

Direzione Tecnica

AUTOSTRADA A2 "MEDITERRANEA" COLLEGAMENTO PORTO GIOIA TAURO GATE SUD CON AUTOSTRADA A2 - LOTTO 1 E LOTTO 2

DG 54/17 LOTTO 1

PROGETTO DEFINITIVO

COD. **UC165** COD. **UC167**

GRUPPO DI R.T.I.: INTEGRA CONSORZIO STABILE (capogruppo mandataria) PROGETTAZIONE: Prometeoengineering.it S.r.I. - Dott. Geol. Andrea Rondinara

CAPOGRUPPO MANDATARIA:
Consorzio Stabile di Architettura e ingegneria integrata
Direttore Tecnico: Prof. Ing. Franco Braga
Tion mg. Transe Braga
MANDANTI:
<u> </u>
Direttore Tecnico:
Dott. Ing. Alessandro FOCARACCI
Dott. Geol. Andrea Rondinara

PIANO DI MONITORAGGIO AMBIENTALE

Relazione

CODICE PROGETTO PROGETTO DPUC0165 DPUC0167 D 211 NOME FILE T00MO00MOARE01B.dwg CODICE ELAB. T 0 0 MO 0 0 MO A RE 0 1		0 1	REVISIONE	SCALA:		
В	REVISIONE A SEGUITO RIC	CHIESTE INTEGRAZIONI MASE	Aprile 2023	Rondinara	Eusepi	Braga
Α	EMISSIONE		Settembre 2022	Rondinara	Eusepi	Braga
REV.	DESCRIZIONE		DATA	REDATTO	VERIFICATO	APPROVATO



Autostrada A2 "Mediterranea".

Collegamento Porto Gioia Tauro Gate Sud con Autostrada A2 PROGETTO DEFINITIVO

PIANO DI MONITORAGGIO AMBIENTALE Relazione

INDICE

1	PREMES	SA	4
2	CRITERI	METODOLOGICI PER LA REDAZIONE DEL PMA	6
	2.1 Obie	ettivi del monitoraggio ambientale	€
	2.2 Requ	uisiti del piano di monitoraggio ambientale	6
	2.3 App	roccio metodologico	7
	2.4 Este	nsione temporale del PMA	8
	2.5 Iden	ntificazione delle componenti ambientali oggetto di monitoraggio	<u>c</u>
3		ZIONE DEL PROGETTO	
	3.1 Desc	crizione dell'intervento	11
	3.2 Gli s	vincoli di progetto	13
	3.2.1	Intersezione con Strada vicinale Colomono	14
	3.2.2	Intersezione con S.S. 18 Tirrenica inferiore	15
	3.2.3	Intersezione con Autostrada A2	15
4	LA CANT	TIERIZZAZIONE DELL'OPERA	17
	4.1 CRIT	TERI GENERALI	17
	4.2 ORG	SANIZZAZIONE DEI CANTIERI	17
	4.3 Il cro	onoprogramma	19
5	LE COMF	PONENTI AMBIENTALI OGGETTO DI MONITORAGGIO	20
	5.1 Atm	osfera	20
	5.1.1	Obiettivi del monitoraggio	20
	5.1.2	Normativa di riferimento	21
	5.1.3	Identificazione dei punti di monitoraggio	23
	5.1.4	Parametri di monitoraggio	24
	5.1.5	Metodiche e strumentazione di monitoraggio	25
	5.1.6	Programma delle attività	29
	5.2 Rum	nore	31
	5.2.1	Obiettivi del monitoraggio	31
	5.2.2	Normativa di riferimento	32
	5.2.3	Identificazione dei punti di monitoraggio	34
	5.2.4	Parametri di monitoraggio	35



Autostrada A2 "Mediterranea".

Collegamento Porto Gioia Tauro Gate Sud con Autostrada A2 PROGETTO DEFINITIVO

PIANO DI MONITORAGGIO AMBIENTALE

Relazione

5.2.5	Metodiche e strumentazione di monitoraggio	36
5.2.6	Programma delle attività	37
5.3 Suol	038	
5.3.1	Obiettivi del monitoraggio	38
5.3.2	Normativa di riferimento	39
5.3.3	Identificazione dei punti di monitoraggio	39
5.3.4	Metodologia di rilevamento e campionamento	40
5.3.5	Parametri oggetto di monitoraggio	41
5.3.6	Frequenze di rilevamento	44
5.3.7	Tabella di sintesi delle attività di monitoraggio per il suolo	44
5.4 Acqu	ue superficiali	. 45
5.4.1	Obiettivi del monitoraggio	45
5.4.2	Normativa di riferimento	46
5.4.3	Individuazione delle stazioni di monitoraggio	46
5.4.4	Parametri da monitorare	46
5.4.5	Metodologia di rilevamento e campionamento	46
5.4.6	Frequenze di rilevamento	47
5.4.7	Tabella di sintesi delle attività di monitoraggio delle acque superficiali	48
5.5 Acqu	ue sotterranee	. 49
5.5.1	Obiettivi del monitoraggio	49
5.5.2	Normativa di riferimento	49
5.5.3	Individuazione delle stazioni di monitoraggio	49
5.5.4	Parametri di monitoraggio	50
5.5.5	Attività di monitoraggio	52
5.5.7	Tabella di sintesi delle attività di monitoraggio per le acque sotterranee	54
5.6 Paes	aggio	. 55
5.6.1	Normativa di riferimento	55
5.6.2	Il report sul paesaggio	56
5.6.3	Punti, aree ed opere oggetto di monitoraggio	56
5.6.4	Parametri oggetto di monitoraggio	57
5.6.5	Metodiche e strumentazioni di monitoraggio	57



Autostrada A2 "Mediterranea".

Collegamento Porto Gioia Tauro Gate Sud con Autostrada A2 PROGETTO DEFINITIVO

PIANO DI MONITORAGGIO AMBIENTALE

Relazione

	5.6.6	Tabella di sintesi delle attività di monitoraggio del paesaggio	59
	5.7 Biod	liversità	60
	5.7.1	Obiettivi del monitoraggio	60
	5.7.2	Normativa di riferimento	60
	5.7.3	Identificazione delle aree di monitoraggio	61
	5.7.4	Criteri e metodologia del monitoraggio sulla componente vegetazione	62
	5.7.5	Criteri e metodologia del monitoraggio sulla componente fauna	66
	5.7.6	Articolazione temporale delle attività di monitoraggio	69
	5.7.7	Tabella di sintesi delle attività di monitoraggio della vegetazione	69
	5.7.8	Tabella di sintesi delle attività di monitoraggio della fauna	71
	5.8 Vibr	azioni	73
	5.8.1	Obiettivi del monitoraggio	73
	5.8.2	Normativa di riferimento	73
	5.8.3	Criteri di individuazione delle aree da monitorare	73
	5.8.4	Modalità di monitoraggio e parametri	73
	5.8.5	Frequenze di rilevamento	74
	5.8.6	Tabella di sintesi delle attività di monitoraggio per il suolo	74
6	GESTION	IE ANOMALIE	75
	6.1 Gest	tione anomalie per le matrici rumore e atmosfera	75
7		TÀ DI ACQUISIZIONE E RESTITUZIONE DATI	
	7.1 Acqu	uisizione dati	77
	7.2 Rest	ituzione dati	77
	7.3 La re	eportistica	77
	7.4 Il Sis	tema Informativo territoriale (SIT)	81
	7.4.1	Obiettivi generali del SIT	82
	7.4.2	Requisiti del SIT	82
	7.4.3	Architettura generale del SIT	83
	7.4.4	Interoperabilità del SIT	84
8		DI RILEVAMENTO DATI	85
۵	DIEDII O	CO DELLE ATTIVITÀ DI MONITORACCIO	99



Autostrada A2 "Mediterranea".

Collegamento Porto Gioia Tauro Gate Sud con Autostrada A2 **PROGETTO DEFINITIVO**

PIANO DI MONITORAGGIO AMBIENTALE Relazione

PREMESSA

Il presente documento descrive le modalità e le tecniche da impiegarsi per la realizzazione del monitoraggio ambientale relativo al Collegamento Porto Gioia Tauro Gate Sud con Autostrada A2.

La nuova infrastruttura, elaborata nel rispetto della Cat.B indicata nel documento su menzionato e con un tracciato che ottimizza quello ivi proposto, andrà ad inserirsi tra le viabilità e le infrastrutture seguenti:

- A2 Autostrada del Mediterraneo
- Linea ferroviaria SA-RC
- S.S.18 Tirrena Inferiore
- Strada vicinale Colomono (asse attrezzato di collegamento al Gate nord del porto di Gioia Tauro)
- S.S. 682 Dir (Diramazione della Statale 682 Jonio-Tirreno)



Stralcio planimetrico su ortofoto dell'area interessata dal nuovo collegamento







Autostrada A2 "Mediterranea". Collegamento Porto Gioia Tauro Gate Sud con Autostrada A2 PROGETTO DEFINITIVO

PIANO DI MONITORAGGIO AMBIENTALE Relazione

Al momento i veicoli diretti verso il porto possono utilizzare la S.S. 682 (strada extraurbana principale a due corsie per senso di marcia) dallo svincolo di Rosarno, o la S.S.18 dalla città di Gioia Tauro, dove però sono presenti alcune strade che rendono difficoltoso l'attraversamento della città per i veicoli pesanti.

In questo quadro complesso la creazione della nuova infrastruttura, come già accennato, andrebbe a scaricare le viabilità afferenti alla città di Gioia Tauro dai mezzi pesanti diretti al porto (in particolare quelli sulla direttrice SUD-NORD), con un generale beneficio per la collettività.

Lo scopo principale di tale intervento è quindi quello di realizzare un nuovo collegamento del Porto di Gioia Tauro con la SS18 e con l'autostrada A2 tramite la creazione di una nuova strada extraurbana che si sviluppi tra il Porto GT e la SS 18, consentendo un collegamento intermodale veloce con la rete stradale nazionale e con la rete TEN – T Core (Corridoio Scandinavo – Mediterraneo), costituendo quindi un rafforzamento coerente ed organico dell'ossatura portante della rete di grande viabilità della Calabria.

Nello specifico il presente piano è stato sviluppato tenendo conto delle risultanze dello Studio di Impatto Ambientale, di specifici sopralluoghi e degli approfondimenti introdotti in sede di progettazione.







Autostrada A2 "Mediterranea".

Collegamento Porto Gioia Tauro Gate Sud con Autostrada A2

PROGETTO DEFINITIVO

PIANO DI MONITORAGGIO AMBIENTALE Relazione

2 CRITERI METODOLOGICI PER LA REDAZIONE DEL PMA

2.1 Obiettivi del monitoraggio ambientale

In conformità alle indicazioni tecniche di cui alle Linee Guida per la predisposizione del Progetto di Monitoraggio Ambientale (PMA) delle opere soggette a procedure di VIA (D.Lgs.152/2006 e s.m.i., D.Lgs.163/2006 e s.m.i.)" (MITE, MiBAC, ISRPA, rev 2014 e successivi aggiornamenti), lo scopo del Monitoraggio Ambientale (MA) proposto, è quello di:

- verificare l'effettivo manifestarsi delle previsioni d'impatto individuate nello Studio di Impatto
 Ambientale per quanto attiene le fasi di costruzione e di esercizio dell'Opera;
- correlare gli stati ante-operam, corso d'opera e post-operam, al fine di valutare l'evolversi della situazione ambientale;
- verificare l'efficacia dei sistemi di mitigazione posti in essere;
- garantire la gestione delle problematiche ambientali che possono manifestarsi nelle fasi di costruzione e di esercizio dell'infrastruttura;
- rilevare tempestivamente emergenze ambientali impreviste per potere intervenire con adeguati provvedimenti;
- fornire gli elementi di verifica necessari per la corretta esecuzione delle procedure di monitoraggio.

2.2 Requisiti del piano di monitoraggio ambientale

Conseguentemente agli obiettivi da perseguire con il Monitoraggio Ambientale, il PMA deve soddisfare i seguenti requisiti:

- Prevedere il coordinamento delle attività di monitoraggio previste "ad hoc" con quelle degli Enti territoriali ed ambientali che operano nell'ambito della tutela e dell'uso delle risorse ambientali;
- Contenere la programmazione dettagliata spazio-temporale delle attività di monitoraggio e la definizione degli strumenti;
- Indicare le modalità di rilevamento e uso della strumentazione coerenti con la normativa vigente;
- Prevedere meccanismi di segnalazione tempestiva di eventuali insufficienze e anomalie;
- Prevedere l'utilizzo di metodologie validate e di comprovato rigore tecnico-scientifico;
- Individuare parametri ed indicatori facilmente misurabili ed affidabili, nonché rappresentativi delle varie situazioni ambientali;
- Definire il numero, le tipologie e la distribuzione territoriale delle stazioni di misura e motivarne la scelta alla luce delle interferenze e della sensibilità/criticità dell'ambiente interessato;
- Prevedere la frequenza delle misure adeguata alle componenti che si intendono monitorare;





Dott. Geol.



Autostrada A2 "Mediterranea".

Collegamento Porto Gioia Tauro Gate Sud con Autostrada A2 PROGETTO DEFINITIVO

PIANO DI MONITORAGGIO AMBIENTALE Relazione

- Prevedere l'integrazione della rete di monitoraggio progettata dal PMA con le reti di monitoraggio esistenti:
- Prevedere la restituzione periodica programmata delle informazioni e dei dati in maniera strutturata e
 georeferenziata, di facile utilizzo ed aggiornamento, e con possibilità sia di correlazione con eventuali
 elaborazioni modellistiche, sia di confronto con i dati previsti in fase di progetto;
- Pervenire ad un dimensionamento del monitoraggio proporzionato all'importanza e all'impatto dell'opera. Il PMA focalizzerà modalità di controllo indirizzate su parametri e fattori maggiormente significativi, la cui misura consenta di valutare il reale impatto della sola Opera specifica sull'ambiente.
- Definire la struttura organizzativa preposta all'effettuazione del MA.
- Individuare i costi relativi alle fasi di Esecuzione e gestione del Piano di Monitoraggio Ambientale.

•

2.3 Approccio metodologico

I criteri che hanno condotto alla stesura del PMA dell'infrastruttura in progetto hanno seguito i seguenti passi procedurali:

- Analisi dei documenti di riferimento e pianificazione delle attività di progettazione sulla base delle Linee
 Guida della CSVIA e delle prescrizioni impartite dagli enti di controllo
- Fase ricognitiva dei dati preesistenti: l'analisi dei dati preesistenti e degli studi specialistici effettuati nella fase di progettazione per ciascuna componente analizzata ha permesso di caratterizzare l'ambito territoriale interessato dal progetto di monitoraggio.
- Definizione dei riferimenti normativi e bibliografici: sia per la definizione delle metodiche di monitoraggio, sia per la determinazione dei valori di riferimento, rispetto ai quali effettuare le valutazioni ambientali.
- Scelta delle componenti ambientali: le componenti ambientali interessate sono quelle individuate e
 studiate nello Studio di Impatto Ambientale. Contestualmente alle componenti, sono stati definiti gli
 indicatori ambientali il cui monitoraggio consente di risalire allo stato delle componenti ambientali
 stesse che devono essere controllate.
- Scelta delle aree punti e ricettori da monitorare: dedotte a seguito di un attento esame della sensibilità
 alle azioni di progetto, sia per la tutela della salute della popolazione sia per la tutela dell'ambiente.
 Le aree, i punti ed i ricettori saranno differenziati in funzione dei criteri di indagine e delle potenzialità
 di interferenza con la componente ambientale in esame. I criteri che sono stati considerati nella loro
 determinazione sono:
 - o presenza della sorgente di interferenza;







Autostrada A2 "Mediterranea".

Collegamento Porto Gioia Tauro Gate Sud con Autostrada A2

PROGETTO DEFINITIVO

PIANO DI MONITORAGGIO AMBIENTALE Relazione

- presenza di elementi significativi, attuali o previsti, rispetto ai quali è possibile rilevare una modifica delle condizioni di stato dei parametri caratterizzanti.
- Programmazione delle attività: la complessità delle opere di progetto e la durata dei lavori richiedono
 una precisa programmazione, in relazione allo stato di avanzamento dei lavori, delle attività di raccolta,
 elaborazione e restituzione delle informazioni. Qualora si riscontrassero anomalie, occorrerà
 effettuare una serie di accertamenti straordinari atti ad approfondire e verificare l'entità del problema,
 determinarne la causa e indicare le possibili soluzioni.

2.4 Estensione temporale del PMA

Le finalità delle diverse fasi di monitoraggio sono così distinte:

Monitoraggio AO:

- definire le caratteristiche dell'ambiente relative a ciascuna componente naturale ed antropica, esistenti prima dell'inizio delle attività;
- rappresentare la situazione di partenza, rispetto alla quale valutare la sostenibilità ambientale dell'Opera, che costituisce termine di paragone per valutare l'esito dei successivi rilevamenti atti a descrivere gli effetti indotti dalla realizzazione dell'Opera;
- predisporre (evidenziando specifiche esigenze ambientali) il monitoraggio in modo da consentire la valutazione comparata con i controlli effettuati in CO e PO.

Monitoraggio CO:

- analizzare l'evoluzione di quegli indicatori ambientali, rilevati nello stato iniziale, rappresentativi di fenomeni soggetti a modifiche indotte dalla realizzazione dell'Opera, direttamente o indirettamente (es.: allestimento del cantiere);
- controllare situazioni specifiche, al fine di adeguare la conduzione dei lavori;
- identificare le criticità ambientali, non individuate nella fase AO, che richiedono ulteriori esigenze di monitoraggio e l'eventuale adozione di azioni correttive e mitigative.

Monitoraggio PO:

- confrontare gli indicatori definiti nello stato AO con quelli rilevati nella fase di esercizio dell'Opera;
- controllare i livelli di ammissibilità, sia dello scenario degli indicatori definiti nelle condizioni AO, sia degli altri eventualmente individuati in fase di costruzione;
- verificare l'efficacia degli interventi di mitigazione e compensazione. La verifica dell'efficacia degli
 interventi di mitigazione avverrà nel corso della fase di monitoraggio PO. Laddove dovessero rilevarsi
 situazioni di non conformità normativa dei livelli di impatto ambientale rilevati, si provvederà a darne







Autostrada A2 "Mediterranea".

Collegamento Porto Gioia Tauro Gate Sud con Autostrada A2

PROGETTO DEFINITIVO

PIANO DI MONITORAGGIO AMBIENTALE Relazione

pronta comunicazione alla Direzione Lavori e alla Committenza in modo da poter provvedere all'eventuale integrazione delle opere di compensazione (interventi diretti e/o indiretti).

Il PMA svilupperà in modo chiaramente distinto le tre fasi temporali nelle quali si svolgerà l'attività di MA.

2.5 Identificazione delle componenti ambientali oggetto di monitoraggio

Un aspetto importante nella predisposizione di un Piano di Monitoraggio Ambientale consiste nell'identificazione delle componenti e degli indicatori ambientali più appropriati per descrivere compiutamente ed efficacemente gli effetti sul territorio delle attività di cantiere.

Tale analisi deve fare riferimento a due aspetti principali:

- le tipologie delle opere e delle attività di costruzione delle stesse
- la situazione territoriale ed ambientale presente nell'area di intervento.

In questo quadro è stata operata una scelta che ha portato a concentrare l'attenzione delle attività di monitoraggio su quelle componenti e su quegli indicatori ambientali che, tra tutti quelli possibili, effettivamente possono fornire utili indicazioni nella gestione dei cantieri.

I principali ricettori sensibili nell'area interessata dall'intervento in progetto sono:

- i ricettori residenziali presenti nell'area attraversata;
- i terreni (intesi come suoli) temporaneamente occupati dalle aree e dalle attività di cantiere;
- i terreni (intesi come suoli) interessati dalle vasche a dispersione per lo smaltimento delle acque di piattaforma;
- l'area interessata da vincolo paesaggistico.

Le fasi in cui ciascuna componente verrà monitorata dipendono dalla durata degli impatti previsti e dalle caratteristiche proprie di ogni matrice.

Tenendo presente tali scelte, si sono potute indagare e decidere le metodiche e le modalità di monitoraggio di ciascuna componente. Per ogni componente si sono effettuate scelte, ovviamente diverse, a seconda delle caratteristiche peculiari delle stesse, ma i criteri generali per il posizionamento dei punti di monitoraggio si possono ritenere comuni a tutte.

La scelta delle aree è basata sulla sensibilità e vulnerabilità alle azioni di progetto, sia per la tutela della salute della popolazione sia per la tutela dell'ambiente.

I criteri che dovranno essere considerati nella loro determinazione sono:

- presenza della sorgente di interferenza;
- presenza di elementi significativi, attuali o previsti, rispetto ai quali è possibile rilevare una modifica delle condizioni di stato dei parametri caratterizzanti.

Per quanto riguarda le attività di misura, campionamento, analisi ed elaborazione dati, al fine di garantire la confrontabilità dei dati, saranno utilizzate le stesse metodiche su tutti gli ambiti territoriali indagati.





Dott. Geol.



Autostrada A2 "Mediterranea". Collegamento Porto Gioia Tauro Gate Sud con Autostrada A2

PROGETTO DEFINITIVO

PIANO DI MONITORAGGIO AMBIENTALE Relazione







Autostrada A2 "Mediterranea".

Collegamento Porto Gioia Tauro Gate Sud con Autostrada A2 PROGETTO DEFINITIVO

PIANO DI MONITORAGGIO AMBIENTALE Relazione

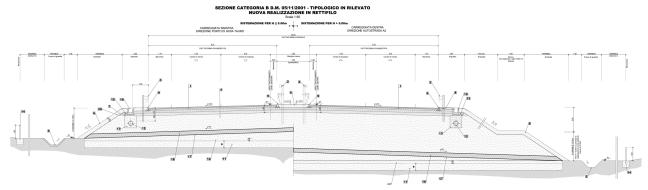
3 DESCRIZIONE DEL PROGETTO

La nuova viabilità è divisa in due lotti, dove il Lotto 1 inizia dalla strada vicinale Colomono e termina con lo svincolo sulla strada statale S.S.18 mentre il Lotto 2 inizia dopo lo svincolo sulla S.S.18 fino al nuovo svincolo sull'Autostrada A2.

Per il superamento degli ostacoli naturali ed artificiali menzionati, si è valutato un andamento planimetrico in trincea. In particolare, questo si svilupperà come segue:

- Lotto 1 (codice UC 165) a partire dall'intersezione con la strada vicinale Colomono la viabilità correrà in trincea, prima naturale e poi tra muri di sostegno, sottopassando la ferrovia SA-RC e la S.S.18 tramite una galleria artificiale. Lo svincolo con la SS 18, previsto in trincea, è costituito da 4 rampe dirette e due rotatorie sulla SS18
- Lotto 2 (codice UC 167) Superato lo svincolo con la SS 18 l'andamento passerà progressivamente da trincea a rilevato. Nella parte terminale del lotto il tracciato scavalca l'Autostrada del Mediterraneo A2 tramite un viadotto e termina raccordandosi all'autostrada con le rampe di svincolo.

La strada sarà di Categoria B (DM 5/11/2001), con quattro corsie, due per senso di marcia. Di seguito si riporta la sezione tipo in rilevato. Per i dettagli sulle altre sezioni tipo si rimanda allo specifico allegato grafico (Sezioni tipo in rilevato – Scala 1:100 - Codice T00PS00TRAST01A).



Sezione tipo in rilevato (Categoria B – DM 05/11/2001)

3.1 Descrizione dell'intervento

La costruzione del lotto 1, dell'estesa complessiva di circa 1,2 km esclusi gli svincoli terminali, origina all'estremità sud dell'area portuale connettendosi alla viabilità esistente con una rotatoria adeguata al transito di mezzi pesanti. Da qui si dipartono le 4 corsie dirette all'A2 e si procede con andamento planimetrico rettilineo e poi curvo in destra e altimetricamente in salita con pendenza del 3,5% c.a. per rimanere in trincea e passare, mediante sottovia, sotto la linea ferroviaria esistente e la SS18. Al fine di migliorare l'inserimento dello svincolo







Autostrada A2 "Mediterranea".

Collegamento Porto Gioia Tauro Gate Sud con Autostrada A2 PROGETTO DEFINITIVO

PIANO DI MONITORAGGIO AMBIENTALE Relazione

in progetto e ottimizzare le opere, è prevista la deviazione della statale per un tratto di circa 650 metri all'interno del quale saranno realizzate le due rotatorie sulle quali si andranno ad innestare le rampe di svincolo.

Dallo svincolo sulla SS18 si origina il lotto 2, di circa 1,3 km esclusi gli svincoli terminali, che prosegue verso l'autostrada con un andamento rettilineo e curvo in sinistra del tracciato e si sviluppa in leggero rilevato fino al raggiungimento dell'A2, attraversata da un cavalcavia, cui si connette con un nuovo svincolo "a trombetta" che ingloba anche le viabilità di accesso alle aree di servizio.

Di seguito si riportano gli stralci progettuali su ortofoto.









Autostrada A2 "Mediterranea". Collegamento Porto Gioia Tauro Gate Sud con Autostrada A2

PROGETTO DEFINITIVO

PIANO DI MONITORAGGIO AMBIENTALE Relazione



Per i dettagli grafici progettuali si faccia riferimento ai seguenti elaborati:

- Planimetria su ortofoto Tav. 1 Scala 1:2.000 Codice P00PS00TRAPO01A
- Planimetria su ortofoto Tav. 2 Scala 1:2.000 Codice P00PS00TRAPO02A
- Profilo longitudinale di progetto Tav. 1 Scala 1:2.000/200 Codice P00PS00TRAFP01A
- Profilo longitudinale di progetto Tav. 2 Scala 1:2.000/200 Codice P00PS00TRAFP02A
- Sezioni tipo in rilevato Scala 1:100 Codice T00PS00TRAST01A
- Sezioni tipo in trincea Scala 1:100 Codice T00PS00TRAST02A
- Sezioni tipo tra opere Scala 1:100 Codice T00PS00TRAST03A

3.2 Gli svincoli di progetto

Come anticipato in precedenza sono previsti 3 svincoli di collegamento:

• Strada vicinale Colomono (asse attrezzato di collegamento al Gate nord del porto di Gioia Tauro)







Autostrada A2 "Mediterranea".

Collegamento Porto Gioia Tauro Gate Sud con Autostrada A2 PROGETTO DEFINITIVO

PIANO DI MONITORAGGIO AMBIENTALE Relazione

- S.S. 18 (Lotto 1)
- Autostrada A2 (Lotto 2)

Le soluzioni previste per le intersezioni sono state studiate per l'agevole esecuzione di tutte le manovre ad opera dei mezzi pesanti da/per il porto.

3.2.1 Intersezione con Strada vicinale Colomono

La strada vicinale Colomono rappresenta l'asse di collegamento al Gate nord del porto di Gioia Tauro.

Per questo svincolo è stata scelta la tipologia a rotatoria con configurazione a tre bracci, in rilevato e con diametro esterno di 50 m.

La configurazione riduce al minimo le interferenze tra i flussi veicolari, agevolando in particolare quelli diretti verso il porto e consentendo agevolmente tutte le manovre ai mezzi pesanti in transito.



