

Vice Direzione Generale Operation
Direzione Operativa Infrastrutture
Direzione Operativa Infrastrutture Territoriale Ancona
S.O. Ingegneria
Il Responsabile

Spett.le Comune di Fano
SETTORE IV – URBANISTICA
U.O. Pianificazione Urbanistica/Territoriale
del Comune di Fano, Via Froncini n. 2,
Pec: comune.fano@emarche.it

Oggetto: Pratica nr. 9299 – Istanza autorizzazione in deroga 753/80 – Cds Variante al P.R.G. ai sensi dell'art. 26 ter della l.r. marche n.34/1992 - valorizzazione area ex-Manfrini con individuazione della zona f5: zona per attrezzature di interesse collettivo destinata a servizi pubblici o d'interesse pubblico (v375) - indizione della conferenza di servizi, in modalità asincrona – Parere favorevole di Massima – edificio sito in via Nazario Sauro, 104 nel Comune di Fano, in corrispondenza del Km 155+885 c.a.
Allegati: nr. 1

In riferimento all'istanza relativa all'intervento indicato in oggetto, registrata in arrivo al protocollo RFI-VDO-DOIT.AN.INGPECA20230000252_1 del 27/09/2023, esaminata la documentazione ricevuta, si esprime parere favorevole di massima.

Il rilascio di autorizzazione in deroga sarà subordinato alla presentazione, di un progetto definitivo/esecutivo, che tenga conto dei seguenti vincoli e condizioni:

- Non saranno autorizzate nuove costruzioni/manufatti a destinazione residenziale/uffici nella fascia di vincolo ferroviario, cui DPR 753/80 (30 mt dalla più vicina rotaia), mentre potranno essere autorizzate nuove strutture a destinazione produttivo/commerciale ad una distanza non inferiore a 20 mt dalla più vicina rotaia;
- Non saranno autorizzati, ampliamenti sopraelevazioni o nuove costruzioni/manufatti, all'interno della fascia di vincolo ferroviario cui DPR 753/80, qualora ai sensi della normativa acustica vigente, siano classificati come ricettori sensibili (scuole, ospedali, case di cura, ecc. ecc.);
- Non saranno autorizzati cambi di destinazione d'uso dove la nuova destinazione risulti avere limiti più restrittivi per la componente rumore e vibrazione;
- Nel rispetto degli art. 44 e 45 del D.P.R. 753/80, tutte le acque superficiali dovranno essere regimentate lontano dalla sede ferroviaria, prevedendo ove necessario la realizzazione di cunette di raccolta ed ogni altra opera utile al loro allontanamento.
- Il posizionamento di sorgenti luminose ed essenze arboree dovrà essere effettuato conformemente alle disposizioni di cui agli art. 39 e 52 del DPR 753/80. In particolare, gli eventuali sostegni dell'illuminazione dovranno essere posizionati ad una distanza dal confine ferroviario pari alla loro altezza massima, aumentata di due



metri, al fine di non creare soggezioni all'esercizio ferroviario in caso di ribaltamento.

- Le paline di illuminazione, i cartelli e le insegne pubblicitarie, installate su pali dovranno essere posizionati in modo tale che anche in caso di ribaltamento nessuna parte degli stessi cada su proprietà ferroviaria e dovranno essere oggetto di autorizzazione in deroga;
- L'eventuale posa dei pannelli solari dovrà avvenire tramite elementi con vetro antiriflesso e comunque in modo tale che gli stessi non producano in alcun caso abbagliamento verso la sede ferroviaria. Dovranno inoltre essere posti su strutture idonee a resistere alle azioni del carico vento.
- Eventuali opere di attraversamento della sede ferroviaria o di parallelismo alla stessa, dovranno essere sempre e comunque preventivamente autorizzate da questa Direzione, dietro esame di specifici elaborati tecnici, e disciplinati da apposita convenzione, recante norme e obblighi di gestione e manutenzione nonché gli oneri economici a carico del richiedente.

La richiesta di autorizzazione in deroga ai sensi del DPR 753/80, dovrà inoltre essere integrata dalla seguente ulteriore documentazione:

DOCUMENTAZIONE AMMINISTRATIVA:

- Copia del titolo di proprietà;
- Copia delle concessioni edilizie esistenti;
- Elenco vincoli presenti o dichiarazione asseverata di inesistenza vincoli (culturali, paesaggistici, ecc.);

DOCUMENTAZIONE TECNICA

Gli elaborati, di seguito elencati, devono essere firmati e timbrati digitalmente da progettista abilitato all'esercizio della professione ed inviati in formato pdf al seguente indirizzo pec: **rfi-dpr-dtp.an.ing@pec.rfi.it**

- Stralcio del P.A.I. (Piano di Assetto Idrogeologico), con indicata l'ubicazione del sito dell'opera, e i seguenti elaborati:
 - elaborato grafico dello stato di fatto della regimentazione delle acque meteoriche e di quello modificato dall'intervento richiesto
 - relazione sugli interventi messi in atto per il corretto smaltimento delle acque di superficie;
- Layout di cantiere con indicazione della presenza di eventuali gru (allegare verifica di stabilità), ponteggi (allegare relativo Pimus e Relazione di Calcolo), e mezzi d'opera che possono interessare, per ribaltamento, la sede ferroviaria;



