

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

<p>CONTRAENTE GENERALE:</p> 	<p>Il responsabile del contraente generale: Ing. Federico Montanari</p>
---	--

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

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

1.1. B- SS 76 TRATTO ALBACINA - SERRA SAN QUIRICO
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 B	E	2 1	M A O 2 1 2	R E L	0 4	A

REV.	DATA	DESCRIZIONE	Redatto		Controllato	Approvato
A	28-Feb-2017	EMISSIONE		ARIEN	ARIEN	DIRPA

INDICE

1.	PREMESSA.....	2
2.	QUADRO DI RIFERIMENTO TECNICO E NORMATIVO	4
2.1.	Normativa comunitaria.....	4
2.2.	Normativa nazionale.....	4
2.3.	Normativa regionale.....	8
2.4.	Normativa Tecnica.....	8
2.5.	Documenti di riferimento.....	8
3.	DEFINIZIONI E PARAMETRI DI RIFERIMENTO.....	9
4.	IMPOSTAZIONE DEL PIANO DI MONITORAGGIO AMBIENTALE	
	<i>FERMO CANTIERE PER IL FATTORE ATMOSFERA (PMA/A/FC).....</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	23
6.	SCHEDE DI MONITORAGGIO	24
7.	RISULTATI DELLE MISURAZIONI.....	25
7.1.	Biossidi di zolfo – SO ₂	25
7.2.	Monossido di carbonio – CO.....	26
7.3.	Ossidi di azoto – (NO ₂ , NO, NO _x).....	26
7.4.	Ozono – O ₃	27
7.5.	BTX – (Benzene, Toluene, Xileni).....	27
7.6.	Polveri.....	28
7.7.	Metalli.....	35
8.	SINTESI DEI DATI RACCOLTI DURANTE LE PRECEDENTI	
	CAMPAGNE DI MONITORAGGIORISULTATI DELLE MISURAZIONI.....	37
9.	CONCLUSIONI.....	42

1. PREMESSA

Nel presente documento si relaziona in merito alle attività, eseguite fino al 31 dicembre 2016, 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.B "Albacina - Serra san Quirico"** 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 27.07.2016 al 23.11.2016.

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.

Il lotto 1.1. B della S.S. 76 si sviluppa, per una lunghezza di 13,5 km, tra un lotto recentemente messo in esercizio ad est dell'abitato di Fabriano e il tratto di S.S.76 che si estende da Serra San Quirico al casello autostradale di Ancona Nord sulla A14.

L'intervento in oggetto, che interessa dunque un'area ricompresa tra i comuni di Fabriano, Genga e Serra San Quirico, si configura prevalentemente come un allargamento dell'attuale sede stradale.

Il tracciato ha inizio in località Albacina, immediatamente ad est di due viadotti recentemente realizzati. Dopo circa 200 metri, incontra le pendici del monte Le Cone, che attraversa in galleria (Albacina Sud), per poi superare in viadotto la ferrovia Orte-Falconara ed il Fiume Esino.

Nei pressi dello Svincolo di Tufico l'asse piega verso sinistra e si porta parallelo al fiume, continuando per circa un km con un tratto pressoché rettilineo.

Il tracciato ha origine ad est di due viadotti recentemente realizzati, nel primo tratto essa si configura come una semplice risagomatura per quanto riguarda la carreggiata nord, mentre la sud viene realizzata in parte a mezza costa ed in parte in scavo fino all'imbocco della nuova galleria Albacina Sud che, analogamente alla preesistente Albacina Nord, sottopassa le pendici del monte Le Cone.

Subito dopo il tracciato supera la ferrovia Orte-Falconara ed il fiume Esino per portarsi alla zona dello Svincolo di Tufico dove l'asse principale piega decisamente verso sinistra portandosi parallelo al fiume stesso.

Il tracciato prosegue pressoché rettilineo, sviluppandosi quasi interamente in rilevato ed in affiancamento al fiume Esino.

La carreggiata Nord presenta la galleria naturale Sassi Rossi (1305m), mentre la Sud attraversa le due gallerie esistenti Sassi Rossi 1 (140m) e Sassi Rossi 2 (572m). Tornate allo scoperto la carreggiata sud incontra il Viadotto Mariani, mentre la Nord supera i Viadotti Mariani 1 e 2 e la Galleria artificiale Mariani. Entrambe le carreggiate, dopo un ulteriore breve tratto all'aperto, imbucano le gallerie Valtreara di cui la sud è di nuova costruzione e la nord è esistente.

Dopo le suddette gallerie si incontra lo svincolo di Valtreara, questo è composto da due rotatorie laterali collegate tra loro da una pista bidirezionale che sovrappassa le gallerie Valtreara nella parte dell'imbocco lato Ancona dove sono ancora in artificiale. Lo scavo per la rogatoria

a monte (lato della carreggiata Nord) è stato ricavato realizzando una paratia, mentre quella opposta ha la scarpata a valle in terra rinforzata. Da quest'ultima rotatoria parte anche la viabilità di collegamento con l'abitato di Gattuccio ed per il tratto di viabilità esistente è previsto un ammodernamento.

Dopo lo svincolo si incontrano le gallerie Gattuccio e, quindi, i Viadotti Gattuccio. Successivamente il tracciato delle due carreggiate si divide: la nord, curvando a destra, prosegue entrando nella galleria Gola della Rossa Nord; la sud, curvando a sinistra, si mantiene sul sedime della SS 76 attuale. La carreggiata nord, superata la galleria Gola della Rossa Nord della lunghezza approssimativa di 3,7 km ed oltrepassato il fiume Esino con il Viadotto Esino 2 Nord, si posiziona parallelamente alla ferrovia Orte-Falconara esistente. La carreggiata sud, dopo il Viadotto Gattuccio, piegando verso sinistra si mantiene sul sedime esistente ed incontra dapprima la galleria artificiale Camponococchio e poi lo svincolo omonimo, che viene riconfigurato con funzionalità di semisvincolo in conseguenza alla nuova viabilità principale.

Nel successivo tratto si incontrano la Galleria Colleselluccio, il Viadotto Esino 3, la Galleria San Silvestro, Il Viadotto Esino 4 e la Galleria Gola della Rossa Sud. Ritornati all'aperto e dopo un breve tratto in appoggio si incontra i viadotti Serra San Quirico 1 e 2 Sud divisi tra loro dal sovrappasso ferroviario. A partire dal secondo manufatto le due carreggiate tornano ad essere parallele ed in stretta adiacenza.

Proseguendo verso nord si incontra lo svincolo di Serra San Quirico le cui piste da e per Ancona si chiudono poco prima del fine lotto.

