



Ambiente e Salute

Umwelt und Gesundheit

All'APPA
c.a. Ufficio V.I.A.
Via A. Alagi 35
39100 Bolzano
uvp.via@pec.prov.bz.it

Bolzano, 22.06.2018

Oggetto: Trasmissione osservazioni alla valutazione d'impatto ambientale del progetto denominato "**WALTHERPARK - KAUFHAUS BOZEN**". Richiedente: ICM Italia General Contractor srl. Comune di Bolzano. Data presentazione: 23.04.2018.
Data pubblicazione: 27.04.2018

Con riferimento a quanto in oggetto si trasmettono le osservazioni formulate dalla scrivente associazione relativamente procedura di valutazione d'impatto ambientale "**WALTHERPARK - KAUFHAUS BOZEN**" nella città di Bolzano.

Le presenti osservazioni integrano le osservazioni espresse oralmente in occasione della inchiesta pubblica tenutasi il giorno 15.05.2018 presso l'ex Hotel Alpi a Bolzano.

Cordiali saluti

Ambiente e Salute

Claudio Campedelli

Recapito postale:

Ambiente e Salute
c/o Argante Brancalion
Piazza Erbe, 44/A

39100 Bolzano

Oggetto: Osservazioni per la valutazione d'impatto ambientale per il progettato
"WALTHERPARK - KAUFHAUS BOZEN".

- Preambolo

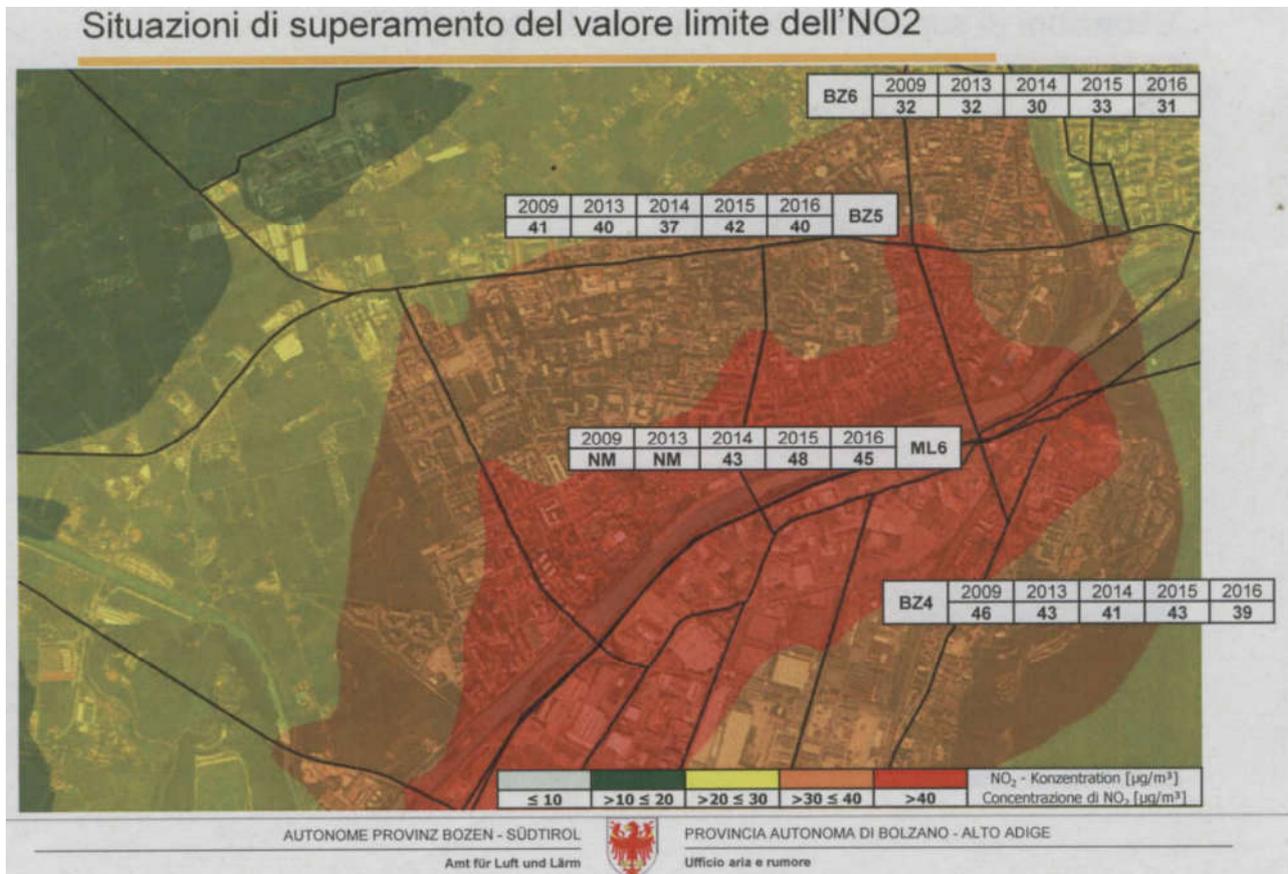
La zona nel quale si prevede la realizzazione del progetto è da considerare "zona nella quale gli standard di qualità ambientale fissati dalla legislazione dell'Unione sono già stati superati". In particolare, come visibile nel rapporto "Anno 2017 LIMITI DI IMMISSIONE Regolamento sulla qualità dell'aria (DPP 37/2011)" a cura della Provincia autonoma di Bolzano, il valore soglia media annuale dell'ossido d'azoto, quale indicatore della qualità dell'aria, è stato superato nel 2017 (come negli anni precedenti) nella zona di via Claudia Augusta e Piazza Adriano a Bolzano. Anche nell'anno corrente si può osservare nelle stesse zone il sistematico superamento del valore di 40 µg/m³ come media oraria che probabilmente porterà ad un superamento anche nel 2018 del valore limite media annuale.

