



COMUNICAZIONE AI COMUNI TERRITORIALMENTE INTERESSATI DALLA MAPPATURA ACUSTICA DI CUI AL DLgs 19 AGOSTO 2005, N. 194 “ATTUAZIONE DELLA DIRETTIVA 2002/49/CE RELATIVA ALLA DETERMINAZIONE E ALLA GESTIONE DEL RUMORE AMBIENTALE” DEGLI INTERVENTI PREVISTI DAL PIANO D’AZIONE.

1. INTRODUZIONE.....	2
2. II PIANO DI RISANAMENTO ACUSTICO Ai sensi del DMA 29.11.2000.....	7
2.1. Premessa.....	7
2.2. Descrizione sintetica degli studi relativi alle problematiche acustiche	8
2.3. Gli interventi generali previsti dal PRA.....	11
3. II PIANO D’AZIONE	13
3.1. Premessa.....	13
3.2. Contenuti minimi	13
3.3. Aggiornamento dei piani di contenimento e di abbattimento del rumore.	14
4. I PRECEDENTI PIANI D’AZIONE: 2008-2012, 2013-2017, 2018-2022.....	16
5. IL PIANO D’AZIONE 2023-2028	19
6. CONCLUSIONI OPERATIVE.....	21

ALLEGATI

ALLEGATO 1 - Localizzazione interventi di mitigazione

1. INTRODUZIONE

La gestione del rumore determinato dall'esercizio delle infrastrutture di trasporto stradali è regolamentata da due norme nazionali emanate nel periodo 2000-2004 in attuazione della Legge Quadro sul Rumore. La prima delle citate norme, il Decreto del Ministero dell'Ambiente 29.11.2000, obbliga i gestori delle grandi infrastrutture alla redazione di un piano di abbattimento e contenimento del rumore secondo modalità tecniche e tempi di attuazione predefiniti. La seconda norma di interesse, il Decreto del Presidente della Repubblica n. 142/2004, stabilisce gli indicatori, l'ampiezza degli ambiti territoriali di pertinenza ed i valori limite applicabili.

Il D. Lgs. 42/2017, entrato in vigore dal 19 aprile 2017, prevede l'armonizzazione della normativa nazionale in materia di inquinamento acustico come richiesto dalla Legge Europea (L.n.161/2014) e, come riportato dal Consiglio dei Ministri, si pone in particolare l'obiettivo di ridurre le procedure di infrazione comunitaria aperte nei confronti dell'Italia in materia di rumore ambientale, nonché quello di risolvere in modo definitivo alcune criticità normative, soprattutto in materia di applicazione dei valori limite e di azioni mirate alle autorizzazioni all'esercizio di sorgenti sonore.

La normativa di cui si è accennato imponeva ai gestori adempimenti di tipo "nazionale", che recentemente hanno raggiunto le relative scadenze e quindi anche la attuazione da parte dello scrivente Gestore. Tramite diverse fasi che verranno descritte nel seguito, lo scrivente Gestore ha infatti proposto alle competenti autorità un piano di intervento quindicennale. A detti adempimenti si sono aggiunti/sovrapposti impegni di tipo "europeo" derivanti dal recepimento della normativa unificata europea sulla gestione del rumore ambientale (vedi D.Lgs. 19 agosto 2005, n. 194 "Attuazione della Direttiva 2002/49/CE relativa alla determinazione e alla gestione del rumore ambientale").

Il D.Lgs 194/2005 ha richiesto ai gestori delle grandi infrastrutture stradali, ovvero quelle caratterizzate da un traffico annuale superiore a 6 milioni di veicoli, di sviluppare, entro il 30 giugno 2007, una "mappatura acustica" (cioè, la predisposizione di cartografie tematiche inerenti il rumore) che si basa tuttavia su indicatori di rumore (descrittori fisici) e su metodi di calcolo differenti da quelli nazionali. La stessa disciplina europea ha richiesto altresì entro il 18 luglio 2008 la presentazione dei cosiddetti "Piani d'Azione".

In una logica di progressiva estensione nel tempo degli adempimenti alle infrastrutture stradali "minori", i gestori delle infrastrutture caratterizzate da un traffico annuale superiore a 3 milioni di veicoli hanno dovuto presentare entro il 30/06/2012 le mappature acustiche mentre, per quanto riguarda i piani d'azione, la scadenza era fissata al 18 luglio 2013.

Le date del 30/06/2012 e 18/07/2013 riguardavano anche la revisione delle mappature acustiche e dei piani d'azione di primo "round". I gestori delle infrastrutture di trasporto hanno infatti l'obbligo di riesaminare e rielaborare le mappature acustiche e i piani d'azione ogni cinque anni e, comunque, ogni qualvolta necessario e in caso di sviluppi sostanziali che si ripercuotono sulla situazione acustica esistente.



Il 30/06/2017 scadeva dunque l'obbligo di presentazione della revisione della mappatura acustica per quanto riguarda il terzo "round" mentre il 18/07/2018 è scaduto l'obbligo di presentazione del relativo Piano d'Azione.

Il Decreto Legislativo n. 42 del 17 febbraio 2017 all'Art. 3 "Modifiche dell'articolo 4 del decreto legislativo 19 agosto 2005, n. 194" ha poi spostato al 18 ottobre 2017 e, successivamente ogni 5 anni, la data entro il quale i gestori delle infrastrutture che attraversano gli agglomerati con più di 100.000 abitanti debbano presentare il Piano d'Azione.

Tuttavia, a seguito dell'emanazione del REGOLAMENTO (UE) 2019/1010 DEL PARLAMENTO EUROPEO E DEL CONSIGLIO del 5 giugno 2019 che armonizza gli obblighi di comunicazione nella normativa in materia di ambiente, la direttiva 2002/49/CE è stata modificata e in particolare, all'articolo 8, il paragrafo 5 è sostituito dal seguente: "I piani d'azione sono riesaminati e rielaborati in funzione delle necessità, ogniqualvolta sviluppi sostanziali si ripercuotano sulla situazione acustica esistente e almeno ogni cinque anni a partire dalla prima adozione di tali piani. I riesami e le rielaborazioni, che in conformità del primo comma dovrebbero essere effettuati nel 2023, sono posticipati e il nuovo termine sarà il 18 luglio 2024."

