

PROGETTO N° _____



AUTOSTRADE SESTRI LEVANTE – LIVORNO
con diramazione Viareggio – Lucca e Fornola – La Spezia

AUTOCAMIONALE DELLA CISA

Parma – La Spezia con prolungamento fino a Nogarole Rocca

TRONCO AUTOCISA

CODICE UNIVOCO INFRASTRUTTURA (Unique Road ID): RD_IT_0015_004

ADEMPIMENTI AI SENSI DEL D. LGS. 19 AGOSTO 2005, n.194
"ATTUAZIONE DELLA DIRETTIVA 2002/49/CE
RELATIVA ALLA DETERMINAZIONE
E ALLA GESTIONE DEL RUMORE AMBIENTALE"

PIANO D'AZIONE (2023 - 2028)

PROGETTAZIONE:

Dott. Ing. Dorina Spoglianti
Ordine degli Ingegneri di Milano
n° A 20953



CONSULENZA PROGETTAZIONE:

EM./RE.	DATA	DESCRIZIONE	REDATTO	CONTROLLATO	APPROVATO
00	21.05.2024	EMISSIONE	A. Bertetti	M. Pilati	D. Spoglianti

Informazione e consultazione del pubblico ai sensi dell'art. 8

RELAZIONE DI COMUNICAZIONE

CODICE IDENTIFICATIVO: C _ 0 _ 0 _ 1 _ 0

Scala: -

Società Autostrada Ligure Toscana p.a.
Tronco Ligure Toscano e Tronco Autocisa
Direttore Tecnico
Dott. Ing. Giuseppe Fratino

Società Autostrada Ligure Toscana p.a.
Tronco Ligure Toscano e Tronco Autocisa
Amministratore Delegato
Dott. Ing. Daniele Buselli

UNI EN ISO 9001:2015



SISTEMA DI GESTIONE
QUALITÀ CERTIFICATO

Società Autostrada Ligure Toscana p.a. - Tronco Ligure Toscano e Tronco Autocisa

Direzione e Coordinamento: ASTM S.p.A.

Sede Sociale: Via don Enrico Tazzoli, 9 - 55041 Lido di Camaiore (LU) - Italia Sede Secondaria: Via Camboara, 26/A Fraz. Ponte Taro - 43015 Noceto (PR) - Italia
Tel. (+39) 0584.9091 - Fax (+39) 0584.909300 - Tel. (+39) 0521.613711 - Fax (+39) 0521.613720/731 - E-mail: salt@salt.it - PEC: salt@legalmail.it - www.salt.it

Cap. Soc. € 160.300.938,00 Int. Vers. - Iscr. Reg. Imp. LU 00140570466 - R.E.A. 57616 - C.F./P.I. 00140570466



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.	IL PIANO DI RISANAMENTO ACUSTICO Ai sensi del DMA 29.11.2000.....	7
2.1	Premessa.....	7
2.2	Descrizione sintetica degli studi del Piano di Risanamento Acustico.....	8
2.3	Gli interventi generali previsti dal PRA.....	10
2.4	Le priorità di intervento e il processo approvativo del piano di risanamento acustico e dei conseguenti interventi di mitigazione	11
2.5	Definizione sintetica dello stato di attuazione PRA Fase 2 e aggiornamento Secondo Stralcio.....	12
3.	IL PIANO D’AZIONE	14
3.1	Premessa.....	14
3.2	Contenuti minimi	14
3.3	Aggiornamento dei piani di contenimento e di abbattimento del rumore.	15
4.	I PRECEDENTI PIANI D’AZIONE: 2008-2012, 2013-2017, 2018-2022.....	17
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 solo recentemente hanno raggiunto le relative scadenze e quindi anche la puntuale 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 un logico 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 giugno 2012 le mappature acustiche mentre, per quanto riguarda i piani d'azione, la scadenza è fissata al 18 luglio 2013.

Le date del 30/6/2012 e 18/7/2013 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 giugno 2017 scadeva dunque l'obbligo di presentazione della revisione della mappatura acustica per quanto riguarda il *terzo "round"* mentre il 18 luglio 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 A15 Parma - La Spezia, l'allora Ministero dell'Ambiente e della Tutela del Territorio e del Mare (MATTM), con decreto ministeriale 2011-0000029 del 11/03/2011 ha approvato il piano degli



interventi di contenimento e abbattimento del rumore predisposto e presentato dal gestore "Autocamionale della Cisa S.p.A." con nota Prot. DSA-2007-0030902 del 29/11/2007, successivamente integrato con nota Prot. DSA-2008-0019581 del 15/07/2008, 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 del Ministero dell'Ambiente e della Tutela del Territorio e del Mare fino al 1° gennaio 2014.

Entro il 15 gennaio 2013 la Società "Autocamionale della Cisa S.p.A." ha avuto l'obbligo di presentare all'ex MATT, alle Regioni/Province Autonome interessate ed 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.

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, si può notare 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'ex 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**.

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 194/2005 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 delinearci.

Per le suddette ragioni, la presente comunicazione al pubblico fa invece necessariamente riferimento all'attuale configurazione di concessione, dove il tronco A15 (Parma – Interconnessione A12) rappresenta il quarto asse stradale di competenza di Salt S.p.A. (come rappresentato nell'Unique Road ID RD IT 0015 004)

Si sottolinea che nel corso del 2023 sono stati eseguiti approfondimenti acustici relativi agli interventi di mitigazione previsti dal PRA che hanno richiesto il miglioramento degli strumenti previsionali di calcolo la 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). Gli esiti di queste valutazioni sono stati comunicati al Ministero dell'Ambiente e della Sicurezza Energetica in data 10/02/2023, protocollo n. U/1179/23. Si riporta, pertanto, di seguito la sintesi delle mitigazioni che sono state stralciate in quanto ritenuti non più necessarie.