	media annuale	40 µg/m ³ valore rilevato (in µg/m ³)
	superamento della soglia annuale	
BZ4	Superamento	42,8
BZ5	Superamento	41,8
BZ6		31,4
LS1		27,6
ME1		34,4
LA1		18,0
BR1		22,2
BX1		31,0
AB2	Superamento	44,3
RE1		3,8
CR1		31,4

Abbreviazioni per le singole stazioni di misura	
BZ4.....	Via Claudia Augusta / Bolzano
BZ5.....	Piazza Adriano / Bolzano
BZ6.....	Via Amba Alagi / Bolzano
LS1.....	Laives / Zona sportiva Galizia
BR1.....	Brunico / parcheggio Goethe
BX1.....	Bressanone / Via Stazione - Villa Adele
LA1.....	Laces / Via Stazione
ME1.....	Merano / Via Trogmann
RE1.....	Corno di Renon / Grünwald
AB2.....	A22 - Autostrada del Brennero / Laimburg Binnenland - Ora
CR1.....	Cortina sulla Strada del vino / Casello ferroviario

Estratto dal documento "Anno 2017 LIMITI DI IMMISSIONE Regolamento sulla qualità dell'aria (DPP 37/2011)"

Anche in occasione della presentazione "La qualità dell'aria a Bolzano e le maggiori fonti emissive" - Audizione Consiglio Comunale di Bolzano del 27.11.2017, Relatore Massimo Guarriente", la modellazione dei valori degli ossidi d'azoto nel comune di Bolzano mostrata indica le vaste zone di superamento dei valori limite.



Le stazioni di rilevamento pur non essendo nelle immediate vicinanze dell'area di progetto sono rilevanti per la qualità dell'aria in tutta la città.

La particolare conformazione orografica di Bolzano, la relativa vicinanza dell'area di progetto e la rete viaria percorsa dal traffico veicolare indotto dall'attività prevista, ha ripercussioni sull'ambiente e sulla salute delle persone che pur non vivendo in prossimità dell'area di progetto subiscono o possono subire indirettamente danni alla salute. La scarsa ventilazione della conca di Bolzano, in particolare della zona di Oltrisarco e Aslago, combinato con i persistenti ed importanti fenomeni d'inversione termica sopra la città, ha come conseguenza che qualsiasi emissione di sostanze nocive nella zona debba essere valutata con particolare attenzione, approfondendo fino nei dettagli gli eventuali effetti non solo nella zona nelle immediate vicinanze dell'area di progetto, ma anche nelle zone che potenzialmente subiscono o possono subire gli effetti indiretti indotti dal progetto.