Lo slittamento dei termini è stato recepito in Italia con il decreto-legge 29 dicembre 2022, n. 198 che, nel dettaglio, prevede la proroga di un anno – dal 18 aprile 2023 al 18 aprile 2024 – del termine che il DLGS 194/2005 mette a disposizione delle autorità individuate dalle Regione, nonché delle società/enti gestori dei servizi pubblici di trasposto o delle relative infrastrutture (non di interesse nazionale né di più Regioni), ai fini dell'elaborazione e della trasmissione dei Piani d'Azione per il rumore ambientale aventi ad oggetto, rispettivamente, agglomerati e assi stradali/ferroviari principali.

Slitta di un anno anche il termine per il medesimo adempimento da parte dei gestori di infrastrutture principali di interesse nazionale o di più Regioni (dal 18 luglio 2023 al 18 luglio 2024) e di otto mesi quello previsto in ipotesi di servizi pubblici di trasporto e infrastrutture ricadenti negli agglomerati (dal 18 ottobre 2022 al 18 giugno 2023).

A seguito di tali slittamenti si è deciso di assumere come periodo di riferimento per il prossimo Piano d'Azione quello del 2023-2028.

I Piani d'Azione Europei rappresentano, così, una sorta di piano stralcio quinquennale del più ampio Piano di Risanamento Acustico nazionale quindicennale già presentato e sviluppato ai sensi del DMA 29.11.2000. Si osserva che, dal punto di vista del Gestore delle grandi infrastrutture, sarà quest'ultimo piano che avrà attuazione sulla base delle approvazioni Istituzionali e sarà anch'esso soggetto a revisioni periodiche. Il piano europeo si candida pertanto ad essere uno strumento conoscitivo e divulgativo sviluppato secondo criteri armonizzati a livello europeo.



In relazione al tracciato autostradale della autostrada A6 Torino-Savona, l'allora Ministero dell'Ambiente e della Tutela del Territorio e del Mare (MATTM), considerando gli esiti della riunione tecnica della Conferenza Unificata del 5 ottobre 2010, con decreto ministeriale 2011-0000040 del 11/3/2011 ha approvato il piano degli interventi di contenimento e abbattimento del rumore predisposto e presentato dall'allora ATS Autostrada Torino Savona S.p.A. con nota Prot. DSA-2008-0016332 del 13/06/2008 e successivamente integrato con Prot. DSA-2008-0029463 del 17/10/2008, con le specifiche e le prescrizioni contenute nel documento di intesa e relativi allegati.

L'intesa raggiunta in Conferenza Unificata stabilisce un'approvazione di massima del Piano riferita alla programmazione degli interventi del primo stralcio. Tale periodo decorre dalla data del decreto di approvazione dell'ex MATTM fino al 1° gennaio 2014.

Entro il 15 gennaio 2013 la Società ATS Autostrada Torino Savona S.p.A. ha avuto l'obbligo di presentare all'ex MATT, alle Regioni e ai Comuni interessati lo stato di attuazione del Piano di cui alla suddetta intesa con una ricognizione delle azioni svolte e la documentazione relativa allo stralcio successivo del Piano che prenderà in considerazione gli interventi di cui all'Intesa Unificata non ancora realizzati e l'aggiornamento e l'integrazione dello stesso per il successivo periodo di attuazione.

In data 06.07.2023 Autostrada dei Fiori ha trasmesso al Ministero dell'Ambiente e della Sicurezza Energetica, su richiesta del medesimo, un aggiornamento del Piano di Risanamento Acustico dell'intera infrastruttura autostradale, approvato con Decreto n.296 del 15.09.2023.

Le informazioni elaborate nell'ambito del Piano quindicennale nazionale (Piano di risanamento acustico – PRA) e successivi aggiornamenti in merito allo stato di attuazione e alla programmazione delle azioni future confluiscono quindi nel Piano d'Azione (PA). In particolare, è ragionevole che le seguenti informazioni devono ragionevolmente pervenire dal piano nazionale (PRA):

- l'identificazione delle aree di superamento;
- la definizione delle modalità di intervento;
- la definizione dei costi degli interventi;
- la definizione degli indici di priorità e delle tempistiche;
- la valutazione dell'attuazione del piano.

Il doppio canale informativo nazionale ed europeo offre alle popolazioni il vantaggio che, al netto di alcuni dettagli (descrittori fisici, ecc.), i documenti già oggi consegnati dallo scrivente Gestore ai Comuni, alle Regioni ed al Ministero (nel corso degli studi che hanno reso possibile la predisposizione del Piano di Risanamento Acustico) contengono già la grande maggioranza dei dati e delle informazioni che verranno rese disponibili in sede di Piano d'Azione 2023-2028.



L'Art. 8 "Informazione e consultazione del pubblico" del D. Lgs. 194/2005 indica che i gestori hanno l'obbligo di rendere disponibili al pubblico le informazioni elaborate dai Piani d'Azione e di comunicare le modalità di consultazione. Il presente documento contribuisce a dare attuazione a detto articolo.

Il confronto tra le informazioni elaborate nell'ambito degli adempimenti nazionali e i contenuti della comunicazione richiesta dal Piano d'Azione, unitamente agli elaborati già trasmessi dal Gestore al Ministero, Regioni e Amministrazioni Comunali, permettono di affermare che l'informazione al pubblico di cui all'Art. 8 del D.Lgs 194/2005 possa essere espletata fornendo al comune la tracciabilità delle informazioni già rese disponibili nell'ambito del PRA.

Il presente documento riassume pertanto i passi fondamentali del percorso progettuale che ha portato alla definizione degli interventi del PRA, i dati forniti dal Gestore alle Amministrazioni Competenti e gli aspetti approvativi, questi ultimi condizionanti rispetto alla possibilità di avviare l'esecuzione degli interventi.

Si fa presente infine, che a seguito della scadenza delle funzioni di concessionarie del tronco A10 per AdF e del Tronco Ligure Toscano per SALT, nel dicembre 2019 l'allora Ministero delle infrastrutture ha indetto una procedura ristretta per l'*"Affidamento in concessione delle attività di gestione delle tratte autostradali A12 Sestri Levante-Livorno, A11/A12 Viareggio-Lucca e A15 diramazione per La Spezia e A10 Savona-Ventimiglia (confine francese), nonché, limitatamente agli interventi di messa in sicurezza dell'infrastruttura esistente, la progettazione, la costruzione e la gestione degli stessi -Gara MIT DG Strade ed Autostrade 02/19, CIG: 81458919E6"* e l'individuazione del nuovo concessionario.