Schema grafico dell'intersezione con strada vicinale Colomono







Autostrada A2 "Mediterranea". Collegamento Porto Gioia Tauro Gate Sud con Autostrada A2

PROGETTO DEFINITIVO

PIANO DI MONITORAGGIO AMBIENTALE Relazione

3.2.2 Intersezione con S.S. 18 Tirrenica inferiore

Per l'intersezione con la viabilità, data anche l'interferenza della linea ferroviaria SA-RC ed il necessario collegamento con i relativi sottopassaggi, è stata prevista un'intersezione a doppia rotatoria (diametro est. 50 m). In questo modo le manovre di uscita ed immissione possono avvenire tramite rampe dirette, mentre tutte le altre manovre sono garantite dalle intersezioni a rotatoria.



Schema grafico dell'intersezione con S.S. 18 Tirrenica inferiore

3.2.3 Intersezione con Autostrada A2

L'intersezione avviene sfruttando il riordino e l'allargamento degli spazi dell'area di servizio Rosarno Ovest, evitando di creare nuove uscite e riducendo al minimo le interferenze con il traffico veicolare. L'intersezione prevista è a livelli sfalsati con rampe dirette e rampe semidirette.







Autostrada A2 "Mediterranea".

Collegamento Porto Gioia Tauro Gate Sud con Autostrada A2

PROGETTO DEFINITIVO

PIANO DI MONITORAGGIO AMBIENTALE Relazione



Schema grafico dell'intersezione con Autostrada A2







Autostrada A2 "Mediterranea".

Collegamento Porto Gioia Tauro Gate Sud con Autostrada A2 PROGETTO DEFINITIVO

PIANO DI MONITORAGGIO AMBIENTALE Relazione

4 LA CANTIERIZZAZIONE DELL'OPERA

4.1 CRITERI GENERALI

Il processo di cantierizzazione è stato pianificato in relazione sia all'analisi puntuale delle caratteristiche localizzative, costruttive e dei fabbisogni generati da ogni singolo intervento, sia alla necessità di rispettare le tempistiche realizzative previste per l'esecuzione degli interventi in progetto.

Una corretta pianificazione del processo di cantierizzazione che governa la fase realizzativa dell'opera, è da ritenersi, infatti, prioritaria anche in termini ambientali, al fine di ridurre i potenziali impatti legati alla FASE Costruttiva.

La cantierizzazione proposta, legandosi intimamente al programma dei lavori, s'ispira ad alcuni principi guida:

- collocazione delle aree di cantiere in posizione limitrofa alle aree d'intervento, al fine di consentire il facile raggiungimento dei siti di lavorazione, limitando quanto possibile il disturbo determinato dalla movimentazione di mezzi;
- possibilità di garantire un agevole accesso viario, in relazione anche alle modalità di approvvigionamento/smaltimento dei materiali;
- limitazione, per quanto possibile, degli impatti indotti sugli eventuali ricettori insediati in prossimità delle aree operative e, in generale, la riduzione al minimo di potenziali interferenze ambientali al contorno e lungo le vie di accesso;
- utilizzo di aree che potranno essere facilmente recuperate e risistemate al termine dei lavori, minimizzando l'occupazione temporanea di aree non espropriate;
- costante rispetto delle necessità di transito dei frontisti;
- evitare qualsiasi interferenza diretta con Aree e/o Beni vincolati.

Le caratteristiche dei cantieri base/operativi sono state determinate, nell'ambito del presente progetto, in base al numero massimo di persone che graviterà su di esso nel corso dell'intera durata dei lavori.

4.2 ORGANIZZAZIONE DEI CANTIERI

Al fine di realizzare le opere in progetto, è prevista l'installazione di una serie di aree di cantiere, che sono state selezionate sulla base delle seguenti esigenze principali:

- utilizzare aree di scarso valore sia dal punto di vista ambientale che antropico
- necessità di limitare al minimo indispensabile gli spostamenti di materiale sulla viabilità locale e quindi preferenza per aree vicine alle aree di lavoro ed agli assi viari principali.

Per l'individuazione delle aree da adibire a cantiere, in linea generale, si è tenuto conto dei seguenti fattori:

dimensioni areali sufficientemente vaste;





Dott. Geol.



Autostrada A2 "Mediterranea".

Collegamento Porto Gioia Tauro Gate Sud con Autostrada A2 PROGETTO DEFINITIVO

PIANO DI MONITORAGGIO AMBIENTALE Relazione

- prossimità a vie di comunicazioni importanti e/o con sedi stradali adeguate al transito pesante;
- preesistenza di strade minori per gli accessi, onde evitare il più possibile la realizzazione di nuova viabilità di servizio;
- buona disponibilità idrica ed energetica;
- lontananza da zone residenziali significative e da ricettori sensibili (scuole, ospedali, ecc.);
- · adiacenza alle opere da realizzare;
- morfologia (evitando, per quanto possibile, pendii o luoghi eccessivamente acclivi in cui si rendano necessari consistenti lavori di sbancamento o riporto);
- esclusione di aree di rilevante interesse ambientale;
- vicinanza ai siti di approvvigionamento di inerti e di smaltimento dei materiali di scavo;

Al termine dei lavori si prevede la dismissione di tutti i siti di cantiere e delle strutture, che verranno demolite e/o smontate e la conseguente sistemazione e ripristino allo stato ante operam delle aree o delle mitigazioni previste dal progetto.

Le aree di cantiere individuate per lo sviluppo delle attività si distinguono in:

- un unico cantiere base CB01
- · un cantiere operativo
- 4 aree tecniche
- 2 aree di deposito temporaneo per le terre

I dati principali delle singole aree sono sintetizzati nelle tabelle seguenti:

CANTIERE	SUPERFICIE (mq)	ATTIVITA'	APPRESTAMENTI
Cantiere Base CB01	4.000	Logistica operativa	Baraccamenti
Deposito Temporaneo	DEP01(18.500) DEP02(13.500)	Movimento terre Stoccaggio temporaneo ulivi interferiti	Escavatori Autocarri Autogrù Compattatore
Cantiere Operativo	CO01 (9.000)	 Allestimenti logistici Deposito fresato di asfalto Impianto mobile per riciclaggio a freddo Deposito materiali Taglio ferri 	Escavatori Autocarri Autogrù Asfaltatrice Sega circolare Piegaferri Betoniere asfaltatrice







Autostrada A2 "Mediterranea".

Collegamento Porto Gioia Tauro Gate Sud con Autostrada A2 **PROGETTO DEFINITIVO**

PIANO DI MONITORAGGIO AMBIENTALE

Relazione

CANTIERE	SUPERFICIE (mq)	ATTIVITA'	APPRESTAMENTI
		 Preparazione casseforme Lavaggio e riparazione mezzi 	
Aree tecniche	AT01_IV01 (3.500) AT2_IV01 (2.400) AT3_GA01 (2.100) AT4_SV01 (3.600)	 Allestimenti logistici Deposito materiali Taglio ferri Preparazione casseforme Getti in cls Varo e posa in opera impalcati 	 Escavatori Autocarri Autogrù Sega circolare Piegaferri Betoniere Asfaltatrice Trapani Macchine per pali trivelle

Per i dettagli si rimanda alla specifica Relazione di cantierizzazione.

4.3 Il cronoprogramma

L'esecuzione dei lavori avrà la durata di 24 mesi pari a 720 gg naturali e consecutivi, comprensivi di 30 gg di andamento stagionale sfavorevole.







Autostrada A2 "Mediterranea".

Collegamento Porto Gioia Tauro Gate Sud con Autostrada A2 **PROGETTO DEFINITIVO**

PIANO DI MONITORAGGIO AMBIENTALE Relazione

LE COMPONENTI AMBIENTALI OGGETTO DI MONITORAGGIO

In base a quanto emerso negli studi specialistici delle singole componenti ambientali trattate nello Studio di Impatto Ambientale, si propone il monitoraggio delle seguenti componenti ambientali relativamente alle quali di seguito se ne illustrano le motivazioni:

- Atmosfera;
- Rumore:
- Suolo;
- Acque superficiali;
- Acque sotterranee;
- Paesaggio;
- Biodiversità:
- Vibrazioni.

5.1 Atmosfera

5.1.1 Obiettivi del monitoraggio

La componente in esame ha come obiettivo il controllo delle emissioni in atmosfera derivanti dalle attività cantieristiche per la realizzazione dell'opera in progetto.

Il monitoraggio viene eseguito prima, durante e dopo la realizzazione dell'opera al fine di:

- misurare gli stati di ante operam, corso d'opera e post operam in modo da documentare l'evolversi della situazione ambientale;
- controllare le previsioni di impatto per le fasi di costruzione ed esercizio;
- garantire, durante la costruzione, il controllo della situazione ambientale, in modo da rilevare tempestivamente eventuali situazioni non previste e/o anomale;
- fornire agli Enti preposti gli elementi di verifica della corretta esecuzione delle procedure di monitoraggio.

A questo proposito generalmente si assumono come riferimento i valori registrati allo stato attuale (ante operam), si procede poi con misurazioni nel corso delle fasi di costruzione ed infine si valuta lo stato di post operam con lo scopo di definire la situazione ambientale a lavori conclusi. Il monitoraggio dell'opera, nelle sue diverse fasi, deve essere programmato al fine di tutelare il territorio e la popolazione residente dalle possibili modificazioni che la costruzione dell'opera ed il successivo esercizio possono comportare.







Autostrada A2 "Mediterranea". Collegamento Porto Gioia Tauro Gate Sud con Autostrada A2

PROGETTO DEFINITIVO

PIANO DI MONITORAGGIO AMBIENTALE Relazione

5.1.2 Normativa di riferimento

Per i principali inquinanti atmosferici, al fine di salvaguardare la salute e l'ambiente, la normativa stabilisce le modalità con cui eseguire i rilevamenti delle concentrazioni ed i limiti di concentrazione, a lungo e a breve termine, a cui attenersi.

La norma di riferimento per la Qualità dell'aria in Italia è divenuta negli ultimi tempi il decreto legislativo n°155 del 15 agosto 2010.

Tale decreto costituisce l'attuazione della direttiva comunitaria 2008/50/CE circa la valutazione della qualità dell'aria ambiente, la sua gestione, nonché il suo miglioramento; con il presente atto, in definitiva, viene istituito un quadro di riferimento unitario in materia.

In tale decreto vengono definiti i valori limite per le concentrazioni nell'aria ambiente di biossido di zolfo, biossido di azoto, benzene, monossido di carbonio, piombo e PM10; i livelli critici per le concentrazioni nell'aria ambiente di biossido di zolfo e ossidi di azoto; le soglie di allarme per le concentrazioni nell'aria ambiente di biossido di zolfo e biossido di azoto; il valore limite, il valore obiettivo, l'obbligo di concentrazione dell'esposizione e l'obiettivo nazionale di riduzione dell'esposizione per le concentrazioni nell'aria ambiente di PM2,5; i valori obiettivo per le concentrazioni nell'aria ambiente di arsenico, cadmio, nichel e benzo(a)pirene nonché i valori obiettivo, gli obiettivi a lungo termine, le soglie di allarme e le soglie di informazione per l'ozono. Per quanto riguarda il PM2,5 il decreto definisce il limite annuale di 25 µg/mc.

Il decreto definisce, inoltre, alcuni aspetti tecnici legati al monitoraggio della qualità dell'aria, indicando l'obbligo di definire una suddivisione, ovvero una zonizzazione, del territorio nazionale ai fini della valutazione della qualità dell'aria ambiente (Art. 3 e 4); gli Art. 5 e 6 definiscono le modalità di valutazione della qualità dell'aria ambiente. Gli Art. 7 e 8, invece, stabiliscono le caratteristiche e l'opportunità delle stazioni di misurazione in siti fissi di campionamento.

Per quanto concerne i piani di azione e le misure relative al raggiungimento dei valori limite e dei livelli critici, al perseguimento dei valori obiettivo, al mantenimento del relativo rispetto, alla riduzione del rischio di superamento dei valori limite, dei valori obiettivo e delle soglie di allarme gli Art. 9, 10 e 14 delineano le direttive per l'intera casistica; mentre l'Art. 11 riporta le modalità e le procedure di attuazione dei suddetti piani. Infine, l'Art.15 regola le comunicazioni in materia di valutazione e gestione dell'aria ambiente per le province e le regioni autonome e l'Art.16 definisce le procedure per le questioni di inquinamento transfrontaliero.

Nell'allegato XI al decreto vengono riportati i valori limite ed i livelli critici degli inquinanti normati; nelle seguenti tabelle si riportano i limiti degli inquinanti indagati nello studio.









Autostrada A2 "Mediterranea".

Collegamento Porto Gioia Tauro Gate Sud con Autostrada A2 **PROGETTO DEFINITIVO**

PIANO DI MONITORAGGIO AMBIENTALE Relazione

INQUINANTE	VALORE LIMITE		TEMPO DI MEDIAZIONE
Biossido di	Valore limite protezione salute umana (da non superare più di 18 volte per anno civile)	200 (μg/mc)	1 ora
Azoto	Valore limite per la protezione della salute umana	40 (μg/mc)	anno civile
	Soglia di allarme (rilevata su 3 h consecutive)	400 (μg/mc)	1 ora
Ossidi di Azoto	Livello critico per la protezione della vegetazione	30 (μg/mc)	anno civile
	Valore Limite protezione della salute umana (da non superare più di 24 volte per anno civile)	350 (µg/mc)	1 ora
Biossido di	Valore Limite protezione della salute umana (da non superare più di 3 volte per anno civile)	125 (µg/mc)	24 ore
Zolfo	Livello critico per la protezione della vegetazione	20 (μg/mc)	Anno civile e Inverno
	Soglia di Allarme (concentrazione rilevata su 3 ore consecutive)	500 (μg/mc)	1 ora
Monossido di Carbonio	Valore limite per la protezione della salute umana	10 (mg/mc)	8 ore
	Valore obiettivo protezione salute umana (da non superare più di 25 volte per anno civile come media su 3 anni)	120 (µg/mc)	8 ore
Ozono	Valore obiettivo per la protezione della vegetazione (AOT40 calcolato sui valori di 1h da luglio a luglio)	18.000(μg/mc*h)	5 anni
	Soglia di informazione	180 (µg/mc)	1 ora
	Soglia di allarme	240 (µg/mc)	1 ora

Limiti di Legge per la normativa italiana sulla Qualità dell'Aria: Inquinanti Gassosi.

INQUINANTE	VALORE LIMITE		TEMPO DI MEDIAZIONE
Particolato PM10	Valore limite protezione salute umana (da non	50 (ug/mc)	24 ore
Faiticolato Pivi IV	superare più di 35 volte per anno civile)	50 (μg/mc)	24 Ole







Autostrada A2 "Mediterranea". Collegamento Porto Gioia Tauro Gate Sud con Autostrada A2

PROGETTO DEFINITIVO

PIANO DI MONITORAGGIO AMBIENTALE Relazione

INQUINANTE	VALORE LIMITE		TEMPO DI MEDIAZIONE
	Valore limite per la protezione della salute umana	40 (µg/mc)	Anno civile
Particolato PM2.5	Valore limite per la protezione della salute umana	25 (µg/mc)	Anno civile
Benzene	Valore limite	5 (μg/mc)	Anno civile
Benzo(a)pirene	Valore obiettivo	1 (ng/mc)	Anno civile
Piombo	Valore limite	0,5 (µg/mc)	Anno civile
Arsenico	Valore obiettivo	6 (ng/mc)	Anno civile
Cadmio	Valore obiettivo	5 (ng/mc)	Anno civile
Nichel	Valore obiettivo	20 (ng/mc)	Anno civile

Limiti di Legge per la normativa sulla Qualità dell'Aria: Particolato e Specie nel particolato

5.1.3 Identificazione dei punti di monitoraggio

Per la scelta delle postazioni di misura si sono individuate 5 postazioni localizzate lungo l'infrastruttura nei pressi di ricettori localizzati nelle vicinanze dell'opera.

La localizzazione delle postazioni di monitoraggio è stata definita in funzione della presenza di ricettori nelle vicinanze dell'infrastruttura, con la finalità di monitorare le eventuali interferenze che le fasi realizzative dell'opera in oggetto potrebbero apportare alla qualità dell'aria sul territorio sia durante i lavori, sia in fase di esercizio.

In particolare, le prime tre postazione, denominate ATM_01, ATM_02 e ATM_03 sono posizionate vicino ad un tratto di strada interessato dalla realizzazione della galleria artificiale. La quarta postazione, denominata ATM_04, è posizionata in corrispondenza del tratto di strada in trincea dopo lo svincolo sulla SS 18. La quinta ed ultima postazione, denominata ATM_05, è posizionate lungo il tratto in rilevato prima dello svincolo sulla A2.

In questo modo è possibile monitorare le eventuali modifiche alla qualità dell'aria in corrispondenza dei ricettori più vicini alle aree di lavorazione durante la fase di costruzione e lungo il futuro tracciato in fase di esercizio. Per una localizzazione di maggior dettaglio si rimanda all'elaborato grafico allegato al documento (Planimetria di localizzazione punti di monitoraggio - Cod. T00MO00MOAPL01). Il posizionamento definitivo sarà comunque condiviso con gli Enti di controllo prima dell'inizio delle attività di monitoraggio ante-operam.







Autostrada A2 "Mediterranea".

Collegamento Porto Gioia Tauro Gate Sud con Autostrada A2 PROGETTO DEFINITIVO

PIANO DI MONITORAGGIO AMBIENTALE Relazione

5.1.4 Parametri di monitoraggio

La campagna di monitoraggio sarà svolta mediante l'utilizzo di campionatori a norma di legge, gestiti da tecnici competenti. Con riferimento alla legislazione vigente, si ripota l'elenco degli inquinanti che saranno monitorati durante le campagne di misura:

- Polveri sottili PM₁₀;
- IPA sul PM₁₀;
- Metalli sul PM₁₀ (4 elementi: Pb, As, Cd, Ni)
- Polveri sottili PM_{2,5};
- Monossido di Carbonio (CO);
- Ossidi di Azoto (NO_x);
- Biossido di Azoto (NO₂);
- Monossido di Azoto (NO);
- Benzene (C₆H₆).

Si specifica che durante la fase di corso d'opera, data la natura delle lavorazioni, l'inquinante maggiormente indicativo delle attività di cantiere, sono le polveri sottili; per questo motivo in questa fase saranno oggetto di monitoraggio le polveri con diametro medio delle particelle <10 μ m (PM10) e <2,5 μ m (PM2,5) ed i metalli e IPA determinati sul PM10.

I campionamenti dovranno essere eseguiti secondo quanto indicato nel D.lgs. 155/2010 (cfr. allegato I al D.Lgs. 155/2010, che definisce gli obiettivi di qualità dei dati per misurazioni in siti fissi e per le misurazioni indicative).

Sarà inoltre prevista la misura dei parametri meteoclimatici necessari a valutare i fenomeni di diffusione e di trasporto a distanza dell'inquinamento atmosferico:

- velocità del vento;
- direzione del vento;
- umidità relativa;
- temperatura;
- precipitazioni atmosferiche;
- pressione barometrica;
- radiazione solare;
- componente verticale del vento (anemometro tridimensionale).

Il monitoraggio ambientale per la componente atmosfera prevede:







Autostrada A2 "Mediterranea".

Collegamento Porto Gioia Tauro Gate Sud con Autostrada A2 PROGETTO DEFINITIVO

PIANO DI MONITORAGGIO AMBIENTALE Relazione

- il monitoraggio della componente atmosfera ante operam: esso risulta infatti necessario per la definizione dello stato della qualità dell'aria prima dell'inizio dei lavori, integrando possibilmente le misure svolte con informazioni raccolte nel tempo dalle centraline di rilevamento locali;
- il monitoraggio della componente atmosfera in corso d'opera, per le interferenze dovute all'attività dei cantieri. Le campagne di misura del corso d'opera saranno compiute contemporaneamente all'effettivo svolgimento delle attività di costruzione;
- il monitoraggio della componente atmosfera in fase post opera, per valutare le eventuali modifiche alla qualità dell'aria derivanti dall'entrata in attività dell'Opera in oggetto di studio.

5.1.5 Metodiche e strumentazione di monitoraggio

Per l'acquisizione dei dati di monitoraggio atmosferico è necessario utilizzare stazioni di misura conformi, ai sensi dell'art.1 comma 4 lettera g) del D. Lgs. 155/10 e s.m.i., per quanto riguarda:

- i requisiti richiesti per la strumentazione;
- l'utilizzo di metodiche riconosciute o equivalenti a quelle previste da normative;
- l'utilizzo di strumentazione che permetta un'acquisizione e restituzione dei dati utile ad intervenire tempestivamente in caso di anomalie.

In particolare, per il campionamento e le analisi dei parametri sopra indicati vanno utilizzate strumentazione e metodiche previste dalla normativa vigente in materia (D. Lgs. 155/2010 e s.m.i.) e le principali norme tecniche (ad esempio, la norma UNI EN 12341:2014 per le polveri sottili). In questo modo è possibile ottenere dei dati validati e confrontabili con quelli delle centraline per la determinazione della qualità dell'aria degli Enti territorialmente competenti (ai sensi dell'art. 1 del D. Lgs. 155/10 e s.m.i.).







Autostrada A2 "Mediterranea".

Collegamento Porto Gioia Tauro Gate Sud con Autostrada A2 PROGETTO DEFINITIVO

PIANO DI MONITORAGGIO AMBIENTALE Relazione



Campionatore sequenziale automatico

L'analisi gravimetrica su base giornaliera (24 ore) viene effettuata con campionatori automatici o semiautomatici che impiegano linee di campionamento (teste di taglio comprese) e sistemi di misura dei parametri di campionamento "conformi" alla normativa (D.Lgs. 155/2010 e s.m.i.). A tale fine, possono essere utilizzati sistemi che consentono la misura diretta basata su principi di tipo fisico (ad es. assorbimento di raggi beta) coerenti con la legislazione attualmente in vigore (con certificazione di equivalenza) o strumenti che prevedono il campionamento su membrane filtranti da sottoporre a misura gravimetrica secondo i dettami della norma UNI EN 12341:2014. La corretta esecuzione delle procedure ivi descritte è garantita dalla Certificazione del Laboratorio e dal Sistema di Gestione della Qualità dell'Azienda che le svolge, ai sensi della norma UNI CEI EN ISO/IEC 17025:2018 (Requisiti generali per la competenza dei laboratori di prova e taratura). Le membrane filtranti (dette anche "filtri") possono essere composte di vari materiali (vetro, quarzo, PTFE, ecc.) ma sempre con caratteristiche conformi alla norma UNI EN 12341:2014 e sono preparate in laboratorio secondo quanto previsto dalla medesima norma UNI EN 12341:2014 e sono preparate in laboratorio secondo quanto previsto dalla medesima norma mediante l'utilizzo di pinzette smussate al fine di evitare contaminazione e/o danni. Di seguito si riportano le procedure di preparazione dei filtri:

- controllo dei filtri per rilevare imperfezioni o possibile contaminazione dovuta al trasporto;
- condizionamento dei filtri per 48 ore su speciali piatti forati, protetti dal materiale particellare presente nell'aria all'interno di una camera di pesata con aria condizionata ed esposti a condizioni di termoigrometriche di 20±1°C e umidità relativa di 50±5% costanti;
- pesata dei filtri usando una bilancia con risoluzione di almeno 10 μg;







Autostrada A2 "Mediterranea".

Collegamento Porto Gioia Tauro Gate Sud con Autostrada A2

PROGETTO DEFINITIVO

PIANO DI MONITORAGGIO AMBIENTALE Relazione

- conservazione dei filtri in cassette etichettate e sigillate;
- redazione di un rapporto di laboratorio dove è indicato il peso del filtro.

Tali filtri "bianchi" sono successivamente caricati nei campionatori automatici per effettuare il monitoraggio e al termine della campagna sono inviati al laboratorio per essere nuovamente sottoposti alla procedura illustrata sopra e determinarne il peso a seguito del campionamento. La differenza in peso pre- e post- campionamento, congiuntamente al valore del volume campionato (restituito dal campionatore automatico) permette di determinare delle concentrazioni PM10 e PM2.5.

Per l'analisi del particolato sedimentabile è previsto l'utilizzo di un campionatore e della microscopia ottica. Nella fase di campionamento viene impiegata un'apparecchiatura Wet-Dry (deposimetro) in modalità "Dry-Only", al fine di raccogliere il materiale sedimentabile in assenza di precipitazioni. Tale materiale viene successivamente valutato per microscopia ottica automatica dopo essere stato raccolto su adeguato vetrino di osservazione.



Campionatore Wet-Dry

Questa tecnica combinata prevede il campionamento su periodi prolungati (tipicamente 7 - 10 gg) del particolato atmosferico sedimentabile, ossia la frazione più pesante del particolato aerotrasportato. In questo modo vengono acquisiti i dati di deposizione di massa ($mg/m^2*giorno$) delle polveri e, attraverso l'utilizzo di vetrini e microscopio ottico, viene effettuata l'osservazione qualitativa della natura e della distribuzione in termini di colore, aspetto e dimensione delle polveri. Tale osservazione si riferisce, in pratica, a particelle sedimentate di dimensioni superiori a 3 μ m circa.

L'analisi della distribuzione granulometrica delle polveri compatibilmente alle variazioni dei parametri meteo ed emissivi viene effettuata con contatori ottici (contaparticelle) ad alta risoluzione temporale (tipicamente 1 dato al secondo) che coprono l'intervallo sotteso dalle PM₁₀ e PM_{2.5}.







Autostrada A2 "Mediterranea".

Collegamento Porto Gioia Tauro Gate Sud con Autostrada A2 PROGETTO DEFINITIVO

PIANO DI MONITORAGGIO AMBIENTALE Relazione



Contaparticelle

Al fine di determinare il rapporto tra particelle fini e grossolane e verificare la loro evoluzione nel tempo, i contaparticelle sfruttano metodi ottici di diffusione/scattering della luce, dove un fascio laser emesso da un diodo (fonte di luce) investe un flusso d'aria di portata nota contenete le particelle in sospensione, mentre al contempo un sensore ottico misura la luce diffusa per restituire il diametro ottico delle particelle e non il diametro aerodinamico equivalente (utilizzato dai campionatori gravimetrici quale metodo di selezione dimensionale). Tali contatori sono generalmente in grado di misurare particelle aventi un diametro minimo di $0.3 \,\mu m$ e un diametro massimo di $10 \,\mu m$. Alcuni di questi strumenti sono in grado di calcolare la concentrazione di massa equivalente per le frazioni PM_{10} e $PM_{2.5}$ utilizzando apposite curve di calibrazione. Tali misure consentono di verificare il rapporto tra particelle fini e grossolane in integrazione alle analisi gravimetriche e chimiche.

Per determinare il monossido di carbonio, si fa riferimento alla norma UNI EN 14626:2012, che riporta il metodo per la misurazione della concentrazione CO in atmosfera mediante la tecnica di spettroscopia a raggi infrarossi non dispersiva.

