

ASSE VIARIO MARCHE-UMBRIA E QUADRILATERO DI PENETRAZIONE INTERNA MAXI LOTTO 2

LAVORI DI COMPLETAMENTO DELLA DIRETTRICE PERUGIA ANCONA:
 SS. 318 DI "VALFABBRICA", TRATTO PIANELLO -VALFABBRICA
 SS. 76 "VAL D'ESINO", TRATTI FOSSATO VICO - CANCELLI E ALBACINA - SERRA SAN QUIRICO
 "PEDEMONTANA DELLE MARCHE", TRATTO FABRIANO-MUCCIA-SFERCIA.

MONITORAGGIO AMBIENTALE

CONTRAENTE GENERALE:  DIRPA 2 s.c.a.r.l.	Il responsabile del contraente generale: Ing. Federico Montanari
--	--

IMPRESA AFFIDATARIA:  ARIEN CONSULTING srl	Il Direttore Tecnico Ing. Domenico D'Alessandro  
Il gruppo di lavoro Arch. Emiliano Capozza - (stato fisico dei luoghi) Arch. Roberta Lamberti - (atmosfera) Geol. Francesco Morgante - (suolo) Ing. Renato Morlando - (ambiente idrico) Ing. Antonio Orlando - (rumore e vibrazioni) Arch. Caterina Scamardella - (paesaggio) Dott. Matteo Vetro - (vegetazione flora e fauna)	Il Responsabile Ambientale Ing. Claudio Lamberti 

Il Coordinatore della Sicurezza in fase di Esecuzione Ing. Salvatore Chirico	Il Direttore dei Lavori Ing. Peppino Marascio
--	---

**1.1. A- SS 76 TRATTO FOSSATO DI VICO - CANCELLI
 MONITORAGGIO AMBIENTALE FASE DI CORSO D'OPERA
 COMPONENTE ATMOSFERA
 REPORT SEMESTRALE**

Codice Unico di Progetto (CUP) **F12C03000050021** (Delibera CIPE 13/2004)

Codice elaborato:

Opera	Tratto	Settore	CEE	WBS	Id. doc.	N. prog.	Rev.
L 0 7 0 3	1 1 A	E	2 1	M A 0 2 0 8	R E L	0 4	A

REV.	DATA	DESCRIZIONE	Redatto	Controllato	Approvato
A	31 ottobre 2015	EMISSIONE	ARIEN	ARIEN	DIRPA

INDICE

1.	PREMESSA.....	2
2.	QUADRO DI RIFERIMENTO TECNICO E NORMATIVO	5
2.1.	Normativa comunitaria.....	5
2.2.	Normativa nazionale.....	5
2.3.	Normativa regionale.....	6
2.4.	Normativa Tecnica.....	6
2.5.	Documenti di riferimento.....	7
3.	DEFINIZIONI E PARAMETRI DI RIFERIMENTO.....	8
4.	IMPOSTAZIONE DEL PIANO DI MONITORAGGIO AMBIENTALE	
	<i>CORSO D'OPERA PER IL FATTORE ATMOSFERA (PMA/A/CO)</i>	17
4.1.	Attività di monitoraggio ambientale di un'infrastruttura viaria.....	17
4.2.	Parametri di rilievo e modalità delle misure.....	17
4.2.1.	Premessa.....	17
4.2.2.	Monitoraggio degli inquinanti gassosi.....	19
4.2.3.	Monitoraggio degli inquinanti particellari.....	20
4.2.4.	Stazione meteorologica.....	22
5.	MISURAZIONI ESEGUITE	24
6.	SCHEDE DI MONITORAGGIO	25
7.	RISULTATI DELLE MISURAZIONI.....	26
7.1.	Biossidi di zolfo – SO ₂	26
7.2.	Monossido di carbonio – CO.....	26
7.3.	Ossidi di azoto – (NO ₂ , NO, NO _x).....	27
7.4.	Ozono – O ₃	27
7.5.	BTX – (Benzene, Toluene, Xileni).....	28
7.6.	Polveri	29
7.7.	Metalli.....	29
8.	SINTESI DEI DATI RACCOLTI DURANTE LE PRECEDENTI	
	CAMPAGNE DI MONITORAGGIORISULTATI DELLE MISURAZIONI.....	32
9.	CONCLUSIONI.....	35

1. PREMESSA

Nel presente documento si relaziona in merito alle attività, eseguite fino al 30 giugno 2015 relative al monitoraggio ambientale in Corso d'Opera della componente "Atmosfera" (nel seguito PMA/A/CO), in corrispondenza della **S.S. 76 lotto 1.1.A "Fossato di Vico - Cancelli"** inserita nel Maxilotto 2 nell'ambito dei lavori di completamento della direttrice Perugia - Ancona, interessanti la regione Umbria e la regione Marche

Questo elaborato è stato redatto al fine di valutare le misure eseguite dal 26.02.2015 al 03.04.2015.

Le attività di monitoraggio svolte hanno avuto la finalità, di documentare l'evolversi degli indicatori di qualità dell'aria influenzati dalle attività di cantiere e segnalare la presenza di eventuale livelli anomali dei parametri monitorati.

L'intervento in esame si configura prevalentemente come un allargamento dell'attuale sede stradale.

La SS.76 si compone di due lotti. Il lotto 1.1.A ha lunghezza di 7,4 km e si sviluppa al confine tra Umbria e Marche, nei tenimenti di Fossato di Vico e Fabriano, con tracciato prevalentemente costituito da una successione di gallerie alla base del Valico di Fossato, nei pressi del Monte Civitella.

La sezione d'origine si colloca all'intersezione tra l'attuale S.S. 76 e la S.S. 3 bis "Flaminia", in coincidenza con il temine del Lotto precedente (in corso di realizzazione).

Nel tratto iniziale, per circa 500 m il tronco segue l'andamento dell'attuale S.S. 76, che si articola in quattro curve successive, controverse l'una all'altra: la sede esistente costituisce la Carreggiata Nord dell'Opera (nel seguito CN), mentre la Carreggiata Sud (nel seguito CS) è di nuova realizzazione, prevalentemente in rilevato.

Nel tratto successivo, la CS prosegue in adeguamento dell'attuale SS 76 per circa 1.3 km, in trincea per circa 100 m, nell'esistente galleria "Collalto" ed in rilevato per la restante parte; di contro la CN si distacca verso Nord, per allinearsi alla nuova galleria "Collalto" (di 234,50 m), le cui trincee d'approccio da ambo i lati sono delimitate da pareti chiodate per la prevenzione di distacchi; all'uscita di questa le due semicarreggiate proseguono con un tratto all'aperto (circa 1 km) riportandosi in parallelismo. Lungo il descritto tratto iniziale sono previste le seguenti opere d'arte minori: il prolungamento sotto la CS (progr. 226,29) di un tombino 4,00 x 4,00 esistente sotto l'attuale sede ed un nuovo un sottovia scatolare 4,00 x 4,50 (progr. 275,29) per l'intera carreggiata; inoltre, a sostegno della CS, è inserito un massiccio in terra rinforzata (circa 139 m progr. 124,937÷264,034).

Nel prosieguo i tracciati di ambedue le carreggiate seguono percorsi paralleli, con modeste varianti dell'attuale arteria, ma distanziate dello spazio impegnato dai piedritti delle seguenti tre gallerie in cui transitano: "Le Silve 1" (di 125,50 m lungo la CN e 171,00 lungo la CS), "Le Silve 2" (di 652,50 m lungo la CN e 673,50 m lungo la CS) e "La Madonnella" (di 455,00 m lungo la CN e 516,50 m lungo la CS). Negli approcci alle gallerie "Le Silve 1" e "Le Silve 2" sono previste berlinesi al versante Nord e pareti chiodate al versante Sud. Nel primo degli spazi intermedi fra le opere d'imbocco delle suddette tre gallerie si colloca un tratto in rilevato (di circa 40 m per la CN e circa 15 m per la CS); nel secondo è posizionato il ponte "La Ma-

donnella" di luce 52 m a due carreggiate in acciaio-calcestruzzo strutturalmente separate e fondato su pali Ø 1200.

All'uscita della descritta serie di gallerie, le due vie, pur conservando un sostanziale parallelismo, prevedono corpi stradali notevolmente differenziati, per la CN in parte costituiti dalla sede attuale. Difatti:

- La Carreggiata Nord con un tratto all'aperto di 132 m guadagna la sede dell'attuale S.S. 76 e l'utilizza per gli 884 m dell'esistente galleria "Valico di Fossato", ad andamento rettilineo. Indi con un tratto all'aperto di circa 300 m, di cui metà su sede attuale e metà di nuova realizzazione in alternanza di rilevato e trincea, si porta su una direttrice di variante che prevede in successione: la galleria "Serafico" di 457.50 m, con berlinesi all'attacco Sud e pareti chiodate a Nord, un tratto in trincea di 240 m, la galleria "Campodiegoli" di 555 m, con pareti chiodate per entrambi gli imbocchi. Rientra infine, con un tratto in rilevato di circa 330 m, sul tracciato esistente in prossimità della rampa di uscita dello svincolo di Cancelli e lo ricalca fino al termine del lotto percorrendone un tratto all'aperto, di 301 m, e la galleria "Cancelli" esistente, di 380 m.

Lungo il tratto è previsto il prolungamento di due tombini scatolari 2,00 x 2,00 (progr. 594,27 e 999,94), un nuovo tombino □□ 1500 in PEAD (progr. 854,21), tombini scatolari in c.a. 2,00 x 2,00 (progr. 1288,00), 4,00 x 4,00 (progr. 1650,00) e 3,00 x 3,00 (progr. 2925,00). Sono inserite anche opere di sostegno in terra rinforzata a monte (progr. 577,84÷875,00, per uno sviluppo di 297,16 m) e tra le due carreggiate (progr. 755,00÷855,00, 1025,00÷1125,00 e 1175,00÷1425,00).

- La CS è interamente di nuova realizzazione e con un tratto all'aperto si porta all'imbocco della propria canna della galleria "Valico di Fossato", che si estende per 2343 m e termina in corrispondenza della rampa di ingresso in direzione Perugia dello svincolo di Cancelli. Da quel punto prosegue con un settore all'aperto fino all'imbocco della galleria "Cancelli"; nel tratto sono previste: a monte una parete chiodata (progr. 859,048÷979,381, per lo sviluppo pari a 120 m) ed una paratia su micropali tirantata (progr. 1111,300÷1236,848 per lo sviluppo di 127 m); inoltre, in corrispondenza dell'intercarreggiate, si collocano in successione: muri di sostegno in terra rinforzata (progr. 687,728÷1010,441 per lo sviluppo di 322 m) e muri di sostegno in c.a. su micropali (1010,441÷1261,848 per la lunghezza di ~250 m); è previsto altresì il prolungamento di un tombino scatolare esistente 2,50 x 3,00 (progr. 5950,99), La nuova galleria Cancelli, di 432 m, prevede all'imbocco una berlinese e una paratia di pali di grande diametro tirantata, mentre allo sbocco Nord la protezione è affidata a pareti chiodate.