L'avvenuta efficacia dell'*"Affidamento in concessione ..."* è stata disposta con Decreto Direttoriale n. 839 del 18 novembre 2020, in favore del nuovo operatore economico, la **Società di Progetto Concessioni del Tirreno**.

Autostrada dei Fiori S.p.A. risulterà dunque gestore unicamente per il Tronco A6 Torino-Savona, oggetto della presente comunicazione, e non più del Tronco A10 Savona-Ventimiglia (confine francese).

Il contratto di concessione con la Società Concessioni del Tirreno è stato sottoscritto digitalmente in data 18.01.2022 a seguito del decreto MIT prot. n. 715 del 16.11.2021.

Si evidenzia che ad oggi non è però ancora intervenuto il trasferimento al nuovo gestore delle infrastrutture, trasferimento da perfezionarsi con Verbali di consegna tra MIT concessionari uscenti e concessionario subentrante.

Considerato che la road map delle attività per il subentro è di prossimo completamento, si presume che la sottoscrizione dei sopraccitati verbali potrà intervenire entro la data di scadenza degli adempimenti ai sensi del D.Lgs 194/205 in attuazione alla Direttiva 2002/49/CE fissata per il prossimo 18 luglio 2024.

In questa ipotesi, la predisposizione della documentazione relativa ai Piani d'Azione e la successiva consegna al MASE dovrà avvenire tenendo conto, per le tratte autostradali di che trattasi, della nuova configurazione di concessione che verrà a delinearsi.



Per le suddette ragioni, la presente comunicazione al pubblico fa invece necessariamente riferimento all'attuale configurazione di concessione. Nello specifico il codice univoco infrastruttura (UNIQUE ROAD ID) risulta essere ancora RD IT 0016 002.

Si sottolinea che sono stati eseguiti approfondimenti acustici relativi agli interventi di mitigazione previsti dal PRA, introdotti dalla necessità di un miglioramento degli strumenti previsionali di calcolo e della considerazione di informazioni locali di maggior dettaglio rispetto a quelle assunte nel progetto acustico preliminare. Gli aggiornamenti hanno permesso di rimodulare gli interventi di mitigazione alla sorgente (barriere antirumore) e sul ricettore (verifiche di intervento diretto).

Con lettera prot. n. 108672 del 04/07/2023 pervenuta dal MASE è stato richiesto un aggiornamento del Piano di Risanamento Acustico, tale aggiornamento è stato approvato dal MASE con DM n. 296 del 15/09/2023. Si riporta, pertanto, di seguito la sintesi delle mitigazioni che sono state stralciate in quanto ritenuti non più necessarie.

REGIONE	COMUNE	CODICE	DIR
Piemonte	Ceva	32	Sud
Piemonte	Moncalieri	2	Nord
Piemonte	Ceva	24*	Sud
Piemonte	Fossano	15	Nord
Liguria	Plodio	35	Nord
Liguria	Calcare	55	Sud
Piemonte	Fossano	62	Raccordo Fossano
Liguria	Calcare	51	Sud
Piemonte	Mondovi	17	Nord
Piemonte	Carmagnola	9	Nord
Liguria	Carcare	58	Sud

* L'informativa relativa a questo intervento è contenuta all'interno della nota della Concessionari prot. 177 del 05/01/2024, emessa in riscontro a richiesta di documentazione integrativa effettuata dal MIT con nota port. N. 17417 del 07/12/2023 a monte della conclusione della Conferenza dei Servizi indetta.

Tabella 1 - Interventi stralciati

In termini di verifiche di interventi diretti, gli approfondimenti acustici hanno permesso di stralciarne 6 (4 in Piemonte e 2 in Liguria).

2. IL PIANO DI RISANAMENTO ACUSTICO AI SENSI DEL DMA 29.11.2000

2.1. Premessa

Il Decreto 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” richiede ai gestori delle infrastrutture di trasporto autostradali la presentazione di un piano di contenimento e abbattimento del rumore prodotto dal traffico. Dal punto di vista procedurale la norma individua le due seguenti fasi:

- Entro 18 mesi (FASE 1) il gestore individua le aree dove sia stimato o rilevato il superamento dei limiti previsti all'interno delle fasce di pertinenza acustica dell'infrastruttura stradale e trasmette i dati ai comuni territorialmente interessati e alle regioni competenti. L'individuazione delle aree in cui sono superati i limiti previsti richiede la predisposizione e correlazione di varie informazioni e indicatori, oltre a stime o rilievo dei livelli di rumore determinati dall'esercizio autostradale. Si pone ovviamente la necessità di considerare gli interventi di mitigazione già realizzati.
- Entro i successivi 18 mesi (FASE 2) il gestore presenta ai comuni interessati, alle regioni o alle autorità da esse indicate, il piano di contenimento e abbattimento del rumore di cui al comma 5 Art. 10 della legge 26 ottobre 1995, n. 447. Il piano di contenimento e abbattimento del rumore deve contenere l'individuazione degli interventi e le modalità di realizzazione, l'indicazione delle eventuali altre infrastrutture dei trasporti concorrenti all'immissione di rumore nelle aree in cui si abbia il superamento dei limiti, l'indicazione sui tempi di esecuzione e dei costi previsti per ciascun intervento di mitigazione acustica, il grado di priorità di esecuzione di ciascun intervento e le motivazioni per eventuali interventi sui ricettori.

Il piano di contenimento e abbattimento del rumore già presentato dallo scrivente Gestore, conformemente al disposto della norma, contiene:

- l'individuazione degli interventi e le modalità di realizzazione;
- l'indicazione delle eventuali altre infrastrutture dei trasporti concorrenti all'immissione nelle aree in cui si abbia il superamento dei limiti;
- l'indicazione sui tempi di esecuzione e dei costi previsti per ciascun intervento;
- il grado di priorità di esecuzione di ciascun intervento;
- le motivazioni per eventuali interventi sui ricettori.

Per quanto riguarda i limiti applicabili il riferimento è il DPR 30 marzo 2004, n. 142, che contiene 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.