Si vuole fare presente che il parco autovetture nella provincia di Bolzano è composto essenzialmente da motorizzazioni a gasolio:

Tab. 1.6

Fahrzeuge, die im öffentlichen Fahrzeugregister (PRA) eingetragen sind (Bestand und Neuzulassungen) nach Treibstofftyp - 2014

Veicoli iscritti nel Pubblico Registro automobilistico (PRA) e nuove immatricolazioni per tipo di alimentazione - 2014

TREIBSTOFF	Fahrzeuge Veicoli		Neuzulassungen Nuove immatricolazioni		ALIMENTAZIONE
	Insgesamt Totale	davon Personenkraftwagen di cui: autovetture	Insgesamt Totale	davon Personenkraftwagen di cui: autovetture	
Benzin	203.974	156.771	31.295	29.661	Benzina
Benzin und Flüssiggas	8.139	7.830	730	712	Benzina e gas liquido
Benzin und Metangas	2.993	2.226	106	96	Benzina e metano
Diesel	266.965	219.855	72.683	68.808	Gasolio
Sonstiges	7.582	1.296	175	114	Altro
Nicht zugeordnet	3.525	10	168	-	Dato non identificato
Insgesamt	493.178	387.988	105.157	99.391	Totale

Quelle: A.C.I., Auswertung des ASTAT

Fonte: A.C.I., elaborazione ASTAT

Fonte: astat Schriftenreihe collana 214

La distribuzione sulle categorie Euro delle autovetture è la seguente:

Tab. 1.7

Personenkraftwagen, die im öffentlichen Fahrzeugregister (PRA) eingetragen sind, nach Euroklasse (a) - 2014

Prozentuelle Verteilung

Autovetture iscritte nel Pubblico Registro automobilistico (PRA) per categoria Euro (a) - 2014

Composizione percentuale

EUROKLASSE	Personenkraftwagen Autovetture	%	CATEGORIA EURO
Euro 0	16.815	4,3	Euro 0
Euro 1	7.496	1,9	Euro 1
Euro 2	36.229	9,3	Euro 2
Euro 3	47.226	12,2	Euro 3
Euro 4	108.213	27,9	Euro 4
Euro 5	156.870	40,4	Euro 5
Euro 6	15.086	3,9	Euro 6
Nicht zugeordnet	53	..	Dato non identificato
Insgesamt	387.988	100,0	Totale

Fonte: astat Schriftenreihe collana 214

Gli autoveicoli con motorizzazione a gasolio sono determinanti anche nel consumo di carburante:

Tab. 18.17

Abgesetzter Treibstoff nach Treibstoffart - 2010-2013
Carburante erogato per tipo di carburante - 2010-2013

TREIBSTOFFART	2010	2011	2012	2013	TIPO DI CARBURANTE
Liter / Litri					
Bleifreies Superbenzin	111.504.149	108.216.037	93.663.492	90.670.513	Benzina super senza piombo
Dieselöl	250.296.086	258.018.795	235.152.165	239.765.246	Gasolio
Gecam (a)	33.670	-	-	-	Gecam (a)
Flüssiggas	7.703.883	8.841.381	8.698.186	8.091.509	G.P.L.
Erdgas	3.310.202	3.482.334	3.543.720	3.497.578	Metano
Motortreibstoff insgesamt	372.847.990	378.558.547	341.057.563	342.024.846	Totale autotrazione
Jet A1 (b)	759.253	795.148	725.311	706.628	Jet A1 (b)
Aviobenzin (b)	82.781	68.058	49.577	48.624	Benzina avio (b)
Insgesamt	373.690.024	379.421.753	341.832.451	342.780.098	Totale

(a) „Weißes Dieselöl“, d.h. Wasseremulsion von 10% im Treibstoff
"Gasolio bianco", ovvero emulsione di acqua (10%) in gasolio

(b) Brennstoff für den Flugverkehr
Combustibile per aviazione

Quelle: Landesamt für Handel und Dienstleistungen

Fonte: Ufficio provinciale commercio e servizi

Secondo lo studio effettuato dal Umweltbundesamt Tedesco - i cui risultati sono stati presentati anche in occasione del convegno dal titolo PLATTFORM „SAUBERE LUFT“ il 06.11.2014 a Vienna - le autovetture a trazione gasolio hanno delle emissioni reali fino a 25,4 volte il valore limite della classificazione euro e, per le autovetture classificate euro 6, in media 7 volte.

Si deve anche prendere atto che il parco mezzi per il trasporto merci, viene rinnovato molto più velocemente rispetto a quello delle autovetture, il che comporta che le emissioni dovute ai transiti dei mezzi per il trasporto delle merci, avranno nel tempo un impatto sempre minore rapportato all'impatto delle autovetture. Le rivelazioni rese pubbliche negli ultimi mesi hanno evidenziato il mancato rispetto degli standard normativi da parte delle industrie che fabbricano automobili il che conferma le misurazioni reali sopra riportate.

