



Comune di
Castagnole
Monferrato

PROVINCIA DI ASTI

REALIZZAZIONE DI IMPIANTO SPORTIVO MOTORISTICO FUORISTRADA

PERMESSO DI COSTRUIRE

Sintesi non tecnica

Luglio 2021

PROPONENTE

MONFERRATO S.r.l. di GRASSO Gaja

RESPONSABILE DEL PROCEDIMENTO

Sportello Unico di Area Vasta (S.U.A.V.) Provincia di Asti
Ing. BRIGNOLO Franco

TEAM DI LAVORO

RILIEVO TOPOGRAFICO

Studio Tecnico Geom. TORCHIO Paolo

PROGETTAZIONE CROSSODROMO

Studio Tecnico Geom. BORGO Diego
(Geom. BORGO Diego, Arch. CHICARELLA Aldo,
Geom. CELERINO Marco)

STUDI AGRONOMICI E PAESAGGISTICI

Studio Sintesi - Ingegneria e Paesaggio
(Dott. Agr. ASSONE Stefano)

STUDI FORESTALI

Studio Sintesi - Ingegneria e Paesaggio
(Dott. For. PONCINO Daniele)

ANALISI FAUNISTICHE

Dott. Nat. DI GIÀ Ivan

TERRE E ROCCE DA SCAVO

(Ing. GENNARO Sandro)

STUDI GEOLOGICI

Studio Geo Contest
(Dott. Geol. CASTELLARO Massimo, Dott. Geol. FERRERO Ulderico)

STUDI ACUSTICI

ENVIA (Dott. ROLETTI Stefano)

STUDI SUL TRAFFICO

Ing. STROPPIANA Paolo Secondo

COMPONENTE SALUTE PUBBLICA

Simularia S.r.l. (Dott.ssa PRANDI Rossella, Dott. CARLINO Giuseppe)

PIANIFICAZIONE URBANISTICA

Studio Associato Architetti Paglia
(Arch. PAGLIA Gian Carlo, Arch. Pian. MACHETTO Samantha)

ESTENSORI DELL'ELABORATO

ASSONE Stefano

Agronomo

PhD in Studio e progettazione del paesaggio



Sommario

Premessa.....	2
Quadro Programmatico.....	4
Elenco dei piani analizzati.....	4
Quadro Progettuale.....	6
Alternativa zero.....	6
Alternative di localizzazione.....	7
Alternative progettuali.....	8
Descrizione generale.....	8
Disallestimento impianto a fine vita.....	10
Interventi di mitigazione e compensazione.....	11
Componenti ambientali indagate.....	13
Conclusioni.....	17

Premessa

La società “MONFERRATO S.R.L. di Grasso Gaja” - P.IVA 01596520054 con sede in Fraz. Revignano n. 158/B
- 14100 Asti (AT) - Legale Rappresentante: Gaja Grasso [REDACTED]
intende realizzare, nel Comune di Castagnole Monferrato, un impianto per la pratica del motocross che
abbia le caratteristiche per poter essere omologato in 1° categoria secondo i criteri della Federazione
Motociclistica Italiana (vale a dire “idoneo ad ospitare tutta l’attività competitiva titolata di carattere
nazionale che si svolge sotto l’egida della FMI e, grazie alle loro caratteristiche superiori e previo collaudo
FIM e/o FIM EUROPE, manifestazioni internazionali”).

La società “MONFERRATO S.R.L. di Grasso Gaja” dalla data di costituzione ha operato unicamente per la realizzazione dell’ impianto sportivo e dal maggio 2015 ha acquistato o stipulato contratti di affitto registrati di aree per una disponibilità totale di oltre 50 ha destinati in parte all’impianto e in parte al circostante parco a verde e alla viabilità d’accesso.

Affinché un intervento simile possa configurarsi come “buon intervento”, giustificandone la spesa ma soprattutto, per rendersi funzionale allo scopo per cui viene utilizzato, per armonizzarsi con il contesto in cui viene calato e producendo il minor numero di impatti e della minore entità possibile e per ben accordarsi con la realtà sociale e umana in cui viene inserito, deve soddisfare due requisiti basilari e primari: una giusta ubicazione e le migliori caratteristiche possibili della pista stessa.

Le componenti approfondite nei documenti specifici riportano un'analisi dell'opera in progetto e del territorio nel quale essa si colloca, relativamente alla programmazione territoriale ed alla legislazione vigenti (*Quadro Programmatico*), agli aspetti localizzativi e progettuali (*Quadro Progettuale*), ed a quelli ambientali, paesaggistici e socio-economici (*Quadro Ambientale*), al fine di: verificare la compatibilità dell'intervento rispetto agli strumenti pianificatori ed alle norme vigenti, individuare la migliore tra le alternative progettuali, identificare le potenziali interferenze tra l'opera ed il territorio, inteso nelle sue componenti paesaggistiche ed ambientali, e, quindi, predisporre opportuni interventi di ripristino e/o riqualificazione e/o miglioramento ambientale e paesaggistico.