Il decreto definisce per le autostrade preesistenti due fasce territoriali di pertinenza acustica: la Fascia A, estesa per 100 m dal confine stradale e, a seguire, la Fascia B, estesa per 150 m. I valori limite di immissione diurni/notturni per autostrade esistenti sono stabiliti in 70/60 dBA in Fascia A e 65/55 dBA in Fascia B.

Il decreto indica che in via prioritaria l'attività pluriennale di risanamento dovrà essere attuata all'interno dell'intera fascia di pertinenza acustica (250 m nel caso dello scrivente gestore) per i ricettori sensibili (scuole, ospedali, case di cura e di riposo) e, per tutti gli altri ricettori, all'interno della fascia più vicina all'infrastruttura (Fascia A). All'esterno della fascia più lontana dall'infrastruttura (Fascia B) le rimanenti attività di risanamento andranno armonizzate con i piani di cui all'Art. 7 della L. 447/95 (Piani comunali di risanamento acustico).

2.2. Descrizione sintetica degli studi relativi alle problematiche acustiche

La procedura attraverso la quale si giunge alla previsione di impatto e al successivo dimensionamento degli interventi di mitigazione del rumore è composta di una sequenza coordinata di fasi che, a partire dalla caratterizzazione degli obiettivi di qualità acustica del territorio, confluiscono in una progettazione delle caratteristiche geometriche e tipologiche degli interventi di protezione al rumore.

Particolare attenzione è stata posta nella verifica degli insediamenti residenziali e degli edifici sensibili contenuti in Fascia A e B.

In molti casi le basi cartografiche regionali e il rilievo disponibile per l'autostrada hanno richiesto degli aggiornamenti, al fine di inserire la nuova edificazione. Tutti i nuovi edifici già realizzati o in fase di realizzazione, indipendentemente dalla loro destinazione d'uso, sono stati annotati dai tecnici rilevatori e inseriti nelle basi planimetriche.

In sintesi, le principali attività svolte per la prima Fase del Piano di Risanamento Acustico ai sensi del DMA 29/11/2000 hanno riguardato:

- Predisposizione della cartografia di base e organizzazione informatica, incluso l'aggiornamento con la nuova edificazione non contenuta nel rilievo ATS o nella CTR.
- Acquisizione delle informazioni per la compilazione del data base georiferito del sistema ricettore tramite sopralluoghi estesi all'intero ambito di studio di fascia A e B.
- Verifica di concorsualità delle sorgenti secondarie.
- Sintesi delle misure di rumore pregresse.
- Verifica di campo e sintesi degli interventi di mitigazione acustica già realizzati.



- Analisi dei dati meteorologici utilizzabili per la caratterizzazione dell'area di intervento e sintesi degli indicatori influenti sulla propagazione del rumore.
- Svolgimento di specifiche attività di monitoraggio finalizzate alla taratura del modello previsionale.
- Previsione delle attuali condizioni di rumorosità diurna e notturna in base al traffico giornaliero medio TGM anno 2004.
- Identificazione del punto di maggiore esposizione e confronto dei livelli di rumore diurni e notturni calcolati con i rispettivi valori limite.
- Identificazione delle aree di superamento.
- Predisposizione delle sintesi comunali.

Le attività realizzate per la seconda fase degli adempimenti di Fase 2 hanno riguardato invece:

- Verifica degli interventi di mitigazione del rumore realizzati successivamente alla data dei sopralluoghi di FASE 1. In caso di riscontro positivo, le aree di superamento correlate all'intervento vengono considerate come priorità attuate, con conseguente ridefinizione dei livelli di massima esposizione.
- Verifica presso le Amministrazioni Comunali delle date di rilascio delle concessioni edilizie per tutti gli edifici identificati in FASE 1 come "nuova edificazione" e sui quali è stato identificato un esubero rispetto ai limiti di legge.
- Verifica dei PRG comunali al fine della identificazione di eventuali nuove aree residenziali, di espansione o completamento, previste negli strumenti urbanistici vigenti;
- Identificazione, analisi e applicazione degli indici demografici di riferimento per il PRA.
- Approfondimento delle verifiche di significatività delle sorgenti concorsuali, in base ai dati che verranno resi disponibili da RFI e dai gestori delle altre infrastrutture di trasporto stradali concorsuali. Da queste verifiche consegue la possibilità che vengano ridefiniti gli esuberi associati ai punti di massima esposizione.
- Calcolo degli indici di priorità per le aree di superamento individuate in FASE1 con il metodo indicato dal DM 29.11.2000.
- Definizione del preordine di importanza delle aree di superamento in Fascia A e Fascia B, in termini generali di tracciato e di elenchi comunali.
- Verifica presso gli altri Gestori (privati e pubblici) di infrastrutture di trasporto, e in particolare per le sorgenti concorsuali significative, delle previsioni di attuazione degli interventi di risanamento e eventuale adeguamento delle priorità e tempi di attuazione.

- Dimensionamento di massima degli interventi di mitigazione, ex novo o di completamento rispetto ad interventi già realizzati, e verifica in termini previsionali dei benefici ottenuti. Il dimensionamento verrà svolto con il ricorso al modello previsionale utilizzato in FASE 1 considerando la fattibilità degli interventi, i vincoli geometrici e di posizionamento determinati da fattori di ordine statico e dalla sicurezza.
- Catalogazione degli interventi “tipo” e definizione dei tipologici.
- Definizione dell'elenco prezzi unitari per gli interventi contenuti nel piano di risanamento acustico.
- Calcolo degli oneri derivanti dall'attività di risanamento e definizione dei tempi di realizzazione degli interventi.
- Redazione dei dossier di sintesi comunale finalizzati agli obblighi di comunicazione alle Amministrazioni Comunali. Contengono la sintesi degli interventi, le schede intervento, le motivazioni che hanno determinato l'adozione degli interventi sui ricettori, ecc.
- Redazione della relazione generale di tracciato finalizzata agli obblighi di comunicazione.

In conclusione, Il Piano di Risanamento di ATS approvato con la relativa graduatoria di priorità di intervento è stato sviluppato assegnando ad ogni intervento elementare (barriera antirumore continua) un indice di priorità calcolato come previsto dalla normativa vigente (DMA 29/11/2000).

Tale approccio ha generato delle graduatorie nazionali/regionali che se fossero seguite pedissequamente non consentirebbero delle ottimizzazioni sui tempi e sui costi sia in relazione alla fase progettuale che alla fase realizzativa.