Anche nel PARERE DELLA COMMISSIONE Europea del 11.03.2016 (C(2016) 1405 final) le osservazioni sugli effetti del traffico motorizzati vengono indicati come principali fonti d'emissione nella valle dell'Inn:

"... Circa due terzi (60-70%) delle emissioni complessive di NOx sono dovuti al traffico stradale e la percentuale sale fino al 95% nei punti di misurazione lungo importanti arterie stradali. Risulterebbe quindi appropriato concentrarsi su misure volte a ridurre le emissioni legate al traffico. Tenendo conto di fattori che determinano le emissioni in condizioni di guida reale, è stata calcolata per il 2012, la percentuale delle singole categorie di veicoli responsabili delle emissioni complessive di NOx dovute al traffico stradale nella bassa valle dell'Inn in Tirolo. I risultati sono i seguenti: i veicoli commerciali pesanti (VCP; massa massima >3,5 tonnellate) e le autovetture sono entrambi responsabili di circa il 40% delle emissioni totali, i veicoli commerciali leggeri (massa massima <3,5 tonnellate) sono responsabili di circa il 20%, gli autobus e i pullman del 3% e i motocicli di meno dell'1%. Le autovetture e i veicoli commerciali leggeri considerati assieme sono quindi all'origine di circa il 60% di tutte le emissioni di NOx in esame. ..."

Pur riferendosi alla valle dell'Inn la tesi riportata nel parere della commissione europea pare possa essere attuale anche per la valle dell'Isarco e dell'Adige. Si richiede quindi un approfondimento in merito.

Poiché nel 2017 a Bolzano il valore limite annuo di NOx è stato superato per esempio presso la stazione di misurazione in via Claudia Augusta e piazza Adriano, si rende sicuramente necessario rivolgere particolare attenzione alle emissioni di NOx e di esaminare le ripercussioni di tali ulteriori quantità di inquinanti.

Di seguito le osservazioni allo studio d'impatto ambientale che dovrebbe comprendere: *l'alterazione qualitativa e/o quantitativa, diretta ed indiretta, a breve e a lungo termine, permanente e temporanea, singola e cumulativa, positiva e negativa dell'ambiente, inteso come sistema di relazioni fra i fattori antropici, naturalistici, chimico-fisici, climatici, paesaggistici, architettonici, culturali, agricoli ed economici, in conseguenza dell'attuazione sul territorio di piani o programmi o di progetti nelle diverse fasi della loro realizzazione, gestione e dismissione, nonché di eventuali malfunzionamenti.*

- Alterazione qualitativa e quantitativa diretta ed indiretta delle condizioni chimico-fisiche dell'aria

I danni all'ambiente e/o alla salute indiretti più rilevanti sono quelli imputabili al traffico veicolare motorizzato (autovetture e autocarri) indotto dal progetto.

Nello studio i proponenti indicano l'afflusso di clienti con il proprio veicolo, i transiti di autocarri per la fornitura delle merci al centro commerciale e i transiti per l'asportazione

materiale dal centro commerciale. Questi transiti hanno come conseguenza un notevole aumento complessivo di emissioni che di certo non va a diminuire il carico d'inquinanti in una zona già particolarmente problematica.

Complessivamente le parziali considerazioni si limitano alle immediate vicinanze dell'area di progetto. Non vengono considerate le ripercussioni indirette nell'unità ambientale nella quale si riflettono le conseguenze del traffico indotto.

Manca completamente una valutazione delle ripercussioni dirette e indirette sulla salute pubblica.

