



Comune di Asti

Allegato A)

PIANO REGOLATORE GENERALE

Approvato con D.G. R. n°30-71 del 24/05/2000

SETTORE URBANISTICA

VARIANTE STRUTTURALE

“CROSSODROMO DI LOCALITÀ VALMANERA”

(redatta ai sensi del 4° comma del'art.17 della L.R. 56/77 e s.m. ed i.)

*Allegato contenente le osservazioni presentate al
Progetto Preliminare, adottato con D.C.C. n° 17 del
2.07.2014 con le controdeduzioni dell'Amministrazione*

PROGETTO URBANISTICO

Arch. Angelo Demarchis

COLLABORATORI

Arch. Marco Montrucchio

Mario Opessio

Arch. Orazio Farinella

CONSULENZA VAS

Dott. Nicola Quaranta

Dott. Fosca Massucco

Arch. Elisa Monticone

Ing. Giulio Pignatta

Dott. Giorgio Quaglio

Dott. Stefano Crosetto

Dott. Luigi Ceppa

IL SINDACO

Fabrizio Brignolo

L'ASSESSORE ALL'URBANISTICA

Davide Arri

IL DIRIGENTE DEL SETTORE URBANISTICA RESPONSABILE DEL PROCEDIMENTO

Arch. Angelo Demarchis

IL SEGRETARIO GENERALE

Giuseppe Gorla

ELENCO OSSERVAZIONI PERVENUTE

Termini temporali pubblicazione della Variante: dal 10.07.2014 al 9.08.2014

Periodo presentazione osservazioni: dal 10.08.2014 all' 8.09.2014

Nei termini sono pervenute le seguenti osservazioni:

Prot. Osserv.	Protocollo generale	Data	Nominativo
1	66097	13 agosto 2014	W.W.F. Piemonte e Valle d'Aosta

Successivamente alla data dell'8.09.2014, quindi fuori termine, non è pervenuta alcuna altra osservazione.

Estratto osservazione	Motivazione della controdeduzione	Controdeduzione
<p>Il presente documento integra le osservazioni del WWF inviate nella Fase di valutazione di compatibilità ambientale, ai sensi dell'art. 12 della LR 40/97 e smi che già evidenziavano incompatibilità, incoerenze e insufficienze tali da rendere non accettabile il progetto di Variante strutturale del PRG "Crossodromo di località Valmanera".</p> <p>Il WWF ribadisce tutte le considerazioni già espresse nel documento inviato in data 19/12/2011 nei paragrafi:</p> <p>1 Aspetti generali della procedura, a pag.7</p> <p>2 Disponibilità della documentazione progettuale per il pubblico e per i portatori di interesse, a pag.9</p> <p>3 Studio di Impatto Ambientale, a pag.10</p> <p>3.1 Quadri di Riferimento Programmatico e Progettuale, a pag.10</p> <p>3.2 Quadro di Riferimento Ambientale (QRA), a pag.12</p> <p>3.2.1 "Elementi d'impatto", a pag.12</p> <p>3.2.2 "Analisi della componente ambientale," a pag.13</p> <p>3.2.2.1 "Vegetazione e flora," a pag.14</p> <p>3.2.2.2 "Fauna", a pag.15</p> <p>3.2.2.3 "Ecosistemi", a pag.16</p> <p>3.2.2.4 "Paesaggio ed aspetti storici", a pag.16</p> <p>3.2.2.5 "Rumore", a pag.17</p> <p>3.2.3 "Piano di dismissione a seguito di cessazione delle attività", a pag. 18</p> <p>3.2.4 "Effetti qualitativi della pista sui parametri ambientali", a pag.18</p> <p>3.2.5 "Quantificazione degli impatti" e "Valutazione quantitativa degli impatti ambientali", a pag.20</p> <p>3.2.6 "Misure di mitigazione degli impatti", a pag.21</p> <p>3.2.7 "Mancanza di indicatori biologici", a pag.21</p> <p>3.2.8 "Mancanza di matrici riepilogative", a pag.22</p> <p>3.2.9 "Mancanza di analisi di soluzioni alternative", a pag.22</p> <p>3.2.10 "Mancanza di un Piano di Monitoraggio Ambientale", a</p>	<p>Per quanto riguarda le "considerazioni già espresse nel documento inviato in data 19/12/2011" si evince come queste siano riferite alla documentazione dello "Studio di Impatto Ambientale" e pertanto difficilmente riscontrabili e riconducibili con la documentazione prodotta per la procedura VAS della Variante e, in particolare, per quanto riguarda le segnalazioni di mancanza di approfondimenti o di valutazione <u>le stesse trovano comunque risposta nei documenti prodotti</u> (Relazione Paesaggistica, Rapporto Ambientale, Valutazione previsionale dell'Impatto Acustico e i relativi allegati).</p>	<p>Parzialmente accolta</p>