Nel caso in questione, data la natura dell'opera in progetto, maggiore rilievo e approfondimento è stato dedicato, nell'analisi dell'abbondante documentazione bibliografica esistente e nella conduzione di diverse indagini di campo, agli aspetti relativi al suolo (in particolare la produzione di polveri causata dal progetto), al rumore (per via della forte incidenza del rumore prodotto dalle moto durante le manifestazioni), alla salute pubblica, agli ecosistemi (componente vegetale e faunistica) ed al paesaggio.

Team di lavoro

RILIEVO TOPOGRAFICO

Studio Tecnico Geom. TORCHIO Paolo

PROGETTAZIONE CROSSODROMO

Studio Tecnico Geom. BORGO Diego

(Geom. BORGO Diego, Arch. CHICARELLA Aldo,
Geom. CELERINO Marco)

STUDI AGRONOMICI E PAESAGGISTICI

Studio Sintesi - Ingegneria e Paesaggio

(Dott. Agr. ASSONE Stefano)

STUDI FORESTALI

Studio Sintesi - Ingegneria e Paesaggio

(Dott. For. PONCINO Daniele)

ANALISI FAUNISTICHE

Dott. Nat. DI GIÀ Ivan

STUDI GEOLOGICI

Studio Geo Contest

(Dott. Geol. CASTELLARO Massimo, Dott. Geol. FERRERO Ulderico)

STUDI ACUSTICI

ENVIA (Dott. ROLETTI Stefano)

STUDI SUL TRAFFICO

Ing. STROPPIANA Paolo Secondo

COMPONENTE SALUTE PUBBLICA

Simularia S.r.l. (Dott.ssa PRANDI Rossella, Dott. CARLINO Giuseppe)

PIANIFICAZIONE URBANISTICA

Studio Associato Architetti Paglia

(Arch. PAGLIA Gian Carlo, Arch. Pian. MACHETTO Samantha,
Arch. DONETTI Anna Maria, Arch. MARCHIANDO Maria Cristina)

COORDINAMENTO:

Dr. S. Assone (Studio Sintesi - Ingegneria e Paesaggio)

Arch. G. Paglia (Studio Associato Architetti Paglia)

Quadro Programmatico

Il Comune di Castagnole Monferrato (1.245 abitanti nel 2017) è situato nella porzione Nord-orientale della Provincia di Asti.

Il sistema insediativo è costituito dal capoluogo, e dalle frazioni Valenzani, Valvinera e Barcara, collocate nell'estremo settore meridionale del comune.

Le aree non urbanizzate sono suddivise perlopiù tra vigneti e boschi un tempo ricchi di castagni (da cui il toponimo comunale).

I principali corsi d'acqua sono il Rio di Valle Moia/Tagliaferro, il Rio Quarto e il Rio Gaminella, tutelati ai sensi del D.Lgs 42/2004 e s.m.i.

Elenco dei piani analizzati

Per valutare la fattibilità dell'intervento si è ricorso, come primo step, all'analisi del quadro programmatico, ovvero di ciò che le norme e i piani vigenti sul territorio stabiliscano essere realizzabile o trasformabile, secondo quelle che sono le destinazioni d'uso del suolo, o la presenza di vincoli e divieti, limitazioni che normalmente vengono applicate a causa della morfologia del territorio che impedisce la realizzazione di certe opere per questioni di sicurezza sia per l'uomo sia per le opere ma anche per l'ambiente; oppure perché la vocazione principale di un certo territorio suggerisce certi utilizzi al posto di altri e la popolazione attraverso i suoi metodi concertativi e politici ne stabilisce delle direzioni di sviluppo.

A tale scopo si è proceduto studiando le direttive a vari livelli di pianificazione, dal comunale al nazionale, analizzando i seguenti piani:

- PRGC di Castagnole Monferrato è stato approvato con DGR n. 51-10392 del 30/07/1996 e successivamente modificato con una Variante Strutturale di adeguamento al PAI, approvata con DGR n. 39-5984 del 28/05/2007, e con successive Varianti Parziali, di cui l'ultima approvata con DCC n. 18/2009.
- Piano di Zonizzazione Acustica comunale ai sensi della L.R. 25/2000 e s.m.i. con DCC n. 18 del 24/06/2004.
- PTR (approvato con DCR n. 122-29783 del 21/07/2011)
- PPR (approvato con DCR n. 233-35836 del 03/10/2017)
- PTP di Asti (approvato con DCR n. 384-28589 del 05/10/2004)
- PTA (adottato con DCR n. 117-10731 del 13/03/2007)
- PRQA (Norma di riferimento: LR 7 aprile 2000 n. 43; Zonizzazione e Classificazione del Territorio Regionale relativa alla qualità dell'aria ambiente, approvato con DGR n. 41-855 del 29 Dicembre 2014 redatto in attuazione degli articoli 3, 4 e 5 del D. Lgs 155/2010, di recepimento della Direttiva 2008/50/CE)
- PFR 2017-2027 (approvato con DGR n. 8-4583 del 23/01/2017)
- Piano Regionale dei rifiuti urbani (approvato con DCR n. 140-14161 del 19/04/2016)
- Piano Regionale della Mobilità e dei trasporti (approvato con DCR n. 256-2458 del 16/01/2018)
- PRSS, Piano Regionale della Sicurezza stradale (DGR n. 11-5692 del 16/04/2007)
- PEAR, Piano Energetico Ambientale (approvato con DCR n. 351-3642 del 3/02/2004)

- PEP, Piano Energetico Provinciale, approvato con DCP n. 1 del 18/02/2011

Dall'analisi di tali piani è emerso che la realizzazione di un impianto da motocross come quello qui presentato, non è incoerente col contesto, con la morfologia e le caratteristiche specifiche del territorio, che è in linea con le direzioni di sviluppo economico e sociale e che non interferisce con vincoli e destinazioni d'uso prestabilite a meno della progettazione di alcune varianti che comunque non impedisce la trasformazione qui desiderata.

Quadro Progettuale

L'area di intervento è ubicata nella parte meridionale del Comune di Castagnole Monferrato che è situato nella porzione nord-orientale della Provincia di Asti.

L'ambito interessato dalla proposta progettuale della società Monferrato S.r.l., interamente di proprietà, è ubicato nel settore meridionale di Castagnole, a Nord-Est della frazione Valenzani.

Nello specifico, si situa in corrispondenza di una vallecchia minore denominata Valle Randalo, che si apre lateralmente alla principale, solcata dalla SP 14, ed è delimitata da due strade comunali, per buona parte sterrate, che la percorrono sulle linee di crinale.

Con riferimento ai singoli elementi del progetto, le piste del crossodromo occuperanno il lato destro e la testata della valle, mentre sul fondo troveranno posto i paddock, le aree per freestyle e pista baby-junior, i fabbricati. L'imbocco della valle sarà attraversato dalla strada di accesso all'impianto (da realizzarsi ex novo a partire dalla comunale Via Calcini), lungo la quale saranno individuate delle aree da destinare a parcheggio per autoveicoli in occasione di grandi eventi.

Alternativa zero

Durante l'iter progettuale sono state prese in considerazione diverse soluzioni tra cui la non realizzazione dell'opera (ipotesi ZERO).

L'alternativa (opzione) zero consiste nel mantenimento dell'area allo stato attuale, senza la realizzazione dell'opera né delle opere di mitigazione e compensazione correlate con l'attuazione del progetto; tale scenario delinea, pertanto, l'evoluzione probabile dello stato dell'ambiente a partire dalla situazione attuale.

Pertanto l' "Alternativa zero" si traduce qui come la presenza di un bosco di ridotta qualità forestale e limitata biodiversità che viene mantenuto tale e per il quale si perde l'occasione di interventi di compensazione che concorrerebbero al miglioramento degli appezzamenti boscati, operando attraverso il diradamento e lo sfollo a carico delle specie esotiche o meno interessanti, il sottoimpianto con specie autoctone, che possano favorire l'evoluzione delle coperture verso comunità vegetali più stabili. Senza l'attuazione delle compensazioni, non verrebbero attuati interventi di rimboschimento di superfici attualmente coltivate e di consolidamento di piccoli dissesti con tecniche di ingegneria naturalistica.

La non realizzazione del progetto eviterebbe ovviamente le problematiche derivanti dalle emissioni sonore, dal sollevamento di polveri e dalla diffusione di particolato, connesse con le attività motoristiche, oltre l'incremento del traffico veicolare.

In ultimo si evidenzia come principalmente l'alternativa zero incida negativamente sulla componente socio-economica (lavoro, turismo): il tessuto turistico-ricettivo vedrebbe annullarsi con questa scelta una possibilità di incremento non trascurabile, con evidenti riflessi negativi sugli aspetti economici e occupazionali. L'incremento di presenze dato sia dagli eventi (nazionali e internazionali), sia dall'esercizio ordinario (gli allenamenti), si inserirebbe in un contesto che storicamente già gode di un apprezzamento collettivo dell'attività che qui si svolge, come dimostrato dalla vicenda della pista di Valmanera. Inoltre, come si dimostra dagli studi specifici sul rischio per la salute umana e dagli studi sul traffico veicolare post

progetto, l'apertura della pista da motocross in questione e approfonditamente analizzata, non genera problematiche rispetto alla situazione attuale tali da metterne in dubbio l'efficacia ma comporta un bilancio complessivo decisamente positivo.