Gli analizzatori di CO operano secondo il principio dell'assorbimento IR in accordo alla legge di Lambert-Beer; sfruttando un massimo di assorbimento del CO a 4.67 µm. Alla medesima lunghezza d'onda assorbono anche composti assai comuni come l'acqua e l'anidride carbonica. Per eliminare tali interferenze, viene impiegato un dispositivo chiamato "Ruota di correlazione", costituito da una ruota divisa in due mezzelune: una contiene azoto e l'altra una miscela di CO in azoto a concentrazione nota. Nella camera di misura, facendo girare tale ruota con una certa frequenza, i raggi IR passano alternativamente nelle due mezze lune arrivando poi al detector. Dalla differenza dei segnali e la successiva elaborazione si ottiene quindi la sola misura del CO, eliminando le interferenze e consentendo inoltre una elevata sensibilità.







Autostrada A2 "Mediterranea".

Collegamento Porto Gioia Tauro Gate Sud con Autostrada A2

PROGETTO DEFINITIVO

PIANO DI MONITORAGGIO AMBIENTALE Relazione

Per la determinazione degli ossidi di azoto si fa riferimento alla norma, in cui viene descritto il metodo per la misurazione della concentrazione di biossido di azoto e monossido di azoto mediante chemiluminescenza. Nello strumento di misura si sfrutta la reazione di chemiluminescenza che avviene tra l'ossido di azoto e l'ozono:

 $O_3+NO\rightarrow NO_2*+O_2$

 $NO_2^* \rightarrow NO_2 + hv (\approx 700 \text{ nm})$

Nella camera di misura dell'analizzatore entrano contemporaneamente l'aria ambiente ed un flusso di ozono generato dallo strumento a volume noto. Ozono e monossido di azoto reagiscono istantaneamente per produrre NO2* eccitato, che successivamente torna nel suo stato fondamentale emettendo una radiazione elettromagnetica nella regione dell'UV (chemiluminescenza). La radiazione emessa per chemiluminescenza è correlata con la concentrazione di NO e viene registrata da un detector.

Per poter misurare anche NO₂, l'aria campione, prima di giungere in camera di misura, viene alternativamente fatta passare attraverso un convertitore catalitico in grado di ridurre l'NO₂ presente in NO. In questo modo si ottiene in camera di misura la concentrazione totale degli ossidi di azoto, NO_x. Dalla differenza tra gli ossidi totali e il solo NO si ottiene infine la misura di NO₂.

Per determinate il benzene le misure devono essere effettuate con strumenti conformi alla norma UNI EN 14662:2005, in cui viene descritto il metodo e la strumentazione necessaria alla misurazione della concentrazione di benzene in atmosfera.

Il monitoraggio del benzene (C_6H_6) deve essere realizzato 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 del campione raccolto mediante desorbimento termico e infine analisi gascromatografica da realizzarsi in laboratorio.

Per la determinazione dei metalli, il metodo di riferimento per la misurazione è descritto nella norma 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". I metalli sono determinati sul campione di PM₁₀, dopo l'avvenuta pesata del particolato, per trattamento chimico e determinazione analitica (spettrometria di massa con plasma ad accoppiamento induttivo, ICP-MS).

5.1.6 Programma delle attività

Le misure relative alla fase di cantierizzazione dovranno avere periodicità tale da poter caratterizzare le principali macro-fasi che caratterizzano le lavorazioni in esame.

Monitoraggio ante-operam (AO)







Autostrada A2 "Mediterranea".

Collegamento Porto Gioia Tauro Gate Sud con Autostrada A2

PROGETTO DEFINITIVO

PIANO DI MONITORAGGIO AMBIENTALE Relazione

Le attività previste per lo svolgimento del monitoraggio nella fase di AO sono da eseguirsi nei 6 mesi precedenti all'apertura dei cantieri e sono quindi così definite:

- analisi bibliografica e conoscitiva;
- sopralluogo e identificazione dei punti di monitoraggio;
- espletamento di tutte le attività relative al reperimento in situ delle connessioni alle reti necessarie alla strumentazione e all'ottenimento dei permessi necessari;
- esecuzione delle campagne di rilievo;
- analisi ed elaborazione dei risultati;
- restituzione dei risultati secondo quanto indicato nelle schede di rilevamento;
- produzione del rapporto descrittivo e inserimento dei dati nel sistema informativo del caso.

Si prevede di effettuare le misure della fase ante operam entro la fase di prima cantierizzazione e comunque non oltre l'effettivo inizio delle lavorazioni nei cantieri.

Monitoraggio in corso d'opera (CO)

Le attività previste per lo svolgimento del monitoraggio nella fase di CO sono da eseguirsi ogni trimestre per tutta la durata dei lavori, e sono quindi così definite:

- verifica della tempistica di campionamento in funzione delle fasi di costruzione dell'opera e delle relative attività di lavorazione;
- espletamento di tutte le attività relative al reperimento in situ delle connessioni alle reti necessarie alla strumentazione e all'ottenimento dei permessi necessari;
- esecuzione delle campagne di rilievo secondo quanto descritto nelle specifiche tecniche;
- restituzione dei risultati nelle schede di rilievo;
- valutazione dei risultati;
- inserimento dei risultati nel Sistema Informativo;
- redazione del rapporto annuale.

Monitoraggio post-opera (PO)

Le attività previste per lo svolgimento del monitoraggio nella fase di PO sono da eseguirsi durante l'anno di entrata in esercizio dell'opera, e sono quindi così definite:

- espletamento di tutte le attività relative al reperimento in situ delle connessioni alle reti necessarie alla strumentazione e all'ottenimento dei permessi necessari;
- esecuzione delle campagne di rilievo secondo quanto descritto nelle specifiche tecniche;
- restituzione dei risultati nelle schede di rilievo;







Autostrada A2 "Mediterranea".

Collegamento Porto Gioia Tauro Gate Sud con Autostrada A2 PROGETTO DEFINITIVO

PIANO DI MONITORAGGIO AMBIENTALE Relazione

- valutazione dei risultati;
- inserimento dei risultati nel Sistema Informativo;
- redazione del rapporto annuale.

POSTAZIONE			FREQUENZA	ENZA	
TOOTALIONE	TII OLOGIA ARALIGI	AO	СО	PO	
ATM01	Monitoraggio in continuo di durata pari a 30 giorni	2 volte	-		
7111101	Monitoraggio in continuo di durata pari a 14 giorni	-	Trimestrale	-	
ATM02	Monitoraggio in continuo di durata pari a 30 giorni	2 volte	-		
7111102	Monitoraggio in continuo di durata pari a 14 giorni	-	Trimestrale	-	
ATM03	Monitoraggio in continuo di durata pari a 30 giorni	2 volte	-		
71111100	Monitoraggio in continuo di durata pari a 14 giorni	-	Trimestrale	-	
ATM04	Monitoraggio in continuo di durata pari a 30 giorni	2 volte	-	2 volte in un anno	
ATMO	Monitoraggio in continuo di durata pari a 14 giorni	-	Trimestrale	-	
ATM05	Monitoraggio in continuo di durata pari a 30 giorni	2 volte	-	2 volte in un anno	
ATMOS	Monitoraggio in continuo di durata pari a 14 giorni	-	Trimestrale	-	

Programma di monitoraggio – componente Atmosfera

In accordo con gli obiettivi di qualità dei dati di cui all'Allegato 1 del D.Lgs. 155/2010 e ss.mm.ii., per tutti gli inquinanti considerati, le campagne di monitoraggio dovranno avere una durata minima di 8 settimane distribuite equamente durante l'anno. Per la caratterizzazione della fase ante operam e post-operam, saranno eseguite campagne di 30 giorni in continuo. Per la fase di corso d'Opera, invece, si prevede di effettuare campagne di monitoraggio con frequenza trimestrale (4 volte all'anno), monitorando in tal modo l'evolversi delle attività cantieristiche in diverse fasi dell'anno.

Per la fase ante-operam, quindi, si prevedono 2 campagne della durata di 30 giorni ciascuna, una per ogni stagione, da effettuarsi nei 6 mesi precedenti l'avvio dei lavori.

Per la fase di corso d'opera si prevedono 4 misure all'anno per tutta la durata delle lavorazioni, una ogni 3 mesi, ciascuna della durata di 14 giorni in continuo.

5.2 Rumore

5.2.1 Obiettivi del monitoraggio

Il monitoraggio del rumore ha l'obiettivo di controllare l'evolversi della situazione ambientale per la componente nel rispetto dei valori imposti dalla normativa vigente.







Autostrada A2 "Mediterranea". Collegamento Porto Gioia Tauro Gate Sud con Autostrada A2

PROGETTO DEFINITIVO

PIANO DI MONITORAGGIO AMBIENTALE Relazione

Il monitoraggio per lo stato corso d'opera è finalizzato a verificare il disturbo sui ricettori nelle aree limitrofe alle aree di lavoro ed intervenire tempestivamente con misure idonee durante la fase costruttiva. Per la fase post operam l'obiettivo del monitoraggio è quello di verificare gli impatti acustici, accertare la reale efficacia degli interventi di mitigazione e predisporre le eventuali nuove misure per il contenimento del rumore.

Le misure dovranno essere effettuate ante operam, corso d'opera e post operam ossia dopo l'ingresso in esercizio dell'opera in progetto, in aree con o senza necessità di opere di mitigazione.

5.2.2 Normativa di riferimento

Di seguito si riporta un elenco delle principali normative di riferimento in materia di rumore, a cui fare riferimento per eseguire delle campagne di monitoraggio acustico e per eseguire le adeguate considerazioni su quanto rilevato:

- Direttiva 96/20/CE della Commissione, che adegua al progresso tecnico la direttiva 70/157/CEE del Consiglio relativa al livello sonoro ammissibile e al dispositivo di scappamento dei veicoli a motore, G.U. UE serie L 92 del 13 aprile 1996.
- Direttiva 2006/42/CE del Parlamento Europeo e del Consiglio UE, in data 17 maggio 2006, relativa alle "Macchine, che modifica la direttiva 95/16/CE"
- Direttiva 2003/10/CE del Parlamento Europeo e del Consiglio UE, in data 2 febbraio 2003, concernente le "Prescrizioni minime di sicurezza e di salute relative all'esposizione dei lavoratori ai rischi derivanti dagli agenti fisici (rumore)"
- Raccomandazione (2003/613/CE) della Commissione del 6 agosto 2003 concernente le linee guida relative ai metodi di calcolo aggiornati per il rumore dell'attività industriale, degli aeromobili, del traffico veicolare e ferroviario e i relativi dati di rumorosità, G.U. UE serie L 212 del 22 agosto 2003.
- Direttiva 2002/49/CE del Parlamento Europeo e del Consiglio UE, in data 25 giugno 2002, che riporta la "Determinazione e gestione del rumore ambientale"
- Direttiva 2000/14/CE del Parlamento Europeo e del Consiglio UE, in data 8 maggio 2000, relativa alla "Emissione acustica ambientale delle macchine ed attrezzature destinate a funzionare all'aperto"
- Decreto Legislativo n.194, in data 19 agosto 2005, recante la "Attuazione della direttiva 2002/49/CE relativa alla gestione ed alla manutenzione del rumore ambientale"
- Decreto Presidente del Consiglio dei ministri, in data 30 giugno 2005, recante il "Parere ai sensi dell'art.9 comma 3 del decreto legislativo 28 agosto 1997 n.281 sullo schema di decreto legislativo recante recepimento della Direttiva 2002/49CE del Parlamento Europeo e del Consiglio relativa alla determinazione e gestione del rumore ambientale"
- Circolare del Ministero dell'Ambiente, in data 6 settembre 2004, relativa alla "Interpretazione in materia di inquinamento acustico: criterio differenziale ed applicabilità dei valori limite differenziali"







Autostrada A2 "Mediterranea".

Collegamento Porto Gioia Tauro Gate Sud con Autostrada A2

PROGETTO DEFINITIVO

PIANO DI MONITORAGGIO AMBIENTALE Relazione

- Decreto Presidente della Repubblica n.142, in data 30 marzo 2004, che fissa le "Disposizioni per il contenimento e la prevenzione dell'inquinamento acustico derivante dal traffico veicolare, a norma dell'articolo 11 della legge 26 ottobre 1995, n. 447"
- Decreto Legislativo n.262, in data 4 settembre 2002, recante la "Attuazione della direttiva 2000/14/CE
 concernente l'emissione acustica ambientale delle macchine ed attrezzature destinate a funzionare
 all'aperto"
- Decreto Ministero Ambiente, in data 23 novembre 2001, che riporta le "Modifiche dell'allegato 2 del decreto ministeriale 29 novembre 2000 - Criteri per la predisposizione, da parte delle società e degli enti gestori dei servizi pubblici di trasporto o delle relative infrastrutture, dei piani degli interventi di contenimento e abbattimento del rumore"
- Decreto Ministero Ambiente, in data 29 novembre 2000, relativo ai "Criteri per la predisposizione, da parte delle società e degli enti gestori dei servizi pubblici di trasporto o delle relative infrastrutture, di piani di contenimento ed abbattimento del rumore"
- Decreto Legislativo n.528, in data 19 novembre 1999, concernente le "Modifiche ed integrazioni al decreto legislativo 14 agosto 1996, n.494, recante attuazione della direttiva 92/57/CEE in materia di prescrizioni minime di sicurezza e di salute da osservare nei cantieri temporanei o mobili"
- Decreto Ministero dell'Industria del Commercio e dell'Artigianato n.308, in data 26 giugno 1998, che riporta il "Regolamento recante norme di attuazione della direttiva 95/27/CE in materia di limitazione del rumore prodotto da escavatori idraulici, a funi, apripista e pale caricatrici"
- Decreto Ministero Ambiente, in data 31 marzo 1998, riguardante l'"Atto di indirizzo e coordinamento recante criteri generali per l'esercizio dell'attività di tecnico competente in acustica, ai sensi dell'articolo 3, comma 1, lettera b) e dell'articolo 2, commi 6, 7 e 8 della legge 26 ottobre 1995, n.447 (Legge quadro sull'inquinamento acustico)"
- Decreto Ministero Ambiente, in data 16 marzo 1998, che fissa le "Tecniche di rilevamento e misurazione dell'inquinamento acustico"
- Decreto Presidente Consiglio dei ministri, in data 5 dicembre 1997, relativo alla "Determinazione dei requisiti acustici passivi degli edifici"
- Decreto Presidente Consiglio dei ministri, in data 14 novembre 1997, concernente la "Determinazione dei valori limite delle sorgenti sonore"
- Legge n.447, in data 26 ottobre 1995, recante la "Legge Quadro sull'inquinamento acustico"
- Decreto Ministero Industria n.316, in data 4 marzo 1994, relativo al "Regolamento recante norme in materia di limitazione del rumore prodotto dagli escavatori idraulici ed a funi, apripista e pale caricatrici"







Autostrada A2 "Mediterranea".

Collegamento Porto Gioia Tauro Gate Sud con Autostrada A2

PROGETTO DEFINITIVO

PIANO DI MONITORAGGIO AMBIENTALE Relazione

- Decreto Legislativo n.135, in data 27 gennaio 1992, concernente la "Attuazione delle direttive 86/662/CEE e 89/514/CEE in materia di limitazione del rumore prodotto dagli escavatori idraulici e a funi, apripista e pale caricatrici"
- Decreto Presidente Consiglio dei ministri, in data 1° marzo 1991, che fissa i "Limiti massimi di esposizione al rumore negli ambienti abitativi e nell'ambiente esterno"
- Decreto Ministro Coordinamento Politiche Comunitarie n.588, in data 28 novembre 1987, recante la "Attuazione delle direttive CEE n.79/113, n.81/1051, n.85/405, n.84/533, n. 85/406, n.84/534, n.84/535, n.85/407, n.84/536, n.85/408, n.84/537 e n.85/409 relative al metodo di misura del rumore, nonché del livello sonoro o di potenza acustica di motocompressori gru a torre, gruppi elettrogeni di saldatura, gruppi elettrogeni e martelli demolitori azionati a mano, utilizzati per compiere lavori nei cantieri edili e di ingegneria civile"
- Decreto Ministeriale n.1444, in data 2 aprile 1968, relativo ai "Limiti inderogabili di densità edilizia, di altezza, di distanza fra i fabbricati e i rapporti massimi tra spazi destinati agli insediamenti residenziali e produttivi e spazi pubblici o riservati alle attività collettive, al verde pubblico o a parcheggi da osservare ai fini della formazione di nuovi strumenti urbanistici o della revisione di quelli esistenti, ai sensi dell'art. 17 della Legge 6 agosto 1967, n. 765".

5.2.3 Identificazione dei punti di monitoraggio

Il monitoraggio del rumore, effettuato su 5 postazioni di misura, mira a controllare il rispetto di standard o di valori limite definiti dalle leggi, in particolare il rispetto dei limiti massimi di rumore nell'ambiente esterno e nell'ambiente abitativo definiti in base alla classificazione acustica del territorio.

In caso di criticità riscontrate, attribuibili all'opera in oggetto, sarà segnalato il superamento registrato in modo da intervenire tempestivamente con misure preventive o di mitigazione.

In base alla finalità della misura si prevede di eseguire, in funzione delle postazioni individuate, delle misure in continuo per la durata di 1 settimana per la fase di ante e di post operam e misure in continuo per la durata di 24 ore per la fase di corso d'opera, con postazioni parzialmente assistite da operatore.

Di seguito si riporta la tabella di sintesi con la corrispondenza tra postazione di monitoraggio e ricettore.

Punto di misura	Tipologia ricettore	Tipologia misura
RUM_01	Residenziale	Cantiere
RUM_02	Residenziale	Cantiere
RUM_03	Residenziale	Cantiere









Autostrada A2 "Mediterranea".

Collegamento Porto Gioia Tauro Gate Sud con Autostrada A2 **PROGETTO DEFINITIVO**

PIANO DI MONITORAGGIO AMBIENTALE Relazione

Punto di misura	Tipologia ricettore	Tipologia misura
RUM_04	Residenziale	Cantiere ed Esercizio
RUM_05	Residenziale	Cantiere ed Esercizio

Per una localizzazione di maggior dettaglio si rimanda all'elaborato grafico allegato al documento (Planimetria di localizzazione punti di monitoraggio - Cod. T00MO00MOAPL01). Il posizionamento definitivo sarà comunque condiviso con gli Enti di controllo prima dell'inizio delle attività di monitoraggio ante-operam.

5.2.4 Parametri di monitoraggio

L'esecuzione dei rilievi avviene a mezzo di fonometri che registrano nel tempo i livelli di potenza sonora (espressi in dBA) e le frequenze a cui il rumore viene emesso. Nella tabella seguente sono indicati i principali parametri acustici oggetto del monitoraggio.

Distanza	distanza del microfono dalla sorgente
Altezza	altezza del microfono rispetto al piano campagna
	è il livello continuo equivalente di pressione sonora ponderata "A" nel periodo di riferimento.
	Si calcola dalla formula seguente:
	$L_{Aeq,TR} = 10 \bullet \log \sum_{i=1}^{n} 10^{0.1(L_{AFi})} - k$
LAeq, TR	dove:
	TR è il periodo di riferimento diurno o notturno;
	n è il numero di transiti avvenuti nel periodo TR;
	k = 47,6 dB(A) nel periodo diurno (06:00 ÷ 22:00) e k = 44,6 dB(A) nel periodo notturno
	(22:00 ÷ 06:00).
	(livello di rumore ambientale) è il livello continuo equivalente di pressione sonora ponderato
	"A", prodotto da tutte le sorgenti di rumore esistenti in un dato luogo e durante un
	determinato tempo. Il rumore ambientale è costituito dall'insieme del rumore residuo e da
LA	quello prodotto dalle specifiche sorgenti disturbanti, con l'esclusione degli eventi sonori
	singolarmente identificabili di natura eccezionale rispetto al valore ambientale della zona.
	Esso deve essere distinto tra periodo diurno (06:00 ÷ 22:00) e periodo notturno (22:00 ÷
	06:00).
LR	(livello di rumore residuo) è il livello continuo equivalente di pressione sonora ponderato
	"A", che si rileva quando si esclude la specifica sorgente disturbante. Deve essere misurato







Autostrada A2 "Mediterranea".

Collegamento Porto Gioia Tauro Gate Sud con Autostrada A2 PROGETTO DEFINITIVO

PIANO DI MONITORAGGIO AMBIENTALE Relazione

	con le identiche modalità impiegate per la misura del rumore ambientale e non deve contenere eventi sonori atipici.
L ₁	(Livello statistico L ₁) è il valore del livello di pressione sonora superato nell'1% del tempo di misura, connota gli eventi di rumore ad alto contenuto energetico (livelli di picco).
L ₁₀	(Livello statistico L ₁₀) è il valore del livello di pressione sonora superato nel 10% del tempo di misura, rappresenta il valore di picco, ed è assimilabile al rumore provocato dagli eventi eccezionali.
L ₅₀	(Livello statistico L ₅₀) è il valore del livello di pressione sonora che viene superato dal 50% dei rimanenti valori rilevati nel periodo di misura; rappresenta perciò il valore medio di pressione sonora.
L ₉₀	(Livello statistico L ₉₀) è il valore del livello di pressione sonora superato nel 90% del tempo di misura, ed è assimilabile al valore di fondo del rumore ambientale. Consente di valutare il livello delle sorgenti fisse che emettono con modalità stazionarie.
L ₉₅	(Livello statistico L ₉₅) è il livello sonoro in dBA superato per il 95% del tempo, ed è assimilabile al valore di fondo del rumore ambientale.

Parametri acustici oggetto del monitoraggio

5.2.5 Metodiche e strumentazione di monitoraggio

Per le misure fonometriche il microfono dello strumento deve essere posizionato ad almeno 1,5 metri dal suolo, ad almeno un metro da altre superfici interferenti (pareti ed ostacoli in genere) e orientato verso la sorgente di rumore. I fonometri devono essere calibrati con un calibratore prima e dopo ogni ciclo di misura accertando uno scarto non superiore a \pm 0,5 dB.

I rilevamenti devono essere effettuati in accordo con quanto previsto dalla normativa di settore utilizzando una cuffia antivento a protezione del microfono, in condizioni meteorologiche normali ed in assenza di precipitazioni atmosferiche.

L'esecuzione della misura avviene utilizzando un fonometro integratore che registra la pressione sonora e, se necessario, realizza l'acquisizione delle informazioni spettrali relative ai dati registrati, aventi le seguenti caratteristiche:

- Conformità classe 1 IEC651 / IEC804 / IEC61672;
- Linearità dinamica superiore ai 105 dB;
- Costanti di tempo Fast, Slow, Impulse, Picco e Leq contemporanee ed ognuna con le curve di ponderazione (A), (C) e (Lin) in parallelo;
- Registratore grafico di livello sonoro con possibilità di selezione di 39 diversi parametri di misura oltre alla contemporanea memorizzazione di spettri ad 1/1 e 1/3 d'ottava;







Autostrada A2 "Mediterranea".

Collegamento Porto Gioia Tauro Gate Sud con Autostrada A2

PROGETTO DEFINITIVO

PIANO DI MONITORAGGIO AMBIENTALE Relazione

- Analizzatore statistico con curva cumulativa, distributiva e sei livelli percentili definibili tra LN0.01 e LN99.99;
- Identificatore ed acquisitore automatico di eventi sonori, completi di profilo livello-tempo. Marcatore di eventi configurabile;
- Analizzatore in frequenza Real-Time in 1/1 e 1/3 d'ottava IEC1260 con gamma da 6.3 Hz a 20 kHz e con dinamica superiore ai 100 dB ed opzione FFT con 400 linee spettrali 0.5Hz - 20kHz;
- Registrazione veloce delle analisi in frequenza nel tempo con visualizzazione del profilo storico di ogni singola banda.

5.2.6 Programma delle attività

Il monitoraggio acustico nelle diverse fasi (ante operam, corso d'opera e post operam) si svolgerà secondo i sequenti stadi:

- sopralluoghi, acquisizione permessi e posizionamento strumentazione;
- monitoraggio per il rilievo in corrispondenza dei punti di misura;
- elaborazione dei dati;
- emissione di reportistica ed inserimento in banca dati.

Nel corso delle campagne di monitoraggio acustico verranno rilevate le seguenti categorie di parametri:

- parametri acustici;
- parametri meteorologici (temperatura, velocità e direzione del vento, piovosità, umidità);
- parametri di inquadramento territoriale (localizzazione, classificazione acustica prevista dalla zonizzazione, documentazione fotografica, principali caratteristiche territoriali).

La strumentazione di base richiesta per il monitoraggio del rumore è, pertanto, composta dai seguenti elementi:

- analizzatori di precisione real time o fonometri integratori;
- microfoni per esterni con schermo antivento;
- calibratori;
- cavalletti, stativi o aste microfoniche;
- minicabine o valigette stagne, antiurto, complete di batterie e per il ricovero della strumentazione;
- centralina meteorologica.

Complessivamente sono stati previsti 5 punti di monitoraggio da indagare per la verifica dei livelli acustici prodotti dalle lavorazioni e per la verifica dei livelli acustici prodotti dall'esercizio dell'opera realizzata.

Analizzando il cronoprogramma di progetto, si è osservato che la durata delle lavorazioni svolte nei pressi dei punti di monitoraggio individuati è pari a 24 mesi. Pertanto, nella frequenza di misure, riportato di seguito, viene considerato un tempo di cantierizzazione pari a 24 mesi.







Autostrada A2 "Mediterranea".

Collegamento Porto Gioia Tauro Gate Sud con Autostrada A2 PROGETTO DEFINITIVO

PIANO DI MONITORAGGIO AMBIENTALE Relazione

Il monitoraggio della componente rumore, quindi, sarà realizzato presso 5 postazioni di misura, come di seguito definito:

POSTAZIONE	TIPOLOGIA ANALISI	FREQUENZA		
COTALIONE	TH OLOGIA ANALIGI	AO	СО	PO
RUM 01	Misura settimanale	2 volte	-	-
110111_01	Misura di 24 ore	-	Trimestrale	-
RUM 02	Misura settimanale	2 volte	-	-
110111_02	Misura di 24 ore	-	Trimestrale	-
RUM 03	Misura settimanale	2 volte	-	-
110111_00	Misura di 24 ore	-	Trimestrale	-
RUM 04	Misura settimanale	2 volte	-	2 volte
11001	Misura di 24 ore	-	Trimestrale	-
RUM 05	Misura settimanale	2 volte	-	2 volte
1.1500	Misura di 24 ore	-	Trimestrale	-

Programma di monitoraggio – componente Atmosfera

Per ciascuna delle 5 postazioni individuate, per la caratterizzazione della fase ante operam si prevede una campagna di misura di durata di 7 giorni in continuo, da effettuare 2 volte durante i 6 mesi precedenti l'inizio delle lavorazioni.

Per la fase di corso d'opera, si prevedono delle misure trimestrali della durata di 24 ore; ciascun punto sarà indagato per tutta la durata dei cantieri.

Per la fase di esercizio si prevede una misura settimanale in continuo da effettuare 2 volte all'interno dell'anno di entrata in esercizio dell'opera.

5.3 Suolo

5.3.1 Obiettivi del monitoraggio

Il monitoraggio della componente suolo e sottosuolo ha la funzione di:

- garantire il controllo della qualità del suolo intesa come capacità agro-produttiva e fertilità;
- rilevare eventuali alterazioni dei terreni al termine dei lavori;
- garantire un adeguato ripristino ambientale delle aree di cantiere.