Estratto osservazione	Motivazione della controdeduzione	Controdeduzione
<p>pag.23 3.2.11 “Responsabilità professionale”, a pag.24 4 “Relazione di Incidenza”, a pag.25 4.1 “Considerazione degli effetti congiunti insufficiente e non appropriata”, a pag.27 Conclusioni, a pag. 20</p> <p>L'unica integrazione alle richieste ARPA è stata la redazione della Valutazione dell'impatto acustico ma che si è limitata, come verrà specificato in seguito, agli aspetti di mera compatibilità con la normativa sull'inquinamento acustico finalizzata alla salute pubblica. Non esistono quindi, contrariamente a quanto richiesto dall'Arpa in data 28/12/2011, "sufficienti elementi per definire i possibili impatti ambientali del progetto ed i conseguenti effetti negativi sull'ambiente".</p> <p>Il Rapporto ambientale e la Valutazione dell'impatto acustico, in primo luogo, eludono la problematica dell'originaria sottrazione di habitat poiché il crossodromo si è insediato illegalmente su un area di una ex cava mai recuperata e non vengono mai presi in considerazione l'uso del suolo antecedente alla cava e quale avrebbe potuto essere il suo recupero e quindi il suo "legittimo" stato attuale. Informazioni al riguardo si sarebbero potute desumere da informazioni catastali e dalle foto aeree disponibili dal 1955 (volo GAI Istituto Geografico Militare).</p>	<p>La normativa ambientale/sanitaria stabilisce il disturbo accettabile per le attività umane in una determinata porzione di territorio, pertanto rappresenta il riferimento per la verifica della stretta compatibilità dell'attività motoristica. Da questo punto di vista occorre sottolineare che, in caso di regolarizzazione dell'infrastruttura sportiva, la medesima normativa verrebbe a rappresentare il riferimento anche in sede di contenzioso tra privati in quanto la L. 13/2009, art. 6-ter, ha sancito che “nell'accertare la normale tollerabilità delle immissioni e delle emissioni acustiche, ai sensi dell'articolo 844 del codice civile, sono fatte salve in ogni caso le disposizioni di legge e di regolamento vigenti che disciplinano specifiche sorgenti e la priorità di un determinato uso”.</p> <p>Nella generalità dei casi per valutare i potenziali impatti derivanti dall'attuazione di un Piano o di un Programma si procede al confronto tra la qualità ambientale “ante operam” delle diverse componenti e la qualità ambientale presumibile delle stesse dopo l'attuazione del Piano o Programma.</p> <p>Nel caso in esame, poiché la Variante intende regolarizzare una situazione in atto, la procedura di VAS ha analizzato l'incidenza ambientale inerente il mantenimento del motocrossodromo anche in considerazione dell'effettiva impossibilità di definire lo status ambientale di un'ipotetica area ("area recuperata") per la quale non vi sono elementi oggettivi di analisi. Non si ritengono infatti sufficienti le informazioni cartografiche e fotografiche sopra richiamate per definire la qualità ambientale</p> <p>Ciò premesso si segnala che, ai fini della determinazione dei livelli sonori caratteristici dell'area in assenza di attività motoristica, lo scenario ipotetico di recupero del sito al suo uso antecedente alla cava non differisce dalla condizione di</p>	