Fermo restando l'approvazione del primo stralcio da parte di ANAS, è stato sviluppata una proposta operativa di attuazione dei restanti stralci del piano che prevede uno sviluppo per aree geografiche funzionali, l'intera rete in concessione ad ATS è stata suddivisa geograficamente in 18 aree geografiche funzionali.

Le 18 aree geografiche funzionali sono state individuate e ordinate in priorità secondo i seguenti criteri:

1. Inserimento in ogni area geografica uno o più comuni;
2. Seguendo le priorità individuate negli interventi del piano sono stati effettuati degli accorpamenti relativi a tutti gli interventi che ricadono all'interno degli stessi comuni;

Tale approccio comporta i seguenti vantaggi operativi/realizzativi:

- a) Ottimizzazione dei tempi progettuali;
- b) Ottimizzazioni della progettazione acustica (in caso di barriere antirumore presenti su arabo i lati o vicine sullo stesso lato risulta chiaro che procedere

in fasi successive può generare delle imprecisioni nel calcolo dei livelli di pressione sonora e di conseguenza sulla bontà degli interventi);

- c) Unico iter autorizzativo su ogni comune (procedendo in fasi successive si dovrebbe avviare l'iter più volte);
- d) Definizione di un tipologico per comune/area (procedendo in fasi successive potrebbero riscontrarsi tipologie diverse in una stessa area con conseguenti impatti negativi sul paesaggio).

Si fa presente che lo schema di intesa approvato nella Conferenza Unificata Stato Regioni nella seduta del 18.11.2010 prevede al punto 3 la possibilità di anticipare la realizzazione degli interventi rispetto alla graduatoria nazionale:

"...omissis. Sulla base di esigenze di organizzazione di cantiere e di regolamentazione della circolazione veicolare o di natura tecnica, connesse alla realizzazione dei singoli interventi di risanamento, il Ministero dell'Ambiente e della Tutela del Territorio e del Mare, su indicazione del Gestore, può altresì autorizzare interventi, in anticipo rispetto alla graduatoria nazionale e facendo riferimento alle graduatorie regionali, senza pregiudizio delle tempistiche previste dalla graduatoria nazionale stessa..."

Pertanto, nel caso in cui si sviluppessero stralci ottimizzati con anticipo rispetto alla graduatoria nazionale, occorre trasmettere al Ministero tale impostazione opportunamente motivata alla quale il Ministero dovrà rispondere con un avallo.

2.3. Gli interventi generali previsti dal PRA

Il piano di risanamento acustico considera l'attuazione generalizzata degli interventi di risanamento in 15 anni nel periodo 2009-2023.

Gli interventi sono stati progettati in accordo ai criteri enunciati dal DMA 29.11.2000 con lo scopo di ottenere il risanamento generalizzato del tracciato, Fascia A e Fascia B, nei tempi previsti, con il minimo ricorso a interventi diretti sui ricettori. Si è inteso minimizzare il ricorso a interventi diretti, privilegiando sempre interventi sulla sorgente e sulla propagazione del rumore.

Gli interventi generali previsti riguardano:

- Pavimentazioni stradali fonoassorbenti - Per i futuri interventi programmati di rinnovamento delle pavimentazioni stradali fonoassorbenti vengono confermate le prestazioni medie attuali di -3 dBA estese al tempo di vita delle pavimentazioni
- Barriere antirumore
- Interventi diretti sui ricettori - Sono state considerate nel caso in cui le barriere non abbiano comunque consentito il raggiungimento degli obiettivi di mitigazioni (ad es. piani alti degli edifici).

Lungo il tracciato autostradale del Tronco A6 Torino-Savona è da tempo stata attuata la strategia di progressiva sostituzione delle pavimentazioni tradizionali con pavimentazioni drenanti fonoassorbenti ad elevate caratteristiche prestazionali, in grado di garantire il mantenimento nel tempo di - 3 dBA sui livelli di immissione indipendentemente dalla distanza dal tracciato.

Le prestazioni acustiche consentono un abbattimento iniziale sicuramente superiore a 3 dB(A), con punte che in alcuni casi possono raggiungere anche 6-7 dB(A) nella sostituzione di pavimentazioni bituminose in cattivo stato.

La verifica dello stato delle pavimentazioni autostradali ATS, derivata dalla consultazione degli elaborati forniti dalla Concessionaria, ha evidenziato che sia in carreggiata Savona che in carreggiata Torino le pavimentazioni stradali di tipo drenante posate sui tratti all'aperto hanno nel tempo sostituito quasi totalmente le pavimentazioni tradizionali, che permangono limitatamente ad alcuni tratti nelle seguenti chilometriche:

Direzione Savona

dalla pk 79+950 a fine tratta di competenza

Direzione Torino

dalla pk 79+950 a pk 122+200

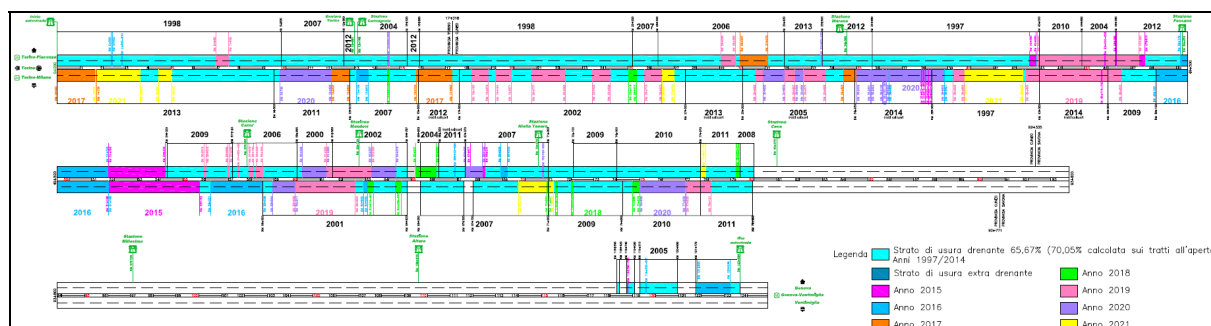


Figura 1 – Planimetria schematica usura drenante con anni di stesa

Per quanto riguarda le barriere antirumore il PRA complessivamente, a meno degli interventi stralciati in quanto risultati non necessari, ne prevede l'installazione di 54 dislocate lungo 20 Comuni. Il PRA, inoltre, ha previsto interventi diretti sui ricettori nei Comuni di Niella Tanaro, Carcare, Carrù, Savona, Altare, Mondovì, Fossano e Priero.