REGIONE	COMUNE	CODICE	DIR
Emilia Romagna	Noceto	BA-ES-07	SP
Emilia Romagna	Terenzo	BA-ES-16	SP
Emilia Romagna	Berceto	BA-ES-21	SP
Toscana	Pontremoli	BA-TS-01	SP
Toscana	Pontremoli	BA-TS-06	SP
Toscana	Mulazzo	BA-TS-09	SP
Toscana	Mulazzo	BA-TS-10	SP
Toscana	Mulazzo	BA-TS-11	SP
Toscana	Mulazzo	BA-TS-14	AP
Toscana	Tresana	BA-TS-15	SP
Toscana	Tresana	BA-TS-16	SP
Toscana	Tresana	BA-TS-17	SP
Toscana	Tresana	BA-TN-18	PR
Toscana	Tresana	BA-TS-19	SP
Toscana	Podenzana	BA-TN-20	PR
Toscana	Podenzana	BA-TS-22	SP
Toscana	Podenzana	BA-TS-28	SP
Toscana	Aulla	BA-TS-23	SP
Toscana	Aulla	BA-TS-24	SP
Toscana	Aulla	BA-TN-25	PR
Toscana	Aulla	BA-TN-26	PR
Toscana	Aulla	BA-TN-27	PR
Liguria	Santo Stefano di Magra	BA-LN-05	PR

Tabella 1 – Interventi stralciati a seguito di approfondimenti acustici

In termini di verifiche di interventi diretti, gli approfondimenti acustici hanno permesso di stralciarne 48 (26 in Emilia Romagna, 18 in Toscana e 4 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 pre-esistenti il decreto due fasce territoriali di pertinenza acustica: la Fascia A, estesa per 100 m dal confine stradale ed, 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 del Piano di Risanamento Acustico

Il Piano di Risanamento Acustico autostradale redatto da Autocamionale della Cisa concessionaria per conto ANAS dell'Autostrada A15 Parma - La Spezia, in adempimento agli obblighi indicati dal Decreto Ministeriale 29 novembre 2000, ha identificato le aree di superamento in tutto il territorio interessato dal tracciato. Le principali attività svolte hanno riguardato:

- Analisi dell'inquadramento normativo, nazionale e regionale ed individuazione di limiti di riferimento.
- Acquisizione delle informazioni geometriche e funzionali dell'infrastruttura stradale (traffico medio annuale, profilo orario del traffico, percentuale veicoli pesanti, sezioni "tipo" del tracciato, tipo di pavimentazione stradale, geometria barriere antirumore presenti, ecc.).
- Acquisizione delle basi cartografiche più aggiornate a totale copertura dell'area di studio, incluso l'aggiornamento con la nuova edificazione non ancora presente.
- Censimento di dettaglio in campo di tutti i ricettori ricompresi nella fascia dei 250 metri dal confine stradale. In questo modo è stato possibile individuare, in maniera puntuale, ogni singolo ricettore che costituirà un "bersaglio" per la stima del livello sonoro in corrispondenza della facciata più esposta dell'edificio. Al contempo è stato possibile acquisire informazioni per la compilazione del database del sistema ricettore (censimento dei ricettori) tramite sopralluoghi estesi all'intero ambito di studio di fascia A e B.
- Definizione del sistema insediativo in termini di volumetrie edificate, destinazioni d'uso e popolazione residente.
- Verifica in campo e sintesi degli interventi di mitigazione acustica già realizzati;
- Modellazione in 3D del sito oggetto di studio, delle opere antropiche, degli ostacoli naturali e dell'infrastruttura in progetto.
- Implementazione delle informazioni precedenti all'interno di un sistema GIS interfacciato con il modello di simulazione (GIS-acustico).
- Definizione dei parametri degli scenari di simulazione e stima di dettaglio su ogni edificio dei livelli acustici diurni e notturni.
- Mappatura delle isofoniche relativamente al periodo diurno e notturno senza interventi di mitigazione.



- Individuazione delle aree di superamento dei limiti.
- Calcolo dell'indice di priorità.
- Definizione del Piano di Risanamento con individuazione e dimensionamento delle barriere acustiche e di eventuali interventi diretti sui ricettori.
- Mappatura delle isofoniche relativamente al periodo diurno e notturno con gli interventi di mitigazione passiva attuati.

Informazioni già trasmesse ai comuni e accessibili ai cittadini

I risultati emersi dagli studi del PRA sono stati sintetizzati in schede di sintesi comunali al fine di soddisfare all'obbligo di trasmissione ai Comuni delle informazioni relative alle aree di superamento, ai sensi del D.M. 29.11.2000 Art. 2 "Obblighi del gestore" e di fornire ai Comuni interessati dal piano di risanamento acustico i dati territoriali e acustici di primario interesse per l'amministrazione comunale.

Le informazioni di livello territoriale più ampio, come ad esempio la caratterizzazione meteorologica del territorio, o relative ad aspetti metodologici generali (la calibrazione del modello di calcolo, le verifiche di concorsualità svolte per le sorgenti di rumore secondarie, ecc.), sono viceversa riportate nella relazione generale e relativi allegati tecnici destinati alle regioni territorialmente interessate dal tracciato.