Le attività di monitoraggio consentono di valutare in primo luogo le eventuali modificazioni delle caratteristiche pedologiche dei terreni nelle aree sottoposte ad occupazione temporanea dai cantieri, dove possono avvenire







Autostrada A2 "Mediterranea".

Collegamento Porto Gioia Tauro Gate Sud con Autostrada A2

PROGETTO DEFINITIVO

PIANO DI MONITORAGGIO AMBIENTALE Relazione

modifiche delle caratteristiche fisico-chimiche dei terreni per: compattazione dei terreni, modificazioni delle caratteristiche di drenaggio, rimescolamento degli strati costitutivi, sversamenti accidentali.

Il monitoraggio volto a verificare lo stato di conservazione dei cumuli di terreno vegetale derivante dalle attività di scotico superficiale delle aree di lavoro/cantiere e destinato al riutilizzo nell'ambito dei lavori, così come le pratiche agronomiche necessarie per assicurarne il mantenimento delle caratteristiche di fertilità, da svolgersi in corso d'opera sono onere dell'Appaltatore e non riguardano il presente PMA.

5.3.2 Normativa di riferimento

La normativa di riferimento in accordo alla quale il presente progetto di monitoraggio è stato redatto fa riferimento ai criteri adottati dagli organismi nazionali ed internazionali per quel che concerne le descrizioni di campagna e la classificazione dei suoli.

- D.Lgs n. 152 del 03.04.2006 Norme in materia ambientale;
- COM 179 del 16.04.2002 Comunicazione della Commissione Verso una strategia tematica per la protezione del suolo
- L n. 253 del 07.08.1990 Disposizioni integrative alla legge 18 maggio 1989 n. 183, recante norme per il riassetto organizzativo e funzionale della difesa del suolo;
- L n. 183 del 18.05.1989Norme per il riassetto organizzativo e funzionale della difesa del suolo (testo coordinato con le modifiche apportate a tutto il 6 maggio 1996).

5.3.3 Identificazione dei punti di monitoraggio

I punti di monitoraggio in situ sono localizzati all'interno delle aree di cantiere sottoposte ad occupazione temporanea:

- SUO 01 in corrispondenza dell'Area Tecnica AT_04;
- SUO 02 in corrispondenza del Deposito temporaneo DEP02;
- SUO 03 in corrispondenza del Deposito temporaneo DEP01;
- SUO 04 in corrispondenza delle aree coltivate ad uliveto lungo il tracciato, lato sud, nel tratto tra lo svincolo sulla SS 18 e lo svincolo sulla A2;
- SUO 05 in corrispondenza delle aree coltivate ad actinidia lungo il tracciato, lato nord, nel tratto tra lo svincolo sulla SS 18 e lo svincolo sulla A2;
- SUO 06 in corrispondenza delle aree coltivate ad uliveto nel tratto vicino alla rampa di svincolo sulla A2;
- SUO 07 in corrispondenza delle aree di ripristino della copertura della galleria artificiale.

Gli ultimi quattro punti (SUO 04, SUO 05, SUO 06 e SUO 07) sono specifici per la valutazione delle caratteristiche dei terreni interessati da coltivazioni di pregio per l'area (aree con uliveti e/o coltivate ad actinidia).







Autostrada A2 "Mediterranea".

Collegamento Porto Gioia Tauro Gate Sud con Autostrada A2 PROGETTO DEFINITIVO

PIANO DI MONITORAGGIO AMBIENTALE Relazione

L'ubicazione dei punti di monitoraggio, da verificare puntualmente in fase di attivazione del monitoraggio anteoperam, è riportata nell'elaborato grafico "Planimetria di localizzazione punti di monitoraggio (Cod. T00MO00MOAPL01).

Il posizionamento definitivo sarà comunque condiviso con gli Enti di controllo prima dell'inizio delle attività di monitoraggio ante-operam.

5.3.4 Metodologia di rilevamento e campionamento

Il monitoraggio della componente Suolo ha l'obiettivo di verificare l'eventuale presenza e l'entità di fattori di interferenza dell'opera sulle caratteristiche pedologiche e qualitative dei terreni relativi alle aree interessate dalle attività di cantiere, che saranno restituite agli attuali usi e/o destinate ad interventi a verde al termine delle lavorazioni.

Il monitoraggio ambientale della componente "Suolo" sarà effettuato nelle due distinte fasi di ante operam e post operam, ciascuna delle quali con le finalità che vengono di seguito riportate:

- Monitoraggio ante operam, finalizzato alla caratterizzazione dello stato del suolo prima dell'inizio dei
 lavori, sia in termini qualitativi che quantitativi, con particolare riferimento alla fertilità, alla presenza di
 inquinanti ed alle caratteristiche fisiche. Lo svolgimento di tale attività consentirà di determinare il
 quadro di riferimento iniziale delle caratteristiche dei terreni, al quale confrontare i risultati ottenuti nella
 successiva fase del monitoraggio e poter quindi verificare l'eventuale insorgere di situazioni di criticità
 indotte dalla realizzazione dell'opera in oggetto;
- Monitoraggio post operam, finalizzato a verificare le eventuali alterazioni delle caratteristiche originarie del terreno in corrispondenza delle aree di indagine, con particolare riferimento ai siti interessati dalle attività di cantiere, in modo da poter prevedere gli eventuali opportuni interventi di bonifica superficiale dei terreni superficiali prima della loro risistemazione definitiva. Nel dettaglio, il monitoraggio post operam avrà inizio dopo che saranno concluse le attività di sgombero del cantiere e/o di rinaturalizzazione del sito.

Le analisi delle caratteristiche chimiche e fisiche dei suoli saranno effettuate secondo le metodologie definite dal D.M. n. 185 del 13/09/1999 e dal D.M. del 1/08/1997 e ss.mm.ii. Tali misure sono finalizzate alla caratterizzazione di quei caratteri che sono strettamente legati ai rischi di degradazione della risorsa suolo.

Vengono di seguito elencate e successivamente brevemente descritte le diverse tipologie di parametri che saranno rilevati nel corso delle campagne di monitoraggio previste:

- parametri pedologici;
- parametri chimico-fisici dei terreni;

La presente metodica ha come finalità quella di fornire in Ante Operam informazioni stratigrafiche dei suoli interessati dalle attività di cantiere, utili a garantire, in fase di Post Operam, la corretta esecuzione del ripristino, a valle della dismissione dei cantieri stessi.







Autostrada A2 "Mediterranea". Collegamento Porto Gioia Tauro Gate Sud con Autostrada A2 PROGETTO DEFINITIVO

PIANO DI MONITORAGGIO AMBIENTALE Relazione

Vengono di seguito descritte le varie fasi secondo le quali sarà sviluppata la ricostruzione del profilo pedologico di ciascuna stazione di misura.

A seguito della valutazione delle proprietà litomorfologiche e di uso del suolo dell'area sottoposta a monitoraggio, si procederà all'individuazione del punto più idoneo all'esecuzione del profilo, in modo che sia rappresentativo dell'intera area. Si procederà alla caratterizzazione della stazione pedologica provvedendo alla apertura di una trincea esplorativa sino al raggiungimento del substrato litologico non pedogenizzato alla profondità di 2 m.

Si procederà alla analisi, sulla parete meglio esposta alla luce solare, della seguenza stratigrafica degli orizzonti pedologici, prevedendo una descrizione degli stessi secondo le metodiche di rilievo pedologico. Si procederà successivamente al prelievo dei campioni di terreno per ciascuna trincea esplorativa.

Per ciascuna stazione si provvederà a prelevare due campioni:

- il 1° tra 0,00 e 0,40 m dal p.c., sul quale saranno effettuati le analisi dei parametri agronomici, pedologici e fisico-chimici;
- il 2° tra 1,50 e 2,00 m dal p.c. sul quale saranno effettuati le analisi dei soli parametri fisico-chimici.

Sui campioni prelevati sarà effettuato il seguente set analitico per la determinazione delle proprietà chimicofisiche:

- scheletro
- carbonio organico totale
- Hq
- capacità di scambio cationico
- azoto totale
- fosforo assimilabile
- conduttività elettrica (salinità)
- metalli pesanti (Arsenico, Berillio, Cadmio, Cobalto, Cromo totale, Cromo IV, Rame, Mercurio, Nichel, Piombo, Vanadio e Zinco), idrocarburi C<12, idrocarburi C>12, IPA e BTEX, PCB.

5.3.5 Parametri oggetto di monitoraggio

Per ciascuna stazione di monitoraggio sarà raccolto e analizzato un campione composito nei primi 1,5 m di terreno del quale saranno analizzati tutti i parametri agronomici, pedologici e fisico-chimici riportati nella tabella a seguire.







Autostrada A2 "Mediterranea".

Collegamento Porto Gioia Tauro Gate Sud con Autostrada A2

PROGETTO DEFINITIVO

PIANO DI MONITORAGGIO AMBIENTALE Relazione

SUOLO							
parametri	u.m.	limite di riferimento	limite di rivelabilità				
PEDOLOGICI							
orizzonte							
classe di drenaggio							
esposizione							
fenditure superficiali							
microrilievo							
pendenza							
permeabilità							
pietrosità superficiale							
presenza falda							
rocciosità affiorante							
stato erosivo							
substrato pedogenetico							
uso del suolo							
vegetazione	-L						
AGRONOMICI (su campione superfici	ale 0-50 cm)						
Basi scambiabili							
Calcare attivo							
Calcare totale							
Capacità di scambio cationico (C.S.C.)							
Contenuto in carbonio organico							
N tot							
P assimilabile							
рН							
Potenziale REDOX							
Tessitura							
FISICO-CHIMICI (su tutti i campioni)							
D.Lgs. n. 152/2006 ss.mm.ii - PARTE IV - Titolo V - Allegato 5 Tabella 1 'Concentrazione soglia di contaminazione nel suolo e nel sottosuolo riferiti alla specifica destinazione d'uso dei siti da bonificare'							
Composti inorganici		A Siti ad uso Verde pubblico, Privato e Residenziale	B Siti ad uso Commerciale e Industriale				
Arsenico	mg/kg (ss)	20	50				
Berillio	mg/kg (ss)	2	10				
Cadmio	mg/kg (ss)	2	15				





Dott. Geol.



Autostrada A2 "Mediterranea".

Collegamento Porto Gioia Tauro Gate Sud con Autostrada A2 **PROGETTO DEFINITIVO**

PIANO DI MONITORAGGIO AMBIENTALE Relazione

SUOLO						
parametri	u.m.	limite di riferimento	limite di rivelabilità			
Cobalto	mg/kg (ss)	20	250			
Cromo totale	mg/kg (ss)	150	800			
Cromo VI	mg/kg (ss)	2	15			
Mercurio	mg/kg (ss)	1	5			
Nichel	mg/kg (ss)	120	500			
Piombo	mg/kg (ss)	100	1000			
Rame	mg/kg (ss)	120	600			
Vanadio	mg/kg (ss)	90	250			
Zinco	mg/kg (ss)	150	1500			
Idrocarburi						
Idrocarburi leggeri C<= 12	mg/kg (ss)	10	250			
Idrocarburi pesanti C > 12	mg/kg (ss)	50	750			
Aromatici						
Benzene	mg/kg (ss)	0.1	2			
Etilbenzene	mg/kg (ss)	0.5	50			
Stirene	mg/kg (ss)	0.5	50			
Toluene	mg/kg (ss)	0.5	50			
Xilene	mg/kg (ss)	0.5	50			
Sommatoria organici aromatici	mg/kg (ss)	1	100			
Aromatici policiclici						
Benzo(a)antracene	mg/kg (ss)	0.5	10			
Benzo(a)pirene	mg/kg (ss)	0.1	10			
Benzo(b)fluorantene	mg/kg (ss)	0.5	10			
Benzo(k,)fluorantene	mg/kg (ss)	0.5	10			
Benzo(g,h,i,)terilene	mg/kg (ss)	0.1	10			
Crisene	mg/kg (ss)	5	50			
Dibenzo(a,e)pirene	mg/kg (ss)	0.1	10			
Dibenzo(a,I)pirene	mg/kg (ss)	0.1	10			
Dibenzo(a,i)pirene	mg/kg (ss)	0.1	10			
Dibenzo(a,h)pirene.	mg/kg (ss)	0.1	10			
Dibenzo(a,h)antracene	mg/kg (ss)	0.1	10			
Indenopirene	mg/kg (ss)	0.1	5			
Pirene	mg/kg (ss)	5	50			
Sommatoria policiclici aromatici	mg/kg (ss)	10	100			







Autostrada A2 "Mediterranea".

Collegamento Porto Gioia Tauro Gate Sud con Autostrada A2 PROGETTO DEFINITIVO

PIANO DI MONITORAGGIO AMBIENTALE Relazione

5.3.6 Frequenze di rilevamento

Per i siti in cui saranno realizzate le aree di cantiere, saranno svolte indagini ambientali al fine di rappresentare in modo adeguato le caratteristiche del terreno. I parametri da raccogliere saranno fondamentalmente di due tipi:

• i parametri stazionali dei punti di indagine, i dati sull'uso attuale del suolo, sulla capacità d'uso e sulle pratiche colturali precedenti all'insediamento del cantiere;

In fase ante-operam le misure ed i campionamenti saranno svolti una volta prima dell'inizio dei lavori.

Al termine dei lavori le attività di monitoraggio saranno finalizzate alla verifica dello stato dei luoghi ripristinati dopo lo smantellamento del cantiere e si procederà con il campionamento una volta dopo il termine dei lavori di ripristino delle aree di cantiere.

Quindi per la caratterizzazione dell'ante operam saranno eseguite campagne di campionamento, per un totale di 1 misure per ogni punto nell'AO, prima dell'inizio dei lavori, mentre il monitoraggio post-operam saranno eseguite campagne di campionamento, per un totale di 1 volta per ogni punto, dopo lo smantellamento ed il ripristino delle aree di cantiere.

5.3.7 Tabella di sintesi delle attività di monitoraggio per il suolo

Si riporta di seguito una tabella riassuntiva dei monitoraggi relativi al suolo.

Codice punto	Fase	Profondità (m)	Frequenza	Tipo misura	Numero
	AO	0,00 - 0,40	1 volta prima dell'inizio	Analisi parametri agronomici, pedologici e chimico-fisici	1
SUO_01	AO	1,50-2,00	dell'allestimento dei cantieri	Analisi parametri chimico-fisici	1
000_01	PO	0,00 - 0,40	1 volta dopo lo smantellamento	Analisi parametri agronomici, pedologici e chimico-fisici	1
		1,50-2,00	dei cantieri	Analisi parametri chimico-fisici	1
	AO PO	0,00 - 0,40	1 volta prima dell'inizio	Analisi parametri agronomici, pedologici e chimico-fisici	1
SUO_ 02		1,50-2,00	dell'allestimento dei cantieri	Analisi parametri chimico-fisici	1
		0,00 - 0,40	1 volta dopo lo smantellamento	Analisi parametri agronomici, pedologici e chimico-fisici	1
		1,50-2,00	dei cantieri	Analisi parametri chimico-fisici	1
	AO 3 PO	0,00 - 0,40	- 0,40 1 volta prima dell'inizio	Analisi parametri agronomici, pedologici e chimico-fisici	1
SUO_ 03		1.50-2.00 dell'allestimento	dell'allestimento dei cantieri	Analisi parametri chimico-fisici	1
			1 volta dopo lo smantellamento	Analisi parametri agronomici, pedologici e chimico-fisici	1
		1,50-2,00	,00 dei cantieri	Analisi parametri chimico-fisici	1
0110 04	0,00 – 0,40	1 volta prima	Analisi parametri agronomici, pedologici e chimico-fisici	1	
SUO_04	AO	1,50-2,00	dell'inizio	Analisi parametri chimico-fisici	1







Autostrada A2 "Mediterranea".

Collegamento Porto Gioia Tauro Gate Sud con Autostrada A2

PROGETTO DEFINITIVO

PIANO DI MONITORAGGIO AMBIENTALE Relazione

Codice punto	Fase	Profondità (m)	Frequenza	Tipo misura	Numero
			dell'allestimento dei cantieri		
	PO	0,00 - 0,40	1 volta dopo lo smantellamento	Analisi parametri agronomici, pedologici e chimico-fisici	1
		1,50-2,00	dei cantieri	Analisi parametri chimico-fisici	1
	AO	0,00 - 0,40	1 volta prima dell'inizio	Analisi parametri agronomici, pedologici e chimico-fisici	1
		1,50-2,00	dell'allestimento dei cantieri	Analisi parametri chimico-fisici	1
SUO_ 05	РО	0,00 – 0,40	1 volta dopo lo smantellamento dei cantieri	Analisi parametri agronomici, pedologici e chimico-fisici	1
		1,50-2,00		Analisi parametri chimico-fisici	1
	AO	0,00 – 0,40	1 volta prima dell'inizio dell'allestimento dei cantieri 1 volta dopo lo smantellamento	Analisi parametri agronomici, pedologici e chimico-fisici	1
	, .0	1,50-2,00		Analisi parametri chimico-fisici	1
SUO_06	PO	0,00 - 0,40		Analisi parametri agronomici, pedologici e chimico-fisici	1
	1	1,50-2,00	dei cantieri	Analisi parametri chimico-fisici	1
	AO	0,00 – 0,40 1 volta prima dell'inizio	dell'inizio	Analisi parametri agronomici, pedologici e chimico-fisici	1
	7.0	1,50-2,00	dell'allestimento dei cantieri	Analisi parametri chimico-fisici	1
SUO_07	PO	PO 0,00 – 0,40 1 volta dopo lo smantellamento dei cantieri	Analisi parametri agronomici, pedologici e chimico-fisici	1	
	1			Analisi parametri chimico-fisici	1

5.4 Acque superficiali

5.4.1 Obiettivi del monitoraggio

La componente in esame ha come obiettivo il controllo della qualità delle acque che saranno recapitate all'interno delle vasche di infiltrazione.







Autostrada A2 "Mediterranea".

Collegamento Porto Gioia Tauro Gate Sud con Autostrada A2

PROGETTO DEFINITIVO

PIANO DI MONITORAGGIO AMBIENTALE Relazione

Il territorio attraversato dall'opera in progetto risulta privo di un reticolo idrografico definito e quindi, viste anche le scarse precipitazioni attese nell'area, è stato previsto di recapitare le acque di piattaforma e di drenaggio all'interno di vasche in terra non rivestite che permettano la laminazione e l'infiltrazione delle acque.

Le acque raccolte prima di essere recapitate nelle vasche di infiltrazione vengono trattate attraverso un idoneo impianto di trattamento.

Le vasche ed i relativi impianti di trattamento previsti sono 5.

Per lo scarico dalle vasche di laminazione verrà eseguito un monitoraggio nella fase di PO in corrispondenza del primo evento di pioggia significativo. I parametri e i relativi limiti da considerare saranno quelli definiti dalla tab. 3 All.5 parte III del D.Lgs 152/06.

5.4.2 Normativa di riferimento

- Decisione 2001/2455/CE Parlamento Europeo e Consiglio del 20/11/2001 relativa all'istituzione di un elenco di sostanze prioritarie in materia di acque e che modifica la direttiva 2000/60/CE. (GUCE L 15/12/2001, n. 331);
- Direttiva 2000/60/CE del 23/10/2000 Regolamento che istituisce un quadro per l'azione comunitaria in materia di acque. (Direttiva modificata dalla Decisione 2001/2455/CE).
- D.Lgs. n. 27 del 2.02.2002 "Modifiche ed integrazioni al decreto legislativo 02.02.2001, n. 31, recante attuazione della direttiva 98/83/CE relativa alla qualità delle acque destinate al consumo umano".
- D.Lgs. n. 31 del 02.02.2001 "Attuazione della direttiva 98/83/CE relativa alla qualità delle acque destinate al consumo umano".
- D.Lgs. n. 152 del 03/04/2006 e ss.mm.ii. "Norme in materia ambientale"
- D.Lgs n. 152 del 11.05.1999 "Disposizioni sulla tutela delle acque dall'inquinamento e recepimento della direttiva 91/271/CEE".

5.4.3 Individuazione delle stazioni di monitoraggio

Come detto in precedenza, le attività di monitoraggio ambientale riguarderanno, per la sola fase post-operam gli impianti di trattamento acque di piattaforma.

5.4.4 Parametri da monitorare

I parametri e i relativi limiti da considerare sono quelli definiti dalla tab. 3 All.5 parte III del D.Lgs 152/06.

5.4.5 Metodologia di rilevamento e campionamento

La metodologia di analisi da adottare dovrà seguire le linee guida previste nel manuale "Metodi Analitici per le Acque" APAT CNR-IRSA, 2003.

Campionamento







Autostrada A2 "Mediterranea".

Collegamento Porto Gioia Tauro Gate Sud con Autostrada A2 PROGETTO DEFINITIVO

PIANO DI MONITORAGGIO AMBIENTALE

Relazione

Il monitoraggio prevede il campionamento in corrispondenza del primo evento di pioggia significativo di un quantitativo di acqua sufficiente per il corretto svolgimento delle analisi di laboratorio sia chimico fisiche che batteriologiche.

La metodologia scelta per il campionamento è quella definita come campionamento "istantaneo"; con tale termine si intende il prelievo di un singolo campione in un'unica soluzione in un punto determinato ed in un tempo molto breve ed è da considerarsi rappresentativo delle condizioni presenti all'atto del prelievo e che può essere ritenuto significativo per il controllo delle escursioni dei valori di parametri in esame nel caso di analisi lungo il corso d'acqua. Pertanto, il campione deve essere prelevato in maniera tale che mantenga inalterate le proprie caratteristiche fisiche, chimiche e biologiche fino al momento dell'analisi e conservato in modo tale da evitare modificazioni dei suoi componenti e delle caratteristiche da valutare.

Il campionamento, essendo parte integrante dell'intero procedimento analitico, deve essere effettuato da personale qualificato.

Particolare cura dovrà essere prestata nella scelta del metodo di campionamento al fine di eliminare o ridurre al minimo gualsiasi fonte di contaminazione da parte delle apparecchiature di campionamento.

La contaminazione del campione da parte delle apparecchiature di campionamento può rappresentare una rilevante fonte di incertezza da associare al risultato analitico.

Deve essere quindi valutata la capacità di assorbire o rilasciare analiti da parte delle diverse componenti del sistema di campionamento (tubi, componenti in plastica o in metallo, ecc.).

Un ulteriore fattore che può condizionare la qualità di una misura di un campione ambientale è rappresentato dal fenomeno di "cross-contamination". Con tale termine si intende il potenziale trasferimento di parte del materiale prelevato da un punto di campionamento ad un altro, nel caso in cui non venga accuratamente pulita l'apparecchiatura di campionamento tra un prelievo ed il successivo.

È fondamentale, pertanto, introdurre nell'ambito del processo di campionamento una accurata procedura di decontaminazione delle apparecchiature.

La quantità da prelevare dal campione per le analisi dipende dalla tecnica analitica e dai limiti di sensibilità richiesti.

Etichettatura dei contenitori

I contenitori utilizzati dovranno essere contrassegnati da apposite etichette di tipo autoadesivo con sopra riportate le seguenti informazioni:

- punto di prelievo (nome del corso d'acqua);
- data e ora del campionamento.

5.4.6 Frequenze di rilevamento

Programma delle attività di monitoraggio







Autostrada A2 "Mediterranea".

Collegamento Porto Gioia Tauro Gate Sud con Autostrada A2

PROGETTO DEFINITIVO

PIANO DI MONITORAGGIO AMBIENTALE Relazione

La fase oggetto di monitoraggio sarà solamente la fase Post-operam

- Post Operam: il monitoraggio riguarderà lo scarico dalle vasche di laminazione (Punti da ASU 01 a ASU 05) sui quali verrà eseguito un monitoraggio nella fase di PO in corrispondenza del primo evento di pioggia significativo. I parametri e i relativi limiti da considerare sono quelli definiti dalla tab. 3 All.5 parte III del D.Lgs 152/06.
- 5.4.7 Tabella di sintesi delle attività di monitoraggio delle acque superficiali Si riporta di seguito una tabella riassuntiva dei i monitoraggi previsti per le acque superficiali.

Stazione	Postazione indicativa	Fase monitoraggio	Fase	Frequenza
ASU 01	In corrispondenza dell'impianto di trattamento TA.01	РО	In corrispondenza del primo evento di pioggia significativo	Una volta
ASU 02	In corrispondenza dell'impianto di trattamento TA.02	anto di PO primo evento di pioggi		Una volta
ASU 03	In corrispondenza dell'impianto di trattamento TA.03	РО	In corrispondenza del primo evento di pioggia significativo	Una volta
In corrispondenza ASU 04 dell'impianto di trattamento TA.04		РО	In corrispondenza del primo evento di pioggia significativo	Una volta
ASU 05	In corrispondenza dell'impianto di trattamento TA.05	РО	In corrispondenza del primo evento di pioggia significativo	Una volta







Autostrada A2 "Mediterranea".

Collegamento Porto Gioia Tauro Gate Sud con Autostrada A2

PROGETTO DEFINITIVO

PIANO DI MONITORAGGIO AMBIENTALE Relazione

5.5 Acque sotterranee

5.5.1 Obiettivi del monitoraggio

Il monitoraggio dell'ambiente idrico sotterraneo ha lo scopo di controllare l'impatto dell'opera sul sistema idrogeologico, al fine di prevenirne le alterazioni, ed eventualmente programmare efficaci interventi di contenimento e mitigazione

5.5.2 Normativa di riferimento

Le norme di riferimento per l'esecuzione degli accertamenti in campo e per quanto attiene i limiti imposti, il tipo di strumentazione da utilizzare e le grandezze da misurare sono riportate di seguito.

Normativa comunitaria

- Direttiva della Commissione 20 giugno 2014, n. 2014/80/UE
 Direttiva che modifica l'allegato II della direttiva 2006/118/CE del Parlamento europeo e del Consiglio sulla protezione delle acque sotterranee dall'inquinamento e dal deterioramento;
- Direttiva del Parlamento europeo, 12 dicembre 2006, n. 2006/118/CE
 Direttiva 2006/118/CE del Parlamento europeo e del Consiglio del 12 dicembre 2006 sulla protezione delle acque sotterranee dall'inquinamento e dal deterioramento.
- Direttiva del Parlamento europeo, 15 febbraio 2006, n. 2006/11/CE
 Direttiva 2006/11/Ce del Parlamento europeo e del Consiglio del 15 febbraio 2006 concernente
 l'inquinamento provocato da certe sostanze pericolose scaricate nell'ambiente idrico della Comunità.

Normativa nazionale

- D.Lgs. n. 30 16.03.2009 Attuazione della direttiva 2006/118/CE, relativa alla protezione delle acque sotterranee dall'inquinamento e dal deterioramento;
- D.Lgs. n. 152 del 03.04.2006 Norma in materia ambientale, e s.m.i. Norme in materia Ambientale (TU ambientale).