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

- gallerie naturali: Albacina (carr N e S), Sassi Rossi (carr N), Sassi Rossi 1 e 2 (carr S), Valtreara (carr N e S), Gattuccio (carr N e S), Camponococchio (carr S), Colle Selluccio (carr S), San Silvestro (carr S), Gola della Rossa (carr N e S);
- galleria artificiale Mariani (carr N);
- opere di attraversamento: Viadotto San Lazzaro (carr N e S), Viadotto Esino 1 (carr N e S), Ponte le grotte (carr N e S), Viadotto Mariani (carr S), Viadotto Mariani 1 e 2 (carr N), Viadotto Gattuccio (carr N e S), Viadotto Esino 2 (carr N e S), Viadotti Esino 3 e 4 (carr S), Viadotto Serra San Quirico (carr N e S), Viadotto fiume esino SP 14, Viadotto Esino Svincolo di serra san Quirico.
- corpi stradali all'aperto, sia in adeguamento di tronchi esistenti sia di nuova realizzazione, comprendenti opere d'arte minori quali: sottopassi in corrispondenza delle interferenze con la viabilità esistente e tombini scatolari o tubazioni in corrispondenza di torrenti e fossi, nonché strutture di sostegno, prevalentemente in terra armata.

Per la realizzazione dell'opera è stato previsto un cantiere base in località Tufico e un cantiere industriale in località Trocchetti, per la frantumazione degli inerti e la produzione del calcestruzzo. Sono inoltre previsti 7 cantieri secondari, posti lungo il tracciato, per la gestione delle lavorazioni delle opere previste.

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".

I valori limite di riferimento (livelli di attenzione e di allarme) fissati dal DM n. 60 del 02/04/2002 e dal Dlgs n. 155 del 13/08/2010 con cui sono stati confrontati i dati del presente monitoraggio sono riportati di seguito.

Biossido di zolfo - SO₂ (rif. DM 60/2002 e D.Lgs n. 155 del 13/08/2010)		
Soglia di allarme	Valore limite orario	Valore limite di 24 ore
500 µg/m ³ misurato per 3 ore consecutive	350 µg/m ³ da non superare più di 24 volte/anno civile	125 µg/m ³ da non superare più di 3 volte/anno civile
Biossido di azoto - NO₂ (rif. DM 60/2002)		
Soglia di allarme	Valore limite orario	Valore limite annuale
400 µg/m ³ misurato per 3 ore consecutive	200 µg/m ³ da non superare più di 18 volte/anno civile	40 µg/m ³
Ossidi di azoto - NO_x (rif. DM 60/2002 e D.Lgs n. 155 del 13/08/2010)		
30 µg/ m ³	Valore limite annuale per la protezione della vegetazione	
Particolato - PM₁₀ (rif. DM 60/2002 e D.Lgs n. 155 del 13/08/2010)		
Valore limite annuale (*)	Valore limite di 24 ore (*)	
20 µg/m ³	50 µg/m ³ da non superare più di 7 volte/anno civile	

(*) Da una recente comunicazione del Ministero dell'Ambiente, il valore limite va considerato senza il margine di tolleranza (che deve essere utilizzato solo ai fini della zonizzazione). Da una comunicazione non ufficiale dello stesso Ministero risulta inoltre che si ha superamento quando la concentrazione è maggiore (e non maggiore e uguale) al valore limite di 50 µg/m³.

(**) Per quanto riguarda le **Polveri Totali Sospese (PTS)**, tale inquinante non presenta più alcun valore limite di riferimento orario né giornaliero.

PM 2,5 -Frazione polveri con diametro <2,5 µm (D.Lgs n. 155 del 13/08/2010)	
25 µg/m ³	Concentrazione media annuale

20 µg/m ³	Concentrazione media annuale (valore obiettivo entro il 2015)
Monossido di carbonio - CO (rif. DM 60/2002 e D.Lgs n. 155 del 13/08/2010)	
Valore limite	Soglia di allarme
10 mg/m ³ Media massima giornaliera su 8 ore	30 mg/m ³ Concentrazione media giornaliera
Benzene - C₆H₆ (rif. DM 60/2002 e D.Lgs n. 155 del 13/08/2010)	
Valori limite	
5 µg/m ³ concentrazione media annuale	
Ozono - O₃ (rif. DL 21-05-2004 e D.Lgs n. 155 del 13/08/2010)	
Soglia di informazione	Soglia di allarme
180 µg/m ³ concentrazione oraria	240 µg/m ³ misurato per 3 ore consecutive
Polveri Totali Sospese - PTS (**) (rif. DM 25-11-94 abrogato dal DM 60-2002)	
Livello di attenzione	Livello di allarme
150 µg/m ³	300 µg/m ³
IPA - Idrocarburi Policiclici Aromatici (rif. DM 25-11-94)	
1 ng/m ³	Obiettivo di qualità

Le concentrazioni di Toluene e Xilene non sono normate dalla legislazione in materia; per questi idrocarburi si può utilizzare il limite di 1000 µg/m³ proposto dall'OMS.

Piombo - Pb (rif. DM 60/2002 e D.Lgs n. 155 del 13/08/2010)	
0.5 µg/m ³	Valore limite annuale

Per i metalli pesanti diversi dal Piombo si fa riferimento ai valori obiettivo per cadmio, arsenico e nichel del D.Lgs n. 155 del 13/08/2010, e ai Valori Guida WHO (2000) per il mercurio riportati nella tabella che segue.

	D.Lgs n. 155 del 13/08/2010	Valori Guida WHO (2000)
Cadmio	5 ng/m ³	-
Arsenico	6 ng/m ³	-
Nichel	20 ng/m ³	-
Mercurio	-	1 µg/m ³

I livelli di attenzione sono definiti come le concentrazioni di inquinanti atmosferici che determinano lo stato di attenzione, cioè una situazione di inquinamento atmosferico che, se persistente, determina il rischio di raggiungere lo stato d'allarme. Lo stato di allarme è definito come uno stato suscettibile di determinare una condizione di rischio ambientale e sanitario. Gli stati di attenzione o di allarme si raggiungono quando, al termine di un ciclo di monitoraggio, si rileva il superamento, per uno o più inquinanti, del livello di attenzione o di allarme.

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
- Reports semestrali precedenti.

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 idrocarburi, 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 idrocarbura 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" 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÷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 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 velocità 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.

➤ Ossidazione degli additivi antidetonanti.

Per controllare il fenomeno indesiderato della detonazione anticipata e/o non programmata, alle benzine vengono aggiunti speciali additivi non idrocarburi: 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 ($(CH_3)_4Pb$), 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 autoesaltante 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 idrocarburi (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 ricetto-

ri, 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 sangue 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 CO_2 : 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.