La scheda di sintesi comunale contiene i seguenti elaborati (contenuti massimi):

- Planimetrie ACU1 "Destinazioni d'uso e codici dei ricettori", scala 1:5.000 (Allegato A).
- Planimetrie ACU2 "Altezze edificato residenziale e sensibile, localizzazione delle barriere antirumore esistenti e punti di monitoraggio", scala 1:5.000 (Allegato B).
- Planimetrie ACU3 "Livelli di rumore (h=4 m p.c.) periodo diurno Leq (6-22)", scala 1:5.000 (Allegato C).
- Planimetrie ACU4 "Livelli di rumore (h=4 m p.c.) periodo notturno Leq (22-6)", scala 1:5.000 (Allegato D).
- Schede di censimento dei ricettori residenziali in Fascia A e dei ricettori sensibili (Allegato E).
- Schede di censimento degli ambiti residenziali in Fascia B (Allegato F)
- Schede di sintesi delle barriere antirumore esistenti (Allegato G)
- Planimetrie ACU5 "Popolazione residente esposta e indice di priorità degli interventi", scala 1:5000 (Allegato H).
- Planimetrie ACU6 "Interventi di mitigazione diretti ed indiretti", scala 1:5000 (Allegato I);
- Planimetrie ACU7 "Livelli di rumore (h=4 m p.c.) periodo diurno Leq(6-22) postmitigazione", scala 1:5000 (Allegato J);
- Planimetrie ACU8 "Livelli di rumore (h=4 m p.c.) periodo diurno Leq(22-6) postmitigazione", scala 1:5000 (Allegato L);



- Tabelle di dettaglio: limiti di riferimento e output dei calcoli previsionali nei punti di maggiore esposizione, con e senza interventi di risanamento (Allegato M).

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. La progettazione degli interventi è stata svolta per fasi, distinguendo le necessità di bonifica prioritaria dei ricettori residenziali di Fascia A e dei ricettori sensibili di Fascia A e B da quelle relative a aree di superamento residenziali di Fascia B.

Al dimensionamento degli interventi è seguita una verifica di efficacia/efficienza nella realizzazione degli obiettivi ed è stata individuata con il gestore la distribuzione ottimizzata delle risorse.

Gli interventi generali previsti dal PRA 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 - Sono state inserite le barriere oggetto di progettazioni pregresse il cui iter tecnico ed approvativo è già stato avviato in passato ed è prevista l'attuazione nei prossimi anni. Questi interventi rappresentano "attuazioni anticipate" nell'ambito del piano di risanamento acustico autostradale e dominano, in termini di priorità, i restanti interventi previsti dal PRA.
- Verifiche interventi diretti - Sono state considerate nei casi in cui sussistevano motivazioni di carattere tecnico o ambientale che non permettevano il raggiungimento degli obiettivi di mitigazione con interventi sulla propagazione del rumore.

Complessivamente il PRA prevedeva l'installazione di 26.584 m di barriere antirumore e 104 verifiche di intervento sui ricettori.

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



2.4 Le priorità di intervento e il processo approvativo del piano di risanamento acustico e dei conseguenti interventi di mitigazione

Nella definizione dell'ordine di esecuzione degli interventi la Società si atterrà alle previsioni di legge, ovvero, prenderà in considerazione:

- la tipologia di ricettore protetto (sensibile, fascia A e B), secondo quanto disposto dal DPR 142/2004 art. 5 comma 3;
- l'indice di priorità, calcolato secondo quanto previsto dal Decreto Ministero dell'Ambiente 29 novembre 2000, ovvero sommando i valori degli indici calcolati sui singoli edifici in esubero contenuti in ognuna delle aree di superamento.

Il tutto - in accordo con la Concedente ANAS, oggi SVCA - MIT (Struttura di Vigilanza sulle Concessionarie Autostradali - Ministero delle Infrastrutture e dei Trasporti) - nell'ambito delle aree di intervento opportunamente individuate, fatto che permetterà di non trascurare fattori direttamente ed evidentemente incidenti sulla sicurezza della circolazione e sull'efficienza complessiva dell'azione tecnico/amministrativa del gestore, a beneficio della circolazione, quali:

- lo stato della programmazione di altri interventi sulla struttura autostradale e di manutenzione straordinaria;
- l'impatto generato dai cantieri per la realizzazione delle opere di protezione acustica sul traffico e sul normale esercizio dell'infrastruttura in modo da ridurre al minimo rischi, costi sociali e disagio per gli utenti.

Il Ministero dell'Ambiente, d'intesa con la Conferenza unificata, approva i piani relativi alle infrastrutture di interesse nazionale o di più regioni. Nel caso di infrastrutture che interessano solo una regione l'approvazione avviene al tavolo tecnico regionale.

La Società ha pertanto trasmesso alle Autorità Competenti la proposta di Piano ai fini della programmazione degli interventi, in attuazione della normativa vigente e nelle more delle valutazioni di merito tecnico, ambientale ed amministrativo che dovranno essere sviluppate dalle autorità competenti.

Tra dette valutazioni fondamentale importanza riveste anche il processo di approvazione ed inserimento dei relativi interventi nell'ambito dei piani finanziari che regolano le attività concessorie del Gestore, attività che sostanzialmente autorizza il Gestore alla realizzazione pratica degli interventi di mitigazione.

Fino a tale momento, il Gestore è comunque impegnato a sviluppare tutte le pertinenti attività tecniche propedeutiche, non potendo pur tuttavia operare a tutti i conseguenti effetti finanziari e realizzativi fino al momento in cui le attività saranno recepite nell'ambito del piano economico – finanziario che identificherà i limiti di competenza della concessionaria e le fonti di finanziamento delle opere.



2.5 Definizione sintetica dello stato di attuazione PRA Fase 2 e aggiornamento Secondo Stralcio

L'ex Ministero dell'Ambiente e della Tutela del Territorio e del Mare (MATT), con decreto ministeriale 2011-0000029 del 11/03/2011 ha approvato il piano degli interventi di contenimento e abbattimento del rumore predisposto e presentato dal gestore "Autocamionale della Cisa S.p.A." con nota Prot. DSA-2007-0030902 del 29/11/2007, successivamente integrato con nota Prot. DSA-2008-0019581 del 15/07/2008, con le specifiche e le prescrizioni contenute nel documento di intesa e relativi allegati.