Le planimetrie contenute nelle sintesi consegnate al termine della Fase 2 alle Amministrazioni Comunali permettono una agevole localizzazione degli interventi.



3. IL PIANO D'AZIONE

3.1. Premessa

Con «piani di azione» si intendono i piani destinati a gestire i problemi di inquinamento acustico ed i relativi effetti, compresa, se necessario, la sua riduzione. L'elaborazione e l'adozione dei piani di azione ha lo scopo di ridurre il rumore ambientale laddove necessario, in particolare, quando i livelli di esposizione possono avere effetti nocivi per la salute umana, nonché ad evitare aumenti del rumore nelle zone silenziose. I riferimenti normativi nazionali sono contenuti nel Decreto Legislativo 19 agosto 2005, n. 194 “Attuazione della direttiva 2002/49/CE relativa alla determinazione e alla gestione del rumore ambientale”

I piani d'azione, da aggiornare ogni 5 anni, recepiscono i piani di contenimento e di abbattimento del rumore prodotto per lo svolgimento dei servizi pubblici di trasporto adottato ai sensi dell'art. 10, comma 5 della legge 26 ottobre 1995, n. 447, restando ferme le disposizioni relative alle modalità, ai criteri ed ai termini per l'adozione dei piani medesimi di cui al comma 8 stabiliti dalla legge n. 447 del 1995 e dalla normativa vigente in materia.

Questo piano d'azione rappresenta un aggiornamento di quanto già consegnato nel luglio 2018 con riferimento al quinquennio 2018-2022.

Come dettagliato nel Capitolo 1, a seguito dell'emanazione del REGOLAMENTO (UE) 2019/1010 DEL PARLAMENTO EUROPEO E DEL CONSIGLIO del 5 giugno 2019 che armonizza gli obblighi di comunicazione nella normativa in materia di ambiente, la direttiva 2002/49/CE è stata modificata ed in particolare in riferimento allo slittamento dei termini, recepito in Italia con il decreto-legge 29 dicembre 2022, n. 198.

A seguito di tali slittamenti si è deciso di assumere come periodo di riferimento per il prossimo Piano d'Azione quello del 2023-2028.

3.2. Contenuti minimi

I contenuti minimi dei piani d'azione ai sensi del D.Lgs 19 Agosto 2005, n. 194 sono indicati nell'ALLEGATO 5 (art. 4, comma 5) al decreto legislativo, nonché recepiti e aggiornati dalle “*Linee guida per la predisposizione della documentazione inerente ai Piani di Azione e alla sintesi non tecnica per la consultazione del pubblico (D.Lgs. 194/2005)*”, emesse dal Ministero dell'Ambiente e della Sicurezza Energetica (MASE) nel novembre 2023 e adottate con Decreto MITE 664 del 13_12_2023:

- descrizione dell'agglomerato, degli assi stradali e ferroviari principali o degli aeroporti principali e delle altre sorgenti da prendere in considerazione;
- autorità competente;



- contesto normativo;
- valori limite in vigore ai sensi dell'art. 5 D.Lgs 194/2005;
- sintesi dei risultati della mappatura acustica;
- valutazione del numero stimato di persone esposte al rumore, l'individuazione dei problemi e delle situazioni da migliorare;
- effetti nocivi;
- resoconto delle consultazioni pubbliche organizzate ai sensi dell'art. 8 del D. Lgs. 19 agosto 2005, n. 194;
- misure antirumore già in atto e i progetti in preparazione;
- interventi pianificati per i successivi cinque anni, comprese le misure volte alla conservazione delle aree silenziose;
- strategia di lungo termine;
- informazioni di carattere finanziario, ove disponibili: fondi stanziati, analisi costi-efficacia e costi-benefici;
- disposizioni per la valutazione dell'attuazione e dei risultati del Piano d'Azione;
- numero di persone esposte che beneficiano della riduzione del rumore.

3.3. Aggiornamento dei piani di contenimento e di abbattimento del rumore

I tempi di attuazione degli interventi previsti dal PRA in base alle priorità nazionali e regionali ad oggi indicate potranno subire degli aggiornamenti nel corso dell'iter approvativo.

Al tempo stesso la realizzazione del singolo intervento avviene al termine di un percorso tecnico, amministrativo e approvativo, i cui passi principali fino ad ora (prima dell'emanazione del nuovo codice degli appalti D. Lgs. 36/23) sono rappresentati da:

- progettazione preliminare (come da PRA);
- progettazione definitiva per fase autorizzativa;
- pratiche autorizzative (conferenza di servizi, ecc);
- progettazione esecutiva;
- approvazione Ministero dei Trasporti (SVCA - MIT) del progetto esecutivo;
- affidamento dei lavori;
- esecuzione dei lavori;

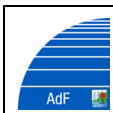


- collaudo acustico, statico e amministrativo.

Nel corso del processo approvativo e realizzativo può verificarsi l'esigenza di ottimizzare la posizione, la geometria e i materiali delle barriere antirumore, con la conseguente modifica delle prestazioni iniziale stimate.

Va da sé che l'attività di controllo sul conseguimento degli obiettivi del risanamento prevista dall'Art. 6 del DMA 29.11.2000, tramite comunicazione entro il 31 marzo di ogni anno al Ministero, alle Regioni e ai Comuni competenti dello stato di avanzamento lavori dei singoli interventi previsti e di quelli conclusi, rappresenta lo strumento di base con cui monitorare l'attuazione degli interventi di risanamento.

L'aggiornamento della mappatura acustica (giugno 2022) e dei risultati del piano d'azione (luglio 2024) sono pertanto una diretta conseguenza del recepimento e aggiornamento dei piani di contenimento e di abbattimento del rumore. Dal progressivo aggiornamento annuale degli interventi previsti dal PRA seguirà inoltre la lista degli interventi da considerarsi nella prossima edizione del piano d'azione 2023-2028.