Alternative di localizzazione

Il sito per la realizzazione dell'impianto è stato individuato a valle di una serie di analisi, valutazioni e considerazioni di diversa natura.

Innanzitutto, si è voluto mantenere l'attività di motocross il più possibile imperniata sulla città di Asti, che ospitava fino ad un recente passato il circuito di Valmanera (localizzato a soli 6 km dal centro) e nella quale si è andato radicando un interessante indotto legato alla pratica del motocross e alla frequentazione di eventi collegati. Pertanto, è stato definito un intorno di circa 15 km di raggio dall'area centrale cittadina, misurati sulle principali arterie stradali (provinciali e la ex statale 10) che lì convergono, da lì si dipartono o la attraversano.

L'ambito derivante è stato poi indagato sulla base di molteplici fattori.

Innanzitutto, sono stati perimetrati i tessuti edificati e sono state definite delle zone "tampone" ad essi circostanti. Tali fasce costituiscono ambiti di tutela assoluta degli abitati da eventuali impatti acustici.

In secondo luogo, sono state cartografate le aree di elevata valenza ambientale e paesaggistica, gravate da vincoli.

E' stata, poi, censita la potenzialità agricola dei suoli, in modo da escludere i terreni a maggiore vocazione rurale.

Successivamente, sono state escluse le aree di pericolosità definite dal Piano di Gestione del Rischio di Alluvioni per il distretto idrografico del Po e i territori interessati dal vincolo idrogeologico.

Infine, è stata cartografata la rete escursionistica della Regione Piemonte, riportando i percorsi e gli itinerari.

Una volta indagato l'ambito territoriale sono stati utilizzati i risultati al fine di identificare gli areali idonei ad ospitare l'attività proposta dalla Società Monferrato S.r.l.. Per far ciò, si è proceduto "in negativo", vale a dire individuando in via prioritaria le zone da escludere da qualsiasi intervento, perché già tutelate a vario titolo o meritevoli di conservazione dello "stato di fatto".

Dalla sovrapposizione delle carte, è emerso che tutto il territorio era in qualche modo "coperto" da almeno un tematismo (a conferma anche della completezza delle analisi svolte); pertanto, è stato adottato un meccanismo di "pesatura" dei singoli temi analizzati, considerando due diversi gradi di condizionamento alla scelta localizzativa:

-fattori escludenti, le aree caratterizzate dalla presenza di tali fattori sono risultate inidonee alla realizzazione dell'impianto: le fasce cuscinetto dei tessuti insediativi, l'appartenenza a SIC, siti UNESCO, aree protette e beni paesaggistici individuati con dichiarazione di notevole interesse pubblico, la I, II e III classe di capacità d'uso dei suoli, la probabilità di alluvione da elevata a media.

-fattori limitanti, a fronte di una progettazione sostenibile e di adeguate misure di mitigazione e compensazione, le aree che ricadono in queste categorie possono accogliere l'intervento proposto: il vincolo idrogeologico, la IV e V classe di capacità d'uso, i 150 m dalle sponde dei corsi d'acqua, la copertura boscata, la scarsa probabilità di alluvione.

A conclusione dell'analisi territoriale condotta, tra i diversi siti risultati idonei ad ospitare l'attività di motocross, la società Monferrato S.r.l. ha individuato un ambito ricadente in Comune di Castagnole

Monferrato (confinante con Asti), ubicato in posizione favorevole sotto il profilo acustico (all'interno di una vallecola, la Valle Randalo, discosta dagli abitati), che non è interessato da beni paesaggistici di valenza elevata e ambientali né da elevate potenzialità agricole (classe VI), non presenta rischi di allagamento e non interseca percorsi e itinerari sentieristici regionali. Gli unici fattori limitanti sono la copertura boschiva e il vincolo idrogeologico.

Alternative progettuali

L'assetto finale del crossodromo è frutto di una serie di ipotesi progettuali che sono state di volta in volta verificate e corrette, al fine di contenere/minimizzare eventuali impatti ambientali derivanti.

Si riportano di seguito le considerazioni che hanno portato alla definizione ultima dei principali elementi costitutivi dell'impianto.

La strada di accesso veicolare

La decisione di realizzare un nuovo tracciato viario completamente dedicato al crossodromo discende dalla volontà di non interferire con la strada comunale che da Via Calcini risale il versante della Valle Randalo. Attualmente è utilizzata sia da mezzi agricoli sia per attività ricreative (passeggiate, gite in mountain bike). Inizialmente si è valutata la possibilità di utilizzare la strada comunale adeguandone l'ampiezza ma sono emerse numerose problematiche che hanno evidenziato come fosse preferibile realizzare un nuovo percorso.

