



REGIONE AUTÒNOMA DE SARDIGNA
REGIONE AUTONOMA DELLA SARDEGNA

AGENZIA REGIONALE PRO S'AMPARU DE S'AMBIENTE DE SARDIGNA
AGENZIA REGIONALE PER LA PROTEZIONE DELL'AMBIENTE DELLA SARDEGNA

ARPAS

Dipartimento Sulcis
Linea Attività VIA Titolo E.I
COD. E9135

**Parere sul P.M.A. e Controllo
Realizzazione del
CENTRO INTERMODALE
di Iglesias Provincia Sud Sardegna
Proponente: Comune di Iglesias**

INDICE

1.	PREMESSA	3
2.	INFORMAZIONI GENERALI	3
3.	OSSERVAZIONI	4
3.1.	MONITORAGGIO DELLA QUALITÀ DELL'ARIA	4
3.2.	CONSIDERAZIONI CONCLUSIVE SU QUALITÀ DELL'ARIA	5
3.3.	MONITORAGGIO RUMORE	6
3.4.	CONSIDERAZIONI CONCLUSIVE SU MONITORAGGIO RUMORE	7



1. PREMESSA

Il presente documento riporta le osservazioni di ARPAS sul PMA presentato dal comune di Iglesias nell'ambito della realizzazione del progetto denominato " Realizzazione del centro Intermodale di Iglesias ", da realizzare nel territorio del Comune di Iglesias (Sud Sardegna), acquisito al Prot. ARPAS 28243 del 05.08.2019. Il progetto è stato approvato, sulla base del parere della Commissione tecnica di verifica dell'impatto ambientale VIA/VAS n. 3007 del 24.05.2019, con Decreto Direttoriale del MATTM n. 208 del 17/06/2019.

L'intervento ha come finalità la realizzazione del Centro Intermodale per la città di Iglesias, situata nel Sud-Ovest della Sardegna, in cui sia possibile lo scambio tra treno, autobus di linea sovracomunale, macchina e trasporto urbano.

Il progetto è localizzato all'interno del centro urbano di Iglesias, nel comparto delineato dalla cornice delle vie Garibaldi, via XX Settembre, via Crocifisso e, verso est, dalla pre-esistente linea ferroviaria Iglesias / Decimomannu / Cagliari.

I lavori da svolgersi all'interno dell'area individuata per la realizzazione del centro intermodale prevedono la costruzione delle seguenti opere:

- un parcheggio multipiano seminterrato di ampiezza in pianta di circa 3.000 mq, con due livelli di autorimessa e un livello di parcheggio a raso quota strada-città;
- un'isola centrale, coperta da una pensilina, per lo stazionamento degli autobus (15 stalli) e lo smistamento dei passeggeri e relativo piazzale di transito, che si sviluppa in adiacenza alle banchine ferroviarie;
- realizzazione di un piazzale di collegamento pedonale tra gli spazi di pertinenza delle Ferrovie e quelli di pertinenza della stazione degli autobus e del parcheggio multipiano;
- la realizzazione di uno stallo per autobus esterno alla piattaforma, destinato agli autobus urbani e lo smistamento dei passeggeri;
- ristrutturazione del fabbricato "ex magazzino" per adibirlo a edificio contenente i servizi per viaggiatori, per l'utenza e per i dipendenti (all'interno dell'edificio esistente in testata, a nord-ovest dell'area), deposito bagagli, ufficio, biglietteria, sala di attesa e servizi per i passeggeri;
- servizi per i passeggeri e locali tecnici al piano terra del parcheggio multi piano (un parcheggio per le automobili (due livelli di autorimessa e un livello di parcheggio a raso a quota strada-città);
- un chiosco/bar (vicino alla stazione esistente a nord dell'area di intervento);
- la realizzazione di una nuova strada e viabilità d'accesso ad uso esclusivo delle autolinee, che prevede l'accesso e l'uscita dalla via Crocifisso;
- la sistemazione a verde delle aree libere.

Si prevede inoltre la possibilità di inserire spazi ad uso commerciale e servizi di supporto al di sotto della pensilina, sopra la piattaforma degli autobus.