Estratto osservazione	Motivazione della controdeduzione	Controdeduzione
<p>1. L'analisi statistica condotta sull'avifauna non ha nessuna relazione, come invece affermato, con l'attività del crossodromo. Segnatamente la metodologia dei rilievi ornitologici utilizzati non viene neppure sommariamente descritta tranne un vago "riferimento ai dati dello studio per il Piano di gestione del SIC Valmanera", tuttavia dal Piano citato non sono desumibili i dati dei punti di ascolto utilizzabili per confrontare l'area prossima al crossodromo con il resto del SIC. Pertanto se non sono stati fatti rilievi ornitologici originali per il Rapporto Ambientale ma utilizzati quelli del Piano di Gestione i punti di ascolto erano stati realizzati in assenza di attività motoristica e quindi non idonei a rappresentare differenze fra le aree, con l'impianto in funzione.</p> <p>La metodologia standardizzata per realizzare punti di ascolto a raggio fisso (Blondel et al. 1970, Bibby et al. 2000), consiste nell'effettuare soste di alcuni minuti in punti distanziati di diverse centinaia di metri. In particolare, in ogni punto il rilevatore sosta per 10 minuti registrando tutti gli individui di ciascuna specie riconosciuta a vista o udito, per un raggio di 100 m. I rilievi vengono effettuati dall'alba sfruttando il periodo di massima attività canora dell'avifauna. Pertanto non avrebbe nessun senso adottare tale metodologia in presenza di attività motoristica in quanto si vanificherebbe la raccolta dei dati al canto per ovvie interferenze e un mero confronto fra punti all'interno del crossodromo e aree esterne in assenza di attività</p>	<p>interruzione dell'attività osservabile in alcuni periodi dell'anno o giorni settimanali o fasce orarie, alla quale si è fatto riferimento nella valutazione di impatto acustico.</p> <p>Occorre inoltre osservare che, la normativa ambientale vigente in materia di acustica fissa limiti da valutarsi su tempi di riferimento di durata meno che giornaliera, senza dare peso al cumularsi degli effetti nel lungo periodo; in altre parole è incentrata sul concetto di "soglia" e non sul concetto di "dose". La durata e la legittimità dell'esposizione precedentemente al momento della valutazione non influisce sulle conclusioni della valutazione medesima.</p> <p>Le valutazioni sulla avifauna sono state basate su:</p> <ul style="list-style-type: none"> - sopralluoghi tecnici eseguiti in fasi di esercizio del motocrossodromo nel 2012 - dati del 2010 desunti da rilievi specifici di supporto del Piano di gestione del SIC Valmanera eseguiti secondo la metodologia Blondel et al. 1970, Bibby et al. 2000. <p>Nel 2010 il circuito risultava attivo come desumibile dalle seguenti determinazioni dirigenziali:</p> <ul style="list-style-type: none"> - D.D. n°223 del 23/04/2010 Autorizzazione gare - D.D. n°246 del 06/05/2010 Revoca autorizzazione gare - D.D. n°343 del 04/06/2010 Nuova autorizzazione gare - D.D. n°409 del 25/06/2010 Autorizzazione orario gare <p>Si ritiene che quanto sopra riportato sia coerente e tecnicamente compatibile con i tempi caratteristici di una VAS.</p> <p>Si ritiene che l'analisi condotta sia idonea a rappresentare differenze tra l'area prossima al crossodromo con il resto del SIC, in quanto l'impianto risultava nel 2010 e nel 2012 in funzione. Le valutazioni hanno analizzato quanto obiettivamente registrato in un periodo di attività motoristica definendo che, ad eccezione dei giorni di svolgimento delle competizioni, per i quali risulta non applicabile la metodologia dei punti d'ascolto, non vi sono differenze statisticamente significative tra ambiti in</p>	