All'uscita dalla galleria "Cancelli", l'Opera si sviluppa in trincea/rilevato in adiacenza alla linea ferroviaria Orte – Falconara, per 336 m nella CN e 394 m nella CS, fino allo scavalco 10.00 x 7.30 ("Sovrappasso FS"), che si colloca alla progr. 6350,00 CN e 6418,652 CS ed ha struttura a telaio gettato in opera su pali di fondazione □□1000).

Nella tratta gli interventi sulla CN, che si sovrappone all'attuale sede viaria, consistono essenzialmente nella riprofilatura delle scarpate e nell'adeguamento degli elementi marginali dell'attuale rilevato (collettori, barriere di sicurezza, etc.); invece la CS è di nuova realizzazio-

ne fuori sede, si sviluppa in parte in trincea (lato galleria "Cancelli") ed parte in rilevato (lato scavalco).

Dopo il Sovrappasso FS il tratto all'aperto prosegue per 1174 m fino al raccordo al lotto successivo. Ivi entrambe le carreggiate sono in variante alla sede attuale (fino a progr. 6800 circa) e si dispongono nella zona interclusa tra l'attuale SS 76 e la linea FS, su un rilevato di ri-tombamento sotto il quale viene data continuità agli attraversamenti esistenti (sottopasso a progr. 6356,95, tombino a progr. 6551,30); le opere marginali consistono in muri in terra rinforzata, uno adiacente alla linea FS (progr. 6330,43÷6420,21, per ~ 88 m) ed altri due in prosecuzione dei muri andatori della galleria artificiale ferroviaria (progr. 6330÷6420 circa), ed in una parete chiodata lato nord (progr. 6564÷6807).

Da progr. 6800 a fine lotto (progr. 7558,462 CN e 7515,357 CS) l'intervento si configura come adeguamento della sede attuale con allargamento lato monte, con l'inserimento di una parete chiodata (progr. 6564,28÷6807,46 per ~ 239 m) e di una paratia tirantata (progr. 7140,25÷7264,68, per ~ 125 m); a progr. 7050 si colloca un sottopasso carrabile d'accesso ad alcune civili abitazioni disposte lato nord rispetto alla sede stradale. La rete di smaltimento delle acque di piattaforma è costituita da collettori sottopiattaforma che convogliano a due vasche di pioggia (progr. 6525 e 7275); per la captazione delle acque esterne alla piattaforma stradale, lungo il lato Nord è previsto un nuovo fosso di guardia continuo, mentre a Sud, dove si prevede una semplice parziale riprofilatura delle scarpate esistenti, saranno risagomati i fossi ed i canali presenti.

In sintesi le principali WBS che compongono l'Opera sono le seguenti:

- gallerie naturali: Collalto, Le Silve 1 (carr N e S), Le Silve 2 (carr N e S), La Madonnella (carr N e S), Valico di Fossato (carr S), Serafico (carr N), Campodiegoli (carr N) e Cancelli (carr S); ai due terminali di ciascun fornice sono sempre sistemati brevi tratti di gallerie artificiali, di estensione commisurata alla morfologia della pendice d'attacco ed approcci protetti da sistemi di chiodature e berlinesi; lo sviluppo complessivo dei fornici è di ~3.500 m lungo la CN e ~4085 m lungo la CS.
- opere di attraversamento: ponte La Madonnella e sovrappasso della linea ferroviaria Roma - Ancona via Foligno;
- corpi stradali all'aperto, sia in adeguamento di tronchi esistenti (limitatamente alla Carreggiata Nord) sia di nuova realizzazione, comprendenti opere d'arte minori quali: sottopassi in corrispondenza delle interferenze con la viabilità esistente e tombini scato-lari o tubazioni in corrispondenza di torrenti e fossi, nonché strutture di sostegno, prevalentemente in terra armata.

2. QUADRO DI RIFERIMENTO TECNICO E NORMATIVO

Si richiama nel seguito la legislazione e la normativa tecnica applicabile all'inquinamento atmosferico, avvertendo tuttavia che la continua evoluzione di cui essa è oggetto, sia a livello internazionale ed nazionale che su base regionale, potrebbe indurre qualche variazione nel periodo applicativo, di cui si terrà opportunamente conto *in itinere*.

2.1. Normativa comunitaria

- DIRETTIVA 2008/50/CE del 21.05.2008: qualità dell'aria ambiente e per un'aria pulita in europa.
- DIRETTIVA 2002/3/CE del 12.02.2002: valori bersaglio dell'ozono
- DIRETTIVA 2000/69/CE del 16.11.2000: valori limite per il benzene ed il monossido di carbonio nell'aria ambiente.
- DIRETTIVA 1999/30/CE del 22.04.1999: valori limite di qualità dell'aria ambiente per il biossido di zolfo, il biossido di azoto, gli ossidi di azoto, le particelle e il piombo
- DIRETTIVA 1996/62/CE del 27.09.1996: valutazione e gestione della qualità dell'aria ambiente.

2.2. Normativa nazionale

- D.LGS. 13.08.2010 n. 155: "Attuazione della direttiva 2008/50/CE relativa alla qualità dell'aria ambiente e per un'aria più pulita in Europa".
- D.LGS. 09.04.2008 n. 81: "Tutela della salute e della sicurezza nei luoghi di lavoro - Attuazione articolo 1 della legge 123/2007 - Abrogazione Dlgs 626/1994";
- D.L. 03.08.2007, n. 152: attuazione della Direttiva 2004/107/CE concernente l'arsenico, il cadmio, il mercurio, il nichel e gli idrocarburi policiclici aromatici nell'aria ambiente.
- D.LGS. 03.04.2006, n. 152: Norme in materia di ambiente così come modificato dal D. Lgs. 16.01.2008 n. 4 "Ulteriori disposizioni correttive ed integrative del D. Lgs. 03.04.2006 n. 152 recante norme in materia di ambiente.
- D. LGS. 21.05.2004, n. 183: attuazione della Direttiva 2002/3/CE relativa all'ozono nell'aria.
- D.M. 1 ottobre 2002, n. 261 del Ministero dell'Ambiente e della Tutela del Territorio "Regolamento recante le direttive tecniche per la valutazione preliminare della qualità dell'aria ambiente, i criteri per l'elaborazione del piano e dei programmi di cui agli articoli 8 e 9 del D.Lgs. 4 agosto 1999, n. 351.
- D.M. 02.04.2002, n.60: " Recepimento della direttiva 1999/30/CE del Consiglio del 22.04.1999 concernente i valori limite di qualità dell'aria ambiente per il biossido di Zolfo, il biossido di azoto, gli ossidi di azoto, le particelle e il piombo e della direttiva 2000/69/CE relativa ai valori limite dell'aria ambiente per il benzene ed il monossido di carbonio";

- D.M. 25.08.2000: "Aggiornamento dei metodi di campionamento, analisi e valutazione degli inquinanti, ai sensi del decreto del Presidente della Repubblica 24.05.1988, n. 203".
- D.L. 04.08.1999, n.351: "Attuazione della direttiva CEE in materia di valutazione e gestione della qualità dell'aria ambiente";
- D.M. 21.04.1999, n.163: "Regolamento recante norme per l'individuazione dei criteri ambientali e sanitari in base ai quali i sindaci adottano le misure di limitazione della circolazione";
- D.M. 14.05.1996: "Normative e metodologie tecniche per gli interventi di bonifica, ivi compresi quelli per rendere innocuo l'amianto, previsti dall'art. 5, comma 1, lettera f), della legge 27 marzo 1992, n. 257";
- D.M.A. 25.11.1994: "Aggiornamento delle norme tecniche in materia di limiti di concentrazione e di livelli di attenzione e di allarme per gli inquinamenti atmosferici nelle aree urbane e disposizioni per la misura di alcuni inquinanti di cui al decreto ministeriale 15.04.1994;
- D.M. 06.09.1994: "Normative e metodologie tecniche di applicazione dell'art. 6, comma 3, e dell'art. 12, comma 2, della legge 27.03.1992, n. 257, relativa alla cessazione dell'impiego dell'amianto";
- D.M. 15.04.1994: "Norme tecniche in materia di livelli e di stati di attenzione e di allarme per gli inquinanti atmosferici nelle aree urbane, ai sensi degli articoli 3 e 4 del DPR 24.05.1988, n. 203, e dell'art. 9 del DM. 20.05.1991";
- D.M.A. 12.11.1992: "Criteri generali per la prevenzione dell'inquinamento atmosferico nelle grandi zone urbane e disposizioni per il miglioramento della qualità dell'aria";
- D.M.A. 06.05.1992: "Definizione del sistema nazionale finalizzato al controllo ed assicurazione di qualità dei dati di inquinamento atmosferico ottenuti dalle reti di monitoraggio";
- D.M.A. 20.05.1991: "Criteri per l'elaborazione dei piani regionali per il risanamento e la tutela della qualità dell'aria".;
- D.P.C.M. 28.3.1983, n. 30: "Limiti massimi di accettabilità delle concentrazioni e di esposizione relativa agli inquinanti dell'aria nell'ambiente esterno".

2.3. Normativa regionale

- DACR Marche n. 36 del 30.05.01 "Piano regionale di tutela e risanamento della qualità dell'aria"
- Circolare della Regione Marche n.6 del 11.04.89: "Nuove procedure relative agli adempimenti amministrativi e alle attività di controllo dell'inquinamento atmosferico previsti dal DPR 203/88".

2.4. Normativa Tecnica

- Commissione Speciale per la Valutazione di impatto ambientale, "Linee guida per il progetto di monitoraggio ambientale (PMA).

2.5. Documenti di riferimento

- S.I.A.: studio di impatto ambientale sul progetto preliminare;
- Integrazioni e modifiche allo Studio di impatto ambientale sul progetto preliminare;
- Progetto definitivo;
- Progetto esecutivo;
- Studi di settore;
- Prescrizioni Decreto VIA n.6086/2001
- Progetto di Monitoraggio Ambientale;
- Relazione di fase AO;
- Relazione di fase FC;
- Primo report semestrale.