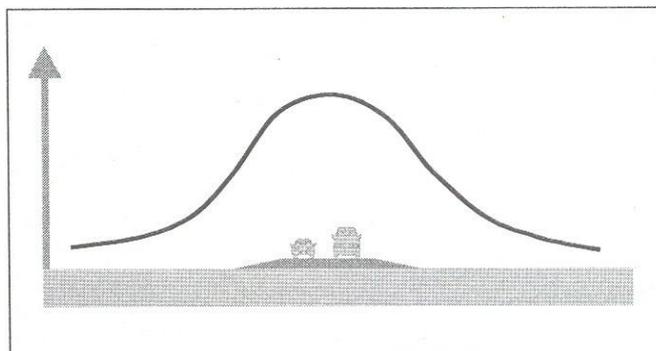


Figura 1 – Concentrazione di CO nella sezione di una strada

- 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 NO_2 ed in quantità inferiori NO_3 , N_2O_3 ed N_2O_4 .

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% NO_2 , (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, detersivi, 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 percezione olfattiva è compresa tra 0,6 e 263 mg/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 mg/mc.

• Xileni - $CH_2(CH_3)_2$

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 poliesteri 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 poliesteri, 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 uguale 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 μm 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 $\Phi \approx 0,1 \div 2,5 \mu\text{m}$ (polveri sottili $\text{PM}_{2,5}$) ovvero, attraverso l'ulteriore saldatura stabile di queste, le dimensioni $\Phi \approx 10 \mu\text{m}$ (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 peroxiacetilnitrato).

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 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 3: 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 presente 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.

¹ In genere nei monitoraggi ambientali delle infrastrutture viarie si trascurava CO₂, 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.

4. IMPOSTAZIONE DEL PIANO DI MONITORAGGIO AMBIENTALE *FERMO CANTIERE* PER IL FATTORE ATMOSFERA (PMA/A/FC)

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 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.

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 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 che, 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.

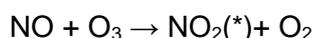
Il rilevatore misura la differenza qualitativa tra la radiazione che emerge dalla cella di misura e quella della cella di riferimento che non assorbe radiazioni IR. La variazione di intensità della radiazione è proporzionale alla concentrazione del monossido di carbonio.

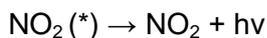
Ossidi di azoto (NO_x, NO, NO₂)

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 ($\text{NO} + \text{NO}_2$) viene effettuata facendo passare ciclicamente il campione in un convertitore catalitico che riduce tutto l' NO_2 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 O_3

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 particolati

Polveri totali sospese (PMS)

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 $0,3 \mu\text{m}$;
- 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

Il campionamento si svolgerà secondo le specifiche della EN12341 "Air quality – Determination of the PM₁₀ fraction of suspended particulate matter. Referenced method and field test procedure to demonstrate reference equivalence of measurement methods".

La misura della componente PM₁₀, si ottiene da strumenti dotati di una pompa applicata ad una testa di prelievo, di geometria normata a livello internazionale, ed in grado di selezionare polveri con diametro aerodinamico inferiore ai 10 µm con una efficienza del 50%.

La componente del particolato selezionata dalla testa passa quindi attraverso una membrana filtrante con particolari caratteristiche, che viene poi pesata in laboratorio: per differenza con la tara (filtro bianco) si deduce la massa del particolato.

Il campionatore contiene anche un contatore volumetrico in grado di registrare il volume di aria aspirata, corretto in modo continuo mediante vari sensori di temperatura e pressione interni ed esterni, per ricondurlo alle condizioni ambientali. Dalla conoscenza quindi del volume di aria campionata e della massa del particolato si calcola la concentrazione di PM₁₀ in µg/m³.

Polveri PM_{2,5}

Il rilevamento del PM_{2,5}, si basa sul principio di attenuazione ai raggi beta.

Le polveri, aspirate da una pompa ad alto volume, si deposita su di un nastro di carta.

Si eseguono dunque due misurazioni della radiazione β, una prima ed una dopo l'aspirazione, attraverso uno strumento costituito da una sorgente e da un ricevitore di radiazioni radioattive posto ad una determinata distanza.

La polvere depositata sul nastro determinerà un'attenuazione della quantità di radiazione che riesce ad attraversare il nastro.

La variazione tra l'assorbimento del filtro intatto e quello del filtro con deposito di particolato, determinerà la quantità di PM_{2,5} presente.

Metalli nel corpo del particolato

L'analisi sarà 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: ± 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 27.07.2016 al 23.11.2016, nell'ambito dell'opera denominata S.S. 76 lotto 1.1.B "Albacina - Serra San Quirico.

LOTTO SS 76 B				
Codice punto	Coordinate		Opera	Prog.
	Latitudine	Longitudine		
ATM-01B	43°20.957'N	12°59.677'E	Viadotto S. Lazzaro	0+750 (carr. Nord)
ATM-03B	43°21.198'N	13°00.064'E	Svincolo di Tufico	1+300
ATM-05B	43°21.655'N	13°59.788'E	Viadotto Ponte Le Grotte	2+250 (carr. Nord)
ATM-06B	43°24.032'N	12°58.877'E	Area deposito materiale Gattuccio-Valtorea	6+800 (carr. Sud)
ATM-09B	43°26.445'N	13°1.788'E	Cantiere Secondario Serra S. Quirico	13+000

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 massimo delle concentrazioni medie orarie per ciascun punto di campionamento sono i seguenti.

SO ₂				
S.S. 76 B				
Punto	Valore		Giorno	Superamento
ATM_01B	22,49	µg/m ³	14/09/2016	
ATM_03B	86,63	µg/m ³	31/07/2016	
ATM_05B	93,72	µg/m ³	05/08/2016	
ATM_06B	51,35	µg/m ³	03/08/2016	
ATM_09B	23,00	µg/m ³	12/09/2016	

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 massimo delle concentrazioni medie orarie per ciascun punto di campionamento sono i seguenti.