L'intesa raggiunta in Conferenza Unificata ha stabilito un'approvazione di massima del Piano, riferita alla programmazione degli interventi del primo stralcio. Tale periodo decorre dalla data del decreto di approvazione del Ministero dell'Ambiente e della Tutela del Territorio e del Mare fino al 1° gennaio 2014.

Nel mese di gennaio 2013 secondo quanto stabilito nello "Schema di intesa, ai sensi dell'articolo 5, comma 2, del Decreto 29 novembre 2000 del Ministro dell'Ambiente, sulla proposta di piano degli interventi di contenimento ed abbattimento del rumore predisposto dal Gestore "Autocamionale della Cisa S.P.A." ai sensi dell'articolo 10, comma 5, della Legge 26 ottobre 1995 N. 447" in sede di Conferenza Unificata, è stata effettuata da parte del Gestore la presentazione al Ministero dell'Ambiente e della Tutela del Territorio e del Mare, alle Regioni/Province Autonome interessate e ai Comuni interessati dello stato di attuazione del Piano di Risanamento Acustico, con una ricognizione delle azioni svolte. Entro la stessa data Autocamionale della Cisa SpA ha presentato la documentazione relativa allo stralcio successivo del Piano prendendo in considerazione gli interventi non ancora realizzati e l'aggiornamento e l'integrazione dello stesso per il successivo periodo di attuazione.

In particolare, quanto richiesto dall'Intesa, è confluito in un documento consegnato alle autorità indicate così organizzato:

- Sintesi degli interventi previsti dal PRA nel primo stralcio attuativo, suddivisi in interventi su pavimentazioni stradali, installazioni di barriere antirumore e verifiche di intervento sui ricettori.
- Descrizione, sempre per le tre tipologie di intervento precedentemente indicate, degli interventi realizzati al 31 dicembre 2012, identificando e motivando eventuali varianti apportate nel corso delle progettazioni definitive ed esecutive rispetto al PRA, degli interventi non ancora attuati al 31/12/2012, intendendo con non attuati gli interventi che non manifestano ancora effetti utili per il contenimento del rumore (di questi interventi viene descritto lo stato della progettazione o dell'iter approvativo-esecutivo), degli interventi che non verranno realizzati e, infine, quelli che rappresentano delle anticipazioni rispetto al 2° stralcio attuativo.
- Riepilogo degli interventi di mitigazione previsti dal piano finanziario nel secondo quinquennio di attuazione del PRA. Il Capitolo riporta nel dettaglio l'architettura delle informazioni e dei dati confluiti nell'aggiornamento della



progettazione del PRA, da cui derivano le nuove stime di impatto e il conseguente dimensionamento degli interventi di mitigazione.

- Descrizione degli interventi a cui dovrà essere data attuazione nel 3° e ultimo stralcio attuativo del PRA.
- Riepilogo delle barriere antirumore previste dal PRA nei singoli stralci attuativi quinquennali a valle degli aggiornamenti.

Sono state altresì allegate al documento:

- La schedatura delle barriere antirumore installate al 31 dicembre 2012, basate su specifici sopralluoghi, e la sintesi del collaudo acustico.
- Le schede intervento con l'aggiornamento degli interventi del PRA presentato alle Amministrazioni Comunali in ottemperanza alle prescrizioni del DM 29 novembre 2000. Le schede contengono:
 - Aggiornamento dati ambientali e vincoli all'installazione
 - Aggiornamento e revisione della progettazione
 - Sintesi dell'intervento
 - Rispondenza al P.R.A.
 - Allegato A - ACU01 "Livelli di rumore ante mitigazione periodo diurno Leq(6-22) - Mappa di rumore a 4 m di altezza dal p.c."
 - Allegato B - ACU02 "Livelli di rumore ante mitigazione periodo notturno Leq(22-6) - Mappa di rumore a 4 m di altezza dal p.c."
 - Allegato C - ACU03 "Livelli di rumore post mitigazione periodo diurno Leq(6-22) - Mappa di rumore a 4 m di altezza dal p.c."
 - Allegato D - ACU04 "Livelli di rumore post mitigazione periodo notturno Leq(22-6) - Mappa di rumore a 4 m di altezza dal p.c."
 - Allegato E - ACU05 "Livelli di rumore ante e post mitigazione - Sezioni"
 - Allegato F - Risultati di calcolo
 - Allegato G - Tipologico barriera
 - Allegato H - Mappatura dei vincoli ambientali

A valle delle installazioni già effettuate in sede di PRA, nonché delle verifiche effettuate e degli aggiornamenti apportati allo stesso, complessivamente è prevista ancora l'installazione di 30 barriere antirumore (17 in Emilia Romagna, 9 in Toscana e 4 in Liguria) e 20 verifiche di intervento sui ricettori.



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 e aggiornano 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 in Premessa, 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 recepite e aggiornate dalle recenti "Linee guida per la predisposizione della documentazione inerente ai Piani di Azione, e alla sintesi non tecnica per la consultazione del pubblico", redatto dal Ministero dell'Ambiente della Sicurezza Energetica (novembre 2023), e consistono di:

- 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:

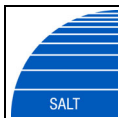
- progettazione preliminare (come da PRA);
- progettazione definitiva per fase autorizzativa;
- pratiche autorizzative (conferenza di servizi, ecc);
- progettazione esecutiva;
- approvazione Ministero dei Trasporti (SVCA - MIT) del progetto esecutivo;
- affidamento dei lavori;
- esecuzione dei lavori;
- 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 dell'Ambiente, 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 seguirà inoltre la lista degli interventi da considerarsi nella successiva edizione del piano d'azione 2023-2028.



