



**Autostrada
Pedemontana
Lombarda**

AUTOSTRADA
PEDEMONTANA
LOMBARDA

PIANO DI AZIONE
AGGIORNAMENTO 2024
DLGS 194/2005

RELAZIONE TECNICA
AUTOSTRADE IN
CONCESSIONE:

A36 TRATTA A
A36 TRATTA B0 E B1
A59 TANGENZIALE DI COMO
A60 TANGENZIALE DI VARESE
EX SS35 VARIANTE DI LENTATE
SUL SEVESO

	16/04/2024	EMISSIONE	MARZIA GIABBANI	BERNARDO ZILIO	STEFANIA PADOVANI
REVISIONE	DATA	DESCRIZIONE	REDATTO	VERIFICATO	APPROVATO

SOMMARIO

1	Premessa	3
2	Descrizione degli assi stradali	3
3	Autorità competente	4
4	Contesto normativo	4
5	Valori limite in vigore ai sensi dell'art. 5 del D. Lgs. 19 agosto 2005, n. 194	4
6	Sintesi dei risultati della mappatura acustica	5
7	Valutazione del numero stimato di persone esposte al rumore, individuazione dei problemi e delle situazioni da migliorare	6
8	Effetti nocivi del rumore ambientale sulla salute	7
9	Resoconto delle consultazioni pubbliche organizzate ai sensi dell'art. 8 del D. Lgs. 19 agosto 2005, n. 19	8
10	Misure antirumore già in atto e i progetti in preparazione	8
11	Interventi pianificati dalle autorità competenti per i successivi cinque anni, comprese le misure volte alla conservazione delle aree silenziose	10
12	Strategia di lungo termine	10
13	Informazioni di carattere finanziario	10
14	Disposizioni per la valutazione dell'attuazione e dei risultati del Piano di Azione	10
15	Numero di persone esposte che beneficiano della riduzione del rumore	10

1 PREMESSA

La presente relazione riguarda il piano di azione delle infrastrutture stradali principali di competenza della Autostrada Pedemontana Lombarda S.p.A. In particolare le infrastrutture analizzate sono state:

- A36: si sviluppa per 22,5 Km, la tratta A tra l'interconnessione con l'autostrada A8 Milano-Varese, in comune di Cassano Magnago, e l'interconnessione con l'A9 Milano-Como, in comune di Lomazzo, e la tratta B1 che si estende dall'interconnessione con l'A9 Milano-Como a Lomazzo fino allo svincolo di interconnessione con la SP ex SS 35 a Lentate sul Seveso;
- A59: Tangenziale di Como, che si sviluppa per 3,1 Km, si innesta sull'autostrada A9 a Grandate, al confine con il comune di Villaguardia, e termina con lo svincolo di Acquanegra, tra i comuni di Como e Casnate con Bernate;
- A60: Tangenziale di Varese, che si sviluppa per 4,8 Km, tra l'interconnessione con l'A8 in comune di Gazzada Schianno e lo svincolo di Vedano Olona, al confine con il comune di Varese.
- SP ex SS 35 tratta denominata "Variante di Lentate", che si sviluppa per 3 Km tra l'interconnessione con la tratta B1 dell'A36, a Lentate sul Seveso e lo svincolo di Barlassina sulla SP ex SS35 superstrada Milano-Meda.

Il presente documento con i relativi allegati risponde a quanto previsto dal D.Lgs. 19 agosto 2005 "Attuazione della Direttiva 2002/49/CE relativa alla determinazione e alla gestione del rumore ambientale" secondo il quale (art. 4, c.3, lettera b) 'Le società e gli enti gestori dei servizi pubblici di trasporto o delle relative infrastrutture, tenuto conto dei risultati della mappatura acustica di cui all'art. 3, elaborano e trasmettono alla regione od alla provincia autonoma competente i piani di azione e le sintesi di cui all'allegato 6, per gli assi stradali e ferroviari principali.....' intendendosi per asse stradale principale (art. 1, c.2, lettera d) 'un'infrastruttura stradale su cui transitano ogni anno più di 3.000.000 di veicoli'.