CO				
S.S. 76 B				
Punto	Valore		Giorno	Superamento
ATM_01B	0,29	µg/m ³	20/09/2016	
ATM_03B	0,88	µg/m ³	24/10/2016	
ATM_05B	0,95	µg/m ³	14/11/2016	
ATM_06B	1,36	µg/m ³	23/11/2016	
ATM_09B	0,75	µg/m ³	16/09/2016	

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 B				
Punto	Valore		Giorno	Superamento
ATM_01B	73,78	µg/m ³	14/09/2016	
ATM_03B	114,90	µg/m ³	24/10/2016	
ATM_05B	150,67	µg/m ³	14/11/2016	
ATM_06B	90,84	µg/m ³	17/11/2016	
ATM_09B	45,82	µg/m ³	15/09/2016	

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 B				
Punto	Valore		Giorno	Superamento
ATM_01B	20,84	µg/m ³	15/09/2016	

ATM_03B	28,16	µg/m ³	21/10/2016	
ATM_05B	64,41	µg/m ³	15/11/2016	
ATM_06B	54,79	µg/m ³	21/11/2016	
ATM_09B	40,90	µg/m ³	16/09/2016	

NO _x				
S.S. 76 B				
Punto	Valore		Giorno	Superamento
ATM_01B	88,71	µg/m ³	14/09/2016	
ATM_03B	156,50	µg/m ³	24/10/2016	
ATM_05B	216,11	µg/m ³	14/11/2016	
ATM_06B	154,84	µg/m ³	21/11/2016	
ATM_09B	104,11	µg/m ³	16/09/2016	

7.4. Ozono – O₃

Il valore massimo delle concentrazioni medie orarie per ogni punto di campionamento sono riportati nella seguente tabella

O ₃				
S.S. 76 B				
Punto	Valore		Giorno	Superamento
ATM_01B	107,46	µg/m ³	14/09/2016	
ATM_03B	114,95	µg/m ³	29/07/2016	
ATM_05B	119,12	µg/m ³	05/08/2016	
ATM_06B	63,02	µg/m ³	09/08/2016	
ATM_09B	74,30	µg/m ³	14/09/2016	

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 B				
Punto	Valore		Giorno	Superamento

ATM_01B	1,17	µg/m ³	17/09/2016	
ATM_03B	1,54	µg/m ³	24/10/2016	
ATM_05B	0,97	µg/m ³	10/11/2016	
ATM_06B	14,34	µg/m ³	09/08/2016	
ATM_09B	1,14	µg/m ³	13/09/2016	

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 B				
Punto	Valore		Giorno	Superamento
ATM_01B	1,09	µg/m ³	14/09/2016	
ATM_03B	28,35	µg/m ³	24/10/2016	
ATM_05B	2,29	µg/m ³	10/11/2016	
ATM_06B	20,03	µg/m ³	10/08/2016	
ATM_09B	7,53	µg/m ³	12/09/2016	

Xileni				
S.S. 76 B				
Punto	Valore		Giorno	Superamento
ATM_01B	6,47	µg/m ³	14/09/2016	
ATM_03B	26,12	µg/m ³	20/10/2016	
ATM_05B	10,46	µg/m ³	13/11/2016	
ATM_06B	43,23	µg/m ³	04/08/2016	
ATM_09B	34,85	µg/m ³	12/09/2016	

7.6. Polveri

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

PM ₁₀				
S.S. 76 B				
Punto	Valore		Giorno	Superamento
ATM_01B	32,50	µg/m ³	14/09/2016	
ATM_03B	50,99	µg/m ³	26/10/2016	1 su 35 superamenti del limite di 50 µg/m ³ consentiti nell'anno solare. 90,4 percentile dei valori relativi all'anno solare inferiore ai 50 µg/m ³ . IL VALORE RIEN-TRA NEI LIMITI DI LEGGE.
ATM_05B	95,42	µg/m ³	15/11/2016	1 su 35 superamenti del limite di 50 µg/m ³ consentiti nell'anno solare. 90,4 percentile dei valori relativi all'anno solare inferiore ai 50 µg/m ³ . IL VALORE RIEN-TRA NEI LIMITI DI LEGGE.
ATM_06B	65,17	µg/m ³	04/08/2016	1 su 35 superamenti del limite di 50 µg/m ³ consentiti nell'anno solare. 90,4 percentile dei valori relativi all'anno solare inferiore ai 50 µg/m ³ . IL VALORE RIEN-TRA NEI LIMITI DI LEGGE.
ATM_09B	39,63	µg/m ³	14/09/2016	

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.

Inoltre all'allegato I del Decreto Legislativo 155/2010, che rimanda a sua volta alla norma ISO 11222:2002 "Qualità dell'aria – Determinazione dell'incertezza della media temporanea delle misure di qualità dell'aria", si precisa che, per valutare il rispetto del valore limite del PM₁₀, in

caso di misure discontinue, occorre valutare il 90,4 percentile (che deve essere inferiore o uguale a $50 \mu\text{g}/\text{m}^3$).

Nel caso in esame, si è fatto riferimento al criterio relativo alle misure discontinue. Dunque, per ciascuno dei punti in cui è stato riscontrato anche un singolo superamento del limite giornaliero di $50 \mu\text{g}/\text{m}^3$ (ATM_03B, ATM_05B e ATM_06B) è stato calcolato il 90,4 percentile di tutti i valori misurati nel corso dell'anno solare 2016.

- Il punto ATM_03B è stato monitorato, nell'arco dell'anno solare 2016, per 23 giorni dal 18/04/16 al 24/04/16, dal 27/07/2016 al 03/08/2016 e dal 20/10/16 al 27/10/16. I valori delle medie giornaliere sono riportati nella seguente tabella

ATM_03B MEDIA GIORNALIERA PM10 2016		
Valore		data
30,03	$\mu\text{g}/\text{m}^3$	18/04/2016
14,65	$\mu\text{g}/\text{m}^3$	19/04/2016
13,28	$\mu\text{g}/\text{m}^3$	20/04/2016
15,08	$\mu\text{g}/\text{m}^3$	21/04/2016
16,31	$\mu\text{g}/\text{m}^3$	22/04/2016
4,36	$\mu\text{g}/\text{m}^3$	23/04/2016
3,77	$\mu\text{g}/\text{m}^3$	24/04/2016
24,93	$\mu\text{g}/\text{m}^3$	27/07/2016
18,21	$\mu\text{g}/\text{m}^3$	28/07/2016
19,05	$\mu\text{g}/\text{m}^3$	29/07/2016
15,48	$\mu\text{g}/\text{m}^3$	30/07/2016
14,02	$\mu\text{g}/\text{m}^3$	31/07/2016
16,01	$\mu\text{g}/\text{m}^3$	01/08/2016
14,91	$\mu\text{g}/\text{m}^3$	02/08/2016

ATM_03B MEDIA GIORNALIERA PM10 2016		
Valore		data
20,24	µg/m ³	03/08/2016
18,98	µg/m ³	20/10/2016
20,88	µg/m ³	21/10/2016
16,92	µg/m ³	22/10/2016
17,67	µg/m ³	23/10/2016
33,85	µg/m ³	24/10/2016
34,34	µg/m ³	25/10/2016
50,99	µg/m ³	26/10/2016
13,57	µg/m ³	27/10/2016

Procedendo al calcolo del valore corrispondente al 90,4 percentile sul set dei dati costituito dalla 23 medie giornaliere individuate, si rileva che questo è pari a 33,42 µg/m³. e risulta dunque inferiore al valore limite.