3. DEFINIZIONI E PARAMETRI DI RIFERIMENTO

3.1 Inquinamento atmosferico indotto dal traffico veicolare ordinario

Come è noto, i veicoli stradali traggono la capacità di movimento dalla trasformazione in potenza meccanica dell'energia chimica contenuta nei carburanti, mediante la loro ossidazione in un motore a combustione interna. Allo stato attuale della tecnica automobilistica, i carburanti sono in grande prevalenza i seguenti idrocarburi liquidi (composti organici di idrogeno e carbonio, a vario grado di complessità molecolare) provenienti da processi di distillazione e raffinazione di petrolio greggio:

- Benzina: miscela di idrocarburi leggeri (intervallo di distillazione 20÷200°C), che alimenta i motori ad accensione comandata (ciclo Otto), di cui prevalentemente sono dotate le autovetture per il trasporto delle persone;
- Gasolio: miscela di idrocarburi più pesanti (intervallo di distillazione 180÷360°C), che alimentano i motori ad accensione spontanea (ciclo Diesel), installati in Europa sulla quasi totalità dei veicoli commerciali, per il trasporto tanto delle persone che delle merci, e su una frazione minoritaria delle autovetture.

Molto meno diffuso (< 2% del consumo complessivo di carburanti per autotrazione in Europa) è l'impiego di:

- idrocarburi gassosi liquefatti: metano e gas di petrolio-GPL
- alcoli: miscele di composti organici ternari di carbonio, idrogeno e ossigeno, di provenienza dalla distillazione di prodotti vegetali fermentati.

In misura variabile, ma percentualmente assai ridotta, tutti i carburanti contengono anche altri prodotti:

- residui: componenti, tipicamente non idrocarburici, indesiderati, ma non economicamente riducibili nel processo di raffinazione dei greggi;
- additivi: prodotti di apporto nei prodotti commerciali, specialmente con funzione antidetonante per i motori ad accensione comandata.

Il processo chimico per la liberazione dell'energia consiste nell'ossidazione, mediante combustione confinata nella camera di scoppio, di una miscela (allo stato gassoso o di dispersione nebulizzata) di idrocarburi ed aria, in proporzioni controllate (tendenzialmente stechiometriche).

La formazione della miscela si attua in alternativa:

- nel carburatore, prima della compressione nei cilindri;
- direttamente in camera di scoppio, ove il carburante è immesso mediante iniezione nell'aria preventivamente aspirata e compressa.

La teorica reazione di ossidazione di una miscela puramente idrocarburica ed in composizione perfettamente stechiometrica espellerebbe CO₂ (anidride carbonica) ed H₂O (vapor d'acqua), di cui solo la prima ha un effetto indesiderato su scala planetaria.

Invece, nella pratica tecnica, i motori scaricano altre sostanze, dagli effetti dannosi diretti per i

ricettori che ne sono investiti (inquinamento primario) e/o in grado di dare luogo ad ulteriori reazioni nei circuiti di espulsione ed in atmosfera libera, con la formazione di altre sostanze nocive (inquinamento secondario).

Le cause generatrici degli inquinanti sono assai varie, complesse e non tutte perfettamente note negli intimi meccanismi; si distinguono per importanza le seguenti:

➤ Scostamento delle miscele detonanti dalle proporzioni stechiometriche.

Si definisce "rapporto di equivalenza Combustibile/Aria ϕ " di una generica miscela il rapporto fra l'effettiva composizione di questa $(C/A)_{\text{miscela}}$ e la corrispondente proporzione stechiometrica $(C/A)_{\text{stech.}}$.

Si considerano:

- approssimativamente stechiometriche le miscele caratterizzate da $\phi=0.9\div 1.1$ (rapporti in peso aria/combustibile 16,5 \div 13,5);
- magre quelle con $\phi < 0.9$
- grasse quelle con $\phi > 1,1$.

Per le miscele magre la qualità del processo di combustione è assai bassa: la loro accensione può perfino fallire, specialmente nei motori diesel. In presenza di miscele molto grasse i processi chimici di ossidazione soffrono per carenza dell'ossigeno comburente.

Il rapporto di miscelazione viene regolato (nel progetto e nella messa a punto dei motori dei veicoli) sul valore stechiometrico alla normale pressione atmosferica ed a regimi ordinari di crociera. Nondimeno esso tende:

- a) ad alterarsi con l'uso e con la vetustà del veicolo, che quindi deve essere sottoposto a manutenzione programmata e ordinariamente dovrebbe essere dismesso ad una certa anzianità;
- b) a squilibrarsi ad elevate altitudini, per la riduzione sia della pressione dell'aria che del suo contenuto percentuale d'ossigeno;
- c) a modificarsi rapidamente e profondamente con l'azione sull'acceleratore: valori elevati di ϕ vengono imposti nelle fasi di ripresa della velocità e nella marcia sotto sforzo; al contrario ϕ valori bassi possono registrarsi in corso di decelerazione sotto freno motore.

➤ Distorsioni nella propagazione della fiamma in camera di scoppio.

Secondo la tipologia di motore, la miscela può essere:

- pre confezionata nel carburatore ed introdotta per aspirazione e successivamente compressa nei cilindri;
- formata direttamente, mediante iniezione in pressione del carburante nell'aria già preventivamente compressa.

Lo scoppio può essere:

- procurato dalla scintilla fra i poli delle candele (ciclo Otto);
- spontaneo, per effetto delle condizioni di pressione e temperatura a cui la miscela detonante viene condotta dalla compressione (ciclo Diesel).

In ogni caso la fiamma si attiva in uno o più punti della camera di scoppio e procede a ve-

locità subsonica secondo fronti che progressivamente ne investono il volume; così si libera il lavoro meccanico della pressione sul pistone, che imprime la rotazione all'albero. L'innesco di fronti di fiamma non tempestivi e/o non programmati produce distorsioni nella sincronia del meccanismo di scoppio (detonazioni); inoltre, anche nel comportamento ordinario, la fiamma tende ad estinguersi in prossimità delle pareti e non riesce ad insinuarsi negli anfratti dei cilindri (prodotti ad esempio da incrostazioni); infine parte del carburante è sottratto alla tempestiva combustione dall'adsorbimento nel lubrificante che riveste le pareti del cilindro, e viene rilasciata in altre fasi improprie del ciclo.

Per tutti questi motivi, parte del carburante resta del tutto o parzialmente incombusta.

➤ Evaporazioni dal circuito d'adduzione alla camera di scoppio

La perdita delle frazioni più volatili degli idrocarburi destinati all'alimentazione del motore è particolarmente sensibile:

- nei veicoli a benzina, per la maggiore evaporabilità delle miscele impiegate;
- dal serbatoio (in fase di rifornimento, particolarmente nei mesi estivi ed a seguito dell'aumento di tensione di vapore per riscaldamento indotto dal motore in moto) e dal sistema di alimentazione (specialmente nelle autovetture a benzina a circuito aperto, con carburatore).

La moderna tecnologia dell'industria automobilistica riesce a ridurre l'incidenza delle perdite, ma i provvedimenti risultano parzialmente contrastati dai dispositivi per il trattamento delle emissioni di incombusti dal motore. In definitiva le evaporazioni non sono del tutto eliminabili, anzi si stima che coprano tutt'ora mediamente 1/3 del totale del rilascio di idrocarburi nell'ambiente da parte del parco automobilistico.

➤ Ossidazione degli additivi antidetonanti.

Per controllare il fenomeno indesiderato della detonazione anticipata e/o non programmata, alle benzine vengono aggiunti speciali additivi non idrocarburici: il perfezionamento della tecnologia nell'industria petrolifera ha visto susseguirsi a questo scopo l'uso di piombo tetraetile (C_2H_5)₄Pb, di piombo tetrametile (CH₃)₄Pb, di ossigenati e di benzene.

La dissociazione e/o l'ossidazione di queste sostanze (che possono costituire anche l'1% in peso del carburante impiegato) genera altri prodotti tossici, destinati al rilascio in atmosfera sotto varie forme.

➤ Formazione di ossidi di azoto.

Alle severe condizioni di pressione (50÷100 atm) e temperatura (1000÷2800 K) che si determinano nella camera di scoppio, l'azoto dell'aria (presente nella miscela detonante in ogni tipo di motore, ma ordinariamente inerte) subisce reazioni di ossidazione, che sono attivate ed in qualche misura catalizzate dai gas combustibili, che in piccola percentuale residuano da un ciclo al successivo: il decorso del processo di formazione degli ossidi di azoto è quindi autoesalante e viene incrementato dalla rapidità dei cicli e dal surriscaldamento del sistema. Ne deriva che le quantità prodotte sono crescenti con il regime del motore, in ragione più che proporzionale al numero di giri.

➤ Pirolisi termica e formazione di particolato.

Nelle descritte condizioni ambientali della camera di scoppio, le molecole idrocarburiche (specialmente quelle più complesse e pesanti, contenute nelle sferule grossolane, nebulizzate dall'iniezione in pressione o asportate dai veli lubrificanti) sono sottoposte a vigoroso *stress* termico, fino alla "pirolisi" (scissione in molecole più semplici), che libera atomi di carbonio; questi si aggregano in particelle solide (polveri) e si sottraggono al processo di combustione.

➤ Reazioni secondarie.

Gli inquinanti primari, prodotti nei processi sopra descritti in condizioni di elevate temperature e pressione, hanno pronunciate caratteristiche di instabilità chimica: sono quindi soggetti a reazioni secondarie, nel circuito di scarico ed in atmosfera, agevolate dai catalizzatori inseriti nelle marmitte o presenti nell'ambiente naturale, e/o procurate da assorbimenti energetici (specialmente dei raggi ultravioletti).