2. INFORMAZIONI GENERALI

Tipo di intervento	Realizzazione del centro Intermodale di Iglesias
Proponente intervento:	Comune di Iglesias



Località:	centro urbano
Comune:	Iglesias
Provincia:	Sud Sardegna
Superficie:	circa 13.600 mq

3. OSSERVAZIONI

3.1. MONITORAGGIO DELLA QUALITÀ DELL'ARIA

Nel Progetto, sono ampiamente riportate le operazioni che dovranno essere eseguite durante le fasi AO, CO e PO, al fine di eseguire un monitoraggio sul particolato PM10 delle emissioni diffuse in aria ambiente che verranno prodotte nelle varie fasi del cantiere, nonché l'ubicazione prevista per il posizionamento delle postazioni di rilevamento e le metodiche da utilizzare durante il monitoraggio, tali operazioni si riportano sinteticamente nelle tabelle che seguono:

Campagna di monitoraggio ANTE OPERAM Durata fase: circa 15 giorni	
Tipologia di postazione	Postazioni nei pressi del cantiere
DATI METEO	1
PM 10	1
METALLI	1

Campagna di monitoraggio CORSO D'OPERA Durata fase: tempi di cantiere	
Tipologia di postazione	Postazioni nei pressi del cantiere
DATI METEO	IN CONTINUO (100 MIS/ANNO)
PM 10	IN CONTINUO (180 MIS/ANNO)
METALLI	1

Campagna di monitoraggio POST OPERAM Durata fase: circa 15 giorni	
Tipologia di postazione	Postazioni nei pressi del cantiere
DATI METEO	1
PM 10	1
METALLI	1

Ubicazione delle Postazioni proposte		
codice	posizione	parametro

AC01	VIA CROCIFISSO	PM 10
AC02	VIA XX SETTEMBRE	PM 10
AC03	CANTIERE	PM 10

Nel documento presentato si fa riferimento ad opportune cautele ed a sistemi di abbattimento che verranno adottati, durante la gestione del cantiere, per ridurre la produzione e la diffusione delle polveri.

In linea generale, tali misure di mitigazione, dovranno essere messe in opera prendendo come riferimento le indicazioni riportate nell' Allegato V parte I del D.Lgs . n . 152/ 2006.

Si elencano di seguito eventuali misure di mitigazione da mettere in pratica:

- effettuare una costante e periodica bagnatura o pulizia delle strade utilizzate, pavimentate e non;
 - pulire le ruote dei veicoli in uscita dal cantiere e dalle aree di approvvigionamento e conferimento materiali, prima che i mezzi impegnino la viabilità ordinaria;
 - coprire con teloni i materiali polverulenti trasportati; o trasportarli con camion con "cassone a chiusura".
 - attuare idonea limitazione della velocità dei mezzi sulle strade di cantiere non asfaltate (max 20 km/h);
 - bagnare periodicamente o coprire con teli (nei periodi di inattività e durante le giornate con vento intenso) i cumuli di materiale polverulento stoccato nelle aree di cantiere;
 - innalzare barriere protettive, di altezza idonea, intorno ai cumuli e/o alle aree di cantiere;
 - evitare le demolizioni e le movimentazioni di materiali polverulenti durante le giornate con vento intenso;
- Inoltre ai fini del contenimento delle emissioni, i veicoli a servizio dei cantieri devono essere omologati con emissioni rispettose delle normative europee più recenti.

3.2. CONSIDERAZIONI CONCLUSIVE SU QUALITA' DELL'ARIA

Il Programma di Monitoraggio Ambientale fa poco riferimento a quanto previsto nell' Allegato V parte I del D.Lgs . n . 152/ 2006 per la qualità dell'aria.

Si condivide la frequenza di monitoraggio descritta nel PMA, in particolare risulta abbastanza cautelativa quella prevista nella fase CO. Tuttavia è necessario avere ulteriori informazioni relativamente a:

- Per quanto riguarda il capitolo 3.C "FREQUENZA E DURATA DELLA CAMPAGNA, a pag. 21, non appare ben chiaro cosa si intende con il numero "1" in relazione alle misure da eseguirsi sui metalli. Si condivide il metodo indicato UNI EN 14902:2005, per la determinazione analitica. Devono essere esplicitate le modalità di campionamento, in particolare, deve essere descritta la modalità di scelta dei filtri da sottoporre ad analisi.
- Per quanto riguarda il capitolo 3.B "MODALITÀ DI CAMPIONAMENTO DELL'ARIA E RELATIVI METODI DI PROVA", il metodo UNI EN 12341-99 per il PM10-2,5 va sostituito con la normativa aggiornata UNI EN 12341:14. Considerato che alla pag. 18 si fa riferimento ai limiti previsti dal D.Lgs

155/10 che per il PM10 tale limite pari a 50 µg/mc è riferito alle 24 ore, si chiede che la valutazione sia rappresentativa delle ore effettive di esercizio del cantiere.