- Il punto ATM_05B, è stato monitorato, nell'arco dell'anno solare 2016, per 24 giorni dal 24/03/16 al 31/03/16, dal 03/08/2016 al 10/08/2016 e dal 09/11/16 al 16/11/16. I valori delle medie giornaliere sono riportati nella seguente tabella

ATM_05B MEDIA GIORNALIERA PM10 2016		
Valore		data
28,98	µg/m ³	24/03/2016
18,23	µg/m ³	25/03/2016
11,26	µg/m ³	26/03/2016
10,49	µg/m ³	27/03/2016

ATM_05B MEDIA GIORNALIERA PM10 2016		
Valore		data
7,36	µg/m ³	28/03/2016
8,54	µg/m ³	29/03/2016
32,05	µg/m ³	30/03/2016
81,13	µg/m ³	31/03/2016
26,37	µg/m ³	03/08/2016
15,64	µg/m ³	04/08/2016
14,07	µg/m ³	05/08/2016
12,70	µg/m ³	06/08/2016
15,42	µg/m ³	07/08/2016
29,00	µg/m ³	08/08/2016
34,00	µg/m ³	09/08/2016
20,50	µg/m ³	10/08/2016
30,40	µg/m ³	09/11/2016
46,25	µg/m ³	10/11/2016
19,53	µg/m ³	11/11/2016
9,81	µg/m ³	12/11/2016
17,03	µg/m ³	13/11/2016
34,55	µg/m ³	14/11/2016
95,42	µg/m ³	15/11/2016
47,99	µg/m ³	16/11/2016

Procedendo al calcolo del valore corrispondente al 90,4 percentile sul set dei dati costituito dalla 24 medie giornaliere individuate, si rileva che questo è pari a 47,63 $\mu\text{g}/\text{m}^3$ e risulta dunque inferiore al valore limite.

- Il punto ATM_06B è stato monitorato, nell'arco dell'anno solare 2016, per 27 giorni dal 22/03/16 al 01/04/16, dal 03/08/16 al 10/08/16 e dal 16/11/16 al 23/11/16. I valori delle medie giornaliere sono riportati nella seguente tabella

ATM_06B MEDIA GIORNALIERA PM10 2016		
Valore		data
30,64	$\mu\text{g}/\text{m}^3$	22/03/2016
36,60	$\mu\text{g}/\text{m}^3$	23/03/2016
43,61	$\mu\text{g}/\text{m}^3$	24/03/2016
37,66	$\mu\text{g}/\text{m}^3$	25/03/2016
48,36	$\mu\text{g}/\text{m}^3$	26/03/2016
41,27	$\mu\text{g}/\text{m}^3$	27/03/2016
35,76	$\mu\text{g}/\text{m}^3$	28/03/2016
28,11	$\mu\text{g}/\text{m}^3$	29/03/2016
35,42	$\mu\text{g}/\text{m}^3$	30/03/2016
44,43	$\mu\text{g}/\text{m}^3$	31/03/2016
42,79	$\mu\text{g}/\text{m}^3$	01/04/2016
34,64	$\mu\text{g}/\text{m}^3$	03/08/2016
65,17	$\mu\text{g}/\text{m}^3$	04/08/2016
49,36	$\mu\text{g}/\text{m}^3$	05/08/2016
13,62	$\mu\text{g}/\text{m}^3$	06/08/2016

ATM_06B MEDIA GIORNALIERA PM10 2016		
Valore		data
16,76	µg/m ³	07/08/2016
15,78	µg/m ³	08/08/2016
15,48	µg/m ³	09/08/2016
7,79	µg/m ³	10/08/2016
29,69	µg/m ³	16/11/2016
26,86	µg/m ³	17/11/2016
24,31	µg/m ³	18/11/2016
16,58	µg/m ³	19/11/2016
14,77	µg/m ³	20/11/2016
24,15	µg/m ³	21/11/2016
34,68	µg/m ³	22/11/2016
34,75	µg/m ³	23/11/2016

Procedendo al calcolo del valore corrispondente al 90,4 percentile sul set dei dati costituito dalla 27 medie giornaliere individuate, si rileva che questo è pari a 46,41 µg/m³ e risulta dunque inferiore al valore limite. Pertanto non vi sono stati superamenti per l'inquinante in esame.

In corrispondenza dei punti ATM_01B ed ATM_09B, l'andamento generale dell'inquinante, si mantiene sempre al di sotto dei 50 µg/m³, intesi come media calcolata sulle 24h.

L'andamento generale dell'inquinante PM_{2,5} 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

PM _{2,5}
S.S. 76 B

Punto	Valore		Giorno	Superamento
ATM_01B	27,19	µg/m ³	14/09/2016	
ATM_03B	24,93	µg/m ³	26/10/2016	
ATM_05B	31,47	µg/m ³	09/08/2016	
ATM_06B	31,59	µg/m ³	23/11/2016	
ATM_09B	27,37	µg/m ³	14/09/2016	

7.7. Metalli

Per quanto riguarda l'analisi dei metalli per ciascuna delle due 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 B				
Punto	Valore		Giorno	Superamento
ATM_01B	< 0,001	µg/m ³	15/09/2016	
ATM_03B	< 0,001	µg/m ³	01/08/2016 20/10/2016	
ATM_05B	< 0,001	µg/m ³	05/08/2016 09/11/2016	
ATM_06B	< 0,001	µg/m ³	04/08/2016 16/11/2016	
ATM_09B	< 0,001	µg/m ³	13/09/2016	

Cadmio				
S.S. 76 B				
Punto	Valore		Giorno	Superamento
ATM_01B	< 0,001	µg/m ³	15/09/2016	
ATM_03B	< 0,001	µg/m ³	01/08/2016 20/10/2016	
ATM_05B	< 0,001	µg/m ³	05/08/2016 09/11/2016	
ATM_06B	< 0,001	µg/m ³	04/08/2016 16/11/2016	
ATM_09B	< 0,001	µg/m ³	13/09/2016	

Mercurio				
S.S. 76 B				
Punto	Valore		Giorno	Superamento
ATM_01B	< 0,001	µg/m ³	15/09/2016	
ATM_03B	< 0,001	µg/m ³	01/08/2016 20/10/2016	
ATM_05B	< 0,001	µg/m ³	05/08/2016 09/11/2016	
ATM_06B	< 0,001	µg/m ³	04/08/2016 16/11/2016	
ATM_09B	< 0,001	µg/m ³	13/09/2016	

Nichel				
S.S. 76 B				
Punto	Valore		Giorno	Superamento
ATM_01B	0,009	µg/m ³	15/09/2016	
ATM_03B	0,017	µg/m ³	01/08/2016	
ATM_05B	0,006	µg/m ³	05/08/2016	
ATM_06B	0,014	µg/m ³	04/08/2016	
ATM_09B	0,006	µg/m ³	13/09/2016	

Piombo				
S.S. 76 B				
Punto	Valore		Giorno	Superamento
ATM_01B	0,004	µg/m ³	15/09/2016	
ATM_03B	0,007	µg/m ³	01/08/2016	
ATM_05B	0,003	µg/m ³	05/08/2016	
ATM_06B	0,004	µg/m ³	04/08/2016	
ATM_09B	0,004	µg/m ³	13/09/2016	

L'andamento degli inquinanti, si mantiene, ad di sotto dei valori obiettivo definiti nell'allegato XIII del D.Lgs.155/10.

