordenone, la nostra richiesta affinché codesta Società provveda ad integrare, in vista dell'aumento del transito ferroviario dei prossimi anni lungo la tratta di Pordenone, le Vostre infrastrutture con barriere fonoassorbenti in corrispondenza dei tratti di binario che interessano il centro abitato, in particolare nei quartieri di Borgo Meduna e di Rorai - Cappuccini.

Si richiede quindi di valutare con la massima sollecitudine la nostra richiesta, nella considerazione per cui attorno ai binari vi sono densità urbane che riguardano centinaia di cittadini e che il problema del rumore derivante dal transito e dalla movimentazione dei treni potrebbe essere causa di problemi alla salute. A tale proposito, nel rammentare che il vigente Piano Comunale di Zonizzazione Acustica attribuisce al Gestore Ferroviario la competenza di abbattimento del rumore attraverso apposito Piano di contenimento, si comunica che per il quartiere di Borgo Meduna si sta già costituendo un comitato di residenti. Nel restare a disposizione per ogni eventuale chiarimento in merito, sono ad inviare i miei più cordiali saluti.

L'Assessore  
Cristina Amirante

*Documento informatico sottoscritto digitalmente ai sensi del D.lgs. n. 82/2005 (Codice Amministrazione digitale) e s.m.i.*

- s re 30/8/2019

Da "comune.pordenone@certgov.fvg.it" <comune.pordenone@certgov.fvg.it>  
A "rfi-dpr-dtp.ts@pec.rfi.it" <rfi-dpr-dtp.ts@pec.rfi.it>  
Data giovedì 29 agosto 2019 - 18:02

**Richiesta installazione barriere fonoassorbenti - Borgomeduna Rorai**

---

**Allegato(i)**

RFI\_PANNELLI-FONOASSORBENTI.PDF (94 Kb)  
NotificaPecUscita.pdf (2 Kb)

Ferrovie dello Stato Italiane  
UA 30/8/2019  
RFI-DPR-DTP\_TSA0011VA120190000  
738



**Notifica invio comunicazione tramite pec:**

- **Il documento è stato inviato ai seguenti destinatari:**
  - RFI RETE FERROVIARIA ITALIANA SPA - TRIESTE / rfi-dpr-dtp.ts@pec.rfi.it
- **Data invio:** 29/08/2019
- **Amministrazione mittente:** COMUNE DI PORDENONE - Comune di Pordenone (AOOPN01/c\_g888)
- **Protocollo in uscita:** AOOPN01/2019/0065145
- **Oggetto:** Richiesta installazione barriere fonoassorbenti - Borgomeduna Rorai
- **Documenti interni:**
  - RFI\_PANNELLI-FONOASSORBENTI.PDF  
04379E380F9C38ABE397020B89D75D4EA11F19CF523AC88597D922FBECD92922

Direzione Territoriale Produzione di Trieste  
Il Direttore

Spett.le  
Comune di Pordenone  
comune.pordenone@certgov.fvg.it

Assessore  
Cristina Amirante  
cristina.amirante@comune.pordenone.it

p.c. Interporto – Centro Ingrosso Spa  
Pordenone  
Interporto.pn@pec.atespec.it

Assessore Regionale all'ambiente ed energia  
Fabio Scocciarro  
assessoreambiente@regione.fvg.it  
ambiente@certregione.fvg.it

Al Direttore Centrale  
Massimo Canali  
ambiente@regione.fvg.it

**Oggetto:** richiesta installazione barriere fonoassorbenti – Pordenone - Borgo Meduna e Rorai

A riscontro della Sua nota inviata a mezzo PEC alla scrivente Direzione Territoriale, si comunica quanto segue.

Ai sensi della normativa vigente in materia di rumore da traffico ferroviario, RFI ha effettuato la mappatura acustica della rete ferroviaria e successivamente ha elaborato il piano di contenimento e abbattimento del rumore (piano di risanamento).

Gli interventi del piano di risanamento sono articolati secondo 15 annualità e il grado di priorità di esecuzione di ciascun intervento è valutato secondo i criteri dell'art. 3 del DM 29.11.2000, in relazione alla numerosità e alla tipologia dei ricettori esposti e all'entità del superamento del limite imposto per i livelli acustici.