2 DESCRIZIONE DEGLI ASSI STRADALI

Gli assi stradali oggetto dello studio riguardano le tratte di competenza della società Autostrada Pedemontana Lombarda SpA ricadenti nelle province di Varese, Como e Monza e Brianza, di seguito definiti:

- A36 :
 - Tratta A, inaugurata a gennaio 2015. I comuni attraversati dal tracciato autostradale sono: Provincia di Varese: Cassano Magnago, Solbiate Olona, Fagnano Olona, Gorla Maggiore, Gorla Minore, Cislago, Provincia di Como: Mozzate, Turate, Limido Comasco, Fenegrò, Cirimido, Lomazzo.
 - Tratta B1, inaugurata a novembre 2015. I Comuni attraversati dal tracciato principale sono: Provincia di Como: Fenegrò, Turate, Cirimido, Lomazzo, Rovellasca, Bregnano, Cermenate; Provincia di Monza e Brianza: Lazzate, Lentate sul Seveso
- A59 Tangenziale di Como, inaugurato nel 2015. I Comuni attraversati dal tracciato principale, in provincia di Como, sono: Villaguardia, Grandate, Casnate con Bernate, Como.
- A60 Tangenziale di Varese. I Comuni attraversati dal tracciato principale sono tutti in provincia di Varese: Gazzada Schianno, Morazzone, Lozza e Vedano Olona.
- Ex SS35: nel tratto "Variante di Lentate" rappresenta il collegamento tra l'A36 tratta B1 (di nuova

realizzazione) a Lentate sul Seveso e la viabilità già esistente SP ex SS 35 (superstrada Milano – Meda).

Il codice identificativo univoco del gestore è RD_IT_0071; le singole tratte sono codificate come riportato nella tabella seguente.

Infrastruttura	Codice
A36	RD_IT_0071_001
A59	RD_IT_0071_002
A60	RD_IT_0071_003
exSS35	RD_IT_0071_004

3 AUTORITÀ COMPETENTE

Il piano di azione è stato redatto dal gestore Autostrada Pedemontana Lombarda S.p.A. in particolare dalla Direzione Esercizio e Manutenzione. È possibile contattare i referenti presso la sede di Milano (Mi). I riferimenti sono i seguenti:

- Direttore Esercizio e Manutenzione Avv. Michele Massaro m.massaro@pedemontana.com Tel. 026774121;
- Arch. Barbara Vizzini b.vizzini@pedemontana.com Tel. 02 67741 21.

4 CONTESTO NORMATIVO

La normativa a cui si è fatto riferimento per le modalità ed i criteri di realizzazione del Piano di Azione sono elencati di seguito:

Normativa Europea

- Direttiva 2002/49/CE del Parlamento Europeo e del Consiglio del 25 giugno 2002
- Direttiva 2015/996/UE della commissione del 19 maggio 2015
- Direttiva Delegata 2021/1226/UE della Commissione del 21 dicembre 2020

Normativa nazionale

- Legge 447/95 "Legge quadro sull'inquinamento acustico" e suoi successivi decreti attuativi
- D.P.R. 18/11/1998, N. 459 "Regolamento recante norme di esecuzione dell'articolo 11 della legge 26 ottobre 1995, n. 447, in materia di inquinamento acustico derivante da traffico ferroviario"
- D.P.R. 30/03/2004, N. 142
- D.Lgs. 19 agosto 2005, n. 194, Attuazione della direttiva 2002/49/CE relativa alla determinazione e alla gestione del rumore ambientale (G.U. n. 222 del 23 settembre 2005).
- D.Lgs. 17 febbraio 2017, n. 42
- Decreto del Ministero della Transizione Ecologica del 14 gennaio 2022
- Decreto Ministeriale del Ministero della Transizione Ecologica n.16 del 24/03/2022

5 VALORI LIMITE IN VIGORE AI SENSI DELL'ART. 5 DEL D. LGS. 19 AGOSTO 2005, N. 194

Per la stesura dei Piani di Azione e della Mappatura Acustica sono stati utilizzati, come richiesto dall'art.5 del D.Lgs. 194/2005, i seguenti descrittori:

- L_{den} : livello continuo equivalente a lungo termine ponderato "A" determinato dall'insieme dei periodi giorno-sera-notte di un anno solare.
- L_{night} : livello continuo equivalente a lungo termine ponderato "A" determinato dall'insieme dei

periodi notturni (ore 22-06) di un anno solare.

