



CITTÀ DI MONCALIERI

Settore Programmazione e Gestione Infrastrutture, Tutela Ambientale– Ufficio Ambiente
Tel. 011/6401.320 - e-mail: segreteria.ambiente@comune.moncalieri.to.it

Prot. n. 40901

Moncalieri li, 10/07/2019

A: Città di Torino
Divisione Ambiente Verde e Protezione Civile
Area Ambiente
Servizio Adempimenti Tecnico Ambientali
Via Padova 29
10152 Torino
ambiente@cert.comune.torino.it

OGGETTO: Fase di verifica della procedura di VIA, inerente il progetto “Parcheggio pubblico di interscambio piazza Bengasi” – Cat. B3.7. Parere

In relazione all'oggetto, e vista la nota della Città di Torino del 22.05.2019 (Ns. prot. 30499 del 22.05.2019) con la quale si indice la conferenza dei servizi ai sensi degli art. 14 e seguenti della L. 241/1990 e s.m.i. per la valutazione del progetto di parcheggio pubblico di interscambio piazza Bengasi (Cat. B3.7) localizzato sui territori delle Città di Torino e di Moncalieri, analizzata la documentazione pubblicata sul sito della Città di Torino Area Ambiente inerente l'intervento in oggetto finalizzata all'avvio del procedimento ed all'acquisizione dei pareri, di seguito si forniscono le seguenti osservazioni per quanto riguarda il tematismo 'Ambiente'.

RUMORE

Si prende atto che nella relazione 11 '*Valutazione Previsionale di impatto acustico*' vengono riportati i livelli di rumore per le fasi pre-operam, cantiere e post-operam.

Dagli elaborati risulterebbe che l'impatto acustico generato nella fase di cantiere risulterebbe inferiore ai 70 dBa nel periodo diurno, valore entro il quale è possibile, ai sensi del vigente Regolamento acustico comunale, ottenere autorizzazione in deroga. Per quanto riguarda il periodo notturno, il cantiere viene dichiarato non essere mai attivo.

Per quanto riguarda la fase 'a regime', le stime parlano di un sostanziale rispetto dei limiti di zona nel periodo diurno (Classe IV, Limite di immissione 65 dBa), mentre viene evidenziato un superamento, a livello dei ricettori sensibili individuati, per quanto riguarda il periodo notturno (Limite 55 dBa) pari, nel caso più sfavorevole, a 6.5dBa.

I tecnici fanno tuttavia presente che tale superamento si verifica anche nella fase ante-operam, ed è '*imputabile al traffico veicolare*'.

Nella relazione si propongono alcuni accorgimenti per ridurre, nella fase post-operam, l'impatto acustico (con particolare riferimento a quello nel periodo notturno), quali la posa di asfalto fonoassorbente.

Non sono stati prospettati elementi circa le eventuali interferenze tra:

- traffico 'di spostamento',
- traffico dovuto alla localizzazione di una zona mercatale all'interno di Piazza Bengasi,
- traffico legato all'utilizzo del realizzando parcheggio.

Tali interferenze potrebbero generare inoltre un 'effetto domino' del quale sarebbe opportuno tenere conto, stimandone l'intensità e prevedendo eventuali contromisure, presso i recettori esposti e comunque predisponendo un monitoraggio post-operam per la verifica dell'effettiva situazione acustica e dell'efficacia degli interventi di mitigazione eventualmente necessari.

CARATTERIZZAZIONE AMBIENTALE

Nella relazione 2 '*Studio preliminare ambientale*' vengono evidenziati alcuni superamenti delle CSC per quanto riguarda i seguenti composti:

- Triclorometano
- 1,1-Dicloroetilene
- Tricloroetilene
- Tetracloroetilene (PCE)
- Composti organoalogenati
- 1,2-Dicloropropano

Particolarmente rilevante appare la contaminazione da solventi clorurati in falda che, nella citata relazione, vengono attribuiti dalla migrazione preferenziale dei contaminanti verso valle a partire dall'area dell'ex Moi. A tale proposito i tecnici raccomandano *'il mantenimento dei piezometri utilizzati per le indagini anche dopo la costruzione del parcheggio interrato'*.