Nei termini assegnati dalla norma, RFI ha trasmesso al MATTM e agli Enti Locali la documentazione relativa alla mappatura acustica e al piano di risanamento di cui, con l'intesa del 01.07.04, la Conferenza Unificata Stato-Regioni ha approvato uno stralcio relativo agli interventi dei primi quattro anni.

Nel territorio Comunale di Pordenone il Piano di Risanamento Acustico di RFI (aggiornamento 2018) prevede, sui tratti di linea prospicienti le aree oggetto della segnalazione, interventi di mitigazione con barriere antirumore.

f.canali@rfi.it  
Via Flavio Gioia, 4 – 34135 Trieste

Rete Ferroviaria Italiana – Società per Azioni - Gruppo Ferrovie dello Stato Italiane  
Società con socio unico soggetta all'attività di direzione e coordinamento di  
Ferrovie dello Stato Italiane S.p.A. a norma dell'art. 2497 sexies del  
cod. civ. e del D.lgs. n. 112/2015

Sede legale: Piazza della Croce Rossa, 1 - 00161 Roma  
Cap. Soc. euro 31.528.425.067,00  
Iscritta al Registro delle Imprese di Roma  
Cod. Fisc. 01585570581 e P. Iva 01008081000 – R.E.A. 758300



Gli interventi in questione non rientrano tra quelli approvati dalla Conferenza Unificata Stato-Regioni del 01.07.04 su richiamata, che si è espressa sullo stralcio di piano dei primi 4 anni.

Nel novembre 2018 RFI, su richiesta del Ministero dell'Ambiente, ha trasmesso al Ministero stesso, al MIT e alla Regione Sardegna – capofila di tutte le Regioni in materia ambientale – L'aggiornamento del Piano di risanamento di cui al DM Ambiente 29.11.2000 il quale prevede nel comune di Pordenone, nelle zone in oggetto interventi di mitigazione acustica.

Tale documentazione, per quanto noto a RFI, è stata trasmessa dal MATTM a tutte le Regioni, compreso il F.V.G., per consentire l'attivazione della nuova Conferenza Unificata Stato-Regioni finalizzata all'approvazione degli interventi compresi nelle restanti annualità del piano (dal 5° al 15° anno), interventi che comprenderanno anche le barriere sopra citate.

Pertanto RFI potrà legittimamente procedere con le successive attività di progettazione e realizzazione solo a valle dell'approvazione da parte del Ministero dell'Ambiente e della Conferenza Unificata.

Si rimane a disposizione per eventuali chiarimenti.

Cordiali saluti

Rosina Oliveto



Emiliani@rfi.it

Via Flavio Gioia, 4 – 34135 Trieste  
Piazza della Croce Rossa, 1 - 00161 Roma

Rete Ferroviaria Italiana – Società per Azioni - Gruppo Ferrovie dello Stato Italiane  
Società con socio unico soggetta all'attività di direzione e coordinamento di  
Ferrovie dello Stato Italiane S.p.A. a norma dell'art. 2497 sexies del  
cod. civ. e del D.Lgs. n. 112/2015

Sede legale: Piazza della Croce Rossa, 1 - 00161 Roma  
Cap. Soc. euro 31.528.425.067,00  
Iscritta al Registro delle Imprese di Roma - -  
Cod. Fisc. 01585570581 e P. Ica 01008081000 – R.E.A. 758300





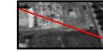
Ricettori



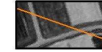
Ricettori particolarmente sensibili  
Scuole, ospedali, case di cura e riposo