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.

Parametro monitorato	ATM_01B_AUX campagna AO		ATM_01B I^ campagna CO		ATM_01B II^ campagna CO	
	valore	Giorno	valore	Giorno	valore	Giorno
CO	1,84 $\mu\text{g}/\text{m}^3$	17/07/2012	0,61 $\mu\text{g}/\text{m}^3$	22/09/2012	$\mu\text{g}/\text{m}^3$	$\mu\text{g}/\text{m}^3$ 01/05/2016
NO	5,11 $\mu\text{g}/\text{m}^3$	12/07/2012	9,80 $\mu\text{g}/\text{m}^3$	19/09/2012	$\mu\text{g}/\text{m}^3$	$\mu\text{g}/\text{m}^3$ 03/05/2016
NO2	18,76 $\mu\text{g}/\text{m}^3$	15/07/2012	22,51 $\mu\text{g}/\text{m}^3$	22/09/2012	$\mu\text{g}/\text{m}^3$	$\mu\text{g}/\text{m}^3$ 03/05/2016
NOX	24,16 $\mu\text{g}/\text{m}^3$	15/07/2012	28,81 $\mu\text{g}/\text{m}^3$	22/09/2012	$\mu\text{g}/\text{m}^3$	$\mu\text{g}/\text{m}^3$ 03/05/2016
O3	104,69 $\mu\text{g}/\text{m}^3$	14/07/2012	98,00 $\mu\text{g}/\text{m}^3$	21/09/2012	$\mu\text{g}/\text{m}^3$	$\mu\text{g}/\text{m}^3$ 30/04/2016
SO2	8,12 $\mu\text{g}/\text{m}^3$	11/07/2012	5,01 $\mu\text{g}/\text{m}^3$	19/09/2012	$\mu\text{g}/\text{m}^3$	$\mu\text{g}/\text{m}^3$ 30/04/2016
Benzene	1,82 $\mu\text{g}/\text{m}^3$	16/07/2012	0,11 $\mu\text{g}/\text{m}^3$	19/09/2012	$\mu\text{g}/\text{m}^3$	$\mu\text{g}/\text{m}^3$ 30/04/2016
Toulene	2,96 $\mu\text{g}/\text{m}^3$	11/07/2012	0,18 $\mu\text{g}/\text{m}^3$	24/09/2012	$\mu\text{g}/\text{m}^3$	$\mu\text{g}/\text{m}^3$ 30/04/2016
Xileni	1,68 $\mu\text{g}/\text{m}^3$	13/07/2012	0,22 $\mu\text{g}/\text{m}^3$	20/09/2012	$\mu\text{g}/\text{m}^3$	$\mu\text{g}/\text{m}^3$ 28/04/2016
PM10	29,17 $\mu\text{g}/\text{m}^3$	19/07/2012	29,89 $\mu\text{g}/\text{m}^3$	19/09/2012	$\mu\text{g}/\text{m}^3$	$\mu\text{g}/\text{m}^3$ 28/04/2016
PM2.5	8,12 $\mu\text{g}/\text{m}^3$	11/07/2012	11,25 $\mu\text{g}/\text{m}^3$	19/09/2012	$\mu\text{g}/\text{m}^3$	$\mu\text{g}/\text{m}^3$ 28/04/2016
Parametro monitorato	ATM_01B III^ campagna CO					
	valore	Giorno				
CO	0,29 $\mu\text{g}/\text{m}^3$	20/09/2016				
NO	20,84 $\mu\text{g}/\text{m}^3$	15/09/2016				
NO2	73,78 $\mu\text{g}/\text{m}^3$	14/09/2016				
NOX	88,71 $\mu\text{g}/\text{m}^3$	14/09/2016				
O3	107,46 $\mu\text{g}/\text{m}^3$	14/09/2016				
SO2	22,49 $\mu\text{g}/\text{m}^3$	14/09/2016				
Benzene	1,17 $\mu\text{g}/\text{m}^3$	17/09/2016				
Toulene	1,09 $\mu\text{g}/\text{m}^3$	14/09/2016				
Xileni	6,47 $\mu\text{g}/\text{m}^3$	14/09/2016				
PM10	32,50 $\mu\text{g}/\text{m}^3$	14/09/2016				
PM2.5	27,19 $\mu\text{g}/\text{m}^3$	14/09/2016				

Parametro monitorato	ATM_03B_AUX campagna AO			ATM_03B I^ campagna CO			ATM_03B II^ campagna CO		
	valore		Giorno	valore		Giorno	valore		Giorno
CO	0,44	µg/m ³	17/09/2012	0,27	µg/m ³	22/04/2016	0,28	µg/m ³	02/08/2016
NO	11,19	µg/ m ³	18/09/2012	44,19	µg/ m ³	22/04/2016	14,14	µg/ m ³	28/07/2016
NO2	18,46	µg/ m ³	18/09/2012	78,04	µg/ m ³	20/04/2016	27,10	µg/ m ³	03/08/2016
NOX	30,82	µg/ m ³	18/09/2012	133,79	µg/ m ³	22/04/2016	45,95	µg/ m ³	28/07/2016
O3	111,82	µg/ m ³	12/09/2012	113,81	µg/ m ³	22/04/2016	114,95	µg/ m ³	29/07/2016
SO2	4,53	µg/ m ³	18/09/2012	29,45	µg/ m ³	21/04/2016	86,63	µg/ m ³	31/07/2016
Benzene	0,08	µg/ m ³	18/09/2012	2,51	µg/ m ³	17/04/2016	0,54	µg/ m ³	30/07/2016
Toulene	0,19	µg/ m ³	18/09/2012	1,94	µg/ m ³	18/04/2016	1,01	µg/ m ³	01/08/2016
Xileni	14,48	µg/m ³	15/09/2012	3,65	µg/m ³	19/04/2016	4,46	µg/m ³	30/07/2016
PM10	48,13	µg/ m ³	12/09/2012	30,03	µg/ m ³	18/04/2016	24,93	µg/ m ³	27/07/2016
PM2.5	17,62	µg/ m ³	12/09/2012	25,37	µg/ m ³	18/04/2016	18,18	µg/ m ³	27/07/2016
Parametro monitorato	ATM_03B III^ campagna CO								
	valore		Giorno						
CO	0,88	µg/m ³	24/10/2016						
NO	28,16	µg/ m ³	21/10/2016						
NO2	114,90	µg/ m ³	24/10/2016						
NOX	156,50	µg/ m ³	24/10/2016						
O3	34,24	µg/ m ³	22/10/2016						
SO2	33,75	µg/ m ³	24/10/2016						
Benzene	1,54	µg/ m ³	24/10/2016						
Toulene	28,35	µg/ m ³	24/10/2016						
Xileni	26,12	µg/m ³	20/10/2016						
PM10	50,99	µg/ m ³	26/10/2016						
PM2.5	24,93	µg/ m ³	26/10/2016						