Tali valori risultano in genere superiori al valore di fondo antropico indicati nel documento ARPA Piemonte "*Studio sulla Contaminazione da Solventi Clorurati nelle Acque Sotterranee*" (gennaio 2016), in cui viene indicato che per le acque sotterranee, *"in attesa di effettuare uno studio approfondito per la definizione di valori di fondo antropico su base statistica anche valutando serie storiche più consistenti, sulla base dei dati riscontrati nel sessennio 2009-2014 per il GWB-P2, si possono ipotizzare, ai fini della compatibilità con un fondo antropico, come concentrazioni medie di singole sostanze, valori inferiori a 5 µg/L, e per la sommatoria (prevista dal D.Lgs 30/2009), valori fino a 10µg/L."*

Sarebbe opportuno prevedere quindi una fase di bonifica prima dell'inizio dei lavori, stante la possibile pericolosità dei suddetti composti per la salute umana, considerata anche la natura 'confinata' dei luoghi (parcheggio sotterraneo), secondo le procedure del Dlgs 152/06 e smi, con particolare riferimento alla valutazione del rischio sanitario-ambientale per la migrazione di vapori negli ambienti indoor interrati, rappresentati dai volumi del parcheggio interrato.

QUALITA' DELL'ARIA

Sempre nel documento 2 citato, vengono presi in considerazione gli impatti dell'opera (fase di cantiere e post-operam) per quanto riguarda la qualità dell'aria, soprattutto in relazione alla componente Polveri Sottili.

Nella fase di cantiere il rischio di generazione e diffusione di tali inquinanti viene riconosciuto, anche se minimizzato e dichiarato *'di bassa entità e reversibile'*, raccomandando alcuni accorgimenti per tentare di ridurre l'impatto.

Per quanto riguarda la CO₂, si prevede invece un miglioramento dal punto di vista ambientale legato alla riduzione del traffico privato in ingresso in città (traffico che, secondo i tecnici, troverà sfogo proprio nel costruendo parcheggio).

INTERFERENZA CON ALTRI PROGETTI

Non sono approfonditi gli elementi riguardanti eventuali interferenze per l'effetto cumulo dei progetti, relativamente a quanto indicato nella Circolare del Presidente della Giunta regionale 27 aprile 2015, n. 3/AMB (*Nella prima fase di applicazione delle linee guida ministeriali, il contesto ambientale e territoriale interessato è definito da una fascia di un chilometro per le opere lineari (500 metri dall'asse del tracciato) ed in un fascia di un chilometro per le opere areali (a partire dal perimetro esterno dell'area occupata dal progetto proposto).*)

Dal punto di vista viabilistico si richiede che il progetto verifichi e assolva la somma degli effetti indotti del traffico generato dai vicini poli in corso di trasformazione quali Palazzo del Lavoro e la Sede Unica Regionale.

Inoltre si richiede che il sistema del T.P.L sia adeguato e reso organico e funzionale anche per la Città di Moncalieri in relazione alle nuove fermate della metropolitana.

CONCLUSIONI

Per quanto sopra esposto, nell'ambito del presente procedimento di verifica di VIA si chiede di approfondire/integrare la documentazione:

- con una valutazione del possibile effetto domino generato dalla presenza contemporanea della struttura da realizzare, del mercato e del traffico quotidiano preesistente, comprensiva di un monitoraggio postperam
- Si ritiene inoltre opportuna una valutazione più approfondita circa gli inquinanti in falda, con l'applicazione delle procedure del Dlgs 152/06 e smi, con particolare riferimento al rischio sanitario-ambientale indoor.
- Siano approfonditi gli aspetti relativi all'effetto cumulo dei progetti come da Circolare del Presidente della Giunta regionale 27 aprile 2015, n. 3/AMB
- Si rammenta infine la necessità di ottenere autorizzazione in deroga per il rumore per quanto riguarda la fase di cantiere.
- verifica e assolvimento della somma degli effetti indotti del traffico generato dai vicini poli in corso di trasformazione quali Palazzo del Lavoro e la Sede Unica Regionale.
- Adeguamento del sistema T.P.L al fine di renderlo organico e funzionale anche per la Città di Moncalieri in relazione alle nuove fermate della metropolitana.

Sono fatte salve le considerazioni di competenza di altri Servizi/Settori.

Distinti saluti.

Visto

Il responsabile dell'Ufficio Ambiente
Dott. Enrico Martorano

AMB/AL

il Dirigente del Settore
Arch. Francesco Leccese

