

AUTOSTRADA MILANO – NAPOLI (A1)
INTERVENTO DI AMPLIAMENTO ALLA TERZA CORSIA
TRATTO FIRENZE SUD – INCISA VALDARNO

MONITORAGGIO AMBIENTALE
COMPONENTE RUMORE

RAPPORTO TRIMESTRALE
APRILE – GIUGNO 2016

Redatto	Ufficio di Monitoraggio	30/06/2016	Dott. M. Tumbiolo
Controllato	L'Esperto	30/06/2016	Dott. F. Siliquini
Approvato	Responsabile di Monitoraggio	30/06/2016	Ing. F. Bucalo

SOMMARIO

1. INTRODUZIONE.....	3
1.1. QUADRO COMPLESSIVO DEI RILIEVI	3
1.2. STATO DI AVANZAMENTO E RELAZIONE CON IL CRONOPROGRAMMA	3
1.3. INTRODUZIONE DI NUOVI ELEMENTI RISPETTO AL PMA.....	3
1.4. AGGIORNAMENTO NORMATIVO.....	3
2. ATTIVITA' DI MONITORAGGIO	3
2.1. SITI MONITORATI	3
2.2. INDAGINI E RILIEVI EFFETTUATI.....	4
3. ESPOSIZIONE E COMMENTI DEI RISULTATI	4
4. SINTESI.....	5
5. AGGIORNAMENTO DELLE ATTIVITÀ DI MONITORAGGIO	5

ALLEGATI

1. GRAFICI E TABELLE	
2. PARAMETRI DI RIFERIMENTO PER LA GESTIONE DELL'EVENTO ANOMALO..	ASSENTE
3. SCHEDE DI MONITORAGGIO PER STAZIONI.....	ASSENTE

1. INTRODUZIONE

1.1. Quadro complessivo dei rilievi

Il presente documento rappresenta la sintesi delle valutazioni in merito ai risultati del monitoraggio ante operam dell'inquinamento acustico svolte nel trimestre aprile-giugno 2016, relativamente all'Autostrada A1 Milano - Napoli, ampliamento alla terza corsia nel tratto compreso tra Firenze sud e Incisa Valdarno, per quanto riguarda il Lotto 2 – Variante San Donato.

Il monitoraggio dell'inquinamento acustico, relativo alla tratta in oggetto è stato eseguito secondo le indicazioni di metodo indicate nel Piano di Monitoraggio Ambientale.

Le attività iniziali hanno riguardato la verifica di fattibilità delle misure nei punti indicati nel progetto di monitoraggio, in relazione a:

- eventuali variazioni intervenute tra la stesura del PMA e la sua realizzazione (nuova edificazione, varianti al piano di cantierizzazione, ecc.);
- possibilità di ottenere l'autorizzazione all'accesso alle proprietà;
- destinazione d'uso e condizione di fruizione dell'immobile;
- possibilità di installare la strumentazione nei punti indicati.

L'ubicazione dei punti e le verifiche di applicabilità delle metodiche di misura previste nel PMA hanno anche lo scopo di avviare quel processo di calibrazione dell'architettura iniziale del sistema di monitoraggio che permetta di "calare" le misure sulla realtà territoriale, sia in termini di risposta sorgente-ricettore sia di problematiche locali.

Complessivamente è stato svolto un rilievo di breve periodo assistito da operatore per verifica traffico/attività di cantiere (metodica R1).

1.2. Stato di avanzamento e relazione con il cronoprogramma

Tutte le attività di monitoraggio programmate per il 2° trimestre 2016 sono state concluse

1.3. Introduzione di nuovi elementi rispetto al PMA

Non sono necessarie modifiche rispetto a quanto già previsto dal piano di monitoraggio.

1.4. Aggiornamento normativo

Non sono necessari aggiornamenti del quadro normativo.

2. ATTIVITA' DI MONITORAGGIO

2.1. Siti monitorati

Il sito monitorato nel corso del secondo trimestre 2016 è elencato in **Tabella 2.1/1**. Per il sito viene riportato il codice, la fase, la metodica di misura e la finalità del rilievo.

Tabella 2.1/1 – Siti monitorati nel 2° trimestre 2016

Cod. Punto	Fase	Metodica	Finalità
A1-FS-BR-R1-21	A.O.	R1	Viabilità di servizio

2.2. Indagini e rilievi effettuati

Le attività di monitoraggio sono state svolte nel periodo aprile-giugno 2016 in corrispondenza di 1 punto e hanno avuto lo scopo di rilevare le condizioni di rumorosità ante operam derivanti dall'esercizio autostradale e dalle altre sorgenti di rumore presenti sul territorio interessato dalla futura viabilità di servizio.

In questa fase è stata adottata la seguente metodica di campionamento:

- Metodica R1, misure di breve periodo, postazioni mobili, assistita da operatore per rilievi traffico/attività di cantiere.

Il punto di misura è territorialmente compreso nel Comune di Rignano sull'Arno in provincia di Firenze.