Secondo quanto definito dal D. Lgs 194/2005, le mappature acustiche devono essere redatte utilizzando i descrittori acustici dello standard europeo e precisa che i valori limite dello standard nazionale, espressi tramite LAeq, siano convertiti in valori di Lden e Lnight. Attualmente non è stato però emanato un riferimento legislativo nazionale valido per la conversione e pertanto i valori limite sono disponibili solo per gli indicatori nazionali.

Per quanto concerne le infrastrutture oggetto di studio, queste sono tutte classificate come cat. A secondo la tabella 1 del DPR 142/04, fatta eccezione per il tratto della exSS35 già esistente che viene classificato come cat. B della tabella 2 del DPR 142/04. Pertanto i limiti previsti per tali infrastrutture sono:

Infrastruttura	Codice	DPR 142/04	Fascia	Limiti Day/Night
A36	RD_IT_0071_001	Tabella 1	Unica (250m)	65/55
A59	RD_IT_0071_002	Tabella 1	Unica (250m)	65/55
A60	RD_IT_0071_003	Tabella 1	Unica (250m)	65/55
exSS35	RD_IT_0071_004 nuova tratta	Tabella 1	Unica (250m)	65/55
	RD_IT_0071_004 tratta esistente	Tabella 2	A (100 m) B(150 m)	70/60 65/55

Per scuole, ospedali, case di cura e case di riposo il limite previsto è pari a 50 dBA nel periodo diurno e 40 dBA nel periodo notturno; per le scuole vale solo il limite riferito al periodo diurno.

6 SINTESI DEI RISULTATI DELLA MAPPATURA ACUSTICA

Si riportano i dati di esposizione al rumore della popolazione per classi di livello Lden ed Lnight, separatamente per ogni infrastruttura stradale in carico al gestore (nell'area di indagine gli edifici sensibili non sono interessati dalle fasce di esposizione oggetto di analisi) così come è emerso dalla mappatura

A36 - RD_IT_0071_001

Tabella popolazione esposta secondo il descrittore acustico L_{den} [N° Abitanti]

Identificativo Strada	Scenario	55-59	60-64	65-69	70-74	>75
A36	Anno 2022	212	46	0	0	0

Tabella popolazione esposta secondo il descrittore acustico L_n [N° Abitanti]

Identificativo Strada	Scenario	50-54	55-59	60-64	65-69	>70
A36	Anno 2022	51	0	0	0	0

A59 - RD_IT_0071_002

Tabella popolazione esposta secondo il descrittore acustico L_{den} [N° Abitanti]

Identificativo Strada	Scenario	55-59	60-64	65-69	70-74	>75
A59	Anno 2022	0	0	0	0	0

Tabella popolazione esposta secondo il descrittore acustico L_n [N° Abitanti]

Identificativo Strada	Scenario	50-54	55-59	60-64	65-69	>70
A59	Anno 2022	0	0	0	0	0

A60 - RD_IT_0071_003*Tabella popolazione esposta secondo il descrittore acustico L_{den} [N° Abitanti]*

Identificativo Strada	Scenario	55-59	60-64	65-69	70-74	>75
A60	Anno 2022	128	81	0	0	0

Tabella popolazione esposta secondo il descrittore acustico L_n [N° Abitanti]

Identificativo Strada	Scenario	50-54	55-59	60-64	65-69	>70
A60	Anno 2022	81	0	0	0	0