Si richiede uno studio ambientale "Salute Pubblica" nella sezione "Caratterizzazione ed analisi delle componenti e dei fattori ambientali" da redigere a carico del proponente con le seguenti analisi e le conseguenti valutazioni:

- a. la caratterizzazione dal punto di vista della salute umana, dell'ambiente e della comunità potenzialmente coinvolti, nella situazione in cui si presentano prima dell'attuazione del progetto;
- b. l'identificazione e la classificazione delle cause significative di rischio per la salute umana da microrganismi patogeni, da sostanze chimiche e componenti di natura biologica, qualità di energia, rumore, vibrazioni, radiazioni ionizzanti e non ionizzanti, connesse con l'opera;
- c. l'identificazione dei rischi eco-tossicologici (acuti e cronici, a carattere reversibile ed irreversibile) con riferimento alle normative nazionali, comunitarie ed internazionali e la definizione dei relativi fattori di emissione;
- d. la descrizione del destino degli inquinanti considerati, individuati attraverso lo studio del sistema ambientale in esame, dei processi di dispersione, diffusione, trasformazione e degradazione e delle catene alimentari;
- e. l'identificazione delle possibili condizioni di esposizione delle comunità e delle relative aree coinvolte;
- f. l'integrazione dei dati ottenuti nell'ambito delle altre analisi settoriali e la verifica della compatibilità con la normativa vigente dei livelli di esposizione previsti;
- g. la considerazione degli eventuali gruppi di individui particolarmente sensibili e dell'eventuale esposizione combinata a più fattori di rischio.

Successivamente si richiede la possibilità di partecipazione alla valutazione.

- Parcheggi 1

Per quanto riguarda i parcheggi stanziali e quelli a rotazione il proponente indica dati differenti. Nello "Studio d'impatto ambientale 01 - Relazione tecnico illustrativa - Italiano" al punto 6.3.4.1 si indica un totale di 850 posti auto:

6.3.4.1 Descrizione dell'impatto previsto del progetto di costruzione

Il progetto prevede un garage con tre livelli di parcheggio per un totale di 850 posti auto. Di questi, 595 posti auto sono a rotazione e i restanti 255 sono posti auto privati per i residenti degli appartamenti.

Estratto dal "Studio d'impatto ambientale 01 - Relazione tecnico illustrativa - Italiano"

Nello "Studio d'Impatto Ambientale - allegato A019 - Studio traffico" si indica per il Kaufhaus Waltherplatz ca. 1000-1200 parcheggi, 50% centro commerciale, 50% appartamenti, con 2.600 ingressi nuovi.

Non si capisce quale dato sia esatto. Anche in occasione dell'inchiesta pubblica a questa osservazione non è stata data una risposta.

Si richiede una specificazione dei parcheggi che si intendono realizzare e la conseguente valutazione degli stessi nello studio ambientale "Salute Pubblica" sopra richiesto.

Successivamente si richiede la possibilità di partecipazione alla valutazione.

- Parcheggi 2

Nello "Studio d'impatto ambientale 01 - Relazione tecnico illustrativa - Italiano" al punto "Situazione traffico motorizzato trasporto individuale (TMI)" il proponente dichiara che:

"... il traffico indotto dal complesso polifunzionale corrisponde approssimativamente alla riduzione del 10% sull'asse maggiore adottato."

I stessi valori sono deducibili dallo "Studio d'Impatto Ambientale - allegato A019 - Studio traffico" dove il proponente indica 2.600 nuovi ingressi al Kaufhaus. Il che corrisponde indicativamente a ca. 5.200 nuovi transiti. Il che a sua volta corrisponde approssimativamente al 10% dei transiti sull'asse principale della situazione attuale.

In pratica gli sforzi di riduzione del traffico da parte dell'amministrazione comunale previsti nel Piano Mobilità 2020 del Comune di Bolzano vengono annullati dal traffico indotto dal progetto. Ciò risulta incomprensibile in una zona nella quale gli standard di qualità ambientale fissati dalla legislazione dell'Unione sono già stati superati.

- Studio d'Impatto Ambientale - Corrispondenza alla Legge Provinciale

Il proponente indica nel documento "Studio d'impatto ambientale 01 - Relazione tecnico illustrativa - Italiano" al punto 2.1 Generale che "Il presente progetto di costruzione di un centro commerciale a Bolzano, facente parte del Piano di Riqualificazione Urbanistica (PRU) del comparto via Alto Adige, Perathoner, Stazione e Garibaldi a Bolzano di cui all'Accordo di Programma stipulato tra la Provincia Autonoma di Bolzano, il Comune di Bolzano e la Soc. KHB srl (oggi Waltherpark S.p.A.), viene sottoposto alla valutazione dell'impatto ambientale ai sensi della legge regionale del 5 aprile 2007, n. 2."

Tale legge non esiste. Probabilmente si intendeva la Legge della Provincia di Bolzano - Alto Adige 5 aprile 2007, n.2 - Valutazione ambientale per piani e progetti.