In relazione alle quantità ordinariamente prodotte dal traffico e/o alla loro nocività per i ricettori, si rivolge l'attenzione, nelle valutazioni quantitative degli inquinamenti atmosferici, ai seguenti principali gruppi omogenei di prodotti:

- a) Anidride carbonica CO_2 , ed anidride solforosa SO_2 , ordinari prodotti della combustione rispettivamente degli idrocarburi fossili e della loro principale impurità (zolfo e suoi sali).
L'anidride carbonica è un gas presente nell'atmosfera in ridotte percentuali: essa è indispensabile per il ciclo biologico delle piante (attivazione della sintesi clorofilliana), ma pone un grave problema all'ambiente con l'eccesso di produzione (derivato dall'uso di combustibili fossili nelle diverse attività antropiche, fra le quali il traffico veicolare copre una quota non trascurabile), in concomitanza ad un suo ridotto consumo (per contestuale eliminazione di ampie superfici di foresta). La conseguenza dello squilibrio è l'effetto serra (incremento della temperatura media dell'atmosfera) generato dalle capacità assorbenti di radiazioni infrarosse della stessa CO_2 .
Anche i composti dello zolfo sono ordinariamente presenti in atmosfera in varie forme chimiche, perché derivano da molteplici cicli biologici. L'attività dei motori a combustione interna è responsabile del rilascio diretto di anidride solforosa SO_2 (che transita in acido solforico, combinandosi con l'umidità atmosferica e con l'acqua di pioggia), in quantità proporzionale al contenuto di indesiderati composti solforati nei carburanti. Il danno ambientale conseguente è quello delle piogge acide (particolarmente pregiudizievoli per la flora).
E' comprensibile tuttavia come la scala planetaria dei problemi determinati da CO_2 ed SO_2 non collimi con l'impatto della singola opera infrastrutturale, ma riguardi al più la politica generale del trasporto (riequilibrio modale) e la ricerca industriale, applicata ai processi di raffinazione dei carburanti ed al progetto e produzione dei mezzi di trasporto alternativi.
- b) Monossido di carbonio CO , derivato da processi d'incompleta combustione, in carenza di ossigeno.
 CO è un gas inodore ed incolore, che danneggia irreversibilmente l'emoglobina del san-

gue dei soggetti viventi esposti (con formazione di carbossiemoglobina CO-Hb) con effetti patologici anche gravi per l'uomo: le ricerche mediche hanno evidenziato che la percentuale di CO-Hb nel sangue è funzione crescente:

- delle concentrazioni nell'aria di CO,
- dell'attività svolta dal soggetto occasionalmente ricettore,
- del tempo di esposizione.

Le condizioni di rischio per la salute, illustrate nel noto diagramma di May, praticamente non si generano all'aperto, quindi suscitano preoccupazione in campo infrastrutturale solo in riferimento all'atmosfera interna alle lunghe gallerie. Peraltro il gas è chimicamente instabile ed in ambiente non confinato tende a transitare (per ossidazione) in CO₂: dalla figura 1 si evince come in una strada isolata ed in calma di vento la concentrazione è massima intorno all'asse e degrada rapidamente a distanza di poche decine di metri.

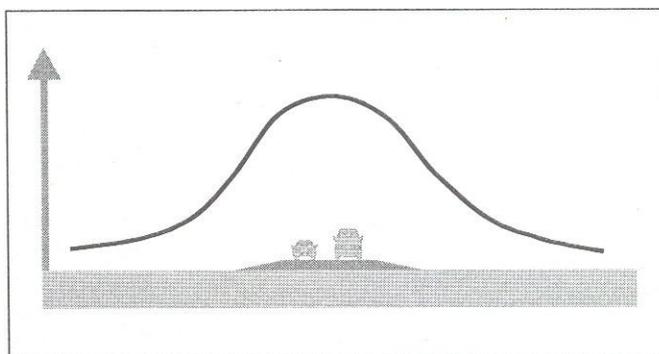


Figura 1 – Concentrazione di CO nella sezione di una strada

- c) Ossidi di azoto (designati nel complesso come NO_x), derivano dall'ossidazione dell'azoto molecolare atmosferico, ad elevate temperatura e pressione ed in eccesso di ossigeno. Quelli prodotti dai motori dei veicoli sono prevalentemente NO ed NO₂ ed in quantità inferiori NO₃, N₂O₃ ed N₂O₄.

Di solito questi composti transitano l'uno nell'altro, secondo meccanismi chimici assai complessi (ed in larga misura tutt'ora incogniti) che si attivano nei circuiti di espulsione e nella libera atmosfera: NO (di limitata tossicità per gli organismi viventi) rappresenta il 90÷95 % del totale degli NO_x sintetizzati nel motore, ma rapidamente subisce un'ossidazione ulteriore, riducendosi ad una concentrazione residua del 25÷35 %; corrispondentemente cresce fino al 60÷70% NO₂, (gas tossico di colore giallo-rosso, dall'odore forte e pungente e con grande potere irritante, nonché ossidante molto reattivo e quindi altamente corrosivo), che inizialmente non superava il 5÷10 %.

Il complesso degli NO_x si presenta come una miscela gassosa di colore bruno (che offusca la visibilità) ed odore pungente: in forti concentrazioni produce gravi irritazioni polmonari alle persone ed agli animali, nonché danni biologici irreversibili a numerose ed importanti specie vegetali.

d) Diversi tipi di idrocarburi HC (gassosi o nebulizzati), emessi per evaporazione e per parziale o mancata combustione; fra questi si segnalano per l'intensità del danno prodotto ai ricettori alcuni idrocarburi aromatici (Benzene/Toluene/Xilene, in acronimo BTX), che sono componenti delle benzine commerciali in funzione antidetonante (in Italia la legge 413/97 ne limita il contenuto all'1% in volume). Essi presentano le seguenti caratteristiche:

- Benzene – C_6H_6

È il più semplice dei composti aromatici: si presenta come liquido incolore dal caratteristico odore pungente e diventa irritante a concentrazioni elevate; a temperatura ambiente volatilizza facilmente, è scarsamente solubile in acqua ma è miscibile con alcool, cloroformio e tetracloruro di carbonio. La soglia di concentrazione nell'aria per la percezione olfattiva è di $5 \mu\text{g}/\text{mc}$ (*Air Quality Guidelines for Europe*, WHO 1987), che è anche il valore limite per la protezione della salute fissato dal DM 60 del 02.04.02 (recepimento della Dir. 2000/69/CE).

Estratto per raffinazione dal petrolio, C_6H_6 è anche uno dei componenti di processi industriali (produzione di plastiche, resine, detergenti, pesticidi) oltre che additivo antidetonante nei carburanti. Pertanto la sua presenza nell'aria deriva prevalentemente dai mezzi di trasporto, per evaporazione (15 %) e combustione incompleta (85 %), ma anche da rilasci da impianti chimici.

L'esposizione prolungata al benzene, per inalazione e/o alimentazione e assunzione di liquidi, provoca nell'uomo:

- danni ematologici (anemie, ecc.);
- danni genetici (alterazioni geniche e cromosomiche con effetti mutageni e teratogeni);
- effetto oncogeno certo (gruppo 1 nella classifica della IARC - *International Agency for Research on Cancer*) di tipo leucemico.

Nel campo dei trasporti un risultato importante (circa il 90 % di abbattimento) si ottenne con l'introduzione generalizzata delle marmitte catalitiche, ma ciononostante non può essere ridotta l'attenzione agli effetti sui ricettori sensibili delle emissioni da un tronco stradale, o più ancora agli accumuli in aree urbane congestionate.

- Toluene - $C_6H_5CH_3$

Noto anche come "etilbenzene", può essere contenuto nella benzina in funzione antidetonante ma è anche la materia prima di partenza per la sintesi del trinitrotoluene (tritol o TNT), nonché di molti altri composti chimici tra i quali l'acido benzoico (usato come conservante), il fenolo, il benzene, il caprolattame e la saccarina. La sua soglia di percettibilità olfattiva è compresa tra 0,6 e $263 \text{ mg}/\text{mc}$ (70,1ppm), ma anche in concentrazioni inferiori è dannoso: a breve termine produce sintomi di stanchezza, nausea, confusione, disturbi alla coordinazione dei movimenti e può portare perfino alla perdita di coscienza; per esposizione prolungata, pur non risultando cancerogeno, danneggia i nervi, i reni e probabilmente anche il fegato.

Non formalmente normato un limite per la sua presenza nell'ambiente esterno, ma l'Organizzazione Mondiale della Sanità suggerisce di non superare $260 \text{ mg}/\text{mc}$.

- Xileni – $\text{CH}_4(\text{CH}_3)_2$

Molto meno impiegati nelle benzine in funzione antidetonante, appartengono ad una famiglia di prodotti aromatici di largo impiego industriale:

- L'orto-xilene è un intermedio per la produzione di anidride ftalica, che trova applicazione nel campo dei plastificanti ftalati, delle resine alchiliche e delle resine poliestere insature, dei solventi battericidi, degli erbicidi e dei lubrificanti.
- Il meta-xilene, è usato per produrre acido isoftalico, a sua volta utilizzato nella formulazione del polietilentereftalato (PET), diffusamente impiegato per la produzione di bottiglie in plastica.
- Il para-xilene è fondamentalmente utilizzato per la produzione di acido tereftalico purificato (PTA) e dimetiltereftalato (DMT), adoperati nella realizzazione di fibre e resine poliestere, che poi trovano impiego nel tessile/abbigliamento

- e) Le polveri organiche riferibili all'*automotive* derivano dall'aggregazione di particelle carboniose pirolizzate ed incombuste, che veicolano anche IPA (Idrocarburi Policiclici Aromatici), sali inorganici, composti del piombo e di altri metalli pesanti, sostanze organiche e materiale biologico.

In relazione alla capacità di restare in sospensione in atmosfera o di depositarsi al suolo, a ciascun granulo di polvere si usa assegnare un diametro equivalente, corrispondente a quello di una sfera di uguali massa, volume e velocità di caduta; nelle polveri emesse dai veicoli il diametro equivalente varia di norma fra alcuni nm e qualche centinaio di μm : si assume convenzionalmente il valore di $2.5 \mu\text{m}$ a separazione della frazione grossolana da quella fine.

Si denomina particolato o aerosol (PM – *Particulate Matter*) l'insieme delle polveri organiche e delle sferule liquide (eccetto l'umidità) presenti nell'atmosfera, non solo con provenienza dal traffico veicolare (~ 50%), ma anche dagli impianti di riscaldamento e da combustioni industriali. La sua caratterizzazione come inquinante si riferisce non solo alla concentrazione (in mg/mc d'aria) ed alla composizione chimica, ma anche alla distribuzione granulometrica, al peso specifico ed alla morfologia prevalente degli elementi che lo compongono.

I granuli delle polveri prodotte per pirolisi nei motori a scoppio inizialmente non superano il diametro di 2 nm ($1 \text{ nm} = 10^{-9} \text{ m}$); successivamente si attivano processi di aggregazione e di coagulazione superficiale di:

- idrocarburi policiclici;
- poliacetilene, che allo stato naturale è gassoso ed ha rilevanti effetti tossici;
- composti del piombo e di altri metalli.