Parametro monitorato	ATM_05B_AUX campagna AO		ATM_05B campagna FC		ATM_05B I^ campagna CO				
	valore	Giorno	valore	Giorno	valore	Giorno			
CO	2,52	µg/m ³	06/08/2012	0,60	µg/m ³	06/09/2014	0,60	µg/m ³	10/03/2015
NO	11,58	µg/ m ³	04/08/2012	58,79	µg/ m ³	21/03/2014	145,51	µg/ m ³	11/03/2015
NO2	21,17	µg/ m ³	09/08/2012	46,91	µg/ m ³	05/09/2014	102,92	µg/ m ³	11/03/2015
NOX	33,44	µg/ m ³	09/08/2012	113,36	µg/ m ³	21/03/2014	323,06	µg/ m ³	11/03/2015
O3	101,11	µg/ m ³	05/08/2012	112,41	µg/ m ³	21/03/2014	82,77	µg/ m ³	11/03/2015
SO2	12,52	µg/ m ³	04/08/2012	16,70	µg/ m ³	05/09/2014	19,59	µg/ m ³	10/03/2015
Benzene	0,15	µg/ m ³	04/08/2012	8,06	µg/ m ³	05/09/2014	1,49	µg/ m ³	11/03/2015
Toulene	0,14	µg/ m ³	04/08/2012	9,84	µg/ m ³	05/09/2014	1,99	µg/ m ³	11/03/2015
Xileni	0,17	µg/m ³	06/08/2012	10,87	µg/m ³	21/03/2014	7,70	µg/m ³	11/03/2015
PM10	57,71	µg/ m ³	06/08/2012	22,88	µg/ m ³	04/09/2014	194,68	µg/ m ³	11/03/2015
PM2.5	21,42	µg/ m ³	06/08/2012	21,27	µg/ m ³	05/09/2014	184,04	µg/ m ³	11/03/2015
Parametro monitorato	ATM_05B II^ campagna CO		ATM_05B III^ campagna CO		ATM_05B IV^ campagna CO				
	valore	Giorno	valore	Giorno	valore	Giorno			
CO	34,20	µg/m ³	31/03/2016	0,73	µg/m ³	09/08/2016	0,95	µg/m ³	14/11/2016
NO	58,55	µg/ m ³	31/03/2016	18,37	µg/ m ³	10/08/2016	64,41	µg/ m ³	15/11/2016
NO2	95,49	µg/ m ³	31/03/2016	23,89	µg/ m ³	10/08/2016	150,67	µg/ m ³	14/11/2016
NOX	179,81	µg/ m ³	31/03/2016	51,95	µg/ m ³	10/08/2016	216,11	µg/ m ³	14/11/2016
O3	98,66	µg/ m ³	31/03/2016	119,12	µg/ m ³	05/08/2016	38,14	µg/ m ³	15/11/2016
SO2	60,37	µg/ m ³	31/03/2016	93,72	µg/ m ³	05/08/2016	23,98	µg/ m ³	10/11/2016
Benzene	1,04	µg/ m ³	26/03/2016	0,71	µg/ m ³	05/08/2016	0,97	µg/ m ³	10/11/2016
Toulene	0,94	µg/ m ³	31/03/2016	0,53	µg/ m ³	06/08/2016	2,29	µg/ m ³	10/11/2016
Xileni	4,68	µg/m ³	31/03/2016	10,28	µg/m ³	05/08/2016	10,46	µg/m ³	13/11/2016
PM10	81,13	µg/ m ³	31/03/2016	34,00	µg/ m ³	09/08/2016	95,42	µg/ m ³	15/11/2016
PM2.5	50,77	µg/ m ³	31/03/2016	31,47	µg/ m ³	09/08/2016	30,83	µg/ m ³	15/11/2016