Estratto osservazione	Motivazione della controdeduzione	Controdeduzione
<p>non ha comunque senso in quanto l'area su cui insiste il tracciato ha un diametro medio di 270 m e quindi tale da non poter escludere, nei rilievi interni, uccelli che cantano all'esterno del sito.</p> <p>Ammettendo che siano stati appositamente realizzati i quattro punti d'ascolto nei pressi del campo di motocross, i relatori affermano che, su base statistica, i punti più simili sono quelli dello stesso ambiente, e che dato che un cluster non si forma con solo i punti vicino al motocross non c'è un effetto significativo sulla presenza ornitica. Concludono che non vi è un impatto ma non mi è chiaro come abbiano organizzato il monitoraggio (n. di visite, per quanto tempo, in che data) pertanto appare arduo, per il Principio di precauzione, dichiarare su tale base che non vi è impatto sulle componenti faunistiche. Si deve, infine, obiettare come il numero di specie non abbia molto significato come indice, così come tutti gli indici che prendono la comunità nel suo complesso. L'impatto andrebbe rilevato considerando il gruppo di specie più sensibile e più significativo dal punto di vista della conservazione (specie di bosco o di ambiente aperto) così come evidenziato in questo lavoro che rassegna dati anche di Valmanera: Caprio, E., Ellena, I., & Rolando, A. (2009). Assessing habitat/landscape predictors of bird diversity in managed deciduous forests: a seasonal and guild-based approach. <i>Biodiversity and conservation</i>, 18(5), 1287-1303. La conclusione che la comunità ornitica non cambi significativamente al variare della distanza dal circuito potrebbe essere una banale conseguenza dell'omogeneità ambientale del SIC e del fatto che l'area del crossodromo è all'interno di una matrice forestale. Nessuna indagine è stata condotta per verificare se l'attività del crossodromo allontana l'avifauna interferendo sulla naturale territorialità delle specie più sensibili (sottrazione netta di habitat) o esista una minore densità di nidificazioni all'interno e all'intorno dell'impianto sportivo.</p> <p>----</p> <p>La tipologia dell'inquinamento acustico generato del crossodromo nei confronti della fauna non è stata analizzata nel</p>	<p>prossimità e non del circuito.</p> <p><u>Si accolgono invece le osservazioni inerenti le criticità del metodo dei punti di ascolto per discernere le differenze ornitologiche tra ambiti interni ed esterni al circuito. Si adegua pertanto il piano di monitoraggio</u>, facente parte del RA, integrando tale metodologia standard con la registrazione delle attività degli uccelli osservati in modo da disporre di una chiave interpretativa circa i modelli di fruizione del sito da parte dell'ornitofauna. Tale affinamento del monitoraggio fornire adeguate informazioni circa la possibilità che l'attività del crossodromo allontani l'avifauna interferendo sulla naturale territorialità delle specie.</p> <p><u>Il Piano di monitoraggio è inoltre integrato</u> per analizzare le dinamiche di popolazione e i modelli comportamentali delle altre specie come richiesto nelle osservazioni (teriofauna, erpetofauna, entomofauna).</p>	