- Per quanto riguarda il capitolo 3.A "SCELTA DELLE STAZIONI DI MONITORAGGIO E PARAMETRI", Per poter esprimere un giudizio puntuale, affinché sia garantita la sorveglianza nella linea NW-SE rispetto al cantiere (zona interessata dal vento predominante), sarebbe opportuno geo-referenziare le postazioni di campionamento AC01 e AC02 nella tabella 3A1.

3.3. MONITORAGGIO RUMORE

Considerato che il MATTM, con la sua Commissione Tecnica di verifica dell'impatto ambientale VIA/VAS ai sensi del parere n.3007 del 24/5/2019 inerente l'opera in oggetto, dispone che il PMA debba essere integrato ed aggiornato per tutte le diverse fasi e componenti : ante operam (AO), di cantiere o corso d'opera (CO) e post operam (PO), si rileva che il PMA proposto, al cap. 5 "CONTROLLO DELL'ESPOSIZIONE A RUMORE non ha riportato, per nessuna delle tre fasi, come si intenda svolgere il monitoraggio in termini di durata delle misurazioni, frequenza e durata della campagna .

Per quanto nella relazione di impatto acustico, redatta a seguito di campagna eseguita nel 2012, malgrado alla pag. 24 , p.to f) si riporti : *"I principali ricettori presenti nell'area di studio interessati dalle emissioni sonore sono rappresentati da abitazioni di tipo residenziale e commerciale, collocate per lo più a ridosso nelle vie limitrofe che tuttavia sono state classificate con la stessa Classe III. Non sono presenti nelle vicinanze ricettori appartenenti alla classe I".*, non sono poi stati evidenziati i ricettori individuati, se non attraverso la cartografia, dove vengono però indicate le sole altezze degli stabili attorno l'area e le posizioni dei rilevatori.

Non sono state svolte delle misurazioni ricettori-orientate.

E' necessario quindi mappare i ricettori ed indicare i punti di rilevazione AO, CO, PO sui ricettori.

Sono stati riportati i soli dati del monitoraggio AO sulle misurazioni effettuate perimetralmente l'area soggetta all'opera, orientate verso la stessa . La misurazione ha avuto una durata media di ore 0,15 e i dati meteorologici sono forniti in maniera puramente indicativa , senza alcun riscontro strumentale .

E' necessario quindi ripetere la campagna di misurazioni prevedendo misure sia sorgente-orientate che ricettori-orientate . Visto che l'attività sul Centro Intermodale sarà incentrata per di più nella fascia oraria definita diurna, cioè dalle 06.00 alle 22.00, sarà necessario riferire la campagna con misurazioni di continuo nella stessa fascia oraria e per l'intera durata della fascia stessa.

Si suggerisce che le campagne AO e PO abbiano durata di 7 giorni, a rappresentatività dell'intera settimana e dei periodici eventi di picco in essa contenuti, mentre per la campagna in CO, la durata dovrà essere la stessa dell'orario di apertura del cantiere.

La campagna di rilevazione acustica va fatta in concomitanza di campagna dati meteorologici ed i dati vanno letti ed interpretati in maniera integrata.

Vista la presenza ad Iglesias di stazione di rilevamento meteorologica, di proprietà ARPAS, sarà possibile chiedere ad ARPAS i dati giornalieri relativi alla campagna che si intende attuare.

Qualora durante la campagna in corso d'opera e post operam si dovessero rilevare dei superamenti dei limiti di emissione /immisione sonora, per quanto al CO dovranno essere tempestivamente adottate delle misure di contenimento, da individuare preventivamente nello stesso PMA, mentre per quanto al PO dovranno essere studiate delle apposite misure da valutare su più larga scala.

3.4. CONSIDERAZIONI CONCLUSIVE SU MONITORAGGIO RUMORE

Si ritiene necessario :

- a) ripetere la campagna di misurazioni prevedendo misure sia sorgente-orientate che ricettori- orientate;
- b) individuare e/o geo-referenziare i punti di misurazione;
- c) prevedere misurazione in continuo nella fascia oraria 6-22;
- d) prevedere delle campagne AO, PO della durata di almeno 7 giorni continuativi;
- e) prevedere la campagna CO con stessa durata dell'apertura del cantiere;
- f) Acquisire i dati metereologici riferiti all'arco temporale delle campagne;
- g) Restituire il dato integrato
- h) Definire le azioni di mitigazione in caso di superamento dei limiti durante il CO.

I TPALL ISTRUTTORI

Piras Enrico
Campo Daniela

La Dirigente
Carmen Locci
(documento firmato digitalmente)