Le piste da motocross

L'andamento delle piste è stato modificato al fine di contenere gli impatti acustici, tra gli altri, il criterio di allontanare le piste dai crinali, abbassandole di quota garantisce il contenimento dell'emissione rumorosa all'interno della valletta e riduce il conseguente disturbo verso i territori esterni.

Descrizione generale

Il crossodromo si svilupperà all'interno di un'area completamente recintata di 135.140 m² e sarà costituito dai seguenti "elementi essenziali":

- un circuito omologabile in 1° categoria Federazione Motoristica Italiana F.M.I., per le gare calendarizzate di livello anche internazionale
- un circuito omologabile in 2° categoria FMI, per gli allenamenti e gli eventi competitivi
- un'area per i "paddock" (12.522 m²): spazio attrezzato di pertinenza delle piste per ospitare gli autocaravan, attrezzata con gazebo, servizi per piloti e addetti in occasione di gare e grandi eventi; durante il funzionamento "ordinario" dell'impianto (per sole attività di allenamento) gran parte dell'area sarà adibita a parcheggio.
- un'area polifunzionale d'ingresso all'impianto (4.112 m²), mantenuta libera o da adibire a parcheggio nell'ordinaria gestione dell'attività o ad estensione del paddock in occasione di eventi di portata nazionale/internazionale.

- una zona per il lavaggio delle moto (90 m²) per la raccolta dei reflui e loro canalizzazione verso l' impianto di depurazione.
- una zona camper service (90 m²)
- un'area per minicross (888 m²), consistente in una zona in terra battuta dove allestire percorsi fuoristrada per bambini
- un'area per esibizioni freestyle (1.621 m²), dove organizzare manifestazioni collaterali inerenti la disciplina, consistente in un'area a prato ove posizionare n.4 pedane metalliche rimovibili al fine di predisporre due salti/atterraggi all'interno del percorso ad anello;
- n.6 piccoli edifici, costituiti da moduli prefabbricati ospitanti rispettivamente:
 - pref.1 - giudici di gara, sala stampa e cronometristi
 - pref.2 - infermeria
 - pref.3 - blocco WC con spogliatoi uomini
 - pref.4 - blocco WC con spogliatoi donne
 - pref.5 - ufficio direzione, bar
 - pref.6 - reception, biglietteria
- due pozzi, uno per circuito, da cui attingere l'acqua per l'irrigazione delle piste allo scopo di abbattere le polveri (come richiesto dalla FMI);

I reflui civili provenienti dai servizi igienici verranno suddivisi tra acque nere (WC) e chiare (docce e lavandini) con trattamento in vasca imhoff e percolatore o filtro biologico, previo passaggio nel degrassatore delle acque chiare. E' inoltre previsto un punto di scarico per le acque chiare dei camper che sarà convogliato con i reflui dei servizi igienici.

Le strutture fisse adibite a servizi igienici e le conseguenti reti di scarico e depurazione sono dimensionate per un' afflusso di utenti e visitatori relativo ad un normale utilizzo dell' impianto nell' arco dell' anno per allenamenti e piccole manifestazioni, mentre in occasione di eventi più importanti, per i quali è previsto un consistente afflusso di pubblico, verranno temporaneamente posizionati dei wc chimici prefabbricati in numero adeguato.

Al fine di realizzare un sistema di depurazione funzionale e di facile gestione si prevede di trattare gli scarichi dei servizi igienici e del wc locale infermeria con un unico insieme di vasche ed un secondo sistema per il bar posizionato nelle vicinanze dell' ingresso, il tutto prima dell' immissione nell' area di fitodepurazione.

La restante parte dell'area sarà mantenuta allo stato attuale, o al più migliorata (si veda la descrizione degli interventi di mitigazione/compensazione).

Tutta la proprietà verrà delimitata con una recinzione composta da pali in legno e pannelli di rete elettrosaldata.

L'impianto sarà raggiungibile tramite una nuova strada dedicata, a doppio senso di marcia che si diramerà dalla viabilità comunale (Via Calcini) a poche decine di metri dall'innesto dalla SP 14. Essa percorrerà il

fondovalle fino all'ingresso dell'impianto. In concomitanza con le manifestazioni sportive, lungo il nuovo tracciato stradale verranno delimitate le zone da adibire a parcheggio temporaneo per gli spettatori all'interno di aree, ordinariamente mantenute a prato.

Gli orari e i giorni in cui l'impianto sarà in funzione durante l'anno sono:

Inverno: 10.30 – 16

Estate: 10.30-18.30

Con giornate di allenamento o svago durante la settimana e gare nazionali ed internazionali nel fine settimana.