Alla fine gli elementi aggregati possono raggiungere l'assetto di sferule $\Phi \square = 0,1 \div 2,5 \mu\text{m}$ (polveri sottili $\text{PM}_{2,5}$) ovvero, attraverso l'ulteriore saldatura stabile di queste, le dimensioni $\Phi \square = 10 \mu\text{m}$ (particolato grossolano PM_{10}) o maggiori (PMS). La pericolosità di PM_{10} e (più ancora) di $\text{PM}_{2,5}$ è dovuta all'inalazione con occupazione stabile degli alveoli polmonari ed interferenza con l'attività respiratoria dei bronchioli.

Oltre a quelle organiche di cui sopra, in ambiente stradale si producono ulteriori tipologie di polveri:

- per abrasione degli inerti e dagli strati ricoprenti del legante dei conglomerati bituminosi delle pavimentazioni;
- per usura degli organi meccanici dei veicoli e dei battistrada;
- per pompaggio di frazioni sottili inorganiche, a carico delle superfici esposte delle piste e dei piazzali di cantiere (particolarmente quando si presentano asciutte) ad opera delle ruote dei veicoli e dei mezzi d'opera o per trascinarsi eolico (o anche per turbolenza atmosferica indotta dal traffico) dalle scarpate sprovviste di protezione e carenti di umidità.

f) Inquinanti secondari: ozono e smog fotochimico.

Fra i composti in epigrafe assume grande rilievo l'ozono (O_3 =ossigeno triatomico) per i danni che è capace di determinare a livello dell'apparato respiratorio, per riduzione della funzionalità meccanica polmonare (asma) e perfino per alterazioni genetiche della struttura di cellule specifiche.

Derivando da reazioni chimiche nell'ambito di NO_x , idrocarburi e aldeidi, catalizzate prevalentemente dai raggi ultravioletti, la sua produzione è attiva nell'atmosfera, in carenza di altri composti ossidabili, nelle ore diurne (*maxime* dalle 11 alle 13) delle giornate limpide delle stagioni di maggiore insolazione; le sue concentrazioni aumentano, e possono diventare pericolose, in concomitanza con condizioni di alta pressione, assenza di venti al suolo e, quindi, stagnazione dell'aria negli strati bassi dell'atmosfera.

Ulteriori composti secondari, che per la loro comune genesi vengono inclusi in un'unica categoria denominata "smog fotochimico", sono meno influenti per quantità ma altrettanto preoccupanti per gli effetti: si tratta di acido nitrico, di vari idrocarburi ossidati e di nitrati organici (fra cui è prevalente il peroxiacetilnitrate).

Il danno procurato da questa forma d'inquinamento secondario riguarda tanto il sistema atmosferico globale quanto i ricettori direttamente investiti (persone ed oggetti).

Per tutte le altre tipologie di inquinanti sopra richiamate¹ ciascun veicolo costituisce una fonte puntuale di produzione e diffusione nell'ambiente che circonda la strada (area d'influenza ristretta), in ogni regime di moto (perfino a motore spento, quando l'emissione si limita ai gas residui nei circuiti ed agli idrocarburi evaporati).

Nondimeno nei controlli ambientali delle infrastrutture stradali, per il fattore "Atmosfera", si rinuncia ad un'analisi disaggregata al livello di singolo veicolo e si ripiega su schematizzazioni accorpate: un tronco stradale extraurbano isolato, quale è quello di cui ci occupiamo, può ragionevolmente essere considerato una sorgente lineare, a causa degli effetti di turbolenza e mescolamento indotti dal moto dei veicoli. Tuttavia le concentrazioni possono presentarsi sensibilmente variabili lungo le progressive in relazione ai fattori di produzione che saranno esaminati nel seguito; inoltre in alcuni punti, alla distribuzione lineare (di fondo) si possono sommare gli effetti di una maggiore produzione puntuale, collegabile a particolarità

¹ In genere nei monitoraggi ambientali delle infrastrutture viarie si trascurava CO_2 , poiché ha effetti solo sul sistema atmosferico planetario (effetto serra), quindi non interessa la singola opera, ma l'industria petrolifera ed automobilistica, nonché la politica dei trasporti.

dei regimi di flusso veicolare (formazione di code in incroci liberi e semaforizzati e/o barriere autostradali, ecc.) o del corpo viario (portali delle gallerie, sbocchi di loro eventuali camini, ecc.);

La normativa applicabile per il controllo della qualità dell'aria è stata richiamata nel Capitolo 2: essa risponde prevalentemente a direttive UE ed è finalizzata a preservare la salute della popolazione esposta agli effetti dannosi dell'inquinamento indotto da fonti fisse e mobili. Il suo più frequente campo di applicazione è il governo contingente della mobilità in ambito urbano (sospensione temporanea della circolazione veicolare, targhe alterne, ecc.) e la politica dei piani di traffico (sviluppo del trasporto pubblico, zone a traffico limitato e/o controllato, ecc.), ma non è escluso che anche un tronco isolato possa produrre condizioni giudicabili come dannose a qualche ricettore particolarmente sensibile: in tal caso è compito del monitoraggio proporre interventi mitigativi adeguati al caso.

3.2 Fonti specifiche di inquinamento atmosferico in fase di costruzione

Nella fase Corso d'Opera di cui si tratta nella presenta relazione, le emissioni di inquinanti gassosi e di polveri sono dovute principalmente a:

- l'emissione di polveri connesse alla lavorazione e movimentazione dei materiali;
- l'emissione di inquinanti connessi al transito dei mezzi di cantiere, in fase CO., ed al traffico veicolare in fase P.O.;
- le emissioni connesse alle attività di cantiere;
- l'emissione di inquinanti connessi alle anomalie del traffico veicolare dovute alla presenza di cantieri attivi sul territorio.

Nel successivo paragrafo 4.2 vengono descritti i parametri di rilievo e le modalità di misura cui si è fatto riferimento nell'esecuzione delle campagne di monitoraggio CO.

4. IMPOSTAZIONE DEL PIANO DI MONITORAGGIO AMBIENTALE CORSO D'OPERA PER IL FATTORE ATMOSFERA (PMA/A/CO)

4.1. Attività di monitoraggio ambientale di un'infrastruttura viaria

In riferimento alla realizzazione di un'infrastruttura viaria, il Piano di Monitoraggio Ambientale per la Componente "Atmosfera" (PMA/A), come per gli altri fattori d'interesse, si articola temporalmente in 3 fasi:

- **Ante Operam** (PMA/A/AO), indispensabile per definire la qualità dell'aria nel territorio prima dell'inizio dell'attività di costruzione e dell'apertura dei cantieri;
- **Corso d'Opera** (PMA/A/CO), finalizzato a caratterizzare e controllare l'inquinamento atmosferico indotto nell'ambiente da installazione, esercizio e successivo ripiegamento dei cantieri fissi, nonché dalle attività costruttive lungo il tracciato (cantieri mobili) e dal traffico generato dalle operazioni per la realizzazione dell'opera;
- **Post Operam** (PMA/A/PO), che ha lo scopo di verificare la qualità dell'aria nel territorio, quale risulta dalla commutazione indotta dalla nuova infrastruttura, nonché di verificare l'efficacia delle eventuali opere di mitigazione adottate.
- **Fermo Cantiere** (PMA/A/FC), finalizzato a monitorare la dispersione degli inquinanti connessi alla sospensione delle attività lavorative.

Nel redigere il PMA/A, le tipologie di rilievo e campionamento e la durata della campagna sperimentale in ciascuna fase sono state adeguate al grado di complessità dell'area, nonché all'intensità ed all'ubicazione delle sorgenti di immissioni nocive (fisse ed altre infrastrutture di trasporto) presenti o programmaticamente previste.

Come già illustrato nel paragrafo precedente, in fase Corso d'Opera, di cui si tratta nella presente relazione, le emissioni di inquinanti gassosi e di polveri sono dovute principalmente alle attività costruttive in essere, al transito dei mezzi di cantiere ed alle potenziali anomalie del traffico veicolare indotte dalla presenza di cantieri sul territorio.

Pertanto la campagna di rilevamento prevede misure in corrispondenza dei ricettori individuati nel PMA/A nelle fasce di pertinenza della costruenda infrastruttura, che comprendono quelli maggiormente sensibili e quelli protetti da misure di mitigazione

4.2. Parametri di rilievo e modalità delle misure

4.2.1. Premessa

Il PMA/A/CO prevede la misura, nei punti identificati e per le estensioni temporali indispensabili alle elaborazioni statistiche, dei parametri significativi dell'inquinamento atmosferico e con la strumentazione più moderna che il mercato offre.

Tutta la strumentazione utilizzata è conforme alle normative vigenti, nonché tarata nel biennio antecedente l'esecuzione delle misure e munita di certificato di taratura.

Gli strumenti hanno consentito sia l'esecuzione di misure in continuo per tutto la durata delle singole campagne di monitoraggio.

Giacché i risultati delle misure sono significativamente influenzati e da fenomeni meteorologici concomitanti (pioggia e/o vento), le condizioni atmosferiche sono state rilevate da un'ideale centralina meteo, presente in ciascuna postazione, e corredata di sensori terminali, annotati nei *files* delle registrazioni e correttamente considerati in fase di post-elaborazione.

Nel posizionamento della centralina in ciascuna postazione si è avuta cura di adeguarsi rigorosamente alla norma; l'operatore, prima di allestire la strumentazione all'interno di una proprietà privata, ha concordato con gli occupanti le modalità della sperimentazione e ne ha richiesto l'appoggio logistico. In base alla durata prevista per la misura, è stato adeguatamente dimensionato il sistema di alimentazione dello strumento, provvedendo all'allacciamento alla rete elettrica. Analogamente, in base ai parametri da acquisire, alla frequenza di memorizzazione e alla durata del rilievo, è stato calcolato il tempo di saturazione della memoria e sono state pianificate le necessarie sostituzioni delle batterie e lo scarico dei dati acquisiti, evitando indesiderate interruzioni dell'operazione.

Prima di iniziare la misura, si è provveduto alla calibrazione speditiva dello strumento, come previsto dalla normativa, ed alla documentazione fotografica della postazione allestita, avendo cura di inquadrare sia l'apparecchiatura sia il ricettore.