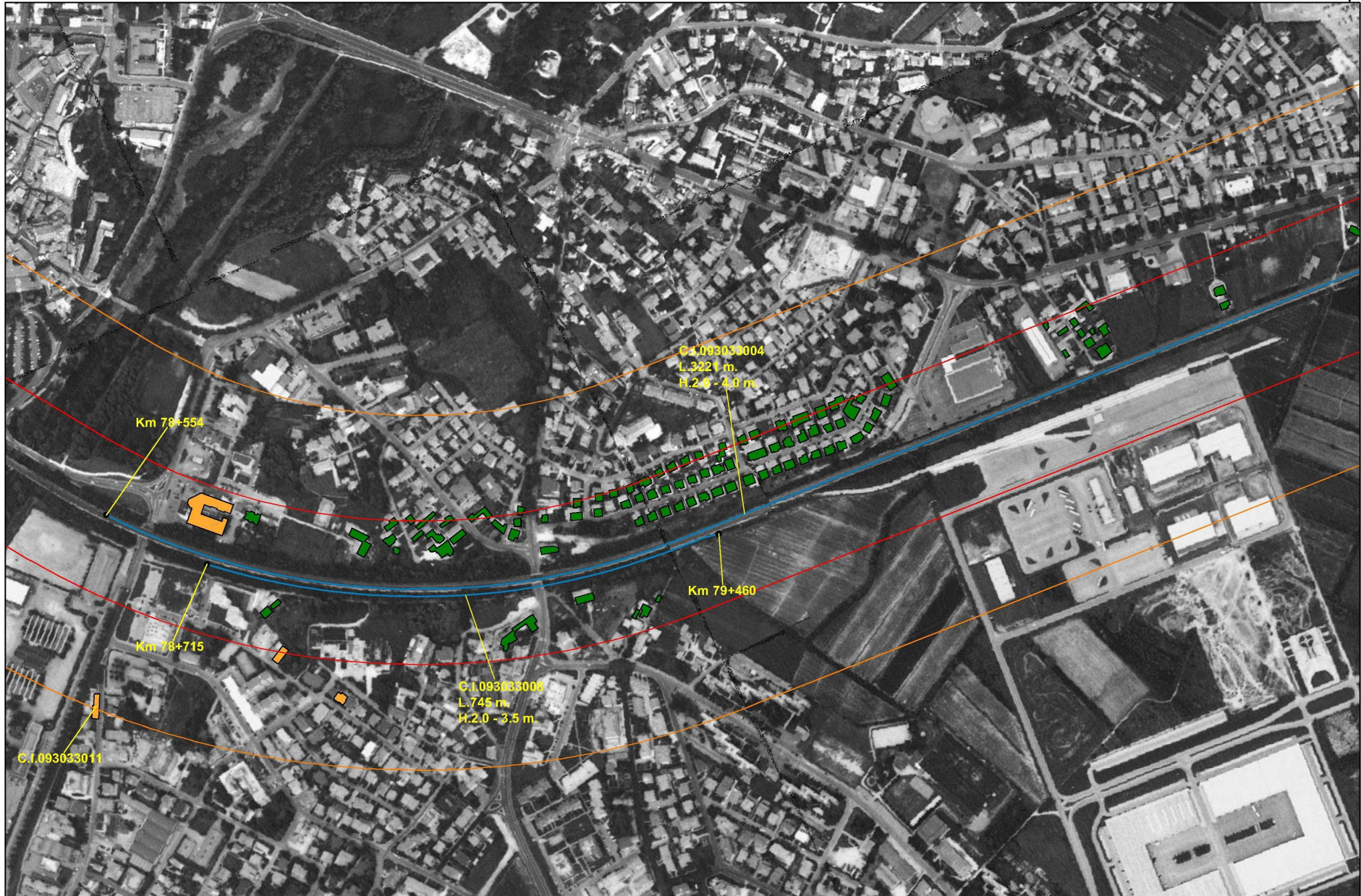
Ricettori  
isolati



Fascia A



Fascia B



Direzione Operativa Infrastrutture Territoriale Trieste  
Struttura Organizzativa Ingegneria  
Il Responsabile

Spettabile  
Interporto Centro Ingrosso Pordenone  
Pec: [interporto.pn@pec.atespec.it](mailto:interporto.pn@pec.atespec.it)

Oggetto: Lavori di completamento del Centro Intermodale – Interporto Centro Ingrosso di Pordenone – Installazione barriere di mitigazione acustica.