Disallestimento impianto a fine vita

Si stima che la realizzazione dell'intero impianto sportivo possa avvenire in un tempo stimato pari a 120 giorni mentre per la sua eventuale rimozione, come sotto dettagliata, siano necessari dieci giorni lavorativi dal loro inizio.

Fasi lavorative:

- 1) disallaccio, rimozione con autogrù dei fabbricati ad uso giudici gara, sala stampa, cronometristi, infermeria, 2 blocchi wc, uffici, direzione, bar, reception, biglietteria, dei blocchi di fondazione, delle pedane area free style, rimozione allacciamenti esterni al terreno;
- 2) demolizione e smaltimento della piattaforma dell'area scarico camper e lavaggio moto;
- 3) rimozione pali illuminazione e diffusione sonora;
- 4) rimozione fettucciati, recinzioni interne, elementi prefabbricati in cls per passaggi pedonali del pubblico, cancello partenza;
- 5) eliminazione con macchine per movimento terra dei tracciati delle piste di 1° e 2° categoria, della pista per free style, minicross e area paddok con rimodellamento del terreno;
- 6) rimozione del sistema di depurazione interrato
- 7) creazione di varchi di passaggio per la fauna selvatica nella recinzione esterna della proprietà per ripristinare la circolazione della macro fauna

Si stima rimangano in sito le opere per realizzazione della strada di accesso da Via Calcini, le tubazioni di adduzione interrate dell'impianto di irrigazione, la recinzione esterna della proprietà con il relativo cancello di accesso (con la presenza dei varchi per la macro fauna di cui al punto 7).

Interventi di mitigazione e compensazione

Allo scopo di contenere al minimo le interferenze determinate dall'esecuzione delle opere previste a carico del contesto ambientale circostante sono state previste misure di mitigazione di diversa natura (interventi a verde, opere edili, accorgimenti progettuali); si propone di seguito una descrizione delle modalità realizzative.

Gli interventi a verde sono principalmente finalizzati a ridurre l'impatto visivo che il cantiere di costruzione del crossodromo esercita sul contesto, creando formazioni di alberi e/o arbusti (quinte, nuclei, ecc) in grado di limitare la visibilità delle opere realizzate. Tali interventi avranno ricadute positive dirette sulla biodiversità (inserimento di specie vegetali autoctone, che risulteranno attrattive per le specie animali tipiche della fauna locale), sul consolidamento del terreno, sul controllo dell'erosione e indirette, nel lungo medio-periodo, sulla qualità dell'aria e sul contenimento delle emissioni sonore.

Le formazioni vegetali proposte sono riconducibili alle seguenti tipologie:

- cortine arbustive
- macchie arboreo-arbustive e messa a dimora di alberi isolati
- miglioramenti boschivi (diradamenti e sottoimpianti in aree boscate interne alla recinzione dell'impianto, in aggiunta agli interventi previsti nel progetto di compensazione forestale redatto dal dr. Poncino)
- filari arborei
- cortine arboreo-arbustive (specie planiziali)
- cortine arboreo-arbustive (specie ripariali)

La totalità delle superfici interessate dal cantiere, con l'esclusione delle piste (necessariamente sterrate) e delle zone pavimentate, verrà sottoposta ad inerbimento, allo scopo di migliorare l'inserimento dell'opera nel contesto paesaggistico circostante e attenuare il rischio di erosione dovuto al ruscellamento delle acque meteoriche.

In aggiunta agli interventi a verde sono state previste una serie di soluzioni volte ad annullare/limitare gli impatti derivanti dalla realizzazione del progetto. Alcuni di queste sono accorgimenti progettuali finalizzati a contenere o, se possibile, ad azzerare le interferenze all'origine; altre sono utili per ridurre gli impatti non eliminabili e altre ancora hanno lo scopo di favorire la reversibilità dell'intervento.

Le principali misure di mitigazione non a verde sono le seguenti:

- realizzazione di impianto di irrigazione a pioggia lungo le piste
- realizzazione di sistema di regimazione delle acque meteoriche
- realizzazione di un sistema di trattamento delle acque reflue con impianto di fitodepurazione finale
- realizzazione di superfici pavimentate per il lavaggio moto
- realizzazione di edifici prefabbricati rimovibili
- rivestimento degli edifici con materiale legnoso
- realizzazione di strada di accesso e piazzali a fondo sterrato permeabile
- adattamento delle geometrie delle piste allo scopo di allontanarsi dai crinali e rispettare gli individui arborei di pregio
- realizzazione di recinzione in rete permeabile alla microfauna

Poiché il progetto prevede la trasformazione di circa 6,1166 ha di bosco, la normativa vigente prevede la possibilità di realizzare interventi di compensazione fisica allo scopo di risarcire la collettività della sottrazione di un bene interesse pubblico.

