

**AUTOSTRADA MILANO – NAPOLI (A1)
RIQUALIFICA DELLE CARREGGIATE ESISTENTI
TRATTO BARBERINO DI M.LLO – FIRENZE NORD**

MONITORAGGIO AMBIENTALE

RAPPORTO TRIMESTRALE DI SINTESI

APRILE – GIUGNO 2022

Redatto	Engineering Coordinator	30/06/2022	Dott. F. Siliquini
Controllato	Responsabile Monitoraggio Ambientale	30/06/2022	Dott. U. Angelini
Approvato	Technical Authority	30/06/2022	Ing. S. Frisiani

SOMMARIO

1. INTRODUZIONE.....	3
2. AVANZAMENTO DEI LAVORI.....	4
3. SINTESI DEI FENOMENI IN ATTO	5
3.1. RISULTATI.....	5
3.1.1. <i>SETTORE ANTROPICO</i>	5

ALLEGATI

Relazione Trimestrale Componente Rumore.

1. INTRODUZIONE

Nel presente documento sono sintetizzate le analisi condotte per le singole componenti ambientali nel corso del monitoraggio relativo alla riqualifica delle carreggiate esistenti dell'autostrada A1 nel tratto Barberino di Mugello – Firenze nord, tra le progressive Km 263+850 e km 276+200.

L'intervento di potenziamento, che interesserà un tratto di circa 13,5 km, ricade completamente all'interno della provincia di Firenze e interessa i Comuni di Barberino di Mugello e Calenzano; il progetto prevede il riutilizzo dell'attuale sede autostradale per la direttrice nord.

Al fine di dare conto nel modo più completo e chiaro possibile dei monitoraggi effettuati, il documento sarà articolato in capitoli relativi ad ogni Settore Ambientale all'interno del quale verrà descritta la situazione relativa ad ogni singola Componente.

I dati rilevati dal monitoraggio ambientale riguardano i seguenti settori e componenti:

- settore Antropico: componente Rumore;

Le ubicazioni, le metodologie e le frequenze delle misure fanno riferimento al Piano di Monitoraggio Ambientale del maggio 2021.

Lo sviluppo del lavoro viene condotto seguendo un filo logico comune che si può riassumere nei seguenti contenuti:

- introduzione e presentazione del lavoro;
- indagini e studi eseguiti;
- conclusioni e commenti sui risultati.

Naturalmente, visto il limitato periodo di monitoraggio, i risultati non potranno descrivere compiutamente la situazione ambientale presente nel territorio interessato dalle future attività di cantiere ma rappresentano, comunque, i primi dati che concorreranno alla caratterizzazione A.O. dell'area.

Nel periodo aprile - giugno 2022 il monitoraggio ha riguardato nello specifico le seguenti componenti ambientali:

- settore antropico: componente rumore.

2. AVANZAMENTO DEI LAVORI

I rapporti presentati in questo periodo di monitoraggio sono relativi alla fase Ante Operam per la componente rumore. Si riporta di seguito una breve descrizione del piano di monitoraggio ambientale relativo all'intervento con specifiche sui settori ambientali interessati dal monitoraggio.

DESCRIZIONE DEL PIANO DI MONITORAGGIO

Il "Piano di Monitoraggio" si propone di affrontare in modo approfondito il controllo, la prevenzione, la limitazione e la compensazione di possibili danni arrecati all'ambiente dalla realizzazione delle opere autostradali.

Il Piano di monitoraggio ambientale tiene conto delle informazioni presenti nello Studio di Impatto Ambientale (SIA) del progetto in esame, nell'ambito del quale è stata condotta un'analisi dettagliata di tutte le componenti ambientali potenzialmente impattate dai lavori di realizzazione dell'intervento in oggetto.

Sulla base della documentazione tecnica consultata e delle prescrizioni sopra riportate, sono state selezionate le seguenti componenti ambientali potenzialmente impattate dai lavori di riqualifica delle carreggiate esistenti che saranno oggetto di monitoraggio:

- Rumore.