3. ESPOSIZIONE E COMMENTI DEI RISULTATI

La sintesi dei risultati delle misure rilevate in questa fase ante operam, ottenuti a seguito dell'elaborazione dati è riportata nella **Tabella 3/1**.

I limiti massimi di immissione rispetto ai quali viene verificato lo "stato di salute" dell'ambiente sonoro sono riferiti allo stato attuale di applicazione a livello comunale della normativa di settore.

Per i punti di monitoraggio compresi nei territori di Bagno a Ripoli, Rignano sull'Arno e Incisa Valdarno, si applicano i limiti dedotti dai piani di zonizzazione acustica comunale redatti ai sensi del DPCM 14.11.1997 e delle linee guida regionali, recentemente adottati.

La **Tabella 3/2** riporta il confronto tra i dati rilevati e i limiti applicabili, contrassegnati con (ZZ) se derivati dalla zonizzazione acustica comunale o con (DPR) se derivanti dall'applicazione del decreto strade DPR 142/04.

Come previsto dal DM/16/03/98 (Tecniche di rilevamento e di misurazione dell'inquinamento acustico) le misure devono essere arrotondate a 0.5 dB. Nelle schede word dei siti di monitoraggio nella pagina 1 sotto la riga "sintesi misure" è riportato il valore arrotondato. Evidenziamo che l'arrotondamento non è eseguito per le misure R4.

Nel sito A1-FS-BR-R1-21 sono stati registrati valori superiori al limite di legge nel solo periodo notturno. Presso il sito in oggetto la sorgente di rumore principale è costituita dal traffico veicolare continuo lungo il tracciato dell'autostrada A1, a cui si associano possibili componenti di origine naturale.

Tabella 3/1 – Risultati 2° trimestre 2016

Cod. Punto	Metodica	Finalità	Leq (6-22)	Leq (22-6)	Limiti Giorno/Notte
A1-FS-BR-R1-21	R1	Viabilità di servizio	58.0	55.0	60/50 (ZZ)

Tabella 3/2 – Margini / Esuperi rispetto ai limiti di riferimento

Cod. Punto	Met.	Classificazione	Limite		Scostamenti	
			6-22	22-6	6-22	22-6
A1-FS-BR-R1-21	R1	DPCM 14.11.97	60	50	-2.0	+5.0

4. SINTESI

I rilievi di rumore svolti nel corso di questo secondo trimestre del 2016, al fine di effettuare la caratterizzazione ante operam del territorio interferito dai lavori della tratta Firenze sud - Incisa Valdarno, sono stati eseguiti in corrispondenza di 1 punto ed hanno avuto lo scopo di rilevare le condizioni di rumorosità ante operam in relazione alle emissioni derivanti dall'esercizio autostradale e dalle altre sorgenti di rumore presenti sul territorio.

Nel sito A1-FS-BR-R1-21 sono stati registrati valori superiori al limite di legge nel solo periodo notturno. Presso il sito in oggetto la sorgente di rumore principale è costituita dal traffico veicolare continuo lungo il tracciato dell'autostrada A1, a cui si associano possibili componenti di origine naturale.

5. AGGIORNAMENTO DELLE ATTIVITÀ DI MONITORAGGIO

Non si evidenzia la necessità di modificare la pianificazione corrente delle attività di monitoraggio.

ALLEGATO 1

Grafici e tabelle

Sito A1-FS-BR-R1-21

Il grafico fa riferimento alla campagna di misura eseguita in corrispondenza di un nucleo residenziale (**sito A1-FS-BR-R1-21**), ubicato in prossimità dell'abitato di Troghi (**Sig. Caldini. – via Roma, 41/b – località Troghi - Rignano sull'Arno (FI)**), prima dell'inizio delle lavorazioni (**18/05/16, Ante Operam**). L'area circostante a conformazione morfologica collinare è costituita da campi coltivati e boschi.

Come previsto dalla normativa (**DM 16/03/1998**) le misure sono eseguite con campionamenti di 10 minuti, assistiti da tecnico operatore, con 6 ripetizioni della misura, 4 distribuite nel periodo diurno 6-22 e 2 nel periodo notturno 22-6 in Ante Operam ed in Corso d'Opera.

Questo tipo di metodica è utilizzata per il controllo degli effetti previsti sia dalle viabilità di servizio sia dalle attività di cantiere, nei ricettori più esposti.

La normativa di riferimento stabilisce dei valori limite assoluti di immissione per l'inquinamento acustico distinti in base alla classe di destinazione d'uso del territorio; Per il ricettore in esame il PCCA del Comune di Rignano sull'Arno prevede i seguenti limiti:

Periodo	Limiti normativi
Diurno	60 dB(A)
Notturmo	50 dB(A)

La sorgente principale di rumore è costituita dai transiti veicolari continui lungo il tracciato dell'autostrada A1, a cui si associano possibili componenti di origine naturale (avifauna).

Dai risultati della misura (vedi grafico allegato) di questa campagna di ante operam, si nota il superamento del limite di legge nel solo periodo notturno.