4. I PRECEDENTI PIANI D'AZIONE: 2008-2012, 2013-2017, 2018-2022

Gli interventi previsti dal PRA per il primo stralcio, di cui alla **Tabella 1**, sono stati completati per un totale di circa 2129 m di barriere antirumore nei comuni di Altare (n. 59 e 61), Carcare (n. 50), Niella Tanaro (n. 20), Cervere (n. 14) e Carmagnola (n. 7). La Convenzione ANAS del 19/11/2009 ha avuto efficacia dalla fine del 2010 (22/12/2010). Solo a partire da questa data sono state attivate le progettazioni definitive/esecutive degli interventi.

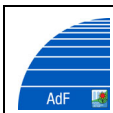
Le barriere sono prevalentemente composte da pannelli metallici (interventi 20, 50, 59, 61) o da pannelli in legno cemento e finestre in PMMA (interventi 7 e 14).

N° INTERVENTO	CARREGGIATA	LATO	PROGR. INIZIO (km)	PROGR. FINE (km)	LUNGHEZZA (m)	ALTEZZA COMPLESSIVA (m)
50	SUD	SX	105.070	105.338	268.0	4.0 per 173 m 3.0 per 95 m
59 (1° TRATTO)	SUD	DX	110.285	110.320	35.0	3.0
59 (2° TRATTO)	SUD	DX	110.362	110.859	497.0	3.0 per 353 m 4.0 per 6.75 m 5.0 per 123.75 m 4.0 per 6.75 m 3.0 per 6.75 m
61	SUD	SX	111.783	112.202	419.0	3.0
20	NORD	DX	70.000	69.360	640.0	3.0 per 249 m 3.5 per 391 m
14	NORD	DX	40.828	40.708	120.0	3.0 per 3 m 4.0 per 15 m 5.0 per 84 m 4.0 per 15 m 3.0 per 3 m
7	NORD	DX	8.625	8.475	150.0	4.0 per 147 m 3.0 per 3 m

Tabella 2- Interventi previsti da PNZ 2008-2012 e realizzati

Nel quinquennio 2013-2017 è stato inoltre realizzato nel comune di Cosseria (al confine con il comune di Plodio) un intervento di 150 m eseguito su viadotto Marghero alla progressiva 101+000 circa in carreggiata sud ma non appartenente all'elenco del PRA in quanto eseguito con lo scopo di creare una "protezione" nei confronti delle adiacenti abitazioni relativamente agli effetti negativi delle operazioni invernali (caduta di neve dall'alto). Tale intervento è costituito da una barriera in acciaio a profilo New Jersey modello "Marcegaglia" integrata.

Infine, rispetto agli interventi previsti nel primo e secondo stralcio funzionale solo due di essi sono stati stralciati dal PRA. Si tratta dei macro-interventi n. 2 e n. 32 rispettivamente localizzati nei comuni di Moncalieri e di Ceva.



Il primo dei due interventi stralciati, n. 2 in Moncalieri, era costituito dalla realizzazione di una barriera antirumore dalla progr. km 002+371 alla progr. km 002+200 in carreggiata nord di altezza 6 m a protezione di un maniero diroccato denominato Castello de "La Rotta". La non realizzazione è motivata dal fatto che il fabbricato da proteggere è un rudere disabitato in cattivo stato di conservazione.

Nel comune di Ceva era invece prevista la realizzazione di una barriera antirumore tra km 82+175 e km 82+300 di altezza 5 m a protezione di due ricettori residenziali caratterizzati da una popolazione esposta rilevante. La non realizzazione è motivata dal fatto che i fabbricati da proteggere sono stati acquisiti da ATS e successivamente demoliti onde poter realizzare un'area di accumulo del traffico pesante durante le operazioni invernali.

Inoltre, lungo l'autostrada A6 sono presenti i seguenti interventi già realizzati, ma non previsti nell'ambito dei Piani di Azione.

Comune (Provincia)	Direzione	da pk	a pk	L [m]	H [m]	Lato installazione
Bene Vagienna (CN)	Savona	51+150	51+450	300	3.0	Dx
		51+490	51+794	304	3.5	Dx
	Torino	53+090	52+832	258	3	Dx
		51+410	51+168	252	3.0	Dx
Carrù (CN)	Savona	57+350	57+379	29	4.0	Dx
	Savona	57+421	57+523	102	4.0	Dx
	Torino	57+090	56+854	236	3.80	Dx
Mondovì (CN)	Savona	59+553	59+787	234	4.5-5	Dx
		59+800	59+927	127	5	Dx
		61+530	61+955	425	3	Dx
	Torino	59+790	59+595	195	4.5-5	Dx
		62+990	62+749	241	3	Dx
Niella Tanaro (CN)	Savona	69+540	69+748	208	4	Dx
		70+230	70+506	276	2.5	Dx
	Torino	69+360	69+147	186	2.5	Dx
		70+102	70+000	102	2.5	Dx
Lesegno (CN)	Savona	73+890	74+545	655	2.5-4	Dx
		74+540	74+650	110	2-3.5	Dx
	Torino	74+690	74+490	180	2.5-3.5	Dx
Ceva (CN)	Torino	77+840	77+681	159	2.5	Dx
		80+430	80+184	246	2.5	Dx
Sale delle Langhe (CN)	Torino	83+110	82+666	444	2.5	Dx
Priero (CN)	Savona	83+670	83+750	80	3	Dx
Rocavignale (SV)	Torino	96+640	96+442	198	1.5	Dx
Millesimo (SV)	Savona	97+630	97+768	138	2.5	Sx



Comune (Provincia)	Direzione	da pk	a pk	L [m]	H [m]	Lato installazione
		97+830	97+932	102	2.5	Sx
	Torino	98+280	97+977	303	2.7	Dx
Plodio (SV)	Torino	101+055	100+995	60	4.5	Sx
		101+050	100+995	55	3.5	Dx
		100+970	100+970	24	11.0	Imbocco
Cosseria (SV)	Savona	100+955	101+105	150	3	Dx
Carcare (SV)	Savona	104+740	105+070	330	3.5 – 4.8	Dx
		104+740	105+070	330	3.5-4.8	Sx
	Torino	107+880	107+332	548	4-5	Sx
		108+015	107+928	87	4	Sx
Altare (SV)	Savona	110+320	110+362	42	3.5	Dx
		112+270	122+270	450	3	Sx

Tabella 3 - Interventi realizzati (non presenti nell'ambito dei PNZ)

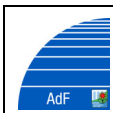


5. IL PIANO D'AZIONE 2023-2028

Oltre agli interventi previsti dai precedenti stralci attuativi del PRA, ma non ancora realizzati, confluiscono nel Piano d'Azione 2023-2028 dell'autostrada A6 Torino-Savona tutti gli interventi elencati nella tabella **Tabella 3**. Di fatto si prevede quindi di inserire in un unico stralcio funzionale (il n° 3) tutti gli interventi residui al completamento del Piano di Risanamento Acustico.