Estratto osservazione	Motivazione della controdeduzione	Controdeduzione
<p>Rapporto Ambientale sotto il profilo degli impatti potenziali per ciascun gruppo sistematico. Poiché il Rapporto Ambientale, privo di indagini originali sull'area di studio, attinge a piene mani dallo Studio del Piano di Gestione, la componente dei Mammiferi selvatici, ad esempio, è stata sottovalutata poiché i dati disponibili si riferiscono prevalentemente ai Chiroteri e riportano per gli altri ordini sistematici solo un roditore (<i>Muscardinus avellanarius</i>). La teriofauna potenziale del SIC è tuttavia desumibile da studi condotti in aree protette vicine ed ecologicamente omogenee (cfr. Debernardi & Patriarca, 2000a e 2000b, per le Aree Protette Astigiane): si tratta di non meno di una trentina di specie che possono venir interessate direttamente o indirettamente dall'esercizio dell'attività motoristica. Tutti i mammiferi mostrano capacità uditive elevatissime e che possono variare dagli infrasuoni agli ultrasuoni e con una sensibilità estrema a i rumori improvvisi, di elevata intensità che destano reazioni innate di allarme, fuga e stress. Come già evidenziato non sono state evidenziate nel Rapporto ambientale le potenziali azioni negative dell'inquinamento acustico sull'avifauna: la letteratura riporta effetti negativi sugli Uccelli che vanno dall'aumento della mortalità per sovraesposizione, alla modifica del delicato equilibrio predatore-preda per effetto della difficoltà di rilevamento e prevenzione dei predatori, all'interferenza nell'uso dei suoni nella comunicazione intra e inter specifica, soprattutto in relazione alla riproduzione e alla dispersione.</p> <p>----</p> <p>L'Erpetofauna, che annovera nel SIC almeno 11 specie, non è stata valutata ai fini degli impatti generati dall'inquinamento acustico, dalla sottrazione di habitat e di connettività ambientale nonché dal traffico collegato con l'esercizio dell'impianto sportivo.</p> <p>Contrariamente ad altre aree tutelate piemontesi, per il SIC Valmanera sono disponibili molti dati entomologici grazie a monitoraggi e studi pluriennali (cfr. Studio per il Piano di Gestione, 2011 e Baldizzone, Barbero e Maioglio, 2012). Tuttavia l'Entomofauna non è stata considerata nel Rapporto</p>		

Estratto osservazione	Motivazione della controdeduzione	Controdeduzione
<p>ambientale neppure con riferimento ai generali impatti sugli ecosistemi. Non è stato evidenziato che l'attività motoristica genera una perdita netta di habitat entomologici disponibili e un continuo disturbo delle dinamiche naturali della vegetazione all'interno e all'esterno dell'area. Si tratta di una situazione negativa per le specie di insetti a bassa vagilità e una condizione che favorisce oltremodo le specie floristiche alloctone/invasive che non hanno praticamente entomofauna associata di interesse naturalistico.</p> <p>L'affermazione "liberatoria" che i lavori scientifici sull'inquinamento acustico "non sono direttamente estendibili al caso in esame dal momento che non risultano chiarite le risposte adattative che la componente faunistica intraprende nei confronti di fonti di emissione localizzate ed estemporanee" è illogica, scorretta e lesiva del Principio di precauzione a cui ci si dovrebbe attenere in caso di carenza di conoscenze. Molto più semplicemente le risposte adattative della fauna presente non sono minimamente state indagate secondo le metodiche adottate dagli studi scientifici citati nel Rapporto Ambientale e, inoltre, abbondantemente disponibili nella omessa letteratura scientifica esistente.</p> <p>La Valutazione dell'impatto acustico elude, infine, la componente ultrasonora applicando i rilievi e le misurazioni solo alla sfera uditiva umana senza considerare che molti Invertebrati e Mammiferi diurni percepiscono ed emettono tali suoni che fanno parte integrante della loro eco etologia. E' noto che l'attività motoristica produce anche emissioni in tali frequenze per effetto di vibrazioni e movimenti di parti metalliche ed emissione di circuiti elettrici.</p>	<p>L'affermazione citata che risulta essere decontestualizzata, in realtà fa riferimento a delle conclusioni degli studi che emergono a seguito di approfondimento della letteratura scientifica (consultata e non riportata interamente nella documentazione), di rilievi in situ, di verifiche con la normativa vigente, pertanto possono considerarsi come conclusioni basate su dati e su una metodologia di lavoro oggettiva.</p> <p>La distribuzione spettrale delle emissioni sonore non pesate prodotte da una serie di singoli transiti è stata oggetto di analisi al §4.3.3 della Valutazione Impatto Acustico: si è evidenziato che il contributo delle bande al di sotto di 100 Hz e al di sopra di 4KHz risulta nettamente inferiore a quello delle bande centrali. L'andamento degli spettri richiama quello dello spettro normalizzato del rumore da traffico proposto dalla norma UNI EN 1793-3:1999, pur traslato verso le basse frequenze.</p> <p>L'attività motoristica esaminata, quindi, è certamente responsabile della produzione sia di emissioni sonore udibili (frequenze 20Hz- 20KHz), sia di infrasuoni (frequenze <20Hz), sia di ultrasuoni (frequenze >20KHz), tuttavia è evidente come queste ultime due componenti risultino quantitativamente trascurabili rispetto alla porzione udibile dello spettro.</p> <p>In considerazione dell'effettiva presenza di fauna sensibile alle</p>	