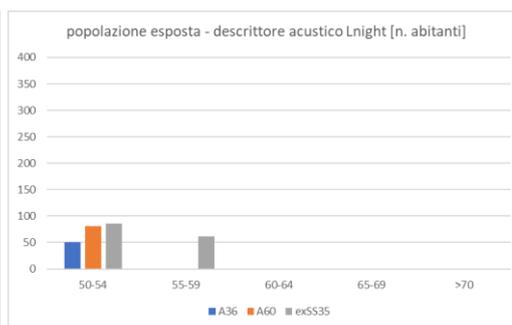
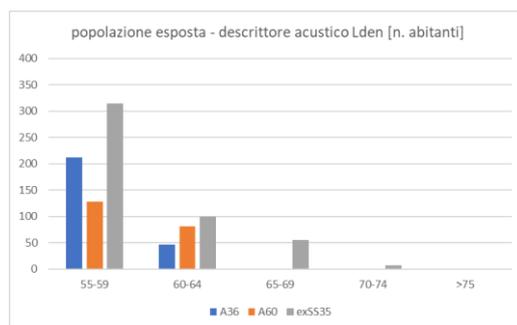
exSS35 - RD_IT_0071_004*Tabella popolazione esposta secondo il descrittore acustico L_{den} [N° Abitanti]*

Identificativo Strada	Scenario	55-59	60-64	65-69	70-74	>75
exSS35	Anno 2022	314	99	55	7	0

Tabella popolazione esposta secondo il descrittore acustico L_n [N° Abitanti]

Identificativo Strada	Scenario	50-54	55-59	60-64	65-69	>70
exSS35	Anno 2022	86	62	0	0	0

Dalla mappatura è emerso chiaramente come la maggior parte della popolazione oggetto di indagine ricada nelle fasce più basse di esposizione per entrambi gli indicatori; A59 in particolare non presenta alcun edificio esposto nelle classi di L_{den} superiori o uguali a 55 dBA e di L_{night} superiori a 50 dBA. I valori di queste tratte autostradali mostrano come le soluzioni progettuali e le bonifiche adottate consentano di mantenere i livelli sulle classi più basse; la ex SS35 è l'arteria che presenta un maggior numero di abitanti esposti e a classi maggiori in quanto non di nuova realizzazione ma oggetto di un ampliamento in sede. Tuttavia anche in questo caso i livelli notturni si attestano sempre a valori inferiori a 60 dB.



7 VALUTAZIONE DEL NUMERO STIMATO DI PERSONE ESPOSTE AL RUMORE, INDIVIDUAZIONE DEI PROBLEMI E DELLE SITUAZIONI DA MIGLIORARE

Le infrastrutture in gestione a Autostrada Pedemontana Lombarda S.p.A. e oggetto di studio nel presente piano di azione, sono di due tipologie:

- la prima tipologia riguarda le infrastrutture di nuova realizzazione i cui progetti sono stati redatti in conformità al DPR 142/04 e che pertanto sono state realizzate in modo tale da raggiungere sul territorio i limiti previsti da tale decreto;
- la seconda tipologia, che si limita al tratto esistente della exSS335 (Milano-Meda), è stata presa

in carico e successivamente adeguata con opportuna fase di progettazione in modo tale da rispettare anch'essa i limiti previsti sempre dal DPR 142/04. Tale fase di progettazione non è ancora conclusa e sono in corso una serie di attività che comprendono uno studio acustico ad hoc finalizzato ad individuare eventuali situazioni di non conformità normativa ai limiti acustici specifici di questa infrastruttura e al conseguente dimensionamento delle opere di bonifica.

In entrambi i casi risulta evidente che qualora le previsioni progettuali avessero individuato criticità queste sarebbero state risanate con uno specifico studio acustico (definizione di tipologia e dimensioni degli interventi di risanamento).

Inoltre queste infrastrutture sono oggetto di un monitoraggio ambientale post operam concordato con gli Enti di controllo (ARPA Lombardia) finalizzato proprio a verificare l'efficacia degli interventi progettati e ad individuare tempestivamente situazioni critiche che richiedono nuove azioni.

A seguito dei risultati di queste indagini risulta che non sono presenti, su tutte le infrastrutture stradali oggetto di piano d'azione, situazioni critiche. Pertanto, ad oggi, non sono presenti edificazioni che richiedono interventi di bonifica acustica ulteriori rispetto quelli già attuati. Il gestore delle infrastrutture ha attuato un programma di controllo e verifica dei livelli acustici per le infrastrutture:

- A36 – Tratta A: misure effettuate nell'anno 2014 e condivise e validate dal tavolo tecnico di Regione Lombardia Osservatorio Ambientale nel 2017 – nessun superamento individuato
- A36 – Tratta B1: misure effettuate nell'anno 2017 e 2022; la prima indagine fonometrica è stata condivisa e validata dal tavolo tecnico di Regione Lombardia Osservatorio Ambientale nel 2017 – nessun superamento individuato; la seconda indagine del 2022 è in corso di validazione.
- A59: misure effettuate nell'anno 2014 e condivise e validate dal tavolo tecnico di Regione Lombardia Osservatorio Ambientale nel 2017– nessun superamento individuato
- A60: misure effettuate nell'anno 2014 e condivise e validate dal tavolo tecnico di Regione Lombardia Osservatorio Ambientale nel 2017– nessun superamento individuato
- Ex SS35: misure effettuate negli anni 2022 e 2023 ed entrambe le campagne di misura sono in corso di validazione con il tavolo tecnico regionale.

Il monitoraggio acustico costituisce il migliore strumento per valutare l'impatto effettivo di un'opera; non limitandosi a puri calcoli previsionali con le conseguenti incertezze, i livelli misurati consentono un rapido e veritiero confronto con i limiti in vigore.

Alla luce di quanto sopra esposto, il piano di azione non aggiorna la mappatura ma ne conferma i risultati che, come esposto al capitolo precedente, dimostrano quanto una azione preventiva a livello progettuale consenta il rispetto dei limiti della normativa nazionale. Per quanto concerne la exSS35 si rimane in attesa degli esiti del progetto che, in modo dettagliato e puntuale, individuerà e risolverà, se presenti, le situazioni di criticità.

8 EFFETTI NOCIVI DEL RUMORE AMBIENTALE SULLA SALUTE

Gli effetti nocivi del rumore ambientale sulla salute sono definiti dalla Direttiva 2020/367 della Commissione Europea. Tale direttiva sostituisce integralmente l'allegato III della Direttiva 2002/49/CE, in quanto sono intervenuti progressi tecnico-scientifici nelle relazioni dose-effetto che ne hanno imposto l'adeguamento. La direttiva 2020/367 definisce le relazioni dose-effetto per i seguenti effetti nocivi: cardiopatia ischemica (ischaemic heart disease, IHD), fastidio forte (high annoyance, HA), disturbi gravi del sonno (high sleep disturbance, HSD).

Secondo quanto richiesto dalle ultime Linee Guida ISPRA 2023 per la predisposizione dei Piani

d'Azione, per ciascuna delle sorgenti acustiche dichiarate in fase di Mappa Acustica Strategica devono essere fornite le stime degli effetti nocivi dovuti al rumore ambientale sulla popolazione.

Dal momento che, alla data attuale, non sono ancora state chiarite le modalità di utilizzo degli algoritmi citati sopra citati, la sintesi dei risultati dell'analisi degli effetti nocivi è demandata al prossimo aggiornamento del Piano di Azione.

9 RESOCONTO DELLE CONSULTAZIONI PUBBLICHE ORGANIZZATE AI SENSI DELL'ART. 8 DEL D. LGS. 19 AGOSTO 2005, N. 19

Come previsto dall'art. 8, c. 2 del D.Lgs. 194/05, il Gestore ha provveduto, mediante pubblico avviso sul proprio sito web (www.pedemontana.com) a dare comunicazione dell'avvenuta redazione dell'aggiornamento del Piano di Azione, ed ha messo a disposizione del pubblico, in una apposita area sul proprio sito istituzionale gli elaborati del piano di azione e le modalità previste per la presentazione di eventuali osservazioni (link: https://www.pedemontana.com/pagina517_mappatura-acustica-e-piano-di-azione.html).

Tutti i soggetti interessati hanno avuto 45 giorni di tempo per visionare gli elaborati e trasmettere osservazioni, pareri e memorie in forma scritta, dal 26/2/2024 al 11/4/2024.

Nel periodo di consultazione pubblica non sono pervenute osservazioni.

10 MISURE ANTIRUMORE GIÀ IN ATTO E I PROGETTI IN PREPARAZIONE

I tratti di strada analizzati sono stati oggetto di progettazione pertanto gli interventi di mitigazione sono stati attuati in fase realizzativa/adequamento (asfalto fonoassorbente, trincee, gallerie, barriere acustiche...); inoltre una costante opera di manutenzione garantisce che questi interventi mantengano la propria efficacia nel tempo. Al momento non sono programmati nuovi interventi. Le barriere acustiche esistenti sono di seguito elencate.