Si richiede che il proponente sottoponga il progetto non secondo la legge regionale del 4. aprile 2007, n. 2 ma secondo la legge provinciale attualmente in vigore.

Si ritiene che le valutazioni necessarie per la Valutazione d'Impatto Ambientale elencate nella lettera da parte del Ufficio Valutazione dell'impatto ambientale del 01.04.2015, Prot. Nr. 196969 siano, alla data di presentazione del progetto, in parte obsolete e incomplete.

Successivamente si richiede la possibilità di partecipazione alla valutazione.

- Smaltimento materiale di scavo

Si richiede il luogo dove il materiale di scavo inquinato viene smaltito. Nello Studio viene indicato solamente il luogo di lavorazione del materiale ma non il luogo di smaltimento.

Successivamente si richiede la possibilità di partecipazione alla valutazione.

- Accesso provvisorio al parcheggio Walther

Nello "Studio d'Impatto Ambientale - Allegato A019 - Studio traffico" si indica l'accesso provvisorio al parcheggio Walther nel seguente modo:



Garage Waltherplatz Bauphase

Die Erreichbarkeit der Garage Waltherplatz ist auch in der Bauphase gegeben, wobei neben der bestehenden Einfahrt eine provisorische Ausfahrt angeordnet wird. Die dadurch entstehende Engstelle ist so auszubilden, dass davor und danach je eine Warteposition für Busse möglich ist. In Abbildung 5-1 ist ein Schema für die provisorische Zu- und Abfahrt Garage Waltherplatz mit der Position der Buswarteflächen dargestellt.



Abbildung 5-1: **Provisorische Zu- und Abfahrt Garage Waltherplatz**

Nel documento "UVS – SIA Anlage - Allegato A004-1: Arbeitsfasen Infrastrukturprojekt Fasi di lavoro progetto infrastrutture" sono indicate nelle fasi FASE 1b' (Tunnel), FASE 1b'' (Tunnel) e FASE 1b''' (Tunnel) la realizzazione di infrastrutture di uscita o ingresso al parcheggio "Waltherplatz" differenti dal "Studio d'Impatto Ambientale - Allegato A019 - Studio traffico". Non si capisce cosa dovrebbe essere realizzato. Non è possibile formulare una osservazione a tale merito in quanto le indicazioni dei proponenti sono contraddittorie e incoerenti con i testi presentati. Nello "Studio d'impatto ambientale 01 - Relazione tecnico illustrativa - Italiano" e nello "Studio d'Impatto Ambientale - Allegato A019 - Studio traffico" l'infrastruttura di cui alle fasi 1b non viene menzionata e/o descritta e di

conseguenza valutata. L'unica indicazione per l'entrata e uscita provvisoria per il parcheggio "Waltherplatz" si riferisce all'uscita-entrata in viale Stazione.

Si richiede un chiarimento a tale riguardo e la valutazione puntuale dell'accesso provvisorio al parcheggio "Waltherplatz".

Successivamente si richiede la possibilità di partecipazione alla valutazione.

- Alterazione quantitativa, diretta ed indiretta, a breve e a lungo termine di natura economica.

Si richiede un'indicazione precisa e puntuale degli impegni economici da parte dell'amministrazione pubblica rispetto alla realizzazione del progetto in tutte le sue fasi.

Successivamente si richiede la possibilità di partecipazione alla valutazione.

- Alterazione chimico-fisica e climatica qualitativa e/o quantitativa, diretta ed indiretta, a breve e a lungo termine, permanente e temporanea, singola e cumulativa, positiva e negativa dell'ambiente

Nella documentazione presentata dal proponente non si valuta l'impatto provocato dalla climatizzazione degli immobili da realizzare.

La previsione di raffreddamento dell'immobile utilizzando l'acqua del fiume Isarco è riportata come ipotesi che comunque va sottoposta a valutazione impatto ambientale.

Dalla documentazione non risulta alcuna menzione al sistema di riscaldamento utilizzato. Per contro non è stata fatta alcuna valutazione sia ambientale sia di altro tipo dell'impatto di tale impianto. In sede di inchiesta pubblica, su nostra domanda è stato risposto che il complesso verrà tele riscaldato, ma dalla documentazione non risulta alcun accenno.

Si chiede che venga eseguita una valutazione degli impatti sia degli impianti che quello delle eventuali tubazioni per l'allacciamento alla centrale di tele riscaldamento.

Successivamente si richiede la possibilità di partecipazione alla valutazione.