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

Le Tabella 2 e Tabella 3 contengono l'elenco degli interventi già presenti su A15 al mese di luglio 2008 e quelli realizzati nell'ambito dei Piani d'Azione 2008-2012. Quest'ultimi sono costituiti dalle barriere (evidenziate in azzurro) nei comuni di Solignano (Emilia Romagna) e Aulla (Toscana).

Da segnalare che la barriera BP-TS-03 non era inserita nel Piano in quanto di conformazione atipica, essendo collocata sull'intradosso della carreggiata sud del tracciato per schermare le emissioni della carreggiata opposta, che si colloca ad una quota inferiore e in vista diretta sui ricettori.

Sono anche presenti due interventi di trattamento fonoassorbente dei muri di controripa in località Albiano Magra, in prossimità dell'imbocco sud della galleria Albiano, su entrambe le carreggiate.

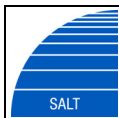
COMUNE	CODICE BARRIERA	LATO DIREZ	L [m]	H [m]
Medesano	BE-EN-01	PR	90	7.0
Medesano	BE-ES-02	SP	280	1.75-7.75
Medesano	BE-ES-03	SP	310	5.00-6.75
Varano de' Melegari	BE-ES-03	SP	184	5.00-6.75
Solignano	BE-ES-04	SP	249	3.50
Solignano	BP-EN-07	PR	877	3.00-5.00
Solignano	BP-EN-08	PR	155	5.00-6.00
Solignano	BP-ES-09	PR	333	4.00-5.50

**Tabella 2 - Interventi realizzati nell'ambito del PNZ 2008-2012 o antecedenti
Regione EMILIA ROMAGNA**

COMUNE	CODICE BARRIERA	LATO DIREZ	L [m]	H [m]
Aulla	BP-TS-01	SP	400	3.00-4.00
Aulla	BP-TS-01_1	SP	81	3.00
Aulla	BP-TN-02	PR	347	3.00-4.00
Podenzana	BP-TS-03 (*)	SP	97	4.00
Pontremoli	BE-TN-01	PR	150	3.00
Podenzana	BE-TS-02	SP	217	3.00

(*) Barriera localizzata sull'intradosso del Viadotto Bosco

**Tabella 3 – Interventi realizzati nell'ambito del PNZ 2008-2012 o antecedenti
Regione TOSCANA**



Rispetto agli interventi di risanamento acustico originariamente previsti dal PRA nel 2° stralcio attuativo 2014-2018, la revisione del piano finanziario ha determinato una rimodulazione degli investimenti con la conseguente necessità di aggiornare gli interventi di mitigazione previsti. Una complementare azione di aggiornamento della progettazione è inoltre derivata dalla disponibilità di dati di base di maggiore dettaglio. La necessità di aggiornamento del piano di interventi è inoltre determinata dalla contestuale necessità di attivare numerosi cantieri in relazione a lavori indifferibili quali lavori di consolidamento, con adeguamento alle normative vigenti, di ponti, viadotti, gallerie; adeguamento degli impianti antincendio, illuminazione e ventilazione nelle gallerie; adeguamento delle barriere di sicurezza alla normativa vigente; sistemi informativi viabilità e traffico, senza indurre densità di limitazioni al traffico autostradale tali da potere produrre rischi per la circolazione.

Si segnala pertanto che a seguito della revisione del piano finanziario (PEF) e della necessità di garantire il livello di sicurezza e di servizio del tracciato la Concessionaria ha posticipato al quinquennio 2018-2022 tutti gli interventi originariamente previsti nel secondo stralcio.

La Tabella 4 riporta l'elenco degli interventi previsti e poi realizzati dal Piano d'Azione 2013-2017.

COMUNE	CODICE	INIZIO (km)	FINE (km)	LATO	H (m)	L (m)	S (m ²)
Fontevivo	BP-ES-01	2+350	2+598	SP	2.50	251	627
Fontevivo	BP-ES-02	3+073	3+540	SP	2.50	475	1187
Fontevivo	BP-EN-03	3+980	4+557	PR	2.50	576	1442
Fontevivo-Noceto	BP-EN-04	4+579	4+910	PR	2.50	330	826
Noceto	BP-EN-05	6+040	6+759	PR	2.50	708	1770
Noceto	BP-EN-06	7+422	7+780	PR	2.50-3.50	361	1093

Tabella 4 – Interventi previsti dal Piano d'Azione 2013-2017 e realizzati



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'Autocamionale della Cisa A15 gli interventi elencati in Tabella 5, Tabella 6 e Tabella 7.

Nel Piano d'azione 2023-2028 confluiranno inoltre tutti gli interventi diretti sui ricettori che ad oggi sono da inserire nel completamento del Piano di Risanamento Acustico ai sensi del D.M. 29/11/2000.

Infatti, 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.

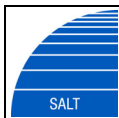
In particolare, gli interventi sono previsti (previa verifica) in quei ricettori in cui i livelli di rumore in facciata, non conformi ai limiti, non consentono il rispetto del limite in ambiente abitativo (40 dBA in periodo notturno a finestre chiuse), con condizioni di fonoisolamento dei serramenti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

In Tabella 8 sono elencate, su base comunale, le verifiche sui ricettori da effettuare nell'ultimo quinquennio 2023-2028.