Tratta	Codice	km inizio	km fine	L (m)	H (m)	Tipologia
A36	B01	-0+499	0+217	384	2.5	Lamiera grecata
A36	B02	0+141 R3	0+257 R3	114	2	Lamiera grecata
A36	B03	0+196 R1	0+808	504	3	Lamiera grecata
A36	B04	0+585	0+802	213	5	Lamiera grecata
A36	B05	2+247	2+480	242	2.5	Lamiera grecata
A36	B06	4+060	4+305	250	3	Vetro Stratificato
A36	B07	4+067	4+320	257	3	Vetro Stratificato
A36	B08	10+015	10+204	190	3	Lamiera grecata
A36	B09	10+151	10+353	207	5	Vetro Stratificato
A36	B10	13+876	14+235	360	2.5	Lamiera grecata
A36	B19	Caserma Ugo Mara	Caserma Ugo Mara	407	4	Muro prefabbricato
A36	B1.01	0+836	0+890	54	4	Lamiera forata
A36	B1.02	1+920	1+968	48	4	Lamiera forata
A36	B1.03	2+073 2+079	2+079 2+300	6 96	4 4	Vetro plast. PMMA Vetro plast. PMMA
A36	B1.04	3+375	3+604	228	4	Vetro stratificato

Tratta	Codice	km inizio	km fine	L (m)	H (m)	Tipologia
A36	B1.05	0+362 0+218	0+218 0+170	144 48	3 3	Lamiera forata Lamiera forata
A59	B06.A	46,30 free flow	45,10 rampa D-E	296.3	5	Legno mineralizzato + vetro
A59	B06.B	45,10 rampa D- E	12,50 rampa D-E	30	4	Legno mineralizzato
A59	B06.C	12,50 rampa D- E	1+161,50	74	5	Legno mineralizzato + vetro
A59	B06.D	1+161,50	1+177,70	16	4	Legno mineralizzato
A59	B06.E	1+177,70	1+312,50	135	5	Legno mineralizzato + vetro
A59	B06.F	1+306,50	1+411,50	105	5	INTEGRATA
A59	B06.G	1+403,80	1+613,70	216	5	Legno mineralizzato + vetro
A59	B06.H	1+613,70	1+674,10	60	var	Legno mineralizzato
A59	B07.A	1+057,25	1+178,20	121	4	Legno mineralizzato
A59	B07.B	1+178,20	1+286,20	108	5	Legno mineralizzato
A59	B07.C	1+286,20	1+400,4	114.69	6	Legno mineralizzato
A59	B07.D	1+400,4	1+534,01	135	5	Legno mineralizzato + vetro
A59	B07.E	1+534,01	1+599,98	66	4	Legno mineralizzato
A59	B10	2+705	2+709	3.44	var	Vetro Stratificato
A59	B10	2+709	2+939	245.75	4	Vetro Stratificato
A59	B11	2+728	2+740	11.89	var	Vetro Stratificato
A59	B11	2+740	2+960	220	4	Vetro Stratificato
A59	B19	2+011	2+098	88	3	Legno mineralizzato
A60	B01.A	00+000	00+068	68	3	Legno mineralizzato
A60	B01.B	00+068	00+109	41	5	Legno mineralizzato + vetro
A60	B01.C	00+103	00+350	247	5	INTEGRATA
A60	B01.D	00+334	00+340	6	4	Legno mineralizzato
A60	B01.E	00+340	00+415	74.5	4	Legno mineralizzato
A60	B02.A	00+000	00+043	48	5	integrata di cui 30 m trasparente 3 mt
A60	B02.B	00+043	00+078	35	5	integrata trasparente 3 mt
A60	B02.C	00+078	00+117	39	4	integrata
A60	B02.D	00+117	00+294	177	4	integrata
A60	B02.E	00+294	00+329	35	4	integrata
A60	B02.F	00+329	00+382	53	4	Legno mineralizzato
A60	B02.G	00+382	00+442	85	4	Legno mineralizzato
A60	B03.A	00+442	00+513	71.5	4	integrata
A60	B03.B	00+513	00+362	96	4	integrata
A60	B03.C	00+345	00+258	102.25	4	Legno mineralizzato
A60	B04	00+580	00+420	156	6	Legno mineralizzato + vetro
A60	B05.A	00+000	00+006	6	4	Legno mineralizzato + vetro
A60	B05.A	00+006	00+104	96	6	Legno mineralizzato + vetro
A60	B05.B	00+097	00+169	66	3	Legno mineralizzato
A60	B05.C	00+162	00+209	41	3	Legno mineralizzato