Estratto osservazione	Motivazione della controdeduzione	Controdeduzione
<p>Il WWF ritiene che le conclusioni della Valutazione dell'impatto acustico siano viziate all'origine da una scorretta applicazione, nel Comune di Asti, della Classificazione Acustica Comunale della DGR 6/8/ 2001, n. 85 - 3802 "Linee guida per la classificazione acustica del territorio"; linee guida che individuano la Classe Acustica I per Parchi istituiti, le Riserve naturali, le Aree di particolare interesse ambientale, grandi Parchi urbani o strutture analoghe, destinati al riposo ed allo svago con vocazione naturalistica che vanno considerate aree da proteggere. La Classe Acustica III prevista dal Comune di Asti per l'area è illogica e scorretta dato il contesto ambientale, residenziale e le vocazioni dell'area.</p> <p>La Valutazione dell'impatto acustico ha analizzato il rumore rispetto a possibili ricettori esterni al crossodromo ma con un approccio esclusivamente di compatibilità normativa. Nessun cenno viene fatto rispetto ai possibili impatti negativi rispetto alle tipologie di attività che si svolgono all'esterno, quali quelle turistiche, escursionistiche, equestri, ciclistiche, didattiche e ricreative. Ad esempio, la parte alta del Sentiero natura dell'Oasi WWF viene disturbata pesantemente dalle emissioni del crossodromo in modo da rendere impossibile la percezione corretta dell'ambiente forestale annullando qualsiasi valenza culturale, didattica e ricreativa del percorso.</p> <p>Le conclusioni della Valutazione dell'impatto acustico sono particolarmente scorrette ove concludono che rispetto all'area del SIC "La consistenza della porzione di territorio interessata dal superamento dei limiti assoluti di immissione, misurata a partire dal confine dell'area oggetto di cambio di destinazione</p>	<p><u>emissioni infra e ultrasonore, si accoglie l'osservazione e si adegua il Piano di Monitoraggio specificatamente per le problematiche segnalate.</u></p> <p>La Classe Acustica III è stata prevista per l'area in questione, così come per tutte le altre aree agricole del territorio comunale, anche se ricadenti all'interno di aree protette (SIC, cd. "Galassini", riserve, ecc ...) all'atto della stesura del Piano di Classificazione Acustica redatto da ARPA Piemonte – Dipartimento di Asti ed approvato con DCC n° 71 del 30.06.2005 in quanto tale Classe è stata ritenuta congrua con le attività e le operazioni da svolgersi in tali aree.</p> <p>Gli impatti negativi di livelli di disturbo generato dall'attività motoristica pur compatibili con la normativa ambientale/sanitaria rispetto alle citate tipologie di attività sono correlati ad un giudizio basato sulla sensibilità dei soggetti interessati e sulla disponibilità di alternative per lo svolgimento delle attività medesime.</p> <p>Essi devono pertanto essere quantificati non in relazione all'entità dei livelli sonori oggetto della Valutazione Previsionale di Impatto Acustico bensì nell'ambito di una valutazione delle esternalità basato anche sul confronto tra la fruibilità dell'area in questione per le attività disturbate e la fruibilità di aree simili.</p> <p>Tale valutazione peraltro restituisce non un giudizio di compatibilità bensì determina il peso di uno dei fattori da considerare nella valutazione delle ricadute sotto il profilo socioeconomico.</p> <p>L'osservazione del WWF si basa sul presupposto che il S.I.C. vada posto in Classe Acustica I anziché III, ovvero che il Piano di Classificazione Acustica vigente sia errato. Si concorda che se così fosse la consistenza della porzione di territorio interessata dal superamento dei limiti sarebbe superiore ed il divieto stabilito</p>	