5.5.3 Individuazione delle stazioni di monitoraggio

Ancorché i livelli di falda siano sufficientemente profondi rispetto alle opere e l'interferenza tra opere e falda sia da considerarsi pressoché nulla, a fini cautelativi sono stati comunque previsti due punti di monitoraggio ambientale per le acque sotterranee in corrispondenza delle opere con maggior sviluppo in profondità, le paratie della galleria artificiale ed i pali di fondazione del cavalcavia sulla A2. Infatti durante la realizzazione delle opere non è possibile escludere a priori delle modifiche sullo stato dei luoghi ed un peggioramento dello stato qualitativo del corpo idrico sotterraneo, a causa di sversamenti accidentali durante le attività di cantiere. Pertanto, le attività di monitoraggio ambientale riguarderanno l'enevtuale falda acquifera che sarà monitorata in corrispondenza dei punti ASO 01 (zona della galleria artificiale) e ASO 02 (zona del cavalcavia sulla A2).







Autostrada A2 "Mediterranea". Collegamento Porto Gioia Tauro Gate Sud con Autostrada A2 PROGETTO DEFINITIVO

PIANO DI MONITORAGGIO AMBIENTALE Relazione

L'ubicazione dei punti di monitoraggio, da verificare puntualmente in fase di attivazione del monitoraggio anteoperam, è riportata nell'elaborato grafico "Planimetria con ubicazione punti di monitoraggio - Cod. T00MO00MOAPL01.

5.5.4 Parametri di monitoraggio

Per il monitoraggio dei corpi idrici sotterranei presenti nel territorio in esame sono analizzati i parametri di base definiti dal D.Lgs. 152/2006 e s.m.i. e quelli che consentono di valutare i possibili effetti di inquinamento dovuti alle attività di cantiere, quali: lavorazioni in genere, scarichi di cantiere, eventuali sversamenti accidentali e/o infiltrazioni delle acque superficiali di ruscellamento e percolazione provenienti dalle aree di stoccaggio temporaneo dei materiali di scavo.

Il monitoraggio delle acque sotterranee prevede indagini sia quantitative che qualitative.

5.5.4.1 Indagini quantitative

Livello statico/piezometrico

Il monitoraggio quantitativo è mirato alla valutazione di massima degli andamenti stagionali della falda e delle modalità di deflusso delle acque sotterranee, al fine di individuare eventuali interferenze che le opere in trincea e galleria possono operare sul deflusso di falda. Il conseguimento di tali finalità richiede la disponibilità di dati sufficienti a definire le curve di ricarica e di esaurimento della falda. Pertanto, all'avvio del monitoraggio sono raccolte tutte le informazioni idonee a restituire un quadro conoscitivo completo e dettagliato dei pozzi e delle sorgenti presenti nell'areale di progetto, sono aggiornati i dati relativi ai pozzi esistenti mediante sopralluoghi ad hoc e sono redatte delle schede sintetiche descrittive dei dati caratteristici di tutti i punti monitorati.

5.5.4.2 Indagini qualitative

Parametri chimico-fisici

I parametri chimico-fisici indagati sono: temperatura, pH e conducibilità elettrica

La determinazione dei parametri chimico-fisici fornisce un'indicazione generale sullo stato di qualità delle acque di falda anche in relazione alle problematiche di interferenza con le opere in progetto. Variazioni significative di temperatura possono indicare modifiche o alterazioni nei meccanismi di alimentazione della falda (sversamenti, apporti di acque superficiali). Variazioni significative di pH possono essere collegate a fenomeni di dilavamento di conglomerati cementizi e di contatto con materiale di rivestimento di opere in sotterraneo. Infine, variazioni della conducibilità elettrica possono essere ricondotte a fenomeni di dilavamento di pasta di cemento con conseguente aumento di ioni o in seguito a sversamenti accidentali.

Parametri chimici







Autostrada A2 "Mediterranea".

Collegamento Porto Gioia Tauro Gate Sud con Autostrada A2 PROGETTO DEFINITIVO

PIANO DI MONITORAGGIO AMBIENTALE Relazione

I parametri chimici analizzati sono: calcio, sodio, potassio, magnesio, cloruri, cloro attivo, fluoruri, solfati, bicarbonati, nitrati, nitriti, ammonio, solidi disciolti totali (TDS), solidi sospesi totali (TSS), ferro, cromo totale, piombo, zinco, rame, nichel, cadmio, idrocarburi totali.

Il set di parametri descrittori della qualità della componente oggetto di studio sono quelli ritenuti più significativi perché correlabili alle attività connesse alla realizzazione dell'infrastruttura ferroviaria.

In definitiva, per la definizione delle caratteristiche quantitative e qualitative delle acque sotterranee si determinano, tramite misure di campagna e/o di laboratorio, i parametri riportati nella tabella successiva I set parametrici proposti di seguito sono da intendersi come set standard che possono essere eventualmente implementati, nel caso di specifiche esigenze rilevabili in itinere legate alle caratteristiche territoriali in cui si colloca l'opera. Le indagini e le analisi sono eseguite mediante l'utilizzo di metodiche standardizzate riconosciute a livello nazionale e internazionale.

Parametri monitorati per la componente acque sotterranee

Attività di campo							
Misura del livello statico/piezometrico							
Misure dei parametri chimico-fisici (temperatura, pH,							
conducibilità elettrica, ossigeno)							
Indagini di laboratorio							
alcalinità							
Solidi Disciolti Totali (TDS)							
Solidi Sospesi Totali (TSS)							
Calcio							
Magnesio							
Sodio							
Potassio							
Cloruro							
Cloro attivo libero							
Fluoruro							
Solfato							
Azoto nitrico / Nitrati							
Azoto nitroso / Nitriti							
Ammonio							
Ferro							







Autostrada A2 "Mediterranea".

Collegamento Porto Gioia Tauro Gate Sud con Autostrada A2 PROGETTO DEFINITIVO

PIANO DI MONITORAGGIO AMBIENTALE Relazione

Attività di campo
Cromo Totale
Piombo
Zinco
Rame
Nichel
Cadmio
Idrocarburi Totali
Tensioattivi anionici
Tensioattivi non ionici

5.5.5 Attività di monitoraggio

Preliminarmente all'inizio delle attività di monitoraggio sono previste le operazioni finalizzate all'installazione dell'attrezzatura di perforazione per la realizzazione dei nuovi sondaggi attrezzati, fatta salva l'eventuale presenza di piezometri già esistenti e ritenuti idonei allo scopo del monitoraggio.

5.5.5.1 Misure in situ

Le misure del livello statico sono effettuate mediante sonda elettrica (freatimetro) dotata di cavo marcato al centimetro. La misura è effettuata dalla bocca del piezometro (bordo del rivestimento) o da altro punto fisso e ben individuabile, la cui altezza rispetto al suolo è indicata nella scheda di misura.

La misura della temperatura dell'aria e dell'acqua è effettuata mediante termometro a mercurio o elettronico con un'approssimazione di mezzo grado. L'ossigeno disciolto è determinato tramite apposita sonda, il pH e la conducibilità elettrica sono determinati con pH-metro e conducimetro elettronici. Tali strumenti sono calibrati all'inizio ed alla fine di ogni giornata di lavoro riportando i risultati di tali operazioni su apposite schede. In relazione agli strumenti da utilizzare per la determinazione di questi ultimi parametri, possono essere impiegate, in alternativa, anche sonde multi-parametriche.

I rilievi ed i campionamenti sono eseguiti sempre con le stesse procedure e gli stessi strumenti in tutti i punti di misura ed in tutte le fasi con l'obiettivo di mantenere il grado di approssimazione dei valori numerici dei parametri.

Prima dell'esecuzione del monitoraggio AO, il soggetto incaricato di tale attività deve provvedere a:

- determinare la quota assoluta dell'estremità superiore della tubazione (testa piezometro);
- rilevare la posizione del piezometro in termini di coordinate geografiche.

Il rilievo dei parametri fisico-chimici da valutare in campo su ciascun campione d'acqua è eseguito subito dopo la misura del livello statico della falda e dopo un adeguato spurgo del pozzo/piezometro fino alla stabilizzazione





Dott. Geol.



Autostrada A2 "Mediterranea". Collegamento Porto Gioia Tauro Gate Sud con Autostrada A2 PROGETTO DEFINITIVO

PIANO DI MONITORAGGIO AMBIENTALE Relazione

delle condizioni idrochimiche. Al fine di consentire una definizione della variabilità stagionale dei parametri, si cerca di eseguire i rilievi e/o il prelievo di campioni in condizioni idrologiche di minima/massima (periodo di magra e di ricarica della falda) per definire meglio il range della variabilità stagionale (es. a primavera, fine estate, autunno o dopo un periodo caratterizzato da precipitazioni eccezionali).

5.5.5.2 Prelievo campioni per analisi di laboratorio

Il campionamento da piezometri è preceduto dallo spurgo di un congruo volume di acqua utile a scartare l'acqua giacente e prelevare acqua veramente rappresentativa della falda. A tale fine, lo spurgo è effettuato a basso flusso fino alla stabilizzazione dei parametri speditivi. Con la stessa pompa si provvede a riempire direttamente le bottiglie come di seguito indicate:

- bottiglia di due litri in vetro per le analisi chimico-fisiche;
- bottiglia di due litri in plastica per le analisi di metalli e di anioni.

Qualora il campionamento da pompa non sia praticabile, deve essere utilizzato un recipiente ben pulito per raccogliere le acque destinate alle analisi chimiche e riempire le bottiglie evitando di lasciare aria tra pelo libero e tappo.

I contenitori utilizzati sono contrassegnati da apposite etichette di tipo autoadesivo che riportano le seguenti informazioni:

- sigla identificativa del pozzo/piezometro;
- data e ora del campionamento.

Per ogni prelievo è redatto un verbale di campionamento che viene trasmesso in copia al laboratorio di analisi. Per impedirne il deterioramento, i campioni sono stabilizzati termicamente tramite refrigerazione a 4°C e recapitati in casse refrigerate al laboratorio di analisi entro ventiquattro ore dal prelievo. Le analisi di laboratorio sono effettuate presso laboratori certificati e accreditati (UNI CEN EN ISO 17025) che seguono le metodiche standard in uso, quali, ad esempio, le procedure indicate da APAT, ISPRA, CNR, IRSA, ISO, EPA, UNI. Le misurazioni sono accompagnate da idoneo certificato e la loro affidabilità e precisione sono assicurati dalle procedure di qualità interne ai laboratori che effettuano le attività di campionamento ed analisi.

5.5.6 Frequenze di rilevamento

Le fasi oggetto di monitoraggio, come previsto dalle Linee guida per il PMA, saranno:

- Ante Operam: Il Monitoraggio Ante Operam delle acque sotterranee ha lo scopo di definire le condizioni esistenti e le caratteristiche del corso acquifero, in termini quantitativi e qualitativi, in assenza dei disturbi provocati dalle lavorazioni e dall'opera in progetto. Il monitoraggio AO ha infine lo scopo di definire gli interventi possibili per ristabilire condizioni di disequilibrio che dovessero verificarsi in fase CO, garantendo un quadro di base delle conoscenze delle caratteristiche del corpo idrico sotterraneo tale da evitare soluzioni non compatibili con il particolare ambiente idrico. Le







Autostrada A2 "Mediterranea".

Collegamento Porto Gioia Tauro Gate Sud con Autostrada A2 PROGETTO DEFINITIVO

PIANO DI MONITORAGGIO AMBIENTALE Relazione

misurazioni dovranno essere effettuate nell'anno precedente l'inizio dei lavori con una frequenza trimestrale, prevedendo quindi 4 misurazioni in un anno per ogni punto di monitoraggio. Le analisi, in questa fase, saranno utilizzate come valori di riferimento per lo stato di qualità del corpo idrico sotterraneo per le analisi nelle fasi successive.

- Corso d'Opera: La definizione del programma temporale del monitoraggio delle acque sotterranee avverrà in relazione allo sviluppo dei lavori in progetto. La durata dei lavori è pari a circa 720 gg (24 mesi), pertanto, si prevedono monitoraggi trimestrali per punto di misura, in modo da valutare l'interferenza su tutti i parametri caratteristici. Un opportuno confronto dei parametri rilevati in questa fase con quelli monitorati in AO permetterà una valutazione critica delle interferenze indotte dalle lavorazioni.
- Post Operam: il monitoraggio si rende necessario sia per la verifica dell'interferenza con l'esercizio dell'infrastruttura sia per l'eventuale verifica di restituzione al corpo idrico sotterraneo della qualità delle acque presente prima della realizzazione dell'infrastruttura e dell'esecuzione delle lavorazioni annesse. Per i punti di monitoraggio ASO01 e ASO 02 si prevede il monitoraggio dei parametri con una cadenza trimestrale nei 12 mesi dopo la fine delle lavorazioni e l'entrata in esercizio dell'infrastruttura.

5.5.7 Tabella di sintesi delle attività di monitoraggio per le acque sotterranee Si riporta di seguito una tabella riassuntiva dei monitoraggi relativi alle acque sotterranee.

Stazione	Fase monitoraggio	Fase cantiere	Frequenza	Numero	Tipologia
ASO 01	AO	Nei 12 mesi precedenti l'inizio dei lavori	Trimestrale	4	Livello statico/piezometrico, indagini chimico-fisiche e indagini chimiche
	СО	Per tutta la durata dei lavori (720 gg)	Trimestrale	8	Livello statico/piezometrico, indagini chimico-fisiche e indagini chimiche
	РО	Per 12 mesi dopo il termine dei lavori	Trimestrale	4	Livello statico/piezometrico, indagini chimico-fisiche e indagini chimiche
	АО	Nei 12 mesi precedenti l'inizio dei lavori	Trimestrale	4	Livello statico/piezometrico, indagini chimico-fisiche e indagini chimiche
ASO 02	СО	Per tutta la durata dei lavori (720 gg)	Trimestrale	8	Livello statico/piezometrico, indagini chimico-fisiche e indagini chimiche
	РО	Per 12 mesi dopo il termine dei lavori	Trimestrale	4	Livello statico/piezometrico, indagini chimico-fisiche e indagini chimiche







Autostrada A2 "Mediterranea".

Collegamento Porto Gioia Tauro Gate Sud con Autostrada A2

PROGETTO DEFINITIVO

PIANO DI MONITORAGGIO AMBIENTALE Relazione

5.6 Paesaggio

Il monitoraggio della componente paesaggio ha lo scopo di analizzare lo stato dei luoghi (contesto paesaggistico ed area di intervento) prima dell'esecuzione delle opere previste, ed accertarne dopo la realizzazione dell'intervento:

- la compatibilità rispetto ai valori paesaggistici riconosciuti dagli eventuali vincoli presenti;
- la congruità con i criteri di gestione dell'immobile o dell'area;
- la coerenza con gli obiettivi di qualità paesaggistica.

Gli elementi per la valutazione di compatibilità paesaggistica si basano su una simulazione dettagliata dello stato dei luoghi a seguito della realizzazione del progetto. Tale valutazione viene effettuata con tecniche di fotomodellazione realistica (rendering computerizzato o manuale del progetto e sovrapposizione alle foto dello stato di fatto) su un adeguato intorno dell'area di intervento, desunto dal rapporto di intervisibilità esistente (punti di osservazione), per verificare compatibilità e adeguatezza delle soluzioni nei riguardi del contesto paesaggistico.

5.6.1 Normativa di riferimento

Normativa Europea

Convenzione Europea del Paesaggio, Firenze, 20 ottobre 2000.

Normativa Nazionale

A livello nazionale, in merito alla tutela del paesaggio, è efficace l'insieme dei provvedimenti legislativi di seguito riportati

- Costituzione della R.I. art.9 La Repubblica Italiana tutela il paesaggio e il patrimonio storico e artistico della Nazione dell'ecosistema e dei beni culturali
- Costituzione della R.I. art.117 [...] Lo Stato ha legislazione esclusiva nelle seguenti materie: [...] tutela dell'ambiente, dell'ecosistema e dei beni culturali
- [...] Sono materie di legislazione concorrente quelle relative a: [...] governo del territorio [...] valorizzazione dei beni culturali e ambientali e promozione e organizzazione di attività culturali [...] Nelle materie di legislazione concorrente spetta alle Regioni la potestà legislativa
 - DL n. 5 del 09.02.2012 Recante modifiche alla Legge 227/2001, che introduce, nella Sezione V -Semplificazioni in materia di agricoltura, specifiche norme sul restauro del paesaggio rurale.
 - DL n. 70 del 12.07. 2011 Modifiche al procedimento di autorizzazione paesaggistica
 - Circ. n.24 del 08.11.2011 Modifiche al procedimento di autorizzazione paesaggistica (art. 146 del Codice dei beni culturali e del paesaggio). Circolare esplicativa (Ministero per i Beni e le Attività Culturali, Direzione Generale per il paesaggio, le belle arti, l'architettura e l'arte contemporanee);







Autostrada A2 "Mediterranea".

Collegamento Porto Gioia Tauro Gate Sud con Autostrada A2

PROGETTO DEFINITIVO

PIANO DI MONITORAGGIO AMBIENTALE Relazione

- DPR n.139 del 09.07.2010 Regolamento recante procedimento semplificato di autorizzazione paesaggistica per gli interventi di lieve entità, a norma dell'articolo 146, comma 9, del Decreto Legislativo 22 gennaio 2004, n. 42, e successive modificazioni
- L n.14 del 09.01.2006 Ratifica ed esecuzione della Convenzione Europea sul Paesaggio, fatta a Firenze il 20 ottobre 2000
- DPCM del 12.12.2005 Individuazione della documentazione necessaria alla verifica della compatibilità paesaggistica degli interventi proposti, ai sensi dell'articolo 146, comma 3, del Codice dei beni culturali e del paesaggio di cui al decreto legislativo 22 gennaio 2004, n. 42
- D.Lgs n.42 del 22.01.2004 Codice dei beni culturali e del paesaggio

Poi integrato e corretto con D.Lgs n.62 del 26.03.2008

5.6.2 Il report sul paesaggio

Il monitoraggio della componente paesaggio si esplica attraverso diverse attività finalizzate alla redazione del Report sul Paesaggio, comprensivo di rappresentazioni in elaborati grafici.

A tal fine, il report individua:

- lo stato attuale del bene paesaggistico interessato;
- gli elementi di valore paesaggistico in esso presenti, nonché le eventuali presenze di beni culturali tutelati di cui alla parte II del Codice del Paesaggio (D. Lgs. 41/2004 e s.m.i.);
- gli impatti sul paesaggio delle trasformazioni proposte;
- gli elementi di mitigazione e compensazione necessari.

5.6.3 Punti, aree ed opere oggetto di monitoraggio

Per quanto riguarda i rilievi fotografici, i punti di osservazione e rappresentazione fotografica sono individuati e ripresi nelle aree dove l'inserimento dell'opera determina un impatto medio o alto sulla componente in esame secondo i criteri contenuti negli studi paesaggistici. Tali punti di rilievo sono ubicati in luoghi di normale accessibilità lungo percorsi panoramici, dai quali è possibile cogliere con completezza le fisionomie fondamentali del territorio. In particolare, la rappresentazione dei prospetti e degli skylines è estesa anche agli edifici contermini secondo le principali prospettive visuali da cui l'intervento è visibile. Non sono eseguite fotografie da punti e luoghi non accessibili da tutti.

Data l'esigua dimensione delle opere in progetto, non si ritiene necessario operare indagini di telerilevamento. Si opererà per mezzo di rilievi fotografici e restituzione dei dati attraverso la redazione di una relazione descrittiva dello stato del paesaggio.







Autostrada A2 "Mediterranea".

Collegamento Porto Gioia Tauro Gate Sud con Autostrada A2

PROGETTO DEFINITIVO

PIANO DI MONITORAGGIO AMBIENTALE Relazione

Per quanto riguarda i rilievi fotografici, i punti di osservazione e di rappresentazione fotografica saranno individuati e ripresi nelle aree per le quali l'inserimento dell'opera determini sulla componente in esame, e in merito ai criteri contenuti negli studi paesaggistici, un impatto potenzialmente sensibile.

I punti di rilievo saranno ubicati in luoghi di normale accessibilità e da punti e percorsi panoramici, dai quali sia possibile cogliere con completezza le fisionomie fondamentali del paesaggio.

Si prevede di individuare i punti di ripresa fotografica nelle seguenti localizzazioni:

• PAE 01 – In corrispondenza dell'imbocco lato mare della galleria artificiale

L'ubicazione dei punti di monitoraggio, da verificare puntualmente in fase di attivazione del monitoraggio anteoperam, è riportata nell'elaborato grafico "Planimetria con ubicazione punti di monitoraggio" (Cod. T00MO00MOAPL01).

5.6.4 Parametri oggetto di monitoraggio

Il monitoraggio della componente paesaggio si esplica attraverso diverse attività finalizzate alla redazione del Report sul Paesaggio, comprensivo di rappresentazioni in elaborati grafici.

A tal fine, il Report individua:

- lo stato attuale del bene paesaggistico interessato;
- gli elementi di valore paesaggistico in esso presenti, nonché le eventuali presenze di beni culturali tutelati di cui alla parte II del Codice del Paesaggio (D. Lgs. 42/2004 e s.m.i.);
- gli impatti sul paesaggio delle trasformazioni proposte;
- gli elementi di mitigazione e compensazione necessari.

È possibile articolare il Report in diverse fasi che prevedono:

- il riconoscimento dei beni e l'acquisizione delle informazioni;
- la loro descrizione e caratterizzazione;
- la valutazione delle criticità;
- gli indirizzi normativi di riferimento.

5.6.5 Metodiche e strumentazioni di monitoraggio

Il monitoraggio della componente paesaggio prevede due tipologie differenti di rilevazioni:

- rilievo aerofotogrammetrico;
- rilievo a terra con punti di ripresa fotografica.

Rilievo aerofotogrammetrico

Il rilievo aerofotogrammetrico consiste nell'acquisizione (preferibilmente mediante ripresa aerofotogrammetrica eseguita con drone) a distanza di dati riguardanti il territorio e l'ambiente attraverso tecniche di telerilevamento (tecnologia LiDAR), che prevedono:







Autostrada A2 "Mediterranea".

Collegamento Porto Gioia Tauro Gate Sud con Autostrada A2

PROGETTO DEFINITIVO

PIANO DI MONITORAGGIO AMBIENTALE Relazione

- l'esecuzione del volo di ripresa aerofotogrammetrica;
- la produzione di fotogrammi stereoscopici;
- · la produzione di ortofoto digitali a colori;
- l'elaborazione dei dati LiDAR.

Scopo principale della ripresa aerotrasportata è l'acquisizione di dati attraverso i quali poter analizzare le aree di indagine in termini di uso del suolo e di eventuali stress presenti nella vegetazione naturale e di fornire elementi per l'analisi di dettaglio della vegetazione naturale attraverso processi di stratificazione dei dati di immagine.

A tal fine la ripresa aerea è effettuata con strumentazione dotata di GPS differenziale e Sistema di Navigazione Inerziale (POS) in un intervallo di acquisizione di massimo 3 ore giornaliere centrate sulle ore 12,00 solari (10,30-13,30 allo scopo di evitare l'effetto ombra), con una copertura nuvolosa massima del 5%, in buone condizioni di trasparenza atmosferica (in relazione all'umidità e al pulviscolo atmosferico) e in un preciso momento dello stato vegetativo per cogliere l'eventuale stress della vegetazione. La quota e la durata del volo sono definiti in maniera precisa per ottenere delle immagini con una risoluzione geometrica al suolo pari ad almeno 1,0 m, al fine di ottenere un numero pixels utile all'analisi delle chiome degli alberi, e con un'accuratezza geometrica compresa tra 1 e 2,5 m.

Elaborazione delle immagini e output

Le immagini acquisite sono elaborate allo scopo di derivare dati quali-quantitativi sullo stato della copertura vegetale e per indirizzare le indagini di campo attraverso la stratificazione dei dati di immagine. L'elaborazione consiste nelle seguenti attività:

- correzioni radiometriche ed atmosferiche realizzate allo scopo di rendere comparabili i dati di immagine acquisiti in condizioni diverse di illuminazione (azimut e zenit solari, trasparenza atmosferica);
- correzioni geometriche realizzate allo scopo di ottenere ortofoto sovrapponibili alla cartografia in scala 1:10.000.

L'obiettivo di queste correzioni è raggiunto utilizzando:

- un DTM di dettaglio delle aree di indagine con risoluzione non superiore a 20x20 m;
- i dati raccolti dal GPS e dal Sistema di Navigazione Inerziale.

La precisione della correzione deve essere compresa tra ± 2 pixels.

Gli output delle indagini eseguite mediante i metodi descritti nei paragrafi precedenti sono opportunamente elaborati in modo da fornire delle valutazioni oggettive e funzionali ad un confronto tra la situazione AO, CO e PO.

Le elaborazioni da eseguire sono le seguenti:







Autostrada A2 "Mediterranea".

Collegamento Porto Gioia Tauro Gate Sud con Autostrada A2 PROGETTO DEFINITIVO

PIANO DI MONITORAGGIO AMBIENTALE Relazione

- evidenziazione della vegetazione sottoposta a stress; a tale scopo sono utilizzati modelli quali il NDVI (Normalized Differences Vegetation Index). Un indice normalizzato in grado di rivelare l'attività fotosintetica della vegetazione sulla superficie terrestre e del suo evolversi nel tempo. L'indice è calcolato partendo da immagini satellitari prodotte da sensori che acquisiscono nello spettro del rosso (R: 0,7 μm) e del vicino infrarosso (NIR: 0,9 μm) e valuta la presenza di attività fotosintetica mettendo in relazione lo spettro del rosso, in cui c'è assorbimento da parte della clorofilla, e quello del vicino infrarosso in cui le foglie riflettono la luce per evitare il surriscaldamento. I valori dell'indice sono tipicamente compresi tra -1 e +1. La presenza di vegetazione assume valori maggiori di 0,2. L'indice così determinato può essere confrontato con una serie storica di valori e permette, quindi, di rilevare e identificare eventuali anomalie;
- segmentazione delle immagini con lo scopo di assistere la fase di campionamento della copertura vegetale direttamente in campo.

Rilievo a terra con punti di ripresa fotografica

Il rilievo a terra con punti di ripresa fotografica è eseguito congiuntamente ai rilievi aerofotogrammetrici per consentire una più attenta analisi dell'area d'intervento e del contesto paesaggistico. Infatti, i punti di ripresa fotografica sono quelli che, in base agli studi paesaggistici effettuati, possono rivelare un'alterazione della percezione scenica dei luoghi relativamente al rapporto opera-paesaggio.

Per quanto riguarda il rilievo fotografico viene prodotta una documentazione costituita da schede monografiche di dettaglio dei punti individuati e un elaborato grafico dove sono individuati planimetricamente i coni ottici di ripresa delle fotografie.

5.6.6 Tabella di sintesi delle attività di monitoraggio del paesaggioSi riporta di seguito una tabella riassuntiva di tutti i monitoraggi previsti per il paesaggio.

Stazione	Postazione indicativa	Fase monitoraggio	Fase cantiere	Frequenza
	In corrispondenza	AO	Nell'arco di un anno prima dell'inizio dei lavori	Semestrale
PAE 01	mare della galleria artificiale	СО	Durante l'attività del cantiere	Semestrale
	artificiale	РО	Per un anno dopo il termine dei lavori	Semestrale







Autostrada A2 "Mediterranea".