- L'infrastruttura con il maggior numero di abitanti esposto è la exSS35 anche perché inserita in un contesto territoriale più urbanizzato. Al momento non è previsto alcun intervento di mitigazione acustica; il gestore è in attesa;
- validazione dei risultati delle indagini acustiche effettuate negli anni 2022 e 2023 da parte del tavolo tecnico regionale;
- termine della fase progettuale che comprenderà le eventuali opere di protezione acustica che si rendessero necessarie.

11 INTERVENTI PIANIFICATI DALLE AUTORITÀ COMPETENTI PER I SUCCESSIVI CINQUE ANNI, COMPRESSE LE MISURE VOLTE ALLA CONSERVAZIONE DELLE AREE SILENZIOSE

Il gestore attua un sistema di controllo attraverso rilievi acustici in campo che consentono il confronto dei livelli con i limiti di riferimento della normativa nazionale (DPR 142/04). Sulle infrastrutture TrattaA, A50 e A60 i monitoraggi hanno mostrato un completo rispetto dei limiti normativi; sulle infrastrutture B1 ed exSS35 gli esiti del monitoraggio sono al tavolo tecnico in attesa di esame e validazione.

Eventuali ulteriori azioni possono essere previste su specifica richiesta dei tavoli tecnici che seguono il monitoraggio ambientale post opera per le tratte B1 ed exSS35 nel caso in cui:

- emergessero superamenti dei limiti di normativa adducibili al traffico circolante su tali infrastrutture
 - la nuova progettazione della exSS35 evidenziasse la necessità di opere di protezione acustica
- Inoltre sono pianificate costanti opere di manutenzione delle strutture in gestione; ciò significa:
- costante e programmato mantenimento del manto stradale, in particolare dell'asfalto drenante-fonoassorbente;
 - costante osservazione delle barriere acustiche installate al fine di verificarne l'integrità e le conseguenti prestazioni in termini di fonoisolamento e fonoassorbimento.

12 STRATEGIA DI LUNGO TERMINE

Il Gestore impegna risorse per opere di manutenzione costanti ed efficaci con particolare attenzione al mantenimento delle prestazioni del manto stradale e delle protezioni acustiche (barriere).

13 INFORMAZIONI DI CARATTERE FINANZIARIO

Il gestore non mette a bilancio spese specifiche; infatti quanto previsto dal capitolo precedente utilizza voci di costo già strutturate e che rientrano nelle normali azioni di manutenzione dell'infrastruttura.

14 DISPOSIZIONI PER LA VALUTAZIONE DELL'ATTUAZIONE E DEI RISULTATI DEL PIANO DI AZIONE

Il gestore ha già messo in atto le azioni previste sia in termini di bonifiche acustiche che di monitoraggio post opera; è in corso la validazione degli ultimi monitoraggi.

Qualora il tavolo tecnico regionale richiedesse ulteriori indagini queste saranno programmate.

15 NUMERO DI PERSONE ESPOSTE CHE BENEFICIANO DELLA RIDUZIONE DEL RUMORE

In considerazione del fatto che il Gestore ha attuato gli interventi necessari al rispetto dei limiti nazionali vigenti e che, ad oggi, non sono emerse situazioni di criticità, non saranno attuate nuove azioni e pertanto non sono previsti ulteriori benefici indotti.

Per quanto concerne la TrattaB1 e la exSS35 nel caso in cui, a seguito della validazione dei dati del monitoraggio o della progettazione (per la ex SS35), emergesse la necessità di realizzare interventi di bonifica questi verranno attuati e allora si potranno osservare eventuali riduzioni.