Si sottolinea come il macro intervento n° 62, previsto dal PRA per il terzo stralcio attuativo, non sia riportato in tabella in quanto ricade lungo il raccordo autostradale di Fossano SS28, infrastruttura caratterizzata da volumi di traffico inferiori ai 3 milioni di veicoli l'anno e quindi non soggetto agli adempimenti ai sensi del D.Lgs 194/2005.

IDP	Codice intervento	Regione	Comune	Carreggiata	Stima Costo (€)	Stato delle opere
174	29	Piemonte	Ceva	Sud	565,900	(1)
173	11	Piemonte	Caramagna Piemonte	Sud	486,900	(1)
165	21	Piemonte	Niella Tanaro	Nord	1,069,500	(1)
160	28	Piemonte	Ceva	Nord	1,185,400	(1)
139	57	Liguria	Carcare	Sud	1,159,700	(2)
133	56	Liguria	Carcare	Sud	1,139,600	(2)
126	49	Liguria	Cosseria	Sud	3,116,600	(2)
124	53	Liguria	Carcare	Sud	1,021,700	(3)
107	12	Piemonte	Cavallermaggiore	Sud	683,900	(3)
105	38	Liguria	Cairo Montenotte	Nord	739,700	(3)
103	19	Piemonte	Niella Tanaro	Sud	372,600	(1)
98	60	Liguria	Altare	Sud	296,500	(3)
96	23	Piemonte	Lesegno	Nord	1,243,700	(3)
76	41	Liguria	Millesimo	Sud	825,400	(3)
74	39	Liguria	Savona	Nord	970,700	(3)
67	52	Liguria	Carcare	Sud	711,400	(3)
64	30	Piemonte	Ceva	Sud	426,700	(1)
57	4	Piemonte	Moncalieri	Sud	623,000	(3)
48	36	Liguria	Carcare	Nord	771,700	(3)
31	6	Piemonte	Carmagnola	Sud	423,800	(3)
29	34	Liguria	Millesimo	Sud	1,286,500	(3)
27	37	Liguria	Cairo Montenotte	Nord	575,100	(3)
24	31	Piemonte	Ceva	Sud	563,200	(1)
23	48	Liguria	Cosseria	Sud	485,400	(3)
22	18	Piemonte	Niella Tanaro	Nord	417,900	(1)
20	16	Piemonte	Fossano	Nord	1,113,600	(3)
19	54	Liguria	Carcare	Sud	1,038,100	(3)
16	46	Liguria	Cosseria	Sud	848,100	(3)
13	26	Piemonte	Ceva	Sud	560,700	(1)



IDP	Codice intervento	Regione	Comune	Carreggiata	Stima Costo (€)	Stato delle opere
13	40	Liguria	Roccavignale	Sud	1,194,700	(3)
12	44	Liguria	Millesimo	Sud	1,192,800	(3)
12	47	Liguria	Cosseria	Sud	628,100	(3)
10	33	Piemonte	Sale delle Langhe, Priero	Nord	1,474,900	(3)
9	1	Piemonte	Moncalieri	Nord	970,800	(3)
9	10	Piemonte	Caramagna Piemonte	Sud	1,199,000	(1)
8	43	Liguria	Millesimo	Sud	491,600	(3)
5	3	Piemonte	Moncalieri	Nord	641,900	(3)
5	8	Piemonte	Carmagnola	Nord	879,300	(3)
5	45	Liguria	Millesimo	Sud	279,800	(3)
3	42	Liguria	Millesimo	Sud	1,704,700	(3)
2	13	Piemonte	Cervere, Fossano	Sud	987,400	(3)
2	22	Piemonte	Niella Tanaro	Sud	208,200	(1)
2	27	Piemonte	Ceva	Sud	690,300	(1)
2	25	Piemonte	Ceva	Nord	2,367,500 €	(1)
0	5	Piemonte	Villastellone	Nord	1,201,500	(3)

- (1) Progettazione esecutiva in corso
- (2) Progettazione esecutiva conclusa
- (3) Progettazione definitiva in corso

Tabella 4 - Interventi inseriti nel PNZ 2023-2028

Oltre agli interventi di mitigazione mediante barriere antirumore, nel caso in cui le barriere non abbiano comunque consentito il raggiungimento degli obiettivi di mitigazioni (ad es. piani alti degli edifici) o nel caso di edifici isolati, in cui si è ritenuto di escluderne l'installazione, sono previsti interventi diretti sui ricettori.

In particolare, gli interventi sono previsti (previa verifica) in quei ricettori in cui i livelli di rumore in facciata, non conformi ai limiti, non consentono il rispetto del limite in ambiente abitativo (40 dBA in periodo notturno a finestre chiuse), con condizioni di fonoisolamento dei serramenti minime dettate dall'esperienza (16-17 dBA).



6. CONCLUSIONI OPERATIVE

La quarta stesura del Piano d'Azione che il Gestore consegnerà alle Istituzioni nel prossimo mese di luglio 2024 prevede la stima degli effetti, in termini di riduzione di esposizione della popolazione, determinati dagli interventi il cui inizio di costruzione previsto dal progetto di ammodernamento ed adeguamento ricade nel periodo 2023-2028.

In questa quarta edizione del piano d'azione confluiscono gli interventi non ancora realizzati nell'ambito dello scorso quinquennio 2018-2022 ma tuttavia già in affidamento, in esecuzione o con progettazione conclusa.

Le planimetrie allegate in scala 1:100.000 evidenziano la localizzazione lungo il tracciato autostradale degli interventi esistenti al 18 luglio 2008, quelli realizzati in seguito ai precedenti piani d'azione, lo stato di attuazione di quelli recepiti dai vari piani d'azione non ancora realizzati e che quindi confluiscono nel Piano d'Azione 2023-2028.

Gli interventi così programmati sono comunque subordinati all'approvazione del Piano Economico Finanziario della Società da parte della Concedente SVCA-MIT nonché dal rilascio delle autorizzazioni urbanistiche.