Graduatoria nazionale	COMUNE	CODICE	DIR	STATO
3	Fornovo di Taro	BA-ES-15	SP	(4)
4	Fontevivo	BA-ES-01	SP	(4)
		BA-ES-02		
		BA-ES-03		
	Noceto	BA-ES-04		
12	Fornovo	BA-ES-13	SP	(3)
15	Noceto	BA-ES-06	SP	(3)
18	Fornovo	BA-ES-12	SP	(3)
21	Fornovo	BA-EN-14	PR	(3)
23	Berceto	BA-ES-17	SP	(2)
		BA-ES-18	SP	(2)
25	Berceto	BA-EN-19	PR	(2)
25	Berceto	BA-EN-20	PR	(2)
26	Medesano	BA-ES-11	SP	(2)
27	Noceto	BA-EN-05	PR	(2)
42	Medesano	BA-ES-08	SP	(2)
		BA-ES-09	SP	(2)

- (1) Progettazione esecutiva trasmessa al MIT
- (2) Confermata a seguito di approfondimenti acustici
- (3) Progettazione esecutiva in corso
- (4) Lavori in corso di esecuzione/avvio

Tabella 5 – Interventi previsti per il Piano d'Azione 2023-2028 – Regione EMILIA ROMAGNA



Graduatoria nazionale	COMUNE	CODICE	DIR	STATO
8	Podenzana	BA-TS-21	SP	(3)
16	Pontremoli	BA-TS-05	SP	(3)
19	Mulazzo	BA-TN-12	PS	(2)
22	Pontremoli	BA-TN-03	PR	(2)
		BA-TN-04	PR	
24	Pontremoli	BA-TN-02	PR	(2)
28	Mulazzo	BA-TS-07	SP	(2)
28	Mulazzo	BA-TS-08	SP	(2)
29	Mulazzo	BA-TS-13	SP	(2)

- (1) Progettazione esecutiva trasmessa al MIT
- (2) Confermata a seguito di approfondimenti acustici
- (3) Progettazione esecutiva in corso
- (4) Lavori in corso di esecuzione/avvio

Tabella 6 – Interventi previsti per il Piano d’Azione 2023-2028 – Regione TOSCANA

Graduatoria nazionale	COMUNE	CODICE	DIR	STATO
6	Santo Stefano di Magra	BA-LN-01	PR	(1)
7	Santo Stefano di Magra	BA-LN-04	PR	(1)
9	Santo Stefano di Magra	BA-LS-03	SP	(4)
		BA-LS-02	SP	(3)

- (1) Progettazione esecutiva trasmessa al MIT
- (2) Confermata a seguito di approfondimenti acustici
- (3) Progettazione esecutiva in corso
- (4) Lavori in corso di esecuzione/avvio

Tabella 7 – Interventi previsti per il Piano d’Azione 2023-2028 – Regione LIGURIA

Per quanto riguarda le verifiche di intervento sui ricettori in Tabella 8 si riporta quanto confermato a seguito di approfondimenti acustici e quindi previsti per il Piano d’Azione 2023-2028.

Regione	Comune	Numero interventi
Emilia Romagna	Berceto	4
	Fornovo	1
	Medesano	7
	Terenzo	3
	Varano de' Melegari	2
Toscana	Tresana	1
	Aulla	1