Estratto osservazione	Motivazione della controdeduzione	Controdeduzione
<p>d'uso, varia da pochi metri (in direzione Sud-Ovest) a oltre 200 m (in direzione Nord-Ovest), in funzione dell'orografia del sito; la sua superficie rappresenta tra lo 0,3% e lo 0,6% della superficie del S.I.C., a seconda della stagione e dell'altezza dal p.c. presa a riferimento per la verifica del limite". Poiché la regolarizzazione del crossodromo comporterebbe l'attribuzione all'area sulla quale insiste alla Classe Acustica VI si rendono necessarie 2 fasce cuscinetto concentriche, di ampiezza complessiva pari a 100 m, poste rispettivamente in Classe Acustica V e Classe Acustica IV con la squalificazione acustica, di fatto, di un'area pari a circa l'1,6% del SIC cioè di un fattore tre volte superiore. Se si fosse adottata correttamente la Classe Acustica I, per poter attuare le fasce cuscinetto, si sarebbe dovuto declassare una percentuale addirittura doppia, pari al 3% del SIC.</p> <p>Le conclusioni della Valutazione dell'impatto acustico evidenziano esplicitamente un impatto negativo sull'area e ammettono la necessità di mitigazioni. L'adozione di barriere insonorizzanti viene tuttavia ritenuta inefficiente (riduzione dei limiti assoluti d'immissione tra il 10% e 20%) e di fatto considerata antieconomica. Nessun cenno viene fatto sulla tipologia di barriera che potrà consentire l'inserimento paesaggistico dell'impianto sportivo e di cui si dubita fortemente la possibile corretta realizzazione tecnica in un contesto forestale a latifoglie. Il crossodromo dotato di barriere insonorizzanti, alte alcuni metri, impatterebbe enormemente, specie d'inverno, sul piano visivo e paesaggistico. Le mitigazioni proposte, a giudizio del WWF, sono incompatibili con il Decreto Ministeriale di individuazione del Galassino "Boschi di Valmanera" e pertanto non dovrebbero poter essere realizzate su almeno il 50% dell'area dell'impianto sportivo vincolata dal Decreto in questione.</p>	<p>nella D.G.R. n. 85-3802/2001 di inserire fasce cuscinetto in classe I renderebbe inattuabile la variante.</p> <p>La Classe Acustica di appartenenza non è tuttavia una caratteristica innata del territorio, bensì rispecchia un giudizio (eventualmente frutto di sintesi tra istanze contrapposte) sul grado di tutela necessario il quale viene elaborato attraverso una procedura complessa che implica il coinvolgimento di più amministrazioni (Comune e Provincia) e dell'Arpa e prevede il coinvolgimento attivo degli attori privati tramite la pubblicazione e la raccolta di osservazioni prima dell'approvazione definitiva.</p> <p>Le valutazioni compiute sono state pertanto condotte considerando le previsioni del Piano di Classificazione non solo pertinenti di diritto ma anche corrette di principio. La contestazione della classe acustica attribuita al S.I.C. ha sua naturale sede in una istanza di variazione del Piano di Classificazione Acustica basata su elementi indipendenti dalla proposta di regolarizzazione del circuito motoristico.</p> <p>La valutazione della tipologia di mitigazione non è oggetto della documentazione da prodursi per la procedura di VAS per la Variante, ma <u>è oggetto di specifica progettazione architettonica e ambientale successiva alla fase attuale di procedura urbanistica della Variante</u>. Qualora quest'ultima venga approvata dall'Amministrazione con specifica prescrizione riguardo la mitigazione dell'impatto acustico mediante barriera o altra struttura simile, sarà compito del proprietario presentare agli sportelli comunali specifico progetto di dettaglio della struttura e progetto di inserimento dello stesso nel contesto attuale che rispetti quanto assertito dalle valutazioni acustiche e ambientali presenti nella documentazione di VAS della Variante e sottoposto alla valutazione delle competenti strutture amministrative legate all'iter procedurale del titolo abilitativo.</p> <p>Proprio perché le barriere insonorizzanti sono state giudicate inefficaci sia in termini assoluti sia in relazione al costo elevato non si è ritenuto di procedere ad ulteriori approfondimenti.</p> <p>Valutazioni specifiche sull'impatto originato da nuove realizzazioni non sono di pertinenza della procedura di VAS ma</p>	