Parametro monitorato	ATM_06B campagna AO			ATM_06B campagna FC			ATM_06B I^ campagna CO		
	valore		Giorno	valore		Giorno	valore		Giorno
CO	1,85	µg/m ³	22/07/2012	0,44	µg/m ³	14/03/2014	1,44	µg/m ³	16/03/2013
NO	9,37	µg/ m ³	25/07/2012	41,09	µg/ m ³	13/03/2014	21,81	µg/ m ³	12/03/2013
NO2	32,35	µg/ m ³	20/07/2012	55,80	µg/ m ³	14/03/2014	18,00	µg/ m ³	12/03/2013
NOX	40,26	µg/ m ³	20/07/2012	104,19	µg/ m ³	13/03/2014	48,31	µg/ m ³	12/03/2013
O3	125,03	µg/ m ³	25/07/2012	121,23	µg/ m ³	05/07/2014	108,00	µg/ m ³	17/03/2013
SO2	9,57	µg/ m ³	25/07/2012	51,60	µg/ m ³	18/03/2014	34,20	µg/ m ³	16/03/2013
Benzene	1,84	µg/ m ³	21/07/2012	2,10	µg/ m ³	15/03/2014	0,69	µg/ m ³	18/03/2013
Toulene	1,70	µg/ m ³	22/07/2012	48,55	µg/ m ³	16/03/2014	0,90	µg/ m ³	18/03/2013
Xileni	2,09	µg/m ³	21/07/2012	31,80	µg/m ³	18/03/2014	0,41	µg/m ³	18/03/2013
PM10	33,70	µg/ m ³	26/07/2012	44,40	µg/ m ³	14/03/2014	40,67	µg/ m ³	18/03/2013
PM2.5	12,64	µg/ m ³	26/07/2012	30,33	µg/ m ³	14/03/2014	19,40	µg/ m ³	13/03/2013
Parametro monitorato	ATM_06B II campagna CO			ATM_06B III campagna CO			ATM_06B IV campagna CO		
	valore		Giorno	valore		Giorno	valore		Giorno
CO	0,57	µg/m ³	18/03/2015	0,66	µg/m ³	23/03/2016	1,29	µg/m ³	09/08/2016
NO	70,25	µg/ m ³	13/03/2015	29,13	µg/ m ³	31/03/2016	36,42	µg/ m ³	09/08/2016
NO2	47,51	µg/ m ³	16/03/2015	47,89	µg/ m ³	31/03/2016	53,12	µg/ m ³	04/08/2016
NOX	150,11	µg/ m ³	13/03/2015	92,47	µg/ m ³	31/03/2016	97,17	µg/ m ³	09/08/2016
O3	86,42	µg/ m ³	19/03/2015	71,21	µg/ m ³	27/03/2016	63,02	µg/ m ³	09/08/2016
SO2	11,55	µg/ m ³	13/03/2015	27,61	µg/ m ³	22/03/2016	51,35	µg/ m ³	03/08/2016
Benzene	2,09	µg/ m ³	15/03/2015	1,97	µg/ m ³	22/03/2016	14,34	µg/ m ³	09/08/2016
Toulene	1,34	µg/ m ³	19/03/2015	12,31	µg/ m ³	31/03/2016	20,03	µg/ m ³	10/08/2016
Xileni	8,99	µg/m ³	19/03/2015	45,72	µg/m ³	31/03/2016	43,23	µg/m ³	04/08/2016
PM10	32,90	µg/ m ³	19/03/2015	48,36	µg/ m ³	26/03/2016	65,17	µg/ m ³	04/08/2016
PM2.5	26,34	µg/ m ³	19/03/2015	42,16	µg/ m ³	26/03/2016	15,75	µg/ m ³	04/08/2016
Parametro monitorato	ATM_06B V campagna CO								
	valore		Giorno						
CO	1,36	µg/m ³	23/11/2016						
NO	54,79	µg/ m ³	21/11/2016						
NO2	90,84	µg/ m ³	17/11/2016						
NOX	154,84	µg/ m ³	21/11/2016						
O3	62,79	µg/ m ³	20/11/2016						
SO2	8,83	µg/ m ³	19/11/2016						
Benzene	2,44	µg/ m ³	22/11/2016						
Toulene	2,25	µg/ m ³	22/11/2016						
Xileni	6,90	µg/m ³	20/11/2016						
PM10	34,75	µg/ m ³	23/11/2016						
PM2.5	31,59	µg/ m ³	23/11/2016						

Parametro monitorato	ATM_09B campagna AO			ATM_09B I^ campagna CO			ATM_09B II^ campagna CO		
	valore		Giorno	valore		Giorno	valore		Giorno
CO	0,36	µg/m ³	27/07/2012	1,04	µg/m ³	22/04/2016	0,75	µg/m ³	16/09/2016
NO	6,17	µg/ m ³	02/08/2012	11,30	µg/ m ³	20/04/2016	40,90	µg/ m ³	16/09/2016
NO2	10,46	µg/ m ³	29/07/2012	28,33	µg/ m ³	21/04/2016	45,82	µg/ m ³	15/09/2016
NOX	12,23	µg/ m ³	02/08/2012	39,97	µg/ m ³	20/04/2016	104,11	µg/ m ³	16/09/2016
O3	112	µg/ m ³	28/07/2012	82,32	µg/ m ³	22/04/2016	74,30	µg/ m ³	14/09/2016
SO2	13,75	µg/ m ³	28/07/2012	18,10	µg/ m ³	20/04/2016	23,00	µg/ m ³	12/09/2016
Benzene	1,12	µg/ m ³	26/07/2012	1,84	µg/ m ³	22/04/2016	1,14	µg/ m ³	13/09/2016
Toulene	1,23	µg/ m ³	30/07/2012	9,09	µg/ m ³	22/04/2016	7,53	µg/ m ³	12/09/2016
Xileni	1,45	µg/m ³	30/07/2012	20,67	µg/m ³	20/04/2016	34,85	µg/m ³	12/09/2016
PM10	26,67	µg/ m ³	31/07/2012	22,32	µg/ m ³	22/04/2016	39,63	µg/ m ³	14/09/2016
PM2.5	10,65	µg/ m ³	02/08/2012	18,05	µg/ m ³	22/04/2016	27,37	µg/ m ³	14/09/2016

9. CONCLUSIONI

Il confronto tra le campagne di monitoraggio AO, FC e CO, così come già rilevato in fase di Fermo di Cantiere e di Corso d'opera, 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.

Tuttavia nel corso delle campagne di monitoraggio CO effettuate nel periodo oggetto della presente relazione, non si rilevano significativi incrementi delle concentrazioni degli inquinanti. 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).

Per quanto attiene al monitoraggio delle polveri sottili si sono riscontrati

- 1 lievissimo superamento in corrispondenza del punto ATM_03B (50,99 $\mu\text{g}/\text{m}^3$ il 26/10/2016);
- 1 superamento in corrispondenza del punto ATM_05B (95,42 $\mu\text{g}/\text{m}^3$ il 15/11/2016);
- 1 superamento in corrispondenza del punto ATM_06B (65,17 $\mu\text{g}/\text{m}^3$ il 04/08/2016);

Il D.L.155/2010 prescrive quale limite del PM10, per la protezione della salute umana, il valore di 50 $\mu\text{g}/\text{m}^3$ che non deve essere superato per più di 35 volte nell'anno solare.

Inoltre all'allegato I del Decreto Legislativo 155/2010, che rimanda a sua volta alla norma ISO 11222:2002 "Qualità dell'aria - Determinazione dell'incertezza della media temporanea delle misure di qualità dell'aria", si precisa che, per valutare il rispetto del valore limite del PM10, in caso di misure discontinue, occorre valutare il 90,4 percentile (che deve essere inferiore o uguale a 50 $\mu\text{g}/\text{m}^3$).

Nel caso in esame, si è fatto riferimento al criterio relativo alle misure discontinue. Dunque, per ciascuno dei punti in cui è stato riscontrato anche un singolo superamento del limite giornaliero di 50 $\mu\text{g}/\text{m}^3$ (ATM_03B, ATM_05B e ATM_06B) è stato calcolato il 90,4 percentile di tutti i valori misurati nel corso dell'anno solare 2016. I valori così determinati risultano tutti inferiori ai 50 $\mu\text{g}/\text{m}^3$ e, pertanto, all'interno dei limiti di legge.

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.