All'avvio, si è annotato l'istante d'inizio della misura e si è impostato conseguentemente nella strumentazione il giorno e l'ora previsti per il termine del rilievo. Prima di ripiegare la postazione di rilevamento, l'operatore ha consultato i dati registrati dalla centralina meteo per verificarne il corretto funzionamento e per accertare che il *file* fosse utilizzabile in ragione delle condizioni ambientali verificatesi. Nei casi di esito negativo (condizioni anomale per non oltre il 25% della durata), egli ha disposto che il rilievo fosse prolungato per il tempo necessario all'acquisizione di una sequenza valida o ripetuto; nei casi di esito positivo della verifica ha provveduto all'acquisizione della misura, al salvataggio dei dati ed a un loro primo *screening* per accertarne definitivamente l'utilizzabilità. Infine, nei casi in cui la postazione non era stata presidiata con continuità, ha raccolto informazioni dai residenti in ordine ad eventi anomali che si fossero verificati nel periodo di acquisizione.

Tutte le informazioni raccolte sono state annotate sul posto in un rapporto sommario che è stato utilizzato per la scheda di misura. In allegato alla presente relazione si riportano i rapporti di misura compilati, che contengono anche le seguenti informazioni complementari:

- denominazione del ricettore e relativi parametri identificativi (coordinate georeferenziate e/o indirizzo ecc);
- fotografie del punto di misura;
- tipo e caratteristiche di eventuali sorgenti di inquinanti influenti sul punto di monitoraggio;
- caratteristiche del territorio circostante (ostacoli, presenza e tipologia di vegetazione, ecc.);
- traffico su altre infrastrutture o impianti industriali interagenti;
- descrizione delle lavorazioni effettuate nei cantieri limitrofi ed eventuali anomalie;
- parametri meteorologici.

Nell'attuazione del PMA/A/CO sono eseguite da tecnici competenti ed abilitati tutte le seguenti attività per il monitoraggio, sia in campo che in *back-office*:

- posizionamento e smontaggio della strumentazione;
- esecuzione dei rilievi;
- redazione di scheda di rilevamento;
- redazione delle schede di misura;
- redazione delle relazioni periodiche di monitoraggio per la componente.

4.2.2. Monitoraggio degli inquinanti gassosi

Biossido di zolfo SO₂

Il principio di funzionamento dello strumento di misura è la fluorescenza UV, basato sul principio secondo il quale, quando le molecole di SO₂ contenute nel campione vengono eccitate da radiazioni ultraviolette, emettono una caratteristica radiazione di fluorescenza. La misurazione dell'intensità di tale fluorescenza è direttamente proporzionale alla concentrazione di SO₂ presente nel campione.

Monossido di carbonio CO

Il riferimento normativo per il campionamento dell'ozono è costituito dalla UNI EN 14626:2005 "Qualità dell'aria ambiente. Metodo normalizzato per la misurazione della concentrazione di monossido di carbonio mediante spettroscopia a raggi infrarossi non dispersiva".

Tale metodo di misura, che prevede l'impiego dello spettrofotometro IR non dispersivo, si basa sull'assorbimento da parte del monossido di carbonio di radiazioni IR intorno a 4.600 nm.

Lo strumento è costituito dalle seguenti componenti:

- una cella di misura;
- una cella di riferimento;
- un rilevatore specifico per le radiazioni assorbite dal monossido di carbonio;
- un amplificatore di segnale;
- un sistema pneumatico comprendente una pompa;
- un misuratore e regolatore di portata;
- i dispositivi per la eliminazione delle interferenze e da un sistema di registrazione.

Il rilevatore misura la differenza qualitativa tra la radiazione che emerge dalla cella di misura e quella della cella di riferimento che non assorbe radiazioni IR. La variazione di intensità della radiazione è proporzionale alla concentrazione del monossido di carbonio.

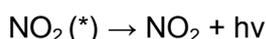
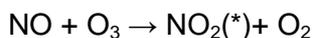
Ossidi di azoto (NO_x, NO, NO₂)

La misurazione degli ossidi di Azoto si basa sul principio della chemiluminescenza.

In sostanza l'ozono proveniente da un generatore integrato attraversa la camera di reazione dove è presente il campione da misurare. Le molecole di NO, assieme a quelle di O₃, danno luogo alla formazione di una molecola di biossido di azoto allo stato eccitato

che, riportandosi allo stato fondamentale, emette una radiazione luminosa caratteristica, la cui intensità, proporzionale alla concentrazione di NO nel campione, viene filtrata e successivamente convertita in segnale elettrico da un tubo fotomoltiplicatore.

La reazione chimica di base è del tipo:



La misura di NO_x (NO + NO₂) viene effettuata facendo passare ciclicamente il campione in un convertitore catalitico che riduce tutto l'NO₂ in NO. Il contenuto di biossido di azoto viene ottenuto per differenza tra la misura degli ossidi di azoto totali (NO_x), somma del contenuto nel campione di aria e di quello proveniente dalla riduzione del biossido di azoto, e quella del solo ossido di azoto.

Ozono O₃

Il riferimento normativo per il campionamento dell'ozono è costituito dalla UNI EN 14625:2005 "Qualità dell'aria ambiente. Metodo normalizzato per la misurazione della concentrazione di ozono mediante fotometria ultravioletta".

Il principio di funzionamento su cui si basa la misura è l'assorbimento UV non dispersivo a flusso modulato incrociato; il metodo sfrutta la proprietà dell'ozono di assorbire radiazioni nel campo dell'ultravioletto: pertanto l'intensità della radiazione non assorbita è proporzionale alla concentrazione dell'ozono nel campione.

Benzene/Toluene/Xilene – BTX

Il riferimento normativo per il campionamento è costituito dalla UNI EN 14662:2005, parti 1, 2, 3, "Qualità dell'aria ambiente. Metodo normalizzato per la misurazione del benzene".

Il metodo si basa sul principio di misura della gascromatografia.

Il monitoraggio avviene mediante strumentazione automatica (analizzatore BTEX) che effettua il campionamento dell'aria ambiente con frequenza oraria e successiva analisi gascromatografica o mediante campionamento dell'aria su fiale di carbone per un periodo di 24 h, successivo desorbimento chimico o termico del campione raccolto e infine analisi gascromatografica da realizzarsi in laboratorio.

4.2.3. Monitoraggio degli inquinanti particellari

Polveri totali sospese (PTS)

Il campionamento delle PMS si svolgerà secondo le specifiche previste dal DPCM 28.03.83 App. 2, modificato dal DPR 20.03.88 All. 4 punto B.

Le particelle in sospensione saranno raccolte su di un filtro a membrana o in fibra di vetro per una durata di 24 ore, nel corso delle quali il filtro dovrà essere protetto dalla sedimentazione diretta delle particelle e dall'influsso delle condizioni atmosferiche.

Il campionatore è costituito da:

- un filtro, con efficienza superiore al 99% per la particelle aventi un diametro aerodinamico di 0,3 μm ;
- un supporto di filtrazione;
- una pompa;
- un contatore volumetrico.

La determinazione della concentrazione delle PMS, sarà effettuata per pesatura su una bilancia analitica, prima e dopo il campionamento, dei filtri condizionati per 2 ore a temperatura compresa fra 90°C e 100°C; il peso totale ottenuto sarà normalizzato al volume di aria campionata (corretto in base alla contingente temperatura e pressione atmosferica).

❑ Polveri PM10 e PM2,5

Il D.lgs. 155/2010 stabilisce che il metodo di riferimento per l'analisi del PM10, secondo la Norma UNI EN 12341, è il metodo gravimetrico (o metodo equivalente) da applicarsi su un campione ottenuto per aspirazione dell'aria per 24 ore a valle di una testa di selezione opportunamente realizzata. Il D.lgs. 155/2010 stabilisce altresì che il metodo di riferimento per l'analisi del PM2,5 è il metodo gravimetrico da applicarsi secondo la Norma UNI EN 14907 su un campione ottenuto sempre per aspirazione dell'aria per 24 ore a valle di una testa di selezione opportunamente realizzata.

Allo scopo di disporre di valori medi su base oraria, indicativi dell'andamento nel tempo della concentrazione di particolato, l'analizzatore automatico sarà in grado di effettuare misure in tempo reale, la catena strumentale è composta come segue:

- testa di prelievo rispondente alla norma UNI EN 12341 (UNI EN 14907);
- analizzatore automatico in grado di fornire valori in continuo basato sul metodo nefelometrico;
- verifica della misura.

Nel corso della misura automatica, il campione d'aria viene aspirato in continuo attraverso una testa di prelievo realizzata secondo la norma UNI EN 12341, in grado di selezionare le polveri con diametro aerodinamico inferiore ai 10 μm con una efficienza del 50%. Successivamente avviene il passaggio all'interno dell'analizzatore dove si effettua la misura nefelometrica: il campione entra in una camera dove un fascio luminoso è diffuso in funzione della quantità di particolato presente. L'entità della diffusione è rilevata da un fotomoltiplicatore e quindi convertita in valore di concentrazione.

Per la determinazione del PM10 e PM2,5 la strumentazione utilizzata è conforme alla UNI EN 12341 ed UNI EN 14907 che utilizza il metodo nefelometrico associato al metodo di misura assorbimento Raggi Beta. Esso è riconosciuto dalla normativa tecnica come "metodo equivalente" al metodo standard di riferimento e, al contempo è in grado di fornire valori medi su base oraria.

L'analizzatore di particolato è in grado di fornire misure in tempo reale mediante l'uso dell'attenuazione beta. Lo strumento effettua un monitoraggio in continuo del campione di ingresso.

Il particolato contenuto nel campione di ingresso si deposita su di un filtro a nastro e viene direttamente analizzato dal rilevatore di raggi beta generati dalla sorgente al Carbonio-14 (C-14). Viene inoltre tenuta conto l'interferenza provocata dalla radiazione del gas Radon presente in natura (Rn-222) in modo da migliorare la sensibilità alle basse concentrazioni di particolato. Il sistema completo di misura del particolato è composto dalle seguenti parti:

Unità centrale;

Testa di campionamento (PM10 e PM2.5);

Riscaldamento dinamico dello stelo;

Pompa di campionamento;

Sensoristica esterna per rilevazione della temperatura e dell'umidità relativa;

Unità interna per la memorizzazione dei dati e porte di comunicazione.