Collegamento Porto Gioia Tauro Gate Sud con Autostrada A2 PROGETTO DEFINITIVO

PIANO DI MONITORAGGIO AMBIENTALE Relazione

5.7 Biodiversità

5.7.1 Obiettivi del monitoraggio

Il monitoraggio ambientale relativo all'ambito vegetazionale e floristico consiste nel documentare lo stato delle componenti prima dell'esecuzione dei lavori (AO) e seguirne l'evoluzione nelle successive fasi di monitoraggio (CO e PO). Le indagini valutano sia gli aspetti botanici e vegetazionali che faunistici con lo scopo di verificare la situazione ambientale durante e in seguito alle attività di costruzione dell'opera, rilevare eventuali situazioni non previste e predisporre le necessarie azioni correttive.

5.7.2 Normativa di riferimento

Di seguito sono elencati i principali riferimenti normativi di interesse per l'ambito biotico che sono stati considerati per la redazione del presente progetto di monitoraggio:

Normativa comunitaria

- Direttiva 97/62/CE del Consiglio del 27 ottobre 1997:
 recante adeguamento al progresso tecnico e scientifico della direttiva 92/43/CEE del Consiglio relativa alla conservazione degli habitat naturali e seminaturali e della flora e della fauna selvatiche;
- Regolamento CEE 1390/97 della Commissione del 18/07/97
 che modifica il Regolamento CEE 1021/94 della Commissione relativo alla protezione delle foreste della Comunità contro l'inquinamento atmosferico;
- Regolamento CEE 1091/94 della Commissione del 29/04/94
 relativo, alle modalità di applicazione del Regolamento CEE 3528/86 del Consiglio sulla protezione delle foreste della Comunità contro l'inquinamento atmosferico;
- Regolamento CEE 2157/92 del Consiglio del 23/07/92
 che modifica il Regolamento CEE 3528/86 del Consiglio relativo alla protezione delle foreste della Comunità contro l'inquinamento atmosferico;
- Direttiva (CEE) 92/43 del Consiglio, 21 maggio 1992
 Conservazione degli habitat naturali e seminaturali e della flora e della fauna selvatiche;
- Direttiva (CEE) 79/409 del Consiglio, 2 aprile 1979:
 - Conservazione degli uccelli selvatici;
- Regolamento CEE 1696/87 della Commissione del 10/06/87
 relativo, alle modalità di applicazione del Regolamento CEE 3528/86 del Consiglio sulla protezione delle foreste della Comunità contro l'inquinamento atmosferico;
- Regolamento CEE 3528/86 del Consiglio del 17/11/86
 relativo alla protezione delle foreste della Comunità contro l'inquinamento atmosferico.

Normativa Nazionale







Autostrada A2 "Mediterranea".

Collegamento Porto Gioia Tauro Gate Sud con Autostrada A2

PROGETTO DEFINITIVO

PIANO DI MONITORAGGIO AMBIENTALE Relazione

- DPR n.120 del 12.03 2003 Regolamento recante modifiche e integrazioni al Decreto del Presidente della Repubblica 8 settembre 1997, n. 357, concernente l'attuazione della Direttiva 92/43/CEE relativa alla conservazione degli habitat naturali e seminaturali, nonché della flora e della fauna selvatiche.
- DPR n. 357 del 08.09.1997 Regolamento recante attuazione della direttiva 92/43/CEE relativa alla conservazione degli habitat naturali e semi-naturali, nonché della flora e della fauna selvatiche (G.U. N. 284 DEL 23-10-1997, S.O. n.219/L).
- Testo coordinato al D.P.R. n. 120 del 2003 (G.U. n.124 del 30.05.2003);
- L n. 157 del 11.02.1992Norme per la protezione della fauna omeoterma e per il prelievo venatorio"Direttiva 2000/60/CE.
- L n. 394 del 06.12.1991Legge quadro sulle aree protette che detta i principi fondamentali per l'istituzione e la gestione delle aree protette al fine di conservare e valorizzare il patrimonio naturale del paese
- D.Lgs. n.42 del 22.01.2004 Codice dei beni culturali e del paesaggio, ai sensi dell'articolo 10 della legge 6 luglio 2002, n. 137. Modificato dal D. Lgs. 22 gennaio 2006) relativo alla tutela dei beni paesaggistici e ambientali di notevole interesse pubblico, in particolare le aree ricoperte da boschi o vegetazione naturale (zone boscate) e fasce di rispetto dei corsi d'acqua.

Come anticipato in premessa, il PMA delle componenti in oggetto è stato redatto in conformità agli "Indirizzi metodologici specifici per componente/fattore ambientale: Biodiversità (Vegetazione, Flora, Fauna), Rev. 1 del 13 marzo 2015".

5.7.3 Identificazione delle aree di monitoraggio

Le aree da monitorare sono scelte in funzione della sensibilità del territorio attraversato e della presenza di ambiti di maggior pregio naturalistico, particolare attenzione è stata rivolta alla presenza di aree con presenza di vegetazione naturale. Vista la natura dei luoghi caratterizzati da vegetazione agricola di pregio (uliveti, agrumeti, coltivazioni di actinidia) è stato previsto il monitoraggio non solo della vegetazione naturale ma anche di quella agricola.

Complessivamente sono stati previsti nr. 5 punti di monitoraggio della vegetazione:

- VEG 01 in corrispondenza della scarpata morfologica ad inizio tracciato, interessata da Cespuglieti e vegetazione arbustiva e boschiva in evoluzione, lato sud rispetto al tracciato;
- VEG 02 in corrispondenza della scarpata morfologica ad inizio tracciato, interessata da Cespuglieti e vegetazione arbustiva e boschiva in evoluzione, lato nord rispetto al tracciato;
- VEG 03 in corrispondenza delle aree coltivate ad uliveto lungo il tracciato, lato sud, nel tratto tra lo svincolo sulla SS 18 e lo svincolo sulla A2;







Autostrada A2 "Mediterranea".

Collegamento Porto Gioia Tauro Gate Sud con Autostrada A2 PROGETTO DEFINITIVO

PIANO DI MONITORAGGIO AMBIENTALE Relazione

- VEG 04 in corrispondenza delle aree coltivate ad actinidia lungo il tracciato, lato nord, nel tratto tra lo svincolo sulla SS 18 e lo svincolo sulla A2;
- VEG 05 in corrispondenza delle aree coltivate ad uliveto nel tratto vicino alla rampa di svincolo sulla A2:

L'ubicazione dei punti di monitoraggio, da verificare puntualmente in fase di attivazione del monitoraggio anteoperam, è riportata nell'elaborato grafico "Planimetria di localizzazione punti di monitoraggio (Cod. T00MO00MOAPL01).

Il posizionamento definitivo sarà comunque condiviso con gli Enti di controllo prima dell'inizio delle attività di monitoraggio ante-operam.

5.7.4 Criteri e metodologia del monitoraggio sulla componente vegetazione

I seguenti "Campi d'indagine" sono stati individuati considerando le caratteristiche della componente vegetazionale dell'area d'indagine e al fine di monitorare l'impatto delle opere in modo efficace.

- A Mosaici di fitocenosi direttamente consumati dalle attività di cantiere e di lavorazione
- B Monitoraggio dello stato fitosanitario di singoli individui vegetali di pregio nell'intorno delle aree di cantiere e di lavorazione
- C Analisi floristica per fasce campione
- D Analisi delle comunità vegetali

5.7.4.1 Indagini di tipo "A"

L'indagine è volta ad individuare e riportare graficamente, nell'area di interesse, i mosaici direttamente interessati dalle fasi di realizzazione delle opere. Per l'esecuzione dell'indagine è indispensabile percorrere il tracciato dell'infrastruttura compreso all'interno dell'area di interesse, definendo ex ante la "zona di presunto consumo", corrispondente ai luoghi che, secondo il progetto, saranno occupati dalle opere.

Per i punti di monitoraggio individuati si procederà secondo le sequenti indicazioni:

- 1. In fase ante operam, preliminarmente a tutte le indagini di campo, si riportano sulla cartografia di progetto 1:1.000, per mezzo dell'analisi delle foto aeree appositamente realizzate, il limite dell'area campione scelta per le indagini ed il mosaico presente, con i limiti delle formazioni vegetali;
- 2. La base cartografica provvisoria va quindi verificata in campagna per specificare ulteriormente la natura delle singole fitocenosi. Particolare attenzione deve essere posta nel controllo della "zona di presunto consumo", corrispondente ai luoghi che, secondo il progetto, saranno occupati dall'infrastruttura e dalle relative opere annesse. Sulla cartografia di riferimento debbono essere quindi riportate le fitocenosi che verranno consumate e quelle maggiormente rilevanti, per qualità naturalistica o per estensione, presenti nelle zone limitrofe a quella di consumo presunto; sulla cartografia vanno riportati anche i coni visuali delle foto. Infine, è opportuno stilare l'elenco floristico di particolari formazioni vegetali, che debbono quindi sempre essere







Autostrada A2 "Mediterranea". Collegamento Porto Gioia Tauro Gate Sud con Autostrada A2 PROGETTO DEFINITIVO

PIANO DI MONITORAGGIO AMBIENTALE Relazione

localizzate su carta. La procedura è finalizzata alla ricostruzione del "consumo effettivo" nelle fasi successive (in particolare corso d'opera) distinguendolo quindi dal "consumo presunto" ipotizzato nella fase di ante operam. Si rivela opportuno nella fase ante operam la segnalazione di fitocenosi di particolare pregio.

3. Si traducono tutte le verifiche effettuate in elaborati (cartografie in scala 1:1000) utilizzabili anche al fine di eventuali azioni finalizzate alla riduzione dei consumi di ambiente di pregio. Tutti i dati vengono riportati in apposite schede di rilevamento. Gli elaborati saranno analoghi per le tre fasi di indagine in modo da essere facilmente raffrontabili. Negli elaborati corrispondenti alla fase di costruzione e alla fase post operam devono essere evidenziate, tramite descrizione e perimetrazione su cartografia, le modifiche intercorse rispetto alla precedente fase di indagine.

Un'indagine di tipo "A" viene eseguita, in condizioni stagionali e meteo-climatiche adatte.

5.7.4.2 Indagini di tipo "B"

Tale indagine prevede il controllo dello stato di salute di un numero compreso tra 5 e 10 esemplari arborei di qualità relativa nelle aree di indagine definite preliminaremente, al fine di individuare eventuali segni di sofferenza conseguenti alla realizzazione delle opere. L'indagine inoltre riguarderà, per la fase post operam, anche alcuni individui di nuovo impianto rappresentativi delle opere di mitigazione e compensazione ambientale previste da progetto.

Per i singoli individui vegetali la localizzazione deve avvenire puntualmente ed è demandata alle indagini ricognitive in fase ante operam (per gli esemplari preesistenti) e post operam (per i nuovi impianti). Per i punti di monitoraggio individuati si procederà secondo le seguenti indicazioni:

- 1. Gli individui di pregio devono essere scelti, nella fase ante operam, preferibilmente all'interno di fasce parallele alle opere, ponendo attenzione a non selezionare individui che possano essere abbattuti durante la cantierizzazione. È sempre auspicabile selezionarne alcuni di riserva per gli eventuali imprevisti delle fasi successive (ad esempio abbattimento non previsto, o morte dell'individuo per altre cause). Gli esemplari debbono essere riconoscibili e in buona salute.
- 2. Tutti gli esemplari debbono poi essere marcati con vernice, localizzati sulla carta 1:1.000 (al fine della individuazione attraverso coordinate geografiche) e fotografati; sulla cartografia vanno riportati anche i coni visuali delle foto. Si devono inoltre rilevare le misure morfometriche di ciascuno di essi, quali altezza e diametro a 1.20 m da terra. Per la misura dell'altezza degli alberi si può far ricorso al metodo comunemente definito "albero metro". L'analisi dello stato di salute e l'individuazione di eventuali segni di sofferenza si effettueranno a vista e con l'ausilio della lente d'ingrandimento.
- 3. Durante le fasi di realizzazione e dopo la realizzazione delle opere si effettuano controlli che riguardano lo stato di salute dei soggetti individuati e la verifica dei parametri individuati al secondo punto.







Autostrada A2 "Mediterranea". Collegamento Porto Gioia Tauro Gate Sud con Autostrada A2 PROGETTO DEFINITIVO

PIANO DI MONITORAGGIO AMBIENTALE Relazione

Tutte le verifiche effettuate sono tradotte in elaborati utilizzabili anche al fine di eventuali azioni finalizzate alla tutela di eventuali esemplari di pregio. Tutti i dati vengono riportati in apposite schede di rilevamento, preventivamente organizzate in una Banca Dati Generale del Monitoraggio. Gli elaborati saranno analoghi per le tre fasi di indagine in modo da essere facilmente raffrontabili.

Un'indagine di tipo "B" viene eseguita, in condizioni stagionali e meteo-climatiche adatte.

5.7.4.3 Indagini di tipo "C"

Per questo tipo di indagine sarà necessario definire itinerari lineari lungo i quali realizzare i censimenti della flora. Le fasce saranno opportunamente scelte in modo da attraversare le fitocenosi o gli elementi floristici più rappresentativi dell'area d'indagine. Per ogni punto di campionamento si procederà secondo le seguenti indicazioni:

- 1. I censimenti della flora devono essere realizzati lungo fasce di interesse, di larghezza non superiore ai 30 m, poste ai lati delle opere, opportunamente scelte in modo da attraversare le fitocenosi più rappresentative di ciascuna area d'indagine. Nell'area in esame gli itinerari saranno finalizzati per lo più alla caratterizzazione in senso sinantropico dei transetti floristici. In tale situazione si può infatti stimare meglio che in altri casi la variazione floristica quali-quantitativa dovuta ad interferenze esterne.
- 2. Il censimento delle specie vegetali deve comunque essere realizzato, percorrendo due itinerari paralleli, l'uno posto in prossimità delle opere di progetto e l'altro a maggiore distanza per tratti successivi di 100 m con percorsi ad "U". I censimenti si considereranno conclusi quando l'incremento delle specie censite, con il procedere dei tratti, è inferiore al 10% del totale rilevato fino a quel momento.
- 3. Il riconoscimento delle specie può avvenire in campagna quando il campione è certo al livello di specie; viceversa i campioni per i quali sussistono dubbi debbono essere prelevati e portati in laboratorio per un'analisi più approfondita con l'ausilio di un binoculare stereoscopico. Nel caso in cui i campioni siano rinvenuti con caratteri diagnostici non sufficienti per il loro riconoscimento (fiori, frutti) a livello di specie a causa del periodo fenologico non coincidente con quello dei rilevamenti, di essi si indica unicamente il Genere seguito da "SP". Viceversa, quando l'attribuzione specifica è possibile, ma qualche carattere sistematico non collima esattamente con quanto descritto nella Flora di S. Pignatti, si può utilizzare il simbolo cfr. Occorre precisare che il censimento floristico, effettuato nell'arco di una giornata consente unicamente la redazione di una flora indicativa della realtà ambientale dell'area in esame. Si devono segnalare le specie rare, protette o di particolare interesse naturalistico.
- 4. Sulla cartografia al 1:1000 vanno riportati per intero i percorsi effettuati ed i coni visuali relativi alla documentazione fotografica. Si traducono tutte le verifiche effettuate in elaborati utilizzabili anche al fine di eventuali azioni finalizzate alla tutela di fitocenosi che ospitano specie di pregio. Tutti i dati vengono riportati in apposite schede di rilevamento. Gli elaborati saranno analoghi per le tre fasi di indagine in modo da essere







Autostrada A2 "Mediterranea". Collegamento Porto Gioia Tauro Gate Sud con Autostrada A2 PROGETTO DEFINITIVO

PIANO DI MONITORAGGIO AMBIENTALE Relazione

facilmente raffrontabili. Per meglio evidenziare le variazioni che la realizzazione dell'infrastruttura produce nella flora, in fase di costruzione e di esercizio, devono essere distinte anche le entità sinantropiche presenti nelle due fasce di indagine. Il rapporto specie sinantropiche/totale specie censite rappresenta, infatti, uno degli indici previsti per il confronto dei risultati delle fasi di monitoraggio ed un modo per evidenziare le variazioni nell'ambiente naturale connesse con la realizzazione dell'infrastruttura. In fase di ante operam la presenza delle specie sinantropiche permette invece di valutare il livello di antropizzazione dell'area e costituisce un riferimento per il confronto nelle fasi successive.

Un'indagine di tipo "C" viene eseguita, in condizioni stagionali e meteo-climatiche adatte.

5.7.4.4 Indagini di tipo "D"

Le azioni antropiche possono determinare non soltanto l'alterazione della flora locale, ma possono anche causare variazioni della struttura delle formazioni vegetali. È utile pertanto effettuare un controllo sulle comunità vegetali, mediante rilievi fitosociologici con il metodo Braun-Blanquet.

Il rilievo fitosociologico (metodo di valutazione quali-quantitativa) si differenzia dal rilievo strettamente floristico (metodo qualitativo) perché, accanto ad ogni specie, si annotano i valori di "abbondanza- dominanza".

È necessario sottolineare che tali rilievi possono essere eseguiti solo all'interno di fitocenosi che conservino almeno parte della loro struttura originaria. Nell'area in esame quindi tali rilievi saranno limitati alle stazioni fisionomicamente e strutturalmente delineate.

Per i punti di monitoraggio individuati si procederà secondo le seguenti indicazioni:

- 1. Nell'ambito delle predefinite aree di indagine le stazioni di rilevamento saranno identificate sulla base dei caratteri fisionomici indicatori dell'unitarietà strutturale della vegetazione considerata. Ove possibile le stazioni insisteranno nelle fasce d'indagine identificate per il censimento floristico, secondo un transetto ortogonale al corso d'acqua. Nella superficie campione (stazione di rilevamento), circoscritta nel perimetro di un quadrato di almeno 10 x 10 m di lato, si effettua quindi il censimento delle entità floristiche presenti, che viene riportato sulla relativa scheda di rilevamento, unitamente alla percentuale di terreno coperta da ciascuna specie.
- 2. Si specificano successivamente i parametri stazionali (altezza, esposizione, inclinazione), morfometrici (altezza degli alberi, diametro) con breve cenno sulle caratteristiche pedologiche, informazioni che completano la caratterizzazione della stazione. Per la stima del grado di copertura della singola specie si utilizza il metodo di Braun-Blanquet (1928);
- 3. Nel corso dell'indagine l'area in esame deve essere delimitata temporaneamente da una fettuccia metrica; ove possibile si devono marcare con vernice alcuni elementi-confine (alberi, pali della luce, ecc.) che permettano di individuare nuovamente l'area nelle fasi di corso d'opera e di post operam. Nel caso di vegetazione pluristratificata, le specie dei diversi strati vanno rilevate separatamente (strato arboreo, arbustivo ed erbaceo).







Autostrada A2 "Mediterranea". Collegamento Porto Gioia Tauro Gate Sud con Autostrada A2

PROGETTO DEFINITIVO

PIANO DI MONITORAGGIO AMBIENTALE Relazione

Le stazioni unitarie scelte saranno posizionate sulle carte di progetto in scala 1:1.000 e specificate attraverso l'indicazione delle coordinate geografiche. Sarà prodotta inoltre idonea documentazione otografica i cui coni visuali saranno riportati in cartografia.

Per la misura della superficie rilevata si utilizzerà un doppio decametro e per le misure morfometriche (altezza degli arbusti e diametro degli alberi) una fettuccia metrica; l'altezza degli alberi sarà determinata facendo ricorso al metodo comunemente definito "albero metro".

Tutte le verifiche effettuate saranno tradotte in elaborati utilizzabili anche al fine di eventuali azioni finalizzate alla tutela di fitocenosi di pregio. Tutti i dati verranno riportati in apposite schede di rilevamento. Gli elaborati saranno analoghi per le tre fasi di indagine in modo da essere facilmente raffrontabili.

Oltre alle attività di monitoraggio sopra descritte, nel corso della fase realizzativa dell'opera, il monitoraggio della componente in questione si articolerà nelle seguenti attività che saranno svolte dal Responsabile Ambientale nel corso dei sopralluoghi nell'area di progetto con cadenza quindicinale:

- verifica del rispetto dei limiti delle aree di occupazione dell'opera e dello stoccaggio temporaneo delle terre di scavo, al fine di limitare al minimo l'interferenza delle opere in progetto con le formazioni vegetali presenti;
- verifica della conformità della realizzazione delle mitigazioni e dei ripristini ambientali secondo quanto previsto nel progetto.

I risultati delle verifiche condotte nel corso dei sopralluoghi saranno registrati su moduli appositamente predisposti, corredati da report fotografico.

5.7.5 Criteri e metodologia del monitoraggio sulla componente fauna

I seguenti "Campi d'indagine" sono stati individuati considerando le caratteristiche della componente faunistica dell'area d'indagine e al fine di monitorare l'impatto dell'opera in modo efficace.

- Analisi della fauna mobile terrestre;
- Analisi quali-quantitativa delle comunità ornitiche;

5.7.5.1 Analisi della fauna mobile terrestre

Per l'indagine relativa alla fauna terrestre mobile, potenzialmente condizionata dalle interruzioni della continuità degli habitat, è necessario definire degli itinerari lineari per rilevare Anfibi, Rettili e Mammiferi. Il principale obiettivo di questo tipo d'indagine è la verifica di eventuali effetti di interruzione della continuità faunistica e dei corridoi biologici da parte delle opere.

Per ogni punto di campionamento si procederà secondo le seguenti indicazioni:

1. Le specie verranno rilevate in tutte le fasi del monitoraggio, attraverso l'osservazione diretta e mediante l'utilizzo dei cosiddetti segni di presenza, efficaci soprattutto per i Mammiferi con abitudini notturne. In questi casi si prenderanno in considerazione per il riconoscimento delle specie le tracce, le feci, gli scavi e le tane.







Autostrada A2 "Mediterranea". Collegamento Porto Gioia Tauro Gate Sud con Autostrada A2

PROGETTO DEFINITIVO

PIANO DI MONITORAGGIO AMBIENTALE Relazione

Si misureranno le dimensioni (lunghezza, larghezza e profondità) di alcuni reperti quali feci, scavi e tane. Per la batracofauna e l'erpetofauna saranno effettuate delle osservazioni dirette e si farà uso di appositi strumenti per la cattura e l'analisi.

2. Le tracce di Mammiferi verranno identificate ed attribuite alle diverse specie fin dal loro ritrovamento in campagna. In taluni casi, per avere ulteriori conferme, verranno prelevati campioni per sottoporli a successive indagini al microscopio binoculare. Per quanto riguarda i Mammiferi, è opportuno sottolineare che, al fine di ottenere un campionamento meno condizionato dalla casualità delle osservazioni, sarebbe necessario effettuare numerosi rilevamenti in diversi periodi dell'anno, almeno uno per stagione. Soltanto uno studio di questo tipo è, infatti, in grado di fornire informazioni precise ed attendibili sulla presenza di tutte le specie agenti nell'area, e permette di stimare le densità e la struttura di popolazione. Tuttavia, al fine di migliorare l'efficienza dell'indagine ed ottenere risultati utili a conoscere sufficientemente almeno la presenza/assenza delle specie sul territorio, verranno effettuati almeno due giorni di rilevamenti in campagna per ciascuna area campione.

I risultati di questo tipo d'indagine permetteranno di analizzare le possibili interferenze tra la realizzazione dell'opera ed i vertebrati rinvenuti, di avanzare ipotesi da verificare nelle fasi successive e di suggerire, ove necessario, opportuni accorgimenti al fine di mitigare gli impatti specifici riscontrati. A tal riguardo dovranno, ad esempio, essere segnalati gli eventuali abbattimenti di fauna generati dal traffico dei mezzi di cantiere durante le fasi di realizzazione dell'opera.

I parametri che verranno raccolti saranno l'elenco delle specie presenti, loro frequenza e distribuzione all'interno dell'area campionata.

I luoghi di ritrovamento dei campioni saranno posizionati sulle carte di progetto in scala 1:1.000 specificando il posizionamento attraverso coordinate geografiche, e producendo idonea documentazione fotografica, i cui coni visuali saranno riportati sulla cartografia.

Tutte le verifiche effettuate saranno illustrate su elaborati utilizzabili anche al fine di eventuali azioni alla tutela di habitat che ospitano specie di pregio. Tutti i dati verranno riportati in apposite schede di rilevamento. Gli elaborati saranno analoghi per le tre fasi di indagine in modo da essere facilmente raffrontabili.

5.7.5.2 Analisi quali-quantitativa delle comunità ornitiche

L'avifauna è una componente zoologica di notevole rilevanza naturalistica negli ecosistemi. In primo luogo perché occupa con numerose specie praticamente tutti i biotopi naturali ed artificiali presenti; in secondo luogo perché costituisce un gruppo faunistico particolarmente visibile ed estremamente diversificato.

Inoltre gli Uccelli forniscono, grazie alla loro elevata osservabilità e relativa facilità di riconoscimento sul campo, un utile punto di riferimento per una valutazione dello stato qualitativo di un biotopo.







Autostrada A2 "Mediterranea". Collegamento Porto Gioia Tauro Gate Sud con Autostrada A2

PROGETTO DEFINITIVO

PIANO DI MONITORAGGIO AMBIENTALE Relazione

A questo va aggiunto che a seguito della loro elevatissima capacità di spostamento, rispondono in tempi molto brevi alle variazioni ambientali e possono in questo modo essere utilizzati come degli indicatori ecologici, soprattutto se il livello di studio prende in considerazione l'intera comunità delle specie presenti nei differenti biotopi.

Per il rilevamento delle comunità ornitiche occorre individuare percorsi lineari rappresentativi al fine di registrare tutti gli individui delle diverse specie presenti nelle stazioni di rilevamento, per descrivere in modo sufficientemente approfondito la comunità avifaunistica presente e le sue caratteristiche ecologiche e qualitative.

Per ogni punto di campionamento si procederà secondo le seguenti indicazioni:

- 1. Lo studio sull'avifauna sarà condotto nel corso dei mesi primaverili-estivi e riguarderà la raccolta di dati sulla comunità delle specie nidificanti attraverso il metodo dei sentieri campione (Transect Method); Tale metodologia è ampiamente sperimentata e di uso consolidato (Merikallio, 1946; Jarvinen & Vaisanen, 1976). Questo metodo è particolarmente adatto per essere applicato in tutte le stagioni e permette di raccogliere una discreta quantità di informazioni con uno sforzo di ricerca contenuto. Il metodo consiste nel percorrere ad andatura costante un itinerario con andamento rettilineo e nell'annotare tutti gli individui delle diverse specie osservate od udite.
- 2. In ante operam verranno registrati tutti gli individui osservati od uditi all'interno di una fascia di 100 metri di ampiezza, ai due lati dell'itinerario campione. Nelle fasi successive si effettueranno i controlli di quanto osservato preliminarmente, per verificare eventuali scostamenti. I luoghi di ritrovamento dei campioni o di osservazione saranno posizionati sulle carte di progetto in scala 1:1.000 (al fine di uno specifico posizionamento attraverso coordinate geografiche) e debbono essere fotografati; sulla cartografia vanno riportati anche i coni visuali delle foto.
- 3. I sentieri verranno percorsi tenendo presenti le indicazioni di Jarvinen & Vaisanen (1976), qui di seguito riportate:
 - scegliere in anticipo il percorso su una mappa in modo che sia rappresentativo dell'area da studiare;
 - percorrere il tragitto nelle prime ore del mattino ed in assenza di vento e pioggia;
 - camminare lentamente (velocità di circa 1 km/ora) fermandosi spesso per ascoltare le vocalizzazioni ed annotare le osservazioni.