In assenza di un elenco di siti idonei alla realizzazione di interventi compensativi, la Monferrato Srl propone di realizzare gli interventi compensativi su appezzanti nella propria disponibilità.

Sono previsti miglioramenti forestali di boschi esistenti e rimboschimenti di superfici agricole non boscate, entrambe localizzate nelle immediate vicinanze dell'area di intervento, allo scopo di ricostituire la vegetazione potenziale del sito, di tutelare le specie forestali spontanee sporadiche e di gestire la presenza delle specie esotiche invasive come la robinia, avviando i lotti verso una gestione di tipo naturalistico e rendendoli disponibili per la pubblica fruizione.

I risultati attesi saranno:

- il miglioramento della densità e dello stato fitosanitario dei nuclei di querce presenti
- la liberazione di nuclei di rinnovazione autoctona
- una più veloce evoluzione dei popolamenti puri di robinia verso forme con maggiore presenza di specie autoctone

Quadro Ambientale

L'area di intervento è formata da una valle che si sviluppa in direzione nord-sud nel tratto di monte e nord-est sud-ovest verso valle, la cui porzione sommitale di crinale raggiunge circa i 230 m s.l.m. mentre il fondovalle si trova ad una quota di circa 160 m s.l.m.

La collocazione degli elementi di progetto, come anticipato nel paragrafo precedente, è ripartita tra il lato destro e di testata della valle Randalo, ove verranno realizzate le piste da motocross e il fondovalle sub-pianeggiante che ospiterà tutti i servizi. Il fosso di fondovalle funge da collettore principale di tutte le acque meteoriche ruscellanti e confluisce dopo circa 1 km nel rio di fondovalle, il Rio Quarto, affluente di sinistra del Fiume Tanaro.

L'imbocco della valle sarà attraversato dalla strada, di nuova realizzazione, per l'accesso all'impianto, lungo la quale saranno individuate delle aree da destinare a parcheggio per autoveicoli in occasione di grandi eventi.

L'area scelta si trova, da un punto di vista infrastrutturale, in posizione strategica per un progetto di questa natura, in quanto confinante con il comune di Asti ove sono localizzate le principali infrastrutture viarie, il casello autostradale della A21, posto a circa 7 km dal concentrico, e la stazione ferroviaria a circa 11 km. Pertanto il comune e l'area in esame, sono facilmente raggiungibili sia con mezzi privati sia con mezzi pubblici e da ogni direzione, poiché l'asse viario autostradale a cui afferisce è il ramo est-ovest dell'autostrada A21 Torino-Piacenza, (raggiungibile percorrendo un tratto della strada Regionale 10) su cui si innesta la viabilità lungo la direzione nord-sud: Autostrada A6 Genova-Gravellona-Toce; Autostrada A7 Milano-Genova; Autostrada A33 Asti-Cuneo.

Il paesaggio collinare in cui tali insediamenti si innestano, è caratterizzato da vaste aree dedicate storicamente alla viticoltura, qui specializzata nella produzione di Barbera, Ruchè di Castagnole Monferrato, Malvasia e Grignolino; tali rilievi collinari sono caratterizzati da pendenze piuttosto elevate ma dislivelli contenuti con abbondanza di impluvi che formano un reticolo drenante decisamente articolato.

Oltre che per causa di questa morfologia poco adatta al lavoro agricolo, le strette vallette laterali formate dai rilievi appena descritti, sono state in generale abbandonate all'utilizzo agricolo anche per la natura dei terreni, sabbiosi e che non garantiscono l'approvvigionamento idrico necessario alle colture.

Dal momento che l'utilizzo agricolo è ridotto, è il bosco ad occupare tutti i lembi di territorio non plasmati dalle comunità locali (è il caso dell'area in esame); esso è costituito principalmente da robinia e da nuclei di quercu-carpineti relitti nei fondo valle collinari, castagneti e boscaglie d'invasione miste.

I fondovalle intra-collinari di forma stretta e allungata, in cui spesso si trova un'agricoltura marginale principalmente in asciutta, hanno un'attitudine tartufigena rilevante.