Tabella 8 – Verifiche di intervento sui ricettori - Piano d’Azione 2023-2028



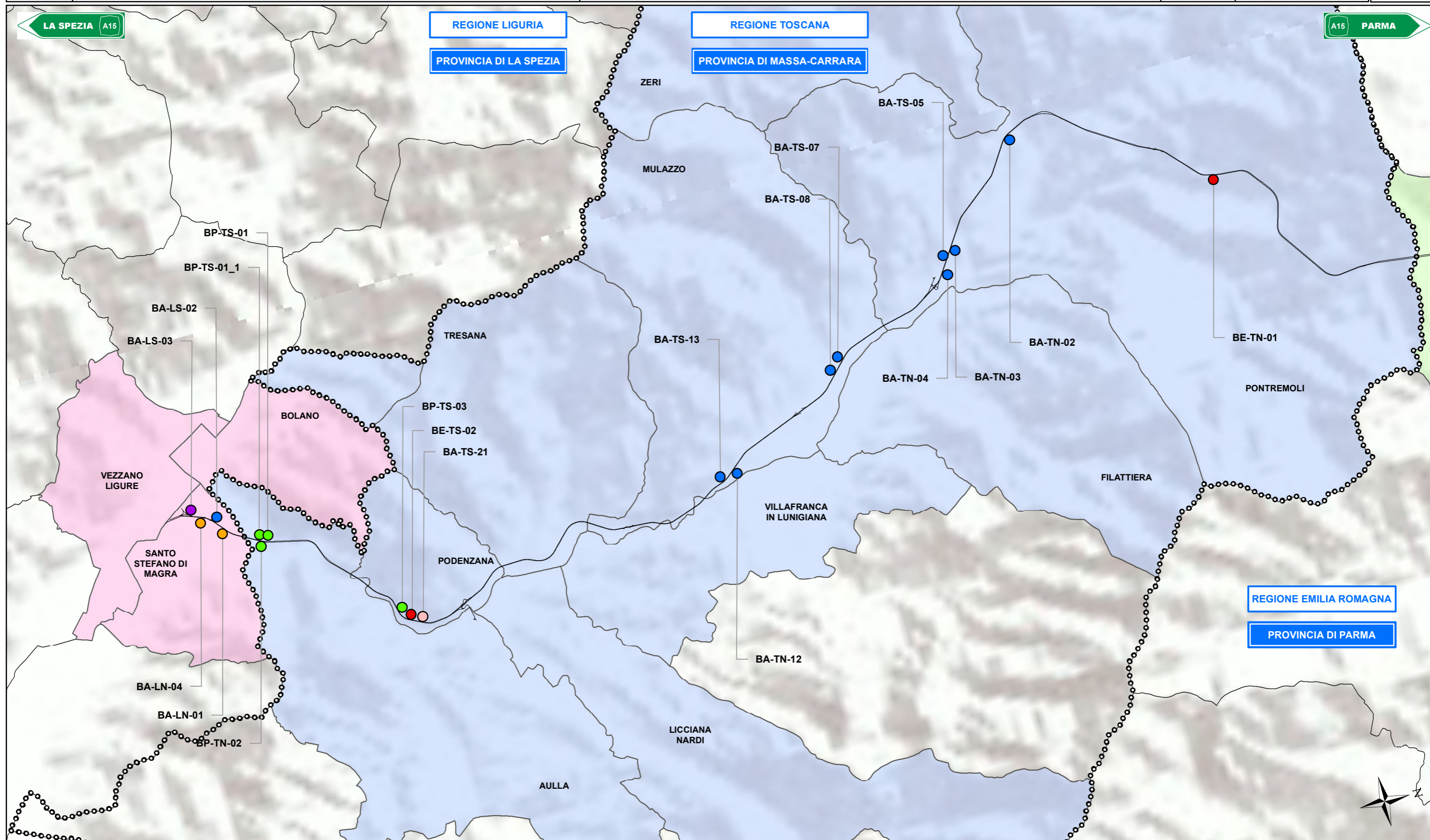
6. CONCLUSIONI OPERATIVE

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 e 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 nel Piano d'Azione 2008-2012, quelli recepiti dal Piano 2013-2017 e il loro stato di realizzazione nonché gli interventi previsti dal Piano d'Azione 2018-2022.

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.



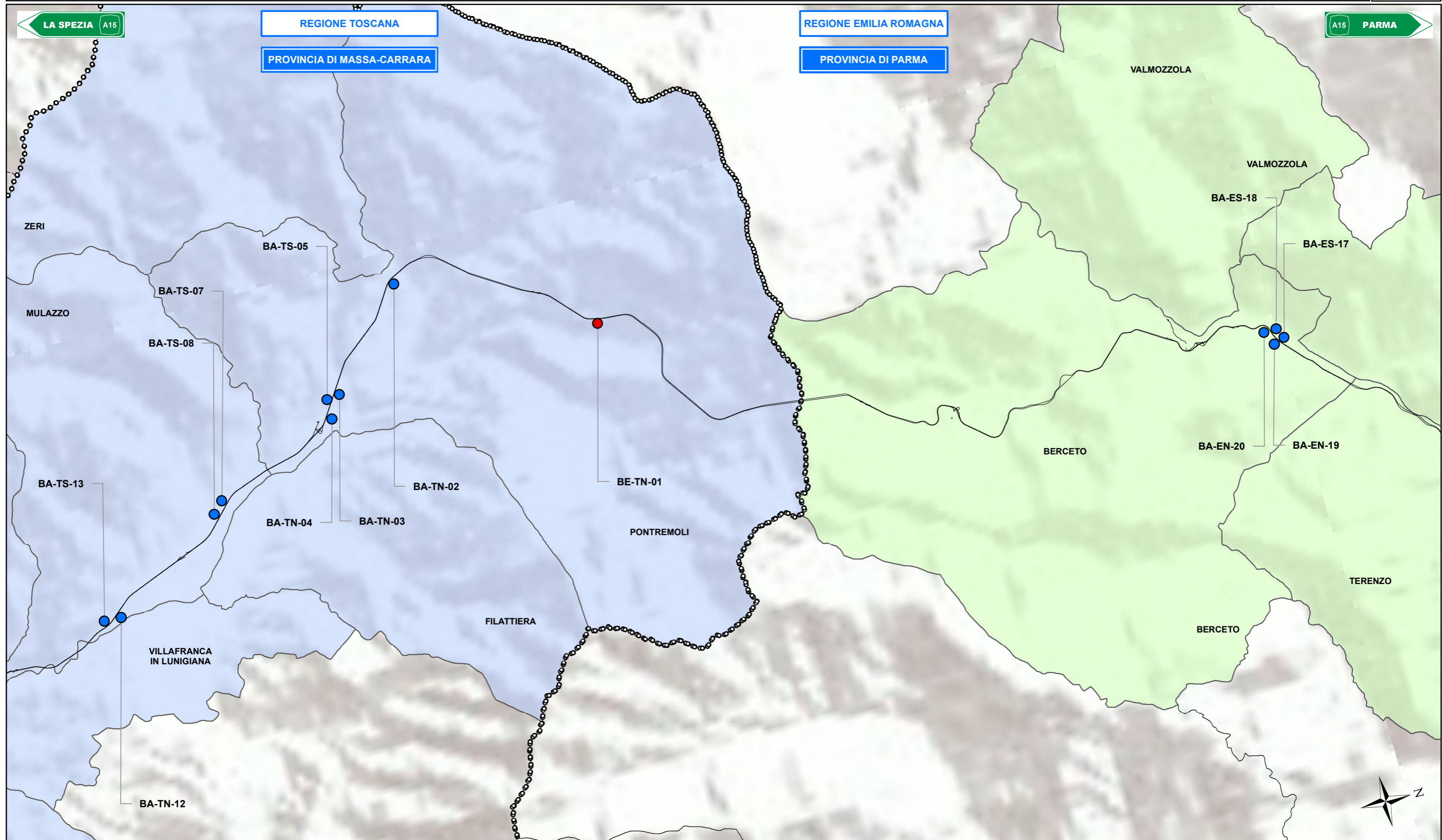
LEGENDA INTERVENTI DI MITIGAZIONE AI SENSI DEL D.Lgs 194/2005

- Interventi realizzati al 18.07.2008
- Interventi realizzati nei Piani d'Azione precedenti
- Interventi PAZ 2013-2022: Progettazione Esecutiva conclusa
- Interventi PAZ 2013-2022: Progettazione Esecutiva in corso
- Interventi PAZ 2018-2022: in corso di realizzazione
- Interventi PAZ 2023-2028: interventi recepiti
- Interventi PAZ 2023-2028: in corso di realizzazione/avvio