I parametri e gli indici che saranno considerati ed elaborati sono i seguenti:

- S = ricchezza di specie, numero totale di specie nel biotopo o nell'area esaminata; questo valore è direttamente collegato all'estensione del biotopo campionato ed al grado di maturità e complessità, anche fisionomico-vegetazionale, dello stesso (Mac Arthur & Mac Arthur, 1961);
- H = indice di diversità calcolato attraverso l'indice Shannon & Wiener (1963)







Autostrada A2 "Mediterranea".

Collegamento Porto Gioia Tauro Gate Sud con Autostrada A2

PROGETTO DEFINITIVO

PIANO DI MONITORAGGIO AMBIENTALE Relazione

- J = indice di equiripartizione di Lloyd & Ghelardi (1964) in cui J = H/Hmax:, dove Hmax = InS; l'indice misura il grado di ripartizione delle frequenze delle diverse specie nella comunità o in altri termini il grado di lontananza da una equiripartizione (una comunità costituita da specie con eguale numero di individui); l' indice varia tra 0 e 1;
- % non-Pass. = percentuale delle specie non appartenenti all'ordine dei Passeriformi; il numero di non-Passeriformi è direttamente correlato, almeno, negli ambienti boschivi, al grado di maturità della successione ecologica (Ferry e Frochot, 1970);
- d = dominanza; sono state ritenute dominanti quelle specie che compaiono nella comunità con una frequenza relativa uguale o maggiore di 0,05 (Turcek, 1956; Oelke, 1980); si tratta del numero di individui della specie i-esima sul numero totale di individui presenti lungo il transetto effettuato. Le specie dominanti diminuiscono con l'aumentare del grado di complessità e di maturità dei biotopi.
- Abbondanza: numero di individui/15' = numero di individui osservati di una determinata specie nell'unità di tempo di 15'; numero di individui/1000 m = numero di individui osservati di una determinata specie in 1000 metri di transetto. Si utilizzeranno entrambi gli indici per effettuare confronti e verifiche con rilievi svolti da altri autori in ambienti analoghi.

5.7.6 Articolazione temporale delle attività di monitoraggio

Il monitoraggio della componente biodiversità è eseguito in tutte le tre fasi AO, CO e PO, che hanno rispettivamente una durata prevista di 6 mesi, 24 mesi e 1 anno.

Rinvii temporanei di prelievi e/o misure possono essere previsti in corrispondenza delle singole aree in presenza di:

- precipitazioni di intensità tali da rendere impossibili le indagini;
- oggettivi e documentati impedimenti all'accesso ai siti di indagini.

I rilievi in campo sono effettuati preferibilmente nel periodo primaverile e nel periodo tardo estivo, escludendo il periodo estivo, caratterizzato da alte temperature e clima secco, e il periodo invernale, in cui le temperature risultano essere molto basse e avverse alla vegetazione.

5.7.7 Tabella di sintesi delle attività di monitoraggio della vegetazione

Si riporta di seguito una tabella riassuntiva di tutti i monitoraggi previsti per la vegetazione.

Stazione	Fase monitoraggio	Fase cantiere	Frequenza/numero	Tipologia	Numero
VEG 01	АО	Prima dell'inizio dei lavori	Trimestrale	A, C, D	2









Autostrada A2 "Mediterranea".

Collegamento Porto Gioia Tauro Gate Sud con Autostrada A2 **PROGETTO DEFINITIVO**

PIANO DI MONITORAGGIO AMBIENTALE Relazione

Stazione	Fase monitoraggio	Fase cantiere	Frequenza/numero	Tipologia	Numero
	СО	Durante tutta la durata dei lavori	Trimestrale	A, C, D	8
	PO	Per un anno dopo il termine dei lavori	Trimestrale	A, C, D	4
VEG 02	АО	Prima dell'inizio dei lavori	Trimestrale	A, C, D	2
	СО	Durante tutta la durata dei lavori	Trimestrale	A, C, D	8
	PO	Per un anno dopo il termine dei lavori	Trimestrale	A, C, D	4
VEG 03	AO	Prima dell'inizio dei lavori	Trimestrale	A, B, D	2
	СО	Durante tutta la durata dei lavori	Trimestrale	A, B, D	8
	PO	Per un anno dopo il termine dei lavori	Trimestrale	A, B, D	4
VEG 04	AO	Prima dell'inizio dei lavori	Trimestrale	A, B, D	2
	СО	Durante tutta la durata dei lavori	Trimestrale	A, B, D	8
	PO	Per un anno dopo il termine dei lavori	Trimestrale	A, B, D	4
VEG 05	AO	Prima dell'inizio dei lavori	Trimestrale	A, B, D	2
	СО	Durante tutta la durata dei lavori	Trimestrale	A, B, D	8
	РО	Per un anno dopo il termine dei lavori	Trimestrale	A, B, D	4







Autostrada A2 "Mediterranea".

Collegamento Porto Gioia Tauro Gate Sud con Autostrada A2 PROGETTO DEFINITIVO

PIANO DI MONITORAGGIO AMBIENTALE Relazione

5.7.8 Tabella di sintesi delle attività di monitoraggio della fauna

Si riporta di seguito una tabella riassuntiva di tutti i monitoraggi previsti per la fauna.

Stazione	Fase monitoraggio	Fase cantiere	Frequenza/numero	Tipologia	Numero
FAU 01	АО	Prima dell'inizio dei lavori	Trimestrale	fauna mobile terrestre e comunità ornitiche	2
	СО	Durante tutta la durata dei lavori	Trimestrale	fauna mobile terrestre e comunità ornitiche	8
	PO	Per un anno dopo il termine dei lavori	Trimestrale	fauna mobile terrestre e comunità ornitiche	4
FAU 02	AO	Prima dell'inizio dei lavori	Trimestrale	fauna mobile terrestre e comunità ornitiche	2
	со	Durante tutta la durata dei lavori	Trimestrale	fauna mobile terrestre e comunità ornitiche	8
	РО	Per un anno dopo il termine dei lavori	Trimestrale	fauna mobile terrestre e comunità ornitiche	4
FAU 03	АО	Prima dell'inizio dei lavori	Trimestrale	fauna mobile terrestre e comunità ornitiche	2
	СО	Durante tutta la durata dei lavori	Trimestrale	fauna mobile terrestre e comunità ornitiche	8
	PO	Per un anno dopo il termine dei lavori	Trimestrale	fauna mobile terrestre e comunità ornitiche	4
FAU 03	AO	Prima dell'inizio dei lavori	Trimestrale	fauna mobile terrestre e comunità ornitiche	2
	СО	Durante tutta la durata dei lavori	Trimestrale	fauna mobile terrestre e comunità ornitiche	8
	PO	Per un anno dopo il termine dei lavori	Trimestrale	fauna mobile terrestre e comunità ornitiche	4





Dott. Geol.



Autostrada A2 "Mediterranea".

Collegamento Porto Gioia Tauro Gate Sud con Autostrada A2 **PROGETTO DEFINITIVO**

Stazione	Fase monitoraggio	Fase cantiere	Frequenza/numero	Tipologia	Numero
	AO	Prima dell'inizio dei lavori	Trimestrale	fauna mobile terrestre e comunità ornitiche	2
FAU 03	СО	Durante tutta la durata dei lavori	Trimestrale	fauna mobile terrestre e comunità ornitiche	8
	PO	Per un anno dopo il termine dei lavori	Trimestrale	fauna mobile terrestre e comunità ornitiche	4







Autostrada A2 "Mediterranea".

Collegamento Porto Gioia Tauro Gate Sud con Autostrada A2

PROGETTO DEFINITIVO

PIANO DI MONITORAGGIO AMBIENTALE Relazione

5.8 Vibrazioni

5.8.1 Obiettivi del monitoraggio

L'obiettivo del monitoraggio vibrazionale proposto nel presente PMA è quello di prevenire e controllare il disturbo provocato dalle vibrazioni prodotte nella fase costruttiva sugli edifici più esposti e verificare l'eventuale disturbo indotto.

5.8.2 Normativa di riferimento

Il problema delle vibrazioni negli ambienti di vita, attualmente, non è disciplinato da alcuna normativa nazionale. Pertanto, qualora si intenda procedere ad una valutazione strumentale di tale fenomeno fisico è bene affidarsi alle corrispettive norme tecniche. Nello specifico, il riferimento è costituito dalla normativa tecnica in capo a:

- UNI 9614 Misura delle vibrazioni negli edifici e criteri di valutazione del disturbo;
- UNI 9916 Criteri di misura e valutazione degli effetti delle vibrazioni sugli edifici.
- ISO 2631 Valutazione sull'esposizione del corpo umano alle vibrazioni

5.8.3 Criteri di individuazione delle aree da monitorare

Per la definizione della rete di monitoraggio si sono individuate aree sensibili tenendo conto dei ricettori posti nella fascia di territorio circostante le fonti di emissione in corrispondenza delle aree attualmente non interessate da fonti di vibrazioni.

In particolare, è stato selezionato il Ricettore 1040 (cfr. Planimetria dei ricettori – Tav. 1 di 2 - T00IA35AMBPL01A) al quale è stato assegnato il punto di monitoraggio VIB 01.

5.8.4 Modalità di monitoraggio e parametri

I rilievi saranno eseguiti per mezzo di un analizzatore di frequenza in tempo reale (per la classe 1 conforme alle norme EN 60652/1994 e EN 60804/1994 e alle norme EN 61260/1995 (IEC 1260) e EN 61094-1/1994 per quanto riguarda i filtri) collegato ad un accelerometro per mezzo di un opportuno preamplificatore di segnale. Il principio di funzionamento dell'accelerometro si basa sulla nota relazione F = M x a, per cui un corpo di massa M cui è applicata una forza F si sposta con accelerazione a. Il fenomeno vibratorio imprime alla massa M una forza F, la forza attua uno sforzo di compressione o di taglio su un cristallo piezoelettrico, il quale genera una carica elettrica proporzionale alla forza e di conseguenza all'accelerazione. L'accelerometro sfrutta la tecnologia LIVM (Low impedence voltage mode) che permette di convertire l'alta impedenza dei segnali elettrici generati dal cristallo piezoelettrico in una tensione a bassa impedenza per trasmettere il segnale sui cavi elettrici e mantenere un'eccellente immunità al rumore elettrico, tanto che la sensibilità di detto accelerometro è pari a 517.50 mV/g corrispondente a 52,77 mV/m/s2 nel range di frequenza da 1Hz a 3000







Autostrada A2 "Mediterranea".

Collegamento Porto Gioia Tauro Gate Sud con Autostrada A2 PROGETTO DEFINITIVO

PIANO DI MONITORAGGIO AMBIENTALE Relazione

Hz. Il rumore elettrico equivalente è, invece, pari a 0.0001 G corrispondente a 0,980665 mm/s2. Le modalità di rilevamento possono variare da caso a caso e, in generale, dipendono dai seguenti fattori:

- tipologia delle fonti di vibrazione;
- evoluzione temporale del fenomeno vibratorio (vibrazioni stazionarie o transitorie);
- tipologia del macchinario;
- natura del suolo su cui viene effettuato il rilevamento.

5.8.5 Frequenze di rilevamento

Per la componente vibrazioni si prevede il monitoraggio con le seguenti frequenze:

- nella fase Ante-operam: una volta prima dell'inizio dei lavori;
- nella fase Corso d'opera: con frequenza trimestrale in corrispondenza delle lavorazioni più impattanti;

5.8.6 Tabella di sintesi delle attività di monitoraggio per il suolo

Si riporta di seguito una tabella riassuntiva dei monitoraggi relativi alle vibrazioni.

POSTAZIONE	TIPOLOGIA ANALISI	FREQUENZA TOTALE ANA				LISI	
POSTAZIONE TIPOLOGIA ANALISI		AO	СО	РО	AO	СО	РО
VIB01	Misura di 24 ore	1 volte	Trimestrale	-	1	4	-

L'ubicazione del punto di monitoraggio, da verificare puntualmente in fase di attivazione del monitoraggio anteoperam, è riportata nell'elaborato grafico "Planimetria con ubicazione punti di misura" (Cod. T00MO00MOAPL01).

Il posizionamento definitivo sarà comunque condiviso con gli Enti di controllo prima dell'inizio delle attività di monitoraggio ante-operam.







Autostrada A2 "Mediterranea".

Collegamento Porto Gioia Tauro Gate Sud con Autostrada A2

PROGETTO DEFINITIVO

PIANO DI MONITORAGGIO AMBIENTALE Relazione

6 GESTIONE ANOMALIE

6.1 Gestione anomalie per le matrici rumore e atmosfera

Per le componenti atmosfera e rumore, in fase di CO, sarà considerata una 'anomalia' e attivata la procedura di seguito descritta, il superamento dei valori soglia così come opportunamente ricavati dal monitoraggio AO; tali valori soglia VS rappresentano quindi il termine di riferimento sito specifico, o valore limite VL, con cui confrontare i risultati del monitoraggio CO e PO

Infatti, il superamento del suddetto valore soglia VS (seppur inferiore al limite di legge) è indice della presenza di una anomalia (non necessariamente legata all'opera) che deve comunque essere valutata facendo scattare le necessarie procedure di controllo di seguito riportate.

In tutte le fasi, inclusa la fase AO e PO, si terrà ovviamente conto anche dei valori norma VN, definiti dalla normativa di settore:

- rumore D.P.C.M. 14/11/1997 Tabella C, in relazione alle classi di destinazione d'uso del territorio;
 D.P.R. n.142 del 30/03/2004 Allegato 1 Tabella 1, in relazione alla fascia di pertinenza acustica; D.M. 29/11/2000, nel caso di concorsualità;
- 2. atmosfera D.Lgs. n. 155 del 13/08/2010 e D.Lgs. n. 250 del 24/12/2012;

In caso di superamento di VL, il soggetto incaricato dell'attività di monitoraggio provvederà a darne immediata comunicazione alla Committenza/DL.

Procedura che il soggetto incaricato dell'attività di monitoraggio dovrà attivare per la gestione delle anomalie:

- 1. verifica della correttezza del dato mediante controllo della strumentazione;
- 2. confronto con le ultime misure (se disponibili) effettuate nella stessa postazione;
- 3. se confermata l'anomalia, entro 2 giorni dal suo rilevamento:
- a) si comunica al Committente/DL lo 'stato di anomalia', tramite il SIT o via e-mail,
- b) contestualmente al punto a., si esegue una misura di breve periodo (non dell'intera campagna; sufficiente, ad esempio, per la restituzione di medie orarie o giornaliere);
- 4. se è confermata l'anomalia, entro 5 gg dalla misura di cui al punto 3.b:
- a) in CO, si provvede all'acquisizione della eventuale deroga secondo normativa vigente, se non già acquisita;
- b) in CO, contestualmente a quanto sopra, ed in PO, si informa il Committente/DL, tramite il SIT o via email, inviando una nota circostanziata con descritte le condizioni al contorno e le eventuali lavorazioni in essere presso il punto indagato, allo scopo di individuare le probabili cause che hanno prodotto il superamento, nonché il ricettore o gruppo di ricettori presso i quali il superamento è stato rilevato; le







Autostrada A2 "Mediterranea".

Collegamento Porto Gioia Tauro Gate Sud con Autostrada A2

PROGETTO DEFINITIVO

PIANO DI MONITORAGGIO AMBIENTALE Relazione

azioni correttive più opportune saranno comunque da ricercare nel sistema di gestione ambientale adottato.







Autostrada A2 "Mediterranea".

Collegamento Porto Gioia Tauro Gate Sud con Autostrada A2 PROGETTO DEFINITIVO

PIANO DI MONITORAGGIO AMBIENTALE

Relazione

7 MODALITÀ DI ACQUISIZIONE E RESTITUZIONE DATI

7.1 Acquisizione dati

L'acquisizione dei dati, in funzione della componente e del tipo di monitoraggio, avverrà o in automatico, attraverso strumentazione dedicata, o "manualmente" mediante operatore.

Tutti i dati, per ciascuna componente monitorata, sono memorizzati su apposite "schede di rilievo".

Le schede sono da compilare per ciascun singolo rilievo, riportando le informazioni relative al punto di rilevamento, alla fase e alla campagna di misura, al metodo di misura e ai parametri rilevati.

Per completare le informazioni, a titolo indicativo, sono da riportare i cosiddetti 'parametri di inquadramento territoriale', ovvero toponimo; comune con relativo codice ISTAT; ubicazione dei ricettori sensibili; presenza e caratterizzazione di sorgenti inquinanti/di disturbo; descrizione delle principali caratteristiche del territorio quali copertura vegetale e tipologia dell'edificato.

Per le specifiche componenti si possono poi prevedere ulteriori informazioni utili a completare il quadro informativo.

La scheda si completa con l'eventuale documentazione fotografica e cartografica.

7.2 Restituzione dati

I dati rilevati sono resi disponibili sia mediante documentazione cartacea (report), da trasmettere agli enti interessati, sia mediante archivi informatici che saranno messi a disposizione degli stessi. Attraverso questi ultimi è possibile seguire nel dettaglio l'evoluzione del quadro ambientale e realizzare un sistema per la distribuzione dell'informazione ai vari enti pubblici.

Con la restituzione dei report e dei dati di monitoraggio verranno dichiarati i metodi di campionamento e di analisi secondo i criteri descritti nei metodi ufficiali APAT o IRSA.

7.3 La reportistica

In ciascuna fase di monitoraggio, AO, CO e PO e con riferimento a ciascuna componente monitorata verrà redatta la seguente documentazione:

- *planimetria delle stazioni di monitoraggio* – aggiornamento della planimetria allegata al presente PMA, con esatta ubicazione delle stazioni, mediante rilievo delle coordinate GPS in campo.

In fase AO, prima dell'avvio delle attività, verrà verificata l'accessibilità, da parte di uomini e (se necessario) mezzi/attrezzature, alle stazioni indicate nel PMA. Al contempo, verrà verificata la rappresentatività delle stazioni rispetto al protocollo di monitoraggio da eseguire, in funzione del reale stato dei luoghi al momento dell'esecuzione del monitoraggio.







Autostrada A2 "Mediterranea".

Collegamento Porto Gioia Tauro Gate Sud con Autostrada A2 PROGETTO DEFINITIVO

PIANO DI MONITORAGGIO AMBIENTALE Relazione

Nelle fasi CO e PO la planimetria dovrà essere aggiornata, ogni qual volta necessario, al fine di tenere conto della necessità di modificare/integrare il piano delle stazioni.

La planimetria eventualmente aggiornata sostituirà la planimetria allegata al presente PMA e riporterà, oltre alle stazioni, l'intervento in progetto (tracciato o cantierizzazione).

- schede monografiche dalle stazioni di monitoraggio - schede da redigere per ciascuna stazione di monitoraggio, così come individuate nella "planimetria delle stazioni". Le schede rappresentano l'anagrafica delle stazioni, riportando le informazioni necessarie all'individuazione e caratterizzazione univoca della stazione stessa, ovvero: coordinate x,y,z del punto, codifica del punto, toponimo, codice ISTAT comune, provincia, regione, stralcio planimetrico in scala 1:5.000 o 1.000, indicazioni sullo stato dei luoghi (uso del suolo, edificato, etc).

Le schede verranno redatte una sola volta in fase AO ovvero ogni qual volta sia necessario aggiornare il piano delle stazioni. Le schede, una volta redatte, saranno di riferimento per tutte le fasi di monitoraggio successive. In qualunque fase di monitoraggio, ad una modifica/integrazione del piano delle stazioni corrisponderà un aggiornamento delle schede monografiche.

Le schede verranno codificate e strutturate come tabelle (file EXCEL) utilizzando il seguente format, riportandovi le informazioni minime di seguito indicate:

SCHEDA STAZIONE					
codice stazione					
componente monitorata					
coord X					
coord Y					
coord Z					
provincia (nome e codice ISTAT)					
comune (nome e codice ISTAT)					
toponimo					
tipo stazione (puntuale, areale, transetto)					
tipo rilievo/misura					
descrizione stazione					
STRALCIO ORTOFOTO AL 5:000 / 1.000 STRALCIO					
FOTO RAPPRESENTATIVA DELLA STAZIONE					







Autostrada A2 "Mediterranea".

Collegamento Porto Gioia Tauro Gate Sud con Autostrada A2

PROGETTO DEFINITIVO

PIANO DI MONITORAGGIO AMBIENTALE Relazione

- schede di rilievo/campionamento - schede redatte per ciascun rilievo/campionamento eseguito, per ciascuna fase di monitoraggio. Le schede riportano i dati e le informazioni per la corretta lettura ed interpretazione del dato, sia rilevato in campo sia analizzato in laboratorio. Le schede verranno restituite assieme al rapporto di campagna.

Le schede verranno codificate e strutturate come tabelle (file EXCEL) utilizzando il format riportato nel successivo capitolo 11. Da restituire assieme ai rapporti di campagna.

- rapporti di campagna - rapporti di monitoraggio periodici, redatti al termine di ogni campagna e con riferimento ad una singola componente. Il rapporto conterrà e descriverà tutti i dati rilevati nella specifica campagna, con riferimento ad ogni stazione monitorata per la componente. Ogni rapporto di campagna dovrà essere esaustivo ed indipendente, senza richiedere la consultazione di altri rapporti. Il rapporto verrà strutturato a partire dal seguente indice:

INDICE RAPPORTO DI CAMPAGNA

- a) Premessa (componente, fase di monitoraggio, campagna di monitoraggio)
- b) Riferimenti normativi e standard di qualità
- c) Protocollo di monitoraggio (obiettivi, stazioni, metodi, strumentazione, programma delle attività previste)
- d) Attività eseguite (risultati, analisi ed interpretazione dati, confronto con attività già eseguite)
- e) Attività da eseguire (quadro di sintesi)
- f) Sintesi e conclusioni (considerazioni e valutazioni sullo stato della componente)
- g) Previsione interazioni componente progetto (considerazioni, criticità, eventuali azioni correttive aggiuntive)
- h) Indirizzo per il monitoraggio ambientale (fasi ante opera, corso d'opera, post opera)
- i) Aggiornamento SIT (stato avanzamento caricamento, verifica e validazione dati nel SIT)
- j) Bibliografia

Appendice 1 - Cronoprogramma avanzamento attività

Appendice 2 - Tabella riepilogativa componente-attività-rilievi

Appendice 3 - Documentazione fotografica

Sulla base delle attività previste per le fasi AO, CO e PO, i rapporti di campagna verranno restituiti per ogni componente al termine della campagna di misure entro 10 gg dal termine dei rilievi.







Autostrada A2 "Mediterranea". Collegamento Porto Gioia Tauro Gate Sud con Autostrada A2 PROGETTO DEFINITIVO

PIANO DI MONITORAGGIO AMBIENTALE Relazione

- rapporto annuale AO/CO/PO - rapporto di monitoraggio restituito con frequenza annuale, per ciascuna fase di monitoraggio AO, CO e PO. Il rapporto sarà riferito a tutte le attività eseguite nel corso dell'anno di monitoraggio e riporterà le informazioni relative a tutte le componenti oggetto del monitoraggio. Il rapporto, utilizzando e approfondendo le informazioni contenute nei "Rapporti di campagna", avrà carattere conclusivo per l'anno di monitoraggio, consentendo di caratterizzare in modo completo ed esaustivo lo stato di ciascuna componente.

Nel caso in cui la fase di monitoraggio abbia durata annuale o corrisponda all'ultimo anno di monitoraggio, il rapporto annuale coinciderà con il "Rapporto di fine fase" avendo quindi carattere conclusivo per l'intera fase di monitoraggio.

Il rapporto verrà strutturato a partire dal seguente indice

INDICE RAPPORTO ANNUALE / RAPPORTO DI FINE FASE

- a) Introduzione (componente, fase di monitoraggio, finalità)
- b) Area di studio (descrizione)
- c) Riferimenti normativi / standard di qualità
- d) Protocollo di monitoraggio (obiettivi, stazioni, metodi, strumentazione, programma delle attività eseguite)
- e) Risultati e analisi (risultati, analisi ed interpretazione conclusive)
- f) Analisi delle criticità (criticità in atto, superamenti soglie normate / standard di qualità)
- g) Quadro interpretativo della componente (considerazioni e valutazioni conclusive sullo stato della componente)
- h) Previsione interazioni componente progetto (considerazioni conclusive, criticità, eventuali azioni correttive aggiuntive)
- i) Indirizzo per le fasi di monitoraggio successive (fasi corso d'opera e post opera)
- j) Bibliografia
- k) Appendice 1 Grafici / tabelle
- Appendice 2 Documentazione fotografica

Sulla base delle attività previste per le fasi AO, CO e PO, i rapporti annuali verranno restituiti per ogni componente al termine della campagna di misure entro 20 gg dal termine dei rilievi.







Autostrada A2 "Mediterranea".

Collegamento Porto Gioia Tauro Gate Sud con Autostrada A2

PROGETTO DEFINITIVO

PIANO DI MONITORAGGIO AMBIENTALE Relazione

- rapporto di fine fase AO/CO/PO - rapporto di monitoraggio restituito al termine di ciascuna fase di monitoraggio AO, CO e PO. Il rapporto sarà riferito a tutte le attività eseguite nel corso della fase di monitoraggio e riporterà le informazioni relative a tutte le componenti oggetto del monitoraggio. Il rapporto, utilizzando e approfondendo le informazioni contenute nei "Rapporti di campagna" e nei "Rapporti annuali", anche delle eventuali fasi precedenti, avrà carattere conclusivo per la fase di monitoraggio, consentendo di caratterizzare in modo completo ed esaustivo lo stato di ciascuna componente.

Nel caso in cui la fase di monitoraggio abbia durata annuale o il rapporto sia riferito all'ultimo periodo di monitoraggio, il "Rapporto di fine fase" sostituirà il "Rapporto annuale" restituendo tutti i dati e le analisi relativi alle attività di fase.

Il rapporto verrà strutturato a partire dall'indice di cui al precedente "Rapporto annuale".

Sulla base delle attività previste per le fasi AO, CO e PO, i rapporti di fine fase verranno restituiti per ogni componente al termine della campagna di misure entro 20 gg dal termine dei rilievi.

- certificati di taratura della strumentazione: La strumentazione utilizzata per i rilievi deve essere sottoposta a verifica di taratura in appositi centri specializzati almeno una volta ogni due anni. Il risultato della taratura effettuata deve essere validato da un apposito certificato.

Da restituire assieme ai rapporti di campagna.

- Certificati di laboratorio.

Da restituire assieme ai rapporti di campagna

7.4 II Sistema Informativo territoriale (SIT)

La complessità e la quantità delle informazioni che occorre gestire richiedono un'attenta programmazione delle modalità atte a definire e valutare lo stato ambientale ante operam, in corso d'opera e post operam.