- Relazione acustica asseverata da un tecnico iscritto all'Albo dei tecnici competenti in acustica ai sensi della legge 447/95 e s.m.i., ove richiesto, ad esclusione dei locali destinati ad attività produttive o che non prevedano la presenza continuativa delle persone. La suddetta relazione, oltre allo studio acustico, dovrà indicare gli interventi che saranno adottati dal Richiedente per la protezione del manufatto dal rumore prodotto dall'infrastruttura ferroviaria, considerando il traffico attuale e i possibili incrementi futuri, nel rispetto dei valori limite di immissione acustica previsti dal DPR 18 novembre 1998 n. 459 e dei valori limite relativi alla classificazione acustica comunale di cui al DPCM 14/11/97. I contenuti minimi dello studio acustico sono riportati all'interno dell'allegato;
- Studio vibrazionale asseverato redatto da un tecnico iscritto all'Albo degli Ingegneri o degli Architetti, secondo i criteri della UNI 9614:1990. Lo studio dovrà indicare tutti gli accorgimenti tecnici e le soluzioni costruttive più idonee che saranno adottate dal soggetto richiedente, sia nella fase di progettazione che di realizzazione, al fine di limitare sul manufatto oggetto dell'istanza gli effetti di eventuali vibrazioni causate dal transito dei treni. È preferibile che lo studio preveda misure in situ per la durata di 24 h. In alternativa, nel caso in cui il progetto interessi un fabbricato esistente e le caratteristiche dell'intervento non modificano la risposta dinamica della struttura, potrà essere presentata una dichiarazione asseverata, redatta da tecnico iscritto all'Albo degli ingegneri o degli Architetti, che dichiari l'inalterabilità della risposta dinamica dell'edificio rispetto allo stato attuale;
- Redazione del certificato di idoneità statico, ai sensi del D.M. 15.5.1985 e del D.M. 20.9.1985

Rete Ferroviaria Italiana S.p.A. si riserva la facoltà di dare eventuali ulteriori prescrizioni in corso d'opera che si dovessero rendere necessarie per evitare danni all'infrastruttura e garantire la sicurezza dell'esercizio ferroviario.

La presente non costituisce autorizzazione in deroga.

Distinti saluti

Nicola Aquilanti

Mail: d.cianci@rfi.it
pec: rfi-dpr-dtp.an.ing@pec.rfi.it
tel. 3138007504

Contenuti minimi dello studio acustico

1. La relazione acustica deve allegare il report delle misure fonometriche effettuate (*situazione ante operam*), il quale è necessario per comprendere le modalità adottate per la taratura della sorgente nel modello di calcolo.
2. Nella relazione dovranno essere riportati orari di inizio e fine misurazione, documentazione fotografica del microfono (dotato di cuffia antivento) con indicazione dell'esatta posizione dello stesso e della sua distanza rispetto al binario.
3. Dovranno essere indicati il numero di eventi attribuibili al transito dei convogli e quelli causati da fenomeni accidentali.
4. Alla relazione dovranno essere allegati i certificati di taratura della strumentazione utilizzata.
5. La relazione acustica deve riportare **il traffico di progetto** utilizzato per valutare le immissioni sul fabbricato di nuova realizzazione e, in particolare, deve esplicitare il numero e la tipologia dei treni, per ciascun periodo di riferimento (diurno e notturno), con le relative velocità di percorrenza sui binari prospicienti il fabbricato. Laddove siano presenti più linee ferroviarie, il traffico dovrà essere distinto per ogni tratta. Si dovrà comunque adottare **un traffico di progetto di tipo "cautelativo"**, che tenga conto delle future modifiche di esercizio e di traffico della tratta ferroviaria in questione.
6. Qualora la relazione acustica preveda la realizzazione di una barriera antirumore a protezione del nuovo fabbricato, essa deve indicare a quale distanza dal binario è stata posizionata nella simulazione e specificare se il valore dell'altezza è stato assunto rispetto al piano di campagna o al piano del ferro.
7. Lo studio deve riportare per ciascun livello del fabbricato e nei punti di maggior esposizione i livelli di immissione post-operam (ovvero a valle della realizzazione dell'opera di mitigazione prevista in progetto). Per i piani in corrispondenza dei quali non si consegue il rispetto dei limiti di legge, lo studio dovrà indicare l'intervento, integrativo alla barriera, che il costruttore intende adottare (per esempio, infissi fonoisolanti) e l'entità dell'abbattimento necessario.
8. L'eventuale opera di mitigazione acustica (barriera, duna etc) che il soggetto richiedente intende realizzare dovrà essere posizionata all'interno della proprietà del fabbricato, ad idonea distanza dalla sede ferroviaria, in modo da non interferire con gli spazi che si renderanno necessari in futuro per la realizzazione della barriera ferroviaria prevista a protezione degli altri ricettori già presenti nell'area. Tale opera dovrà essere autorizzata da RFI ai sensi del DPR 753/80. Tale barriera dovrà essere realizzata dal soggetto richiedente e a suo completo carico e dovrà essere realizzata nel rispetto delle NTC 2008 e delle norme tecniche applicabili.
9. Lo studio acustico deve effettuare una valutazione relativa alla compatibilità dell'eventuale barriera antirumore prevista a protezione del nuovo fabbricato con il clima acustico preesistente nell'area, con particolare riferimento alle aree residenziali/fabbricati fronteggianti già esistenti.
10. Sia il nuovo fabbricato che l'eventuale barriera antirumore prevista a protezione dello stesso dovranno essere tali da non arrecare a RFI maggiori oneri economici nella fase di realizzazione della barriera antirumore prevista o da prevedersi nel PRN, a causa delle soggezioni all'esercizio ferroviario o a causa della necessità di utilizzare gru speciali per le movimentazioni di cantiere.