Allegati : 1. Prescrizioni ed osservazioni sul progetto delle mitigazioni acustiche

Con riferimento al progetto delle opere di mitigazione acustica presentato da Codesta Società, si evidenzia che, nella zona in cui è compresa l'area in oggetto, nel piano di risanamento acustico di RFI sono previsti interventi di mitigazione acustica.

Premesso ciò, si evidenzia che la soluzione progettuale proposta da Codesta Società prevede l'installazione di barriere antirumore sul sedime ferroviario adottando la stessa localizzazione delle opere comprese nel Piano di risanamento acustico di RFI a protezione dei ricettori presenti nella propria fascia di pertinenza.

In base alla norma vigente, RFI ha l'obbligo di attuare tali opere secondo le tempistiche del suddetto Piano; di contro, Codesta Società, dal momento che l'impianto è stato realizzato dopo l'entrata in vigore del DPR 459/98, deve adottare le proprie opere di mitigazione sin da subito, in ottemperanza all'art. 5 comma 6 del sopracitato DPR.

Queste opere andranno quindi posizionate all'interno della proprietà del Richiedente, ad idonea distanza dalla sede ferroviaria della linea Venezia-Udine, in modo da non interferire con gli spazi che si renderanno necessari in futuro per la realizzazione delle barriere del Piano di RFI.

Non rientrando queste negli interventi approvati dalla Conferenza Unificata Stato-Regioni del 2004, RFI stessa potrà legittimamente procedere con le attività di progettazione e costruzione solo a valle della loro approvazione da parte del Ministero dell'Ambiente (oggi MiTE) e della Conferenza Unificata (ex art. 5 comma 2 DM Ambiente 29/11/2000).

Inoltre, le nuove opere di Codesta Società dovranno essere tali da non arrecare a RFI maggiori oneri economici nella fase di realizzazione delle barriere del Piano, sia per eventuali soggezioni all'esercizio ferroviario che per la necessità di utilizzare mezzi speciali per le movimentazioni di cantiere.

Tutto ciò premesso, si allegano le prescrizioni tecniche e le osservazioni di RFI delle quali il Richiedente dovrà tenere conto per le eventuali modifiche progettuali che dovrà far pervenire a

[g.matiz@rfi.it](mailto:g.matiz@rfi.it)  
Via Flavio Gioia, 4 – 34135 Trieste



questa Struttura e si comunica che gli standard progettuali utili alla redazione dei progetti delle barriere acustiche possono essere consultati al seguente link: <https://we.tl/t-5pACYPk8Jq>.

Si rimane, inoltre, in attesa di ricevere il progetto di ampliamento del sottopasso viario esistente su Via Nuova di Corva, come chiesto con nota RFI-DOIT.TS.ING\PEC\P\2021\0000747 del 13/09/2021.

Si resta a disposizione per eventuali chiarimenti in merito.

Cordiali Saluti.

Massimo Cher



## Allegato 3

### Osservazioni sul progetto delle mitigazioni acustiche dell'interporto di Pordenone

#### Relazione

- a) Le barriere proposte da Interporto presentano altezze ben inferiori a quelle previste nel Piano di RFI nell'area in questione, pur essendo posizionate ad una maggiore distanza dalla sorgente ferroviaria e pur schermando un maggiore numero di immissioni acustiche.

Queste opere hanno una tipologia strutturale molto differente dalla barriera standard di RFI che prevede l'installazione di un manufatto in c.a. fino a 2 metri sul PF e, in elevazione, montanti in acciaio e pannellature acustiche. Quest'ultime, in base al Capitolato di RFI, devono essere realizzate in acciaio inox verniciato e/o in vetro; è quindi escluso per le superfici trasparenti l'utilizzo dei pannelli in PMMA riportati nel progetto proposto. Inoltre, le barriere di RFI prevedono fondazioni profonde, con micropali di lunghezza minima pari a 9 m, diversamente da quelle dell'Interporto, costituite da un solo palo in acciaio.

Le barriere adottate da RFI sono quindi opere che, in virtù delle azioni statiche e dinamiche a cui sono sottoposte, presentano elevati standard tecnico-prestazionali e, come tali, comportano un importante impegno dal punto di vista economico.