Le finalità che il progetto si pone sono:

- documentare l'evolversi della situazione ante operam al fine di verificare la dinamica dei fenomeni ambientali;
- garantire il controllo di situazioni specifiche, affinché sia possibile adeguare la conduzione dei lavori a particolari esigenze ambientali;
- verificare le modifiche ambientali che si possono manifestare per effetto della realizzazione dell'opera, distinguendoli dalle alterazioni indotte da altri fattori naturali o legati alle attività antropiche del territorio;
- segnalare il manifestarsi di eventuali emergenze in modo da intervenire immediatamente evitando lo sviluppo di eventi gravemente compromettenti della qualità ambientale;
- accertare la reale efficacia dei provvedimenti adottati per la mitigazione degli impatti sull'ambiente naturale ed antropico;
- adottare misure di contenimento degli eventuali effetti non previsti.

Si sottolinea, inoltre, che la prerogativa principale del piano di monitoraggio è quella di configurarsi come strumento flessibile in grado di adattarsi, durante la fase di corso d'opera, a una eventuale riprogrammazione o integrazione di punti di monitoraggio, frequenze di campionamento e parametri da ricercare, di cui se ne riscontri un'oggettiva necessità.

Il Piano Integrato di Monitoraggio Ambientale (PMA) è stato redatto e strutturato sulla base delle indicazioni presenti nel Decreto VIA.

Il Piano delle indagini nel periodo di monitoraggio aprile - giugno 2022 ha riguardato il settore antropico, nello specifico la componente ambientale interessata è la seguente:

- Rumore

3. SINTESI DEI FENOMENI IN ATTO

3.1. Risultati

3.1.1. Settore Antropico

Componente rumore

I rilievi di rumore relativi alla caratterizzazione ante operam del territorio che sarà interferito dai lavori della riqualifica delle carreggiate esistenti nel tratto Barberino di Mugello – Firenze nord dell'autostrada A1, sono stati eseguiti in corrispondenza di 13 punti 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-TU-CA-R2-01 è stato registrato un esubero del limite di legge nel solo periodo notturno. Presso il ricettore la sorgente di rumore principale è rappresentata dal flusso veicolare continuo lungo il tracciato dell'A1 in carreggiata nord.

Nel sito A1-TU-CA-R2-02 è stato registrato un esubero del limite di legge nel solo periodo notturno. Presso il ricettore la sorgente di rumore principale è rappresentata dal flusso veicolare continuo lungo il tracciato dell'A1.

Nel sito A1-TU-CA-R2-10 è stato registrato un leggero esubero del limite di legge nel periodo diurno e un esubero più rilevante nel periodo notturno. Presso il ricettore la sorgente di rumore principale è rappresentata dal flusso veicolare continuo lungo il tracciato dell'A1 in carreggiata nord.

Nel sito A1-TU-CA-R3-04 è stato registrato un esubero del limite di legge nel solo periodo notturno. Presso il ricettore la sorgente di rumore principale è rappresentata dal flusso veicolare continuo lungo il tracciato dell'A1 in carreggiata nord.

Nel sito A1-TU-CA-R3-05 è stato registrato un esubero del limite di legge nel solo periodo notturno. Presso il ricettore la sorgente di rumore principale è rappresentata dal flusso veicolare continuo lungo il tracciato dell'A1 in carreggiata nord.

Presso tutti gli altri siti di monitoraggio si evidenzia il rispetto dei limiti di legge.

Con i rilievi eseguiti nel periodo in oggetto è stato completato il monitoraggio ante operam previsto da PMA.

Evidenziamo che nei ricettori dove è stato eseguito il monitoraggio con metodica R3 (rilievi settimanali) le misure saranno eseguite nuovamente in fase post operam.

Nei ricettori dove è stato eseguito il monitoraggio con metodica R2 (rilievi di 24 ore) e metodica R4 (misure di breve periodo per la verifica del limite differenziale in ambiente abitativo), le misure saranno ripetute a cadenza trimestrale per tutta la durata dei lavori.