Metalli nel corpo del particolato

L'analisi è condotta secondo quanto previsto dal DLG n.155 del 13.08.10 in cui si stabilisce che:

- per il piombo - Allegato VI paragrafo A.3 –, il campionamento si effettua con le stesse specifiche del PM10 (UNI EN 12341:1999), mentre la misurazione si esegue nel rispetto della UNI EN 14902:2005.
- per Cadmio, Arsenico e Nichel - Allegato VI paragrafo A.9 – per campionamento e misurazione si prescrive l'applicazione della UNI EN 14902:2005 "*Qualità dell'aria ambiente. Metodo normalizzato per la misurazione di Pb, Cd, As e Ni nella frazione PM₁₀ del particolato in sospensione*".
- per il mercurio - Appendice X - il campionamento e la misura si effettuano, mediante rimozione con processo di amalgamazione con l'oro.

IPA nel corpo del particolato

Per la misurazione del Benzo(a)pirene si applica il metodo previsto dall'allegato VII del decreto del Ministro dell'ambiente 25.11.94 o il metodo previsto dalla norma ISO 12884:2000.a

Si opera sul campione di PM₁₀, estratto per la sua determinazione, per trattamento chimico (cromatografia HPLC per il B(a)P) e spettrometria di assorbimento atomico.

4.2.4. Stazione meteorologica

La stazione meteorologica è costituita da un insieme di sensori per il rilievo continuo dei seguenti parametri:

Temperatura (TA)

- sensore schermato e ventilato
- campo di misura: -50/+70 °C
- accuratezza: 0,2 °C

Umidità Relativa (UR)

- sensore schermato e ventilato
- campo di misura: 10/95 %

- accuratezza: $\pm 3 \%$
- Pioggia Caduta (PC)
 - sensore riscaldato
 - risoluzione: 0,2 mm/impulso
- Direzione del Vento (DV)
 - sensore riscaldato
 - campo di misura: 0/358 gradi
- Velocità del Vento (VV)
 - sensore riscaldato
 - campo di misura: 0/50 m/s
 - accuratezza: 0,25 m/s.
- Pressione (P)
 - campo di misura: 880/1080 hPa
 - risoluzione: 0,1 hPa.

5. MISURAZIONI ESEGUITE

Nella seguente tabella sono elencati ed opportunamente georeferenziati i punti relativi al monitoraggio della componente "Atmosfera" in fase di Corso d'Opera (PMA/A/CO) eseguite dal 26.02.2015 al 03.04.2015., nell'ambito dell'opera denominata S.S. 76 lotto 1.1.A "Fossato di Vico - Cancelli".

LOTTO SS 76 A				
Codice punto	Coordinate		Opera	Prog.
	Latitudine	Longitudine		
ATM-01A	43°18.033'N	12°45.412'E	Cantiere accumulo terre	0+000 (carr. Sud)
ATM-02A	43°18.015'N	12°45.889'E	Galleria Collalto	0+300 (carr. Nord)
ATM-04A	43°19.099'N	12°50.356'E	Svincolo di Cancelli	6+600 (carr. Nord)

Non è superfluo ribadire che il numero di punti di monitoraggio e la relativa localizzazione sono stati fissati e giustificati nel Piano di Monitoraggio Ambientale per il fattore "Atmosfera" (PMA/A), anche in funzione della futura ubicazione delle aree di cantiere e della rete di viabilità a servizio dei mezzi operativi e di trasporto.

Le attività di misura in fase di Corso d'Opera sono state eseguite rilevando - in ogni punto di monitoraggio - parametri di qualità dell'aria, meteorologici e di inquadramento territoriale, poi raccolti in documenti denominati "schede di monitoraggio" di cui si dirà nel paragrafo successivo.

Durante le attività di misura sono stati rilevati i principali descrittori della qualità dell'aria, cioè la presenza ed il livello degli inquinanti illustrati nel precedente paragrafo 4.2:

6. SCHEDE DI MONITORAGGIO

Per ogni punto monitorato durante le fasi di rilevamento sono state compilate schede che raccolgono informazioni utili alla identificazione e descrizione del punto stesso, allo scopo di avere un valido strumento per eseguire idonee considerazioni sui risultati delle attività di monitoraggio.

Dette schede riportano notizie relative a:

- dati identificativi (codice, coordinate, tipologia di misura ecc);
- stralcio cartografico per identificare l'ubicazione del recettore;
- dati di localizzazione geografica;
- caratteristiche del recettore;
- principali sorgenti di fattori inquinanti dell'aria che interessano il recettore;
- tipologia area tra recettore e sorgente esaminata;
- descrizione area tra recettore e sorgente esaminata;
- descrizione rilievo eseguito (data, ora, condizioni meteo, strumentazione ecc.);
- personale impiegato;
- documentazione fotografica per testimoniare l'ubicazione della strumentazione in fase di registrazione del segnale;
- tabella di sintesi condizioni meteo
- eventuali note alle misure.

Nella presente relazione sono riportati i dati inseriti nelle schede di monitoraggio relative ad ogni recettore monitorato nel corso della PMA/A/CO.

7. RISULTATI DELLE MISURAZIONI

Nel corso della campagna PMA/A/CO sono state eseguite, in conformità del PMA/A ed in corrispondenza dei punti di monitoraggio ivi indicati:

- analisi con mezzo mobile degli specifici parametri relativi agli inquinanti gassosi e particolati, ai metalli ed agli IPA indicati da PMA, nonché rilievo dei parametri meteorologici.

Nelle pagine che seguono si riporta la sintesi dei risultati delle misure effettuate durante la campagna sui ricettori oggetto di indagine.

Ulteriori dettagli sulle misure eseguite sono riportate nelle schede di monitoraggio che contengono tutti i risultati delle misure eseguite e le relative elaborazioni grafiche.

7.1. Biossidi di zolfo – SO₂

I valori massimi delle concentrazioni medie orarie per ciascun punto di campionamento sono i seguenti.

SO ₂				
S.S. 76 A				
Punto	valore		Giorno	Superamento
ATM_01A	9,30	µg/m ³	26/03/2015	
ATM_02A	169,86	µg/m ³	02/03/2015	
ATM_04A	14,45	µg/m ³	30/03/2015	

Tutti i valori registrati risultano inferiori al valore limite per la protezione della salute umana fissato dal D.Lgs.155/10 pari a 350 µg/m³

7.2. Monossido di carbonio – CO

I valori massimi delle concentrazioni medie orarie per ciascun punto di campionamento sono i seguenti.

CO				
S.S. 76 A				
Punto	valore		Giorno	Superamento
ATM_01A	0,60	µg/m ³	24/03/2015	
ATM_02A	0,67	µg/m ³	01/03/2015	
ATM_04A	13,06	µg/m ³	27/03/2015	

I livelli di concentrazione del CO e pertanto del COmob, ovvero la media mobile sulle 8 ore dell'inquinante CO, così come richiesta dalla legge, risultano sempre inferiori al limite massimo di attenzione previsto del D.Lgs.155/10 (10 mg/m3).

7.3. Ossidi di azoto – (NO₂, NO, NO_x)

NO ₂				
S.S. 76 A				
Punto	valore		Giorno	Superamento
ATM_01A	44,26	µg/m ³	24/03/2015	
ATM_02A	52,45	µg/m ³	04/03/2015	
ATM_04A	34,58	µg/m ³	02/04/2015	

I valori massimi delle concentrazioni medie orarie registrato sono inferiori al valore limite fissato dal D.Lgs.155/10 (200 µg/m³).

Si riportano inoltre i valori medi orari massimi relativi al NO ed NO_x

NO				
S.S. 76 A				
Punto	valore		Giorno	Superamento
ATM_01A	28,53	µg/m ³	24/03/2015	
ATM_02A	95,16	µg/m ³	04/03/2015	
ATM_04A	25,49	µg/m ³	27/03/2015	

NO _x				
S.S. 76 A				
Punto	valore		Giorno	Superamento
ATM_01A	87,83	µg/m ³	24/03/2015	
ATM_02A	186,07	µg/m ³	04/03/2015	
ATM_04A	68,95	µg/m ³	02/04/2015	

7.4. Ozono – O₃

I valori massimi delle concentrazioni medie orarie per ogni punto di campionamento sono riportati nella seguente tabella

O3				
S.S. 76 A				
Punto	valore		Giorno	Superamento
ATM_01A	106,19	µg/m ³	21/03/2015	
ATM_02A	81,88	µg/m ³	03/03/2015	
ATM_04A	103,81	µg/m ³	29/03/2015	

I dati rilevati nel corso delle attività di monitoraggio evidenziano che i livelli di ozono si mantengono sempre inferiori al livello di attenzione (180 µg/m³ D.Lgs.155/10).

7.5. BTX – (Benzene, Toluene, Xileni)

Benzene				
S.S. 76 A				
Punto	valore		Giorno	Superamento
ATM_01A	1,82	µg/m ³	24/03/2015	
ATM_02A	2,36	µg/m ³	01/03/2015	
ATM_04A	1,13	µg/m ³	02/04/2015	

L'andamento generale dell'inquinante benzene si mantiene sempre all'interno dei limiti di legge previsti dal D.Lgs.155/10, che per prevenire effetti nocivi sulla salute prescrive che il limite della media annuale sia pari a 5,0 µg/m³

Si riportano inoltre, anche i valori massimo delle concentrazioni medie orarie relative al Toluene e Xileni.

Toluene				
S.S. 76 A				
Punto	valore		Giorno	Superamento
ATM_01A	1,88	µg/m ³	25/03/2015	
ATM_02A	4,35	µg/m ³	03/03/2015	
ATM_04A	1,73	µg/m ³	02/04/2015	

Xileni				
S.S. 76 A				
Punto	valore		Giorno	Superamento
ATM_01A	5,16	µg/m ³	25/03/2015	
ATM_02A	5,48	µg/m ³	03/03/2015	
ATM_04A	4,19	µg/m ³	28/03/2015	

7.6. Polveri

Di seguito di riportano i valori massimi delle concentrazioni medie giornaliere delle polveri per ogni punto di campionamento.

PM10				
S.S. 76 A				
Punto	valore		Giorno	Superamento
ATM_01A	30,84	µg/m ³	21/03/2015	
ATM_02A	26,63	µg/m ³	04/03/2015	
ATM_04A	26,90	µg/m ³	02/04/2015	

Il D.L.155/2010 prescrive quale limite del PM10, per la protezione della salute umana, il valore di 50 µg/m³ che non deve essere superato per più di 35 volte nell'anno solare.

Le analisi effettuate non evidenziano la presenza di superamenti dei limiti di cui al D.Lgs.155/10.