- b) Le altezze delle barriere proposte dall'Interporto sembrano insufficienti in quanto sono ancora presenti superamenti dei limiti di immissione nei ricettori. Peraltro, non è evidenziata la fascia entro cui sono stati considerati i ricettori analizzati e, soprattutto nella "zona C", non sembra che siano stati tutti presi in esame.
- c) Non sono riportati nel documento, per la linea ferroviaria Udine -Venezia, il traffico utilizzato, le relative emissioni e le velocità di percorrenza. Analogamente dicasi per la strada indicata in relazione.
- d) In alcune parti della relazione non sono riportate (per esempio a pag 42) le simulazioni riferite al periodo notturno. Inoltre, nelle mappe isofoniche non è indicato il periodo di riferimento (diurno/notturno).
- e) Tutte le immissioni prodotte dalle attività dell'Interporto sono state confrontate con i limiti del DPR 459/98. In merito, si ritiene utile segnalare che le attività che non rientrano specificamente tra quelle dell'interporto ricadono nel campo di applicazione del DPCM 14.11.1997, norma che, come noto, definisce i limiti della zonizzazione acustica.

#### Sezioni

- f) Per le fondazioni delle barriere, in linea generale, si segnala che non è ammesso l'utilizzo di pali unicamente in acciaio sia per la durabilità, essendo esposti alle correnti vaganti, sia per



motivi strutturali, in relazione alla portanza laterale. Peraltro, si fa presente che le barriere sono elementi strutturali con schema statico a mensola, soggetti ad azioni orizzontali (vento + azioni aerodinamiche associate al transito dei treni) e quindi soggetti a sollecitazioni flessionali e taglianti che, insieme a quelle verticali, devono essere trasferite dal manufatto alle sottostanti opere di fondazione e, quindi, devono essere per ammorsate nel rilevato.

- g) Nella sezione tipo C non appare rispettata la distanza minima della recinzione lato interno al confine con l'Interporto e non è stato contestualmente previsto/mantenuto lo spazio per lo stradello.
- h) Nella sezione tipo A lo scavo provvisorio, necessario a gettare la suola del muro, sembra interferire con il dado di fondazione del palo TE.
- i) Nella sezione tipo B appare singolare la scelta di prevedere un cavalletto tira-spingi sotto la suola del muro, con un palo-puntone in c.a. e un micropalo/tirante in acciaio (anche qui non è chiaro se sia iniettato oppure nudo). Inoltre, la piattaforma non pare avere la larghezza sufficiente per l'attrezzaggio.
- j) Mancano indicazioni sulla soluzione prevista per il drenaggio delle opere (con la sola eccezione del fosso previsto tra la sede di RFI e i binari di raccordo).

### Planimetria

- k) In corrispondenza della Area A, in cui la barriera è stata posizionata sulla proprietà ferroviaria, appare più appropriata l'ubicazione della stessa all'interno della proprietà dell'Interporto, trasversalmente alla linea, in modo da schermare i ricettori dalle immissioni acustiche derivanti dalle attività dell'Interporto.
- l) In corrispondenza della Area C, in cui la barriera è stata posizionata sulla proprietà ferroviaria, va verificata la possibilità di installare la stessa lungo la linea di confine tra la sede di RFI e quella dell'Interporto.
- m) In corrispondenza della Area B, è stata prevista, per il binario di raccordo, la realizzazione di un rilevato con pendenza molto ripida, ricorrendo alle terre armate il cui utilizzo non è consentito dal Manuale di Progettazione di RFI, per via delle correnti vaganti. Poiché il raccordo ricade nel sedime di proprietà dell'interporto, in virtù anche dell'osservazione i), va prevista una maggiore distanza tra il raccordo stesso e la linea ferroviaria e una riduzione della pendenza del rilevato, adottando per esempio, in alternativa alle terre armate, un muro di contenimento del rilevato stesso, di altezza maggiore a quella proposta in progetto.
- n) Per pali della TE e relative fondazioni si dovrà utilizzare la soluzione standard di RFI.