La scelta del formato e delle modalità di restituzione dei risultati è basata sui criteri di completezza, congruenza e chiarezza, anche in previsione di dover fornire tali informazioni a soggetti non direttamente coinvolti nelle attività di monitoraggio.

Al fine di garantire l'acquisizione, la validazione, l'archiviazione, la gestione, la rappresentazione, la consultazione, l'elaborazione e la trasmissione dei dati e delle informazioni acquisite con le attività di monitoraggio previste dal presente PMA, è necessario l'utilizzo di un sistema informativo dedicato, ovvero di un Sistema Informativo Territoriale (SIT).

Un SIT è l'insieme degli strumenti hardware e software e delle procedure di amministrazione ed utilizzo, attraverso il quale effettuare il complesso delle operazioni di caricamento (upload), registrazione, validazione, consultazione, elaborazione, scaricamento (download) e pubblicazione dei dati e dei documenti relativi, nel caso in oggetto, alle attività di monitoraggio ambientale descritto nel presente piano.







Autostrada A2 "Mediterranea".

Collegamento Porto Gioia Tauro Gate Sud con Autostrada A2

PROGETTO DEFINITIVO

PIANO DI MONITORAGGIO AMBIENTALE Relazione

7.4.1 Obiettivi generali del SIT

Il SIT si configura come un vero e proprio strumento di lavoro a supporto della fase attuativa del PMA e pertanto deve andare a supportare i principali processi di recovery, conoscenza e comunicazione del dato. Con tale ottica deve essere concettualizzato il Sistema e quindi definita prima l'architettura generale e successivamente le piattaforme hardware e software e le politiche di gestione idonee al raggiungimento dello scopo.

Tra le funzionalità da implementare per conseguire gli obiettivi da perseguire, si annoverano:

- "recovery" dei dati in corso di monitoraggio;
- supporto al processo di validazione del dato;
- "recovery" definitivo dei dati validati al termine di ogni campagna di monitoraggio;
- supporto alla comunicazione del dato per la CTVA del MiTE;
- accessibilità del dato per gli Enti istituzionalmente coinvolti nella vigilanza ambientale (ARPA Calabria, Regione Calabria, etc);
- garanzia dell'accessibilità del dato "real time" ai soggetti titolati/autorizzati;
- supporto alla interpretazione e rielaborazione del dato misurato;
- supporto alla gestione delle azioni correttive sul monitoraggio in corso d'opera;
- supporto alla pubblicazione dell'informativa ambientale al territorio (comunicazione "non tecnica")

La soluzione che si intende adottare è un sistema integrato di raccolta, analisi e sintesi di parametri ambientali, che si basa su 2 principale interfacce:

- un Sistema Informativo Territoriale per l'implementazione di tutti i dati alfanumerici del monitoraggio ambientale, organizzati ed opportunamente predisposti all'interno di una banca dati geografica, per essere immediatamente consultati dall'utente finale;
- un Sito Web per la divulgazione delle informazioni al pubblico relative al progetto di monitoraggio stesso, all'avanzamento delle attività, alla pubblicazione dei documenti.

7.4.2 Requisiti del SIT

Il Sistema Informativo Territoriale deve soddisfare i seguenti requisiti minimi:

- facilità di utilizzo anche da parte di utenti non esperti;
- modularità e trasportabilità;
- manutenibiltà ed espandibilità;
- compatibilità con i principali pacchetti software in uso presso MITE ed ISPRA;
- gestione integrata di dati cartografici, alfanumerici e documentali;
- possibilità di analisi spaziale e temporale dei dati;
- accessibilità, mediante credenziali, personalizzata per diversi utenti;
- facilità di estrazione dei dati







Autostrada A2 "Mediterranea". Collegamento Porto Gioia Tauro Gate Sud con Autostrada A2

PROGETTO DEFINITIVO

PIANO DI MONITORAGGIO AMBIENTALE Relazione

sicurezza delle informazioni.

Con l'entrata in funzione del SIT, dovrà essere prodotto e progressivamente aggiornato il "Manuale utente" contenente la spiegazione tecnico-operativa delle modalità di acquisizione, validazione, gestione, interrogazione ed estrazione dei dati e delle informazioni dal SIT.

Il SIT dovrà supportare pienamente tutte le fasi attuative del PMA, in fase ante opera, in corso d'opera e post opera, gestendo tutti i dati derivanti dalle attività di monitoraggio previste da I presente PMA.

Nel corso del PMA si dovrà garantire l'integrità dell'intera banca dati, alfanumerica, cartografica e documentale, affinché nessun dato e informazione venga perduto.

Nel processo di modellazione dei dati, particolare cura dovrà essere posta nella definizione del modello logico dei dati al fine di consentire la massima modularità di sviluppo e la piena interoperabilità con altri sistemi.

7.4.3 Architettura generale del SIT

L'architettura generale del SIT, allo scopo di conseguire gli obiettivi sopra elencati, prevede da un lato il ricorso ad una infrastruttura basata su tecnologia GIS e, dall'altro, l'integrazione del Sistema sulla rete WEB intranet. Nel dettaglio, il SIT è strutturato in moduli tra loro pienamente interfacciati e costruiti secondo criteri di gestione e consultazione comuni, funzionali a ciascuna delle attività necessaria al monitoraggio ambientale.

La struttura della banca dati, che è a tal fine realizzata e di volta in volta implementata a seguito dell'avanzamento delle attività previste nel PMA, risponde alle seguenti necessità:

- facilità di archiviazione delle informazioni;
- possibilità di consultazione dei dati e delle informazioni;
- disponibilità e fruibilità in tempo reale delle informazioni, durante tutto le fasi di monitoraggio;
- possibilità di differenziare i dati e le informazioni sulla base della fase di monitoraggio (AO, CO, PO) e della campagna di monitoraggio cui si riferiscono;
- possibilità di estrazione dei dati, parziale o totale, per ogni componente ambientale;
- possibilità di reporting, ovvero di visualizzazione di report di sintesi, grafici e descrittivi, con l'andamento dei parametri monitorati nello spazio e nel tempo;
- possibilità di trasmissione dei dati.

I dati di partenza del sistema informativo sono costituiti dai valori registrati dalle apparecchiature di misura o acquisiti in campo nelle diverse fasi del monitoraggio. Tali dati, elaborati ed opportunamente interpretati, possono essere resi sia mediante elaborati cartografici sia mediante report in cui sono descritti e sintetizzati i risultati del monitoraggio.

Le informazioni sono strutturate e archiviate in base a:

- punti di monitoraggio,
- fase di monitoraggio (ante, corso d'opera),







Autostrada A2 "Mediterranea". Collegamento Porto Gioia Tauro Gate Sud con Autostrada A2 **PROGETTO DEFINITIVO**

PIANO DI MONITORAGGIO AMBIENTALE Relazione

componente di monitoraggio.

Tra le interfacce utente del SIT è prevista la consultazione ed interrogazione dei dati mediante strumenti GIS. I punti di monitoraggio sono così visualizzabili su mappa rispetto al tracciato stradale e alle aree di cantiere e sono sempre relazionabili alla banca dati alfanumerica relativa ai dati delle fasi di monitoraggio ante in e post. Attraverso un geocodice è quindi possibile interrogare la banca dati stessa ed estrarre i da ti sotto forma di schede, report di misura, documentazione varia (foto, relazioni, carte, etc). Tutti i dati sono georiferiti nel medesimo sistema di riferimento, ovvero in WGS84 (World Geodetic System 1984) UTM (Universal Transverse Mercator). Il SIT consente altresì l'esportazione dei dati anche nel sistema di riferimento nazionale Gauss Boaga Roma 40.

Le modalità di gestione e utilizzo del SIT sono consultabili mediante apposita documentazione, resa disponibili all'utente in un unico ambiente di accesso, attraverso apposita interfaccia.

7.4.4 Interoperabilità del SIT

Il SIT deve essere conforme agli standard definiti nell'ambito della rete SINA net e del Portale Cartografico Nazionale, nonché nell'ambito delle specifiche INSPIRE.

Il Sistema deve garantire la perfetta compatibilità sia con gli standard attualmente in uso presso il Portale Cartografico Nazionale, sia con la Suite di prodotti Software che il MiTE ha realizzato per l'utilizzo e l'installazione nei Centri Federati e che, pertanto, potranno essere forniti dal medesimo Ministero per l'implementazione del Sistema Informativo del MITE. La compatibilità di Sistema dovrà essere garantita sia a livello hardware che a livello software, nonché nelle metodologie di accesso e gestione, rispetto al Portale Cartografico Nazionale.

A questo riguardo, il Ministero della Transizione Ecologica ha predisposto una suite di prodotti per la archiviazione degli strati informativi e dei relativi dati associati, finalizzati alla pubblicazione su web, che potranno essere richiesti allo stesso per l'integrazione con il Sistema Informativo Territoriale in sviluppo.

La struttura dei dati e dei metadati devono inoltre essere compatibili con la struttura logica e fisica del database standard ANAS, in modo da consentire l'esportazione e trasmissione dei dati, oltre che nell'usuale reportistica, anche in un file MS Access strutturato secondo lo standard fornito da ANAS.







Autostrada A2 "Mediterranea".

Collegamento Porto Gioia Tauro Gate Sud con Autostrada A2 **PROGETTO DEFINITIVO**

PIANO DI MONITORAGGIO AMBIENTALE Relazione

SCHEDE DI RILEVAMENTO DATI

Si riporta a seguire le schede da utilizzare per il rilevamento dei dati in campo e in laboratorio ed un esempio di scheda per i rilievi acustici:

SCHEDA RILIEVO – MISURE IN	CAMPO				
codice rilievo					
codice stazione					
profondità rilievo/misura					
unità di misura profondità					
fase di monitoraggio					
componente monitorata					
tipo rilievo/misura					
strumentazione/attrezzatura					
nome analita/parametro					
valore analita/parametro					
unità di misura					
soglia/limite di legge					
unità di misura soglia/limite					
campagna di monitoraggio					
data misura					
ora (legale) inizio rilievo					
ora (legale) fine rilievo					
note					

SCHEDA CAMPIONAMENTO – MISURE IN LABORATORIO
codice campione
codice rapporto di prova (emesso dal laboratorio)
codice stazione
profondità campionamento min (intervallo di campionamento)
profondità campionamento max (intervallo di campionamento)
unità di misura profondità campionamento
fase di monitoraggio
componente monitorata
tipo misura
strumentazione/attrezzatura (per il prelievo del campione)
metodo/procedura campionamento
metodo preparazione campione (laboratorio)
metodo analisi campione (metodo analitico laboratorio)
matrice ambientale (acqua superficiale, acqua interstiziale, acqua di falda, sedimento fluviale, suolo, etc)
nome analita/parametro
valore analita/parametro
unità di misura analita/parametro

soglia/limite di legge dell'analita/parametro)	
unità di misura soglia/limite di legge	
campagna di monitoraggio	
data (data prelievo campione)	
ora (legale)	
(ora prelievo campione)	
note	

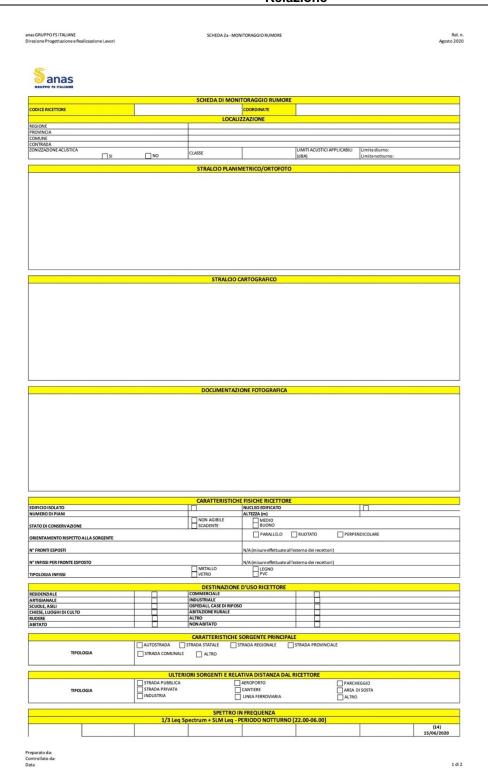








Collegamento Porto Gioia Tauro Gate Sud con Autostrada A2 PROGETTO DEFINITIVO









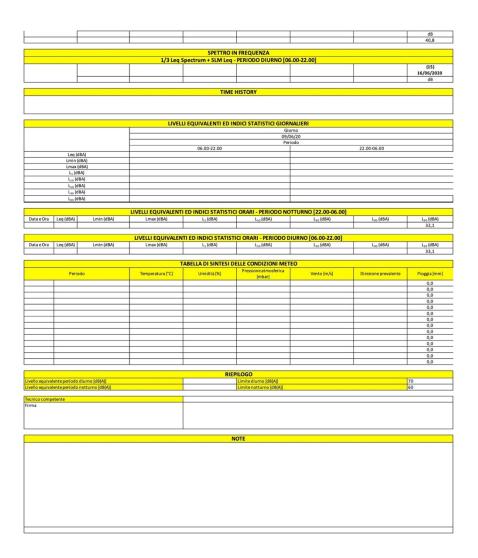
Autostrada A2 "Mediterranea".

Collegamento Porto Gioia Tauro Gate Sud con Autostrada A2 PROGETTO DEFINITIVO

PIANO DI MONITORAGGIO AMBIENTALE Relazione

anas GRUPPO PS ITALIANE SCHEDA 2a - MONITORAGGIO RUMORE Rel. n

Direzione Progettazione e Realizzazione Lavori Agosto 2020



Preparato da: Controllato d Data

2 di 2







Autostrada A2 "Mediterranea".

Collegamento Porto Gioia Tauro Gate Sud con Autostrada A2 **PROGETTO DEFINITIVO**

PIANO DI MONITORAGGIO AMBIENTALE Relazione

RIEPILOGO DELLE ATTIVITÀ DI MONITORAGGIO

Di seguito si riportano le tabelle di sintesi delle attività di monitoraggio previste per le diverse fasi e le diverse matrici ambientali interessate.

ATMOSFERA						
POSTAZIONE	TIPOLOGIA ANALISI	FREQUENZA				
FOSTAZIONE	TIPOLOGIA ANALISI	AO	СО	PO		
ATM01	Monitoraggio in continuo di durata pari a 30 giorni	2 volte	-			
ATIVIOT	Monitoraggio in continuo di durata pari a 14 giorni	-	Trimestrale	-		
ATM02	Monitoraggio in continuo di durata pari a 30 giorni	2 volte	-			
ATIVIOZ	Monitoraggio in continuo di durata pari a 14 giorni	-	Trimestrale	-		
ATM03	Monitoraggio in continuo di durata pari a 30 giorni	2 volte	-			
7111100	Monitoraggio in continuo di durata pari a 14 giorni	-	Trimestrale	-		
ATM04	Monitoraggio in continuo di durata pari a 30 giorni	2 volte	-	2 volte in un anno		
ATIVIO	Monitoraggio in continuo di durata pari a 14 giorni	-	Trimestrale	-		
ATM05	Monitoraggio in continuo di durata pari a 30 giorni	2 volte	-	2 volte in un anno		
7111100	Monitoraggio in continuo di durata pari a 14 giorni	-	Trimestrale	-		

RUMORE							
POSTAZIONE	TIPOLOGIA ANALISI	FREQUENZA					
OOTALIONE	THE OLOGIA ANALIGI	AO	CO PO				
RUM 01	Misura settimanale	2 volte	-	-			
1 (SM_S)	Misura di 24 ore	-	Trimestrale	-			
RUM 02	Misura settimanale	2 volte	-	-			
1.0101_02	Misura di 24 ore	-	Trimestrale	-			
RUM 03	Misura settimanale	2 volte	-	-			
TOM_00	Misura di 24 ore	-	Trimestrale	-			
RUM 04	Misura settimanale	2 volte	-	2 volte			
1.0M_04	Misura di 24 ore	-	Trimestrale	-			
RUM_05	Misura settimanale	2 volte	-	2 volte			
1.000	Misura di 24 ore	-	Trimestrale	-			







Autostrada A2 "Mediterranea".

Collegamento Porto Gioia Tauro Gate Sud con Autostrada A2 **PROGETTO DEFINITIVO**

			SUOL	0		
Codice punto	Fase	Profondità (m)	Frequenza	Tipo misura	Numero	
	AO	0,00 - 0,40	1 volta prima dell'inizio	Analisi parametri agronomici, pedologici e chimico-fisici	1	
SUO_01 -	AO	1,50-2,00	dell'allestimento dei cantieri	Analisi parametri chimico-fisici	1	
000_01	РО	0,00 - 0,40	1 volta dopo lo smantellamento	Analisi parametri agronomici, pedologici e chimico-fisici	1	
		1,50-2,00	dei cantieri	Analisi parametri chimico-fisici	1	
	AO	0,00 - 0,40	1 volta prima dell'inizio	Analisi parametri agronomici, pedologici e chimico-fisici	1	
SUO_02 _	AO	1,50-2,00	dell'allestimento dei cantieri	Analisi parametri chimico-fisici	1	
000_01	PO	0,00 - 0,40	1 volta dopo lo smantellamento	Analisi parametri agronomici, pedologici e chimico-fisici	1	
	. 0	1,50-2,00	dei cantieri	Analisi parametri chimico-fisici	1	
	AO	0,00 - 0,40	1 volta prima dell'inizio	Analisi parametri agronomici, pedologici e chimico-fisici	1	
SUO_03 _		1,50-2,00	dell'allestimento dei cantieri	Analisi parametri chimico-fisici	1	
	PO	0,00 - 0,40	1 volta dopo lo smantellamento	Analisi parametri agronomici, pedologici e chimico-fisici	1	
	1,50-2,00	1,50-2,00	dei cantieri	Analisi parametri chimico-fisici	1	
		0,00 - 0,40	1 volta prima	Analisi parametri agronomici, pedologici e chimico-fisici	1	
	AO	1,50-2,00	dell'inizio dell'allestimento dei cantieri	Chimico-fisici Analisi parametri chimico-fisici		
SUO_04	PO	0,00 – 0,40	1 volta dopo lo smantellamento	Analisi parametri agronomici, pedologici e chimico-fisici	1	
	10	1,50-2,00	dei cantieri	Analisi parametri chimico-fisici	1	
	AO	0,00 - 0,40	1 volta prima dell'inizio	Analisi parametri agronomici, pedologici e chimico-fisici	1	
		1,50-2,00	dell'allestimento dei cantieri	Analisi parametri chimico-fisici	1	
SUO_05	PO	0,00 – 0,40 1 volta dopo lo		Analisi parametri agronomici, pedologici e chimico-fisici	1	
		1,50-2,00	dei cantieri	Analisi parametri chimico-fisici	1	
SUO_06	AO	0,00 - 0,40	1 volta prima dell'inizio	Analisi parametri agronomici, pedologici e chimico-fisici	1	
	-	1,50-2,00	dell'allestimento dei cantieri	Analisi parametri chimico-fisici	1	







Autostrada A2 "Mediterranea".

Collegamento Porto Gioia Tauro Gate Sud con Autostrada A2 **PROGETTO DEFINITIVO**

	SUOLO							
Codice punto	Fase	Profondità (m)	Frequenza	Tipo misura	Numero			
	PO	0,00 - 0,40	1 volta dopo lo smantellamento	Analisi parametri agronomici, pedologici e chimico-fisici	1			
	. •	1,50-2,00	dei cantieri	Analisi parametri chimico-fisici	1			
	AO	0,00 – 0,40	1 volta prima dell'inizio	Analisi parametri agronomici, pedologici e chimico-fisici	1			
	7.0	1,50-2,00	dell'allestimento dei cantieri	Analisi parametri chimico-fisici	1			
SUO_07	· · · · · · · · · · · · · · · · · · ·	1 volta dopo lo smantellamento	Analisi parametri agronomici, pedologici e chimico-fisici	1				
	. 0	1,50-2,00	dei cantieri	Analisi parametri chimico-fisici	1			

ACQUE SUPERFICIALI							
Stazione	Postazione indicativa	Fase monitoraggio	Fase	Frequenza			
ASU 01	In corrispondenza dell'impianto di trattamento TA.01	РО	In corrispondenza del primo evento di pioggia significativo	Una volta			
ASU 02	In corrispondenza dell'impianto di trattamento TA.02	РО	In corrispondenza del primo evento di pioggia significativo	Una volta			
ASU 03	In corrispondenza dell'impianto di trattamento TA.03	РО	In corrispondenza del primo evento di pioggia significativo	Una volta			
ASU 04	In corrispondenza dell'impianto di trattamento TA.04	РО	In corrispondenza del primo evento di pioggia significativo	Una volta			
ASU 05	In corrispondenza dell'impianto di trattamento TA.05	РО	In corrispondenza del primo evento di pioggia significativo	Una volta			

ACQUE SOTTERRANEE							
Stazione	Stazione Fase monitoraggio Fase cantiere Frequenza Numero Tipologia						
ASO 01	АО	Nei 12 mesi precedenti l'inizio dei lavori	Trimestrale	4	Livello statico/piezometrico, indagini chimico-fisiche e indagini chimiche		







Autostrada A2 "Mediterranea".

Collegamento Porto Gioia Tauro Gate Sud con Autostrada A2 PROGETTO DEFINITIVO

ACQUE SOTTERRANEE							
Stazione	Fase monitoraggio	Fase cantiere Frequenza		Numero	Tipologia		
	СО	Per tutta la durata dei lavori (720 gg)	Trimestrale	8	Livello statico/piezometrico, indagini chimico-fisiche e indagini chimiche		
	РО	Per 12 mesi dopo il termine dei lavori	Trimestrale	4	Livello statico/piezometrico, indagini chimico-fisiche e indagini chimiche		
ASO 02	AO	Nei 12 mesi precedenti l'inizio dei lavori	Trimestrale	4	Livello statico/piezometrico, indagini chimico-fisiche e indagini chimiche		
	СО	Per tutta la durata dei lavori (720 gg)	Trimestrale	8	Livello statico/piezometrico, indagini chimico-fisiche e indagini chimiche		
	РО	Per 12 mesi dopo il termine dei lavori	Trimestrale	4	Livello statico/piezometrico, indagini chimico-fisiche e indagini chimiche		

PAESAGGIO							
Stazione	Postazione indicativa	Fase monitoraggio	Fase cantiere	Frequenza			
PAE 01 In corrispondenza dell'imbocco lato mare della galleria artificiale	AO	Prima dell'inizio dei lavori	Semestrale				
		СО	Durante l'attività del cantiere	Semestrale			
	G	РО	Per un anno dopo il termine dei lavori	Semestrale			

BIODIVERSITA' - VEGETAZIONE							
Stazione	Fase monitoraggio	Fase cantiere	Frequenza/numero	Tipologia	Numero		
	AO	Prima dell'inizio dei lavori	Trimestrale	A, C, D	2		
VEG 01	со	Durante tutta la durata dei lavori	Trimestrale	A, C, D	8		









Collegamento Porto Gioia Tauro Gate Sud con Autostrada A2 PROGETTO DEFINITIVO

	BIODIVERSITA' - VEGETAZIONE							
Stazione	Fase monitoraggio	Fase cantiere	Frequenza/numero	Tipologia	Numero			
	РО	Per un anno dopo il termine dei lavori	Trimestrale	A, C, D	4			
	АО	Prima dell'inizio dei lavori	Trimestrale	A, C, D	2			
VEG 02	СО	Durante tutta la durata dei lavori	Trimestrale	A, C, D	8			
	РО	Per un anno dopo il termine dei lavori	Trimestrale	A, C, D	4			
	AO	Prima dell'inizio dei lavori	Trimestrale	A, B, D	2			
VEG 03	со	Durante tutta la durata dei lavori	Trimestrale	A, B, D	8			
	РО	Per un anno dopo il termine dei lavori	Trimestrale	A, B, D	4			
	AO	Prima dell'inizio dei lavori	Trimestrale	A, B, D	2			
VEG 04	СО	Durante tutta la durata dei lavori	Trimestrale	A, B, D	8			
	РО	Per un anno dopo il termine dei lavori	Trimestrale	A, B, D	4			
	AO	Prima dell'inizio dei lavori	Trimestrale	A, B, D	2			
VEG 05	СО	Durante tutta la durata dei lavori	Trimestrale	A, B, D	8			
	РО	Per un anno dopo il termine dei lavori	Trimestrale	A, B, D	4			









Collegamento Porto Gioia Tauro Gate Sud con Autostrada A2 PROGETTO DEFINITIVO

	BIODIVERSITA' - FAUNA						
Stazione	Fase monitoraggio	Fase cantiere	Frequenza/numero	Tipologia	Numero		
	AO	Prima dell'inizio dei lavori	Trimestrale	fauna mobile terrestre e comunità ornitiche	2		
FAU 01	СО	Durante tutta la durata dei lavori	Trimestrale	fauna mobile terrestre e comunità ornitiche	8		
	PO	Per un anno dopo il termine dei lavori	Trimestrale	fauna mobile terrestre e comunità ornitiche	4		
	AO	Prima dell'inizio dei lavori	Trimestrale	fauna mobile terrestre e comunità ornitiche	2		
FAU 02	СО	Durante tutta la durata dei lavori	Trimestrale	fauna mobile terrestre e comunità ornitiche	8		
	РО	Per un anno dopo il termine dei lavori	Trimestrale	fauna mobile terrestre e comunità ornitiche	4		
	AO	Prima dell'inizio dei lavori	Trimestrale	fauna mobile terrestre e comunità ornitiche	2		
FAU 03	со	Durante tutta la durata dei lavori	Trimestrale	fauna mobile terrestre e comunità ornitiche	8		
	PO	Per un anno dopo il termine dei lavori	Trimestrale	fauna mobile terrestre e comunità ornitiche	4		
FAU 03	AO	Prima dell'inizio dei lavori	Trimestrale	fauna mobile terrestre e	2		









Collegamento Porto Gioia Tauro Gate Sud con Autostrada A2 **PROGETTO DEFINITIVO**

BIODIVERSITA' - FAUNA							
Stazione	Fase monitoraggio	Fase cantiere Frequenza/numero		Tipologia	Numero		
				comunità ornitiche			
	со	Durante tutta la durata dei lavori	Trimestrale	fauna mobile terrestre e comunità ornitiche	8		
	PO	Per un anno dopo il termine dei lavori	Trimestrale	fauna mobile terrestre e comunità ornitiche	4		
	AO	Prima dell'inizio dei lavori	Trimestrale	fauna mobile terrestre e comunità ornitiche	2		
FAU 03	со	Durante tutta la durata dei lavori	Trimestrale	fauna mobile terrestre e comunità ornitiche	8		
	РО	Per un anno dopo il termine dei lavori	Trimestrale	fauna mobile terrestre e comunità ornitiche	4		

VIBRAZIONI								
POSTAZIONE	TIPOLOGIA ANALISI	FREQUENZA			TOTALE ANALISI			
		AO	СО	РО	AO	СО	РО	
VIB01	Misura di 24 ore	1 volte	Trimestrale	-	1	4	-	