LEGENDA ELEMENTI DI BASE

- Cigli Autostrada A15
- Confini regionali
- ⋈ Confini comunali
- Comuni Provincia di La Spezia
- Comuni Provincia di Massa-Carrara
- Comuni Provincia di Parma





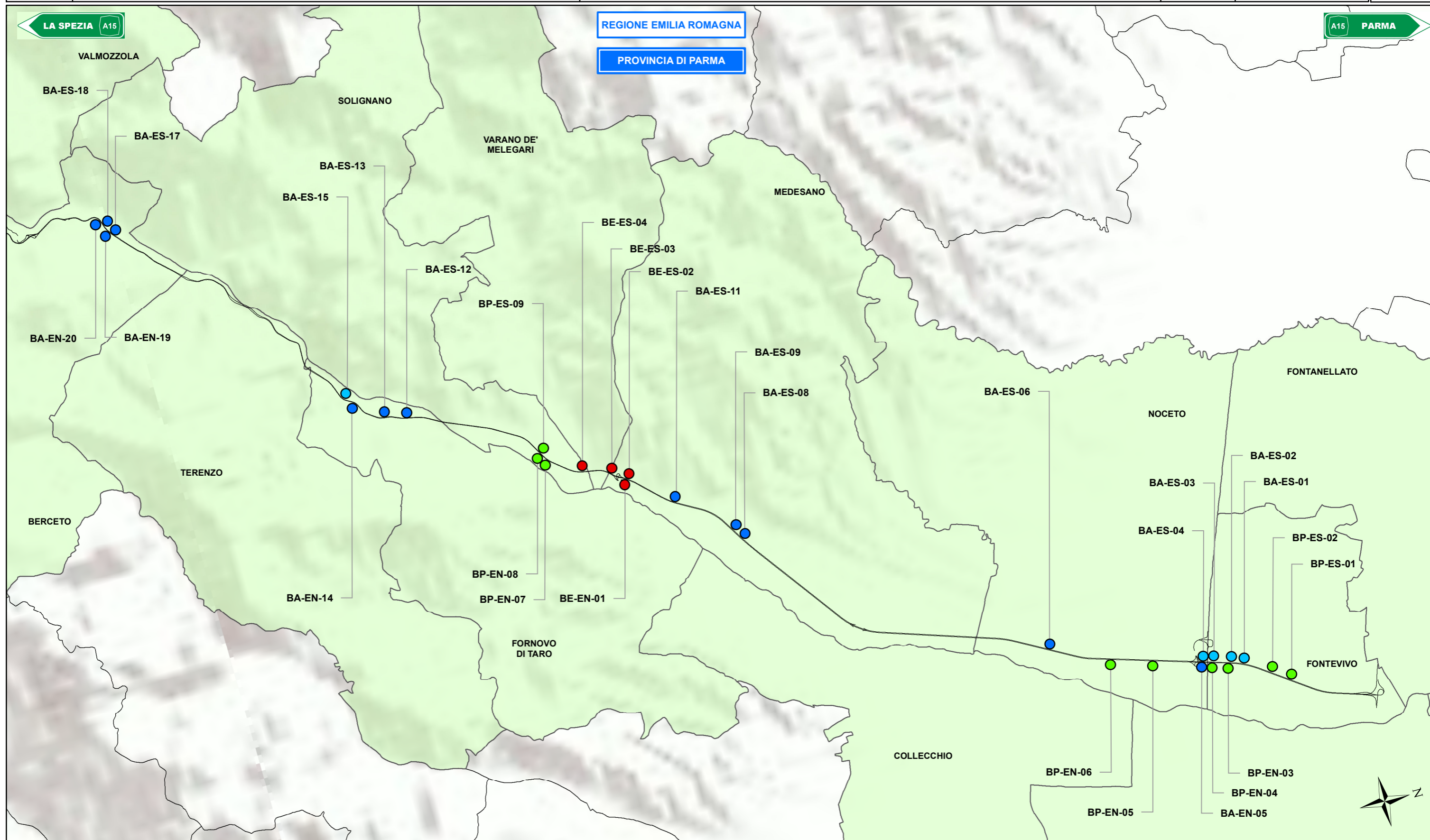
LEGENDA INTERVENTI DI MITIGAZIONE AI SENSI DEL D.Lgs 194/2005

- Interventi realizzati al 18.07.2008
- Interventi realizzati nei Piani d'Azione precedenti
- Interventi PAZ 2013-2022: Progettazione Esecutiva conclusa
- Interventi PAZ 2013-2022: Progettazione Esecutiva in corso
- Interventi PAZ 2018-2022: in corso di realizzazione
- Interventi PAZ 2023-2028: interventi recepiti
- Interventi PAZ 2023-2028: in corso di realizzazione/avvio

LEGENDA ELEMENTI DI BASE

- Cigli Autostrada A15
- Confini regionali
- ⋈ Confini comunali
- Comuni Provincia di La Spezia
- Comuni Provincia di Massa-Carrara
- Comuni Provincia di Parma





LEGENDA INTERVENTI DI MITIGAZIONE AI SENSI DEL D.Lgs 194/2005

- Interventi realizzati al 18.07.2008
- Interventi realizzati nei Piani d'Azione precedenti
- Interventi PAZ 2013-2022: Progettazione Esecutiva conclusa
- Interventi PAZ 2013-2022: Progettazione Esecutiva in corso
- Interventi PAZ 2018-2022: in corso di realizzazione
- Interventi PAZ 2023-2028: interventi recepiti
- Interventi PAZ 2023-2028: in corso di realizzazione/avvio

LEGENDA ELEMENTI DI BASE

- Cigli Autostrada A15
- Confini regionali
- Confini comunali
- Comuni Provincia di La Spezia
- Comuni Provincia di Massa-Carrara
- Comuni Provincia di Parma