Estratto osservazione	Motivazione della controdeduzione	Controdeduzione
<p>Il Progetto preliminare in esame è carente nell'affrontare, a fronte di un possibile utilizzo dell'impianto per manifestazioni sportive a cui potrebbero partecipare fino a 7000 persone, gli aspetti legati alla logistica e accessibilità dell'area. Il Progetto non considera le limitazioni insite nell'unica strada di accesso all'impianto che non risulta ampliabile e presenta evidenti limitazioni nei flussi di traffico tali da non consentire la sicurezza di manifestazioni in cui si prevedono elevati afflussi di mezzi e persone. La predisposizione del parcheggio di servizio non risolve tale debolezza nella localizzazione del crossodromo che, anche per tali motivi, appare una distorsione nella pianificazione urbanistica comunale oltre che un'opera palesemente disagiata anche ai fini sportivi.</p> <p>Il Progetto preliminare in esame non affronta la legittimità urbanistica e futura gestione e di una serie di opere e infrastrutture presenti nel crossodromo che vanno da pozzi di prelievo idrico per l'abbattimento delle polveri agli edifici presenti, alle infrastrutture sportive di varia fattura e superficie.</p> <p>In conclusione il WWF ritiene che la valutazione complessiva degli impatti sull'ambiente (par. 6 pag. 53 del Rapporto Ambientale) sia profondamente errata nelle attribuzioni dell'intensità degli impatti, nessuno dei quali eccede il valore di impatto Medio, compresa la componente Rumore che, nella Valutazione dell'impatto acustico, al contrario, evidenzia un impatto negativo e propone indispensabili mitigazioni.</p>	<p>eventualmente di VIA.</p> <p>Obiettivo della Variante è il riconoscimento, in un quadro di legittimità e di compatibilità ambientale, dell'impianto esistente in tale ubicazione, sicuramente non ottimale dal punto di vista dell'accessibilità dell'area, che non ha presentato però criticità eccessive anche quando in passato si sono svolti gli eventi di maggior rilievo. Dal punto di vista dei parcheggi, la localizzazione dell'impianto non presenta particolari problemi alla loro individuazione, come peraltro espressamente operato dalla variante.</p> <p>Obiettivo della Variante è quello di dotare l'area della conformità dal punto di vista urbanistico e non certo quello di sanare surrettiziamente la legittimità dei manufatti abusivi, che sono stati scrupolosamente individuati e censiti e sono oggetto delle procedure previste per legge (cfr.). L'eventuale regolarizzazione o realizzazione di nuovi manufatti per l'esercizio dell'attività sportiva dovrà avvenire, alla compatibilità urbanistica dell'area, nel pieno rispetto delle normative edilizie ed ambientali vigenti.</p> <p>La valutazione complessiva degli impatti sulle componenti, riportata nel Rapporto Ambientale, viene identificata con un livello di intensità degli impatti stessi (molto bassa, bassa ecc.) e con una descrizione della valutazione da cui è possibile evincere le motivazioni del livello di intensità che derivano dallo studio complessivo presente nel Rapporto Ambientale, nella Relazione Paesaggistica e nella Valutazione previsionale dell'Impatto Acustico. In particolare per quanto riguarda la componente "rumore" nella descrizione della valutazione (a sostegno del livello di impatto definito come "medio") si evince come sia fondamentale fare riferimento allo studio riportato nella Valutazione previsionale di Impatto Acustico da cui emergono le</p>	

Estratto osservazione	Motivazione della controdeduzione	Controdeduzione
	criticità e la loro intensità in rapporto al contesto ecc..	