L'andamento generale dell'inquinante PM2,5. si mantiene sempre all'interno dei limiti di legge previsti dal D.Lgs.155/10, che per prevenire effetti nocivi sulla salute prescrive che il limite della media annuale sia pari a 25 µg/m³

PM2,5				
S.S. 76 A				
Punto	valore		Giorno	Superamento
ATM_01A	23,23	µg/m ³	21/03/2015	
ATM_02A	18,88	µg/m ³	04/03/2015	
ATM_04A	22,47	µg/m ³	02/04/2015	

7.7. Metalli

Per quanto riguarda l'analisi dei metalli per ciascuna delle campagne di rilievo svolte in corrispondenza di ogni punto indicato dal PMA è stato preso in considerazione il giorno ritenuto il

più idoneo alla misurazione degli inquinanti particolati. Di seguito di riportano i valori massimi delle concentrazioni medie giornaliere dei metalli per ogni punto di campionamento.

Arsenico				
S.S. 76 A				
Punto	valore		Giorno	Superamento
ATM_01A	0,001	µg/m ³	21/03/2015	
ATM_02A	0,001	µg/m ³	01/03/2015	
ATM_04A	<0,001	µg/m ³	01/04/2015	

Cadmio				
S.S. 76 A				
Punto	valore		Giorno	Superamento
ATM_01A	<0,001	µg/m ³	21/03/2015	
ATM_02A	<0,001	µg/m ³	01/03/2015	
ATM_04A	<0,001	µg/m ³	01/04/2015	

Mercurio				
S.S. 76 A				
Punto	valore		Giorno	Superamento
ATM_01A	0,001	µg/m ³	21/03/2015	
ATM_02A	<0,001	µg/m ³	01/03/2015	
ATM_04A	<0,001	µg/m ³	01/04/2015	

Nichel				
S.S. 76 A				
Punto	valore		Giorno	Superamento
ATM_01A	0,011	µg/m ³	21/03/2015	
ATM_02A	0,004	µg/m ³	01/03/2015	
ATM_04A	0,012	µg/m ³	01/04/2015	

Piombo				
S.S. 76 A				
Punto	valore		Giorno	Superamento
ATM_01A	0,005	µg/m ³	23/01/2013	
ATM_02A	0,002	µg/m ³	31/01/2013	
ATM_04A	0,002	µg/m ³	14/02/2013	

L'andamento degli inquinanti, si mantiene, al di sotto dei valori obiettivo definiti nell'allegato XIII del D.Lgs.155/10, che, si precisa, sono calcolati come media su un anno civile.

8. SINTESI DEI DATI RACCOLTI DURANTE LE PRECEDENTI CAMPAGNE DI MONITORAGGIORISULTATI DELLE MISURAZIONI

Nelle seguenti tabelle vengono messi a confronto i valori delle massime concentrazione medie orarie degli inquinanti, rilevati nel corso della campagna di monitoraggio AO e di Fermo di Cantiere, con quelli rilevati durante il Corso d'Opera.

Tenuto conto che alla data di esecuzione delle analisi Ante Operam i lavori sulla S.S.76 erano già iniziati, in alcuni casi si provvede ad individuare punti di monitoraggio equivalenti per morfologia, esposizione e composizione vegetazionale, ovvero con caratteristiche simili a quelli previsti in PMA/A, ma per i quali le misure non sarebbero state influenzate dalla presenza di lavorazioni.

Tali punti ausiliari, contraddistinti dal suffisso _AUX, furono quindi assimilati a quelli individuati dal PMA. Anche in questa sede, pertanto, si ritiene di poter utilizzare i suddetti punti ausiliari per mettere a confronto i livelli dei principali inquinanti atmosferici rilevati in fase AO, FC e CO.

S.S. 76 A						
Parametro monitorato	ATM_01A_campagna AO		ATM_01A I^ campagna CO		ATM_01A II^ campagna CO	
	valore	Giorno	valore	Giorno	valore	Giorno
CO	1,88 µg/m3	04/07/2012	1,50 µg/m3	25/01/2015	0,60 µg/m3	24/03/2015
NO	17,63 µg/m3	04/07/2012	16,50 µg/m3	25/01/2013	28,51 µg/m3	24/03/2015
NO2	22,86 µg/m3	29/06/2012	10,20 µg/m3	25/01/2013	44,26 µg/m3	24/03/2015
NOX	39,19 µg/m3	29/06/2012	10,20 µg/m3	25/01/2013	87,83 µg/m3	24/03/2015
O3	88,99 µg/m3	28/06/2012	82,00 µg/m3	27/01/2013	106,19 µg/m3	21/03/2015
SO2	22,86 µg/m3	29/06/2012	9,20 µg/m3	28/01/2013	9,30 µg/m3	26/03/2015
Benzene	1,52 µg/m3	01/07/2012	0,17 µg/m3	23/01/2013	1,82 µg/m3	24/03/2015
Toulene	1,17 µg/m3	02/07/2012	0,24 µg/m3	23/01/2013	1,88 µg/m3	25/03/2015
Xileni	2,40 µg/m3	01/07/2012	27,39 µg/m3	27/01/2013	5,16 µg/m3	25/03/2015
PM10	25,47 µg/m3	28/06/2012	27,39 µg/m3	29/01/2013	30,84 µg/m3	21/03/2015
PM2.5	9,48 µg/m3	28/06/2012	16,60 µg/m3	25/01/2013	23,23 µg/m3	21/03/2015

S.S. 76 A						
Parametro monitorato	ATM_02A_AUX campagna AO		ATM_02A campagna FC		ATM_02A I^ campagna CO	
	valore	Giorno	valore	Giorno	valore	Giorno
CO	1,89 µg/m3	09/07/2012	0,60 µg/m3	03/04/2014	1,54 µg/m3	31/01/2013
NO	22,99 µg/m3	04/07/2012	70,76 µg/m3	03/04/2014	8,30 µg/m3	31/01/2013
NO2	27,970 µg/m3	04/07/2012	51,11 µg/m3	02/04/2014	7,10 µg/m3	01/02/2013
NOX	52,390 µg/m3	04/07/2012	151,87 µg/m3	03/04/2014	13,72 µg/m3	31/01/2013
O3	113,830 µg/m3	05/07/2012	103,10 µg/m3	31/03/2014	79,50 µg/m3	03/02/2013
SO2	10,820 µg/m3	09/07/2012	57,11 µg/m3	29/07/2014	8,10 µg/m3	06/02/2013
Benzene	2,900 µg/m3	09/07/2012	1,54 µg/m3	03/04/2014	0,17 µg/m3	05/02/2013
Toulene	2,900 µg/m3	07/07/2012	7,47 µg/m3	29/07/2014	0,25 µg/m3	05/02/2013
Xileni	4,450 µg/m3	06/07/2012	13,84 µg/m3	30/03/2014	32,19 µg/m3	05/02/2013
PM10	24,500 µg/m3	05/07/2012	28,03 µg/m3	03/04/2014	32,19 µg/m3	31/01/2013
PM2.5	8,000 µg/m3	05/07/2012	32,43 µg/m3	03/04/2014	14,85 µg/m3	31/01/2013

S.S. 76 A		
ATM_02A II^ campagna CO		
valore	Giorno	
0,67 µg/m3	01/03/2015	
95,16 µg/m3	04/03/2015	
52,45 µg/m3	04/03/2015	
186,07 µg/m3	04/03/2015	
81,88 µg/m3	03/03/2015	
169,86 µg/m3	02/03/2015	
2,36 µg/m3	01/03/2015	
4,35 µg/m3	03/03/2015	
5,48 µg/m3	03/03/2015	
26,63 µg/m3	04/03/2015	
18,88 µg/m3	04/03/2015	

S.S. 76 A						
Parametro monitorato	ATM_04A_ campagna AO		ATM_04A I^ campagna CO		ATM_04A II^ campagna CO	
	valore	Giorno	valore	Giorno	valore	Giorno
CO	1,85 µg/m3	11/07/2012	1,72 µg/m3	15/02/2013	13,06 µg/m3	27/03/2015
NO	21,94 µg/m3	05/07/2012	11,30 µg/m3	15/02/2013	25,49 µg/m3	27/03/2015
NO2	26,99 µg/m3	05/07/2012	5,30 µg/m3	15/02/2013	34,58 µg/m3	02/04/2015
NOX	53,03 µg/m3	05/07/2012	17,53 µg/m3	15/02/2013	68,95 µg/m3	02/04/2015
O3	89,04 µg/m3	08/07/2012	101,40 µg/m3	20/02/2013	103,81 µg/m3	29/03/2015
SO2	9,46 µg/m3	10/07/2012	8,40 µg/m3	20/02/2013	14,45 µg/m3	30/03/2015
Benzene	1,59 µg/m3	04/07/2012	0,20 µg/m3	23/02/2013	1,13 µg/m3	02/04/2015
Toulene	1,74 µg/m3	09/07/2012	0,25 µg/m3	15/02/2013	1,73 µg/m3	02/04/2015
Xileni	3,20 µg/m3	06/07/2012	31,13 µg/m3	20/02/2013	4,19 µg/m3	28/03/2015
PM10	27,11 µg/m3	04/07/2012	31,13 µg/m3	20/02/2013	26,90 µg/m3	02/04/2015
PM2.5	7,35 µg/m3	05/07/2012	20,99 µg/m3	17/02/2013	22,47 µg/m3	02/04/2015

9. CONCLUSIONI

Il confronto tra le campagne di monitoraggio AO, FC e CO, così come già rilevato in fase di Fermo di Cantiere e nella precedente campagna di CO, evidenzia, in alcuni punti e per alcuni parametri un incremento dei livelli di concentrazione dei principali inquinanti a significare il maggiore impatto che le attività di cantiere, hanno avuto sulla componente in esame sia rispetto alla situazione indisturbata di AO.

Tali incrementi risultano spesso non particolarmente significativi.

I valori registrati sono stati confrontati con i limiti di qualità dell'aria per il biossido di zolfo, il monossido di carbonio, il biossido di azoto, l'ozono, la frazione respirabile delle particelle sospese ed il benzene, previsti dal D.Lgs.155/10.

I livelli di concentrazione raggiunti dal biossido di azoto, dal monossido di carbonio, dal biossido di zolfo, dall'ozono, dal benzene sono risultati tutti al di sotto dei limiti di legge (D.Lgs.155/10).

Parimenti nel monitoraggio delle polveri sottili non si sono riscontrati superamenti del valore limite dei 50 µg/m³ definito dal D.Lgs.155/10.

Infine, per quanto relativo alla concentrazione di metalli, si segnala che l'andamento degli stessi si mantiene sempre al di sotto dei valori obiettivo calcolati su media annuale.