Componenti ambientali indagate

- Clima
- Qualità dell'aria e suoi inquinanti (Ossidi di Azoto, Polveri inalabili e respirabili, Monossido di Carbonio, Biossido di carbonio, Biossido di zolfo)
- Ambiente idrico (rete idrografica, vincoli idrogeologici e paesaggistici, scenari alluvionali, scenari di rischio, dissesti)
- Suolo e sottosuolo (inquadramento geologico, capacità d'uso dei suoli, caratteristiche pedologiche)

- Vegetazione, fauna, ecosistemi (usi del suolo, vegetazione esistente, habitat, fauna esistente, reti ecologiche)
- Salute pubblica (patologie più frequenti, infortuni sul lavoro, incidenti stradali, siti contaminati)
- Rumore
- Traffico veicolare
- Inquinanti (energia, elettromagnetismo, radiazioni ionizzanti e non ionizzanti, amianto, radon, rifiuti)
- Paesaggio (UdP, Paesaggi agrari e forestali, Sistema e sottosistema paesaggistico, AdP, analisi dell'intervisibilità, analisi ecologica del paesaggio)
- Contesto socio-economico
- Matrice degli impatti

Lo stato di fatto dei luoghi, da un punto di vista ambientale, non rappresenta un ostacolo alla realizzazione dell'impianto in progetto, tanto più vista l'abbondanza di mitigazioni, compensazioni ed interventi mirati a ridurre il più possibile gli impatti da questo procurati. Anzi, la morfologia della valle, la sua ubicazione molto incassata tra pareti scoscese che creano quasi "un buco" all'interno del quale è progettato l'impianto, lo rendono meno impattante nelle sue componenti che potrebbero procurare maggior fastidio: il rumore, il sollevamento di polveri e l'emissione di gas di scarico.

Dal momento che l'area scelta si presta ed è vocata per un intervento simile, la società proponente ha investito ogni risorsa professionale disponibile per modellare il progetto in modo da minimizzare se non addirittura azzerare le trasformazioni dello stato di fatto superflue, e rendere quelle necessarie compatibili col contesto o addirittura occasione di ulteriore miglioramento.

Come anticipato, le componenti maggiormente influenzate dal progetto sono quelle del rumore, del sollevamento di polveri e dell'emissione di gas di scarico; queste possiedono delle cause scatenanti (specifici interventi di rimodellazione del suolo o delle componenti naturali) e degli effetti (trasformazioni a breve, medio e lungo termine dell'ecosistema qui presente), Proprio su questi effetti si è intervenuti con il maggior numero di azioni progettuali, sia a monte con numerose accortezze tecniche, sia a valle con gli interventi di mitigazione e compensazione, a verde e non, tutte operazioni riassunte nel quadro progettuale.

La seguente matrice offre un quadro chiaro e sintetico degli impatti previsti dal progetto:

FASE DI CANTIERE								
	Eliminazione della copertura forestale	Scavi-movimenti terra per costruzione piste	Costruzione fabbricati (costruzione delle fondamenta e posa dei moduli prefabbricati)	Costruzione strada di accesso a fondo sterrato	Costruzione pozzi	Rimodellamento del terreno per realizzazione area paddock, area polifunzionale, area minicross e area freestyle	Costruzione area camper service e lavaggio moto	Delimitazione dell'area con recinzione metallica
Aria	Emissione di gas di scarico dalle attrezzature e dai veicoli di cantiere	Emissione di gas di scarico dai veicoli di cantiere	Emissione di gas di scarico dai veicoli di cantiere	Emissione di gas di scarico dai veicoli di cantiere	Emissione di gas di scarico dai veicoli di cantiere	Emissione di gas di scarico dai veicoli di cantiere	Emissione di gas di scarico dai veicoli di cantiere	Emissione di gas di scarico dai veicoli di cantiere
		Sollevamento di polveri		Sollevamento di polveri	Sollevamento di polveri	Sollevamento di polveri	Sollevamento di polveri	
Acqua	Intorbidimento delle acque in seguito al ruscellamento superficiale causato dall'eliminazione della copertura boscata	Intorbidamento delle acque in seguito al dilavamento della superficie interessata		Intorbidamento delle acque in seguito al dilavamento della superficie interessata		Intorbidamento delle acque in seguito al dilavamento della superficie interessata	Riduzione del drenaggio delle acque superficiali a causa dell'impermeabilizzazion e del terreno	
Suolo	Erosione superficiale per riduzione della copertura dalla pioggia battente.	Scotico, compattazione ed erosione superficiale	Compattazione del terreno in corrispondenza della superficie interessata	Compattazione del terreno e sottrazione di superficie di suolo libero	Compattazione del terreno	Compattazione del terreno	Compattazione del terreno	
	Riduzione del trattenimento del terreno in pendenza operato dagli apparati radicali						Impermeabilizzazione del terreno	
Vegetazione	Riduzione della superficie boscata	Deposito di polveri sulla vegetazione mantenuta nell'intorno dell'area interessata dal cantiere		Deposito di polveri sulla vegetazione mantenuta nell'intorno dell'area interessata dal cantiere		Deposito di polveri sulla vegetazione mantenuta nell'intorno dell'area interessata dal cantiere		Eliminazione di alberi e arbusti interferenti con il tracciato della recinzione
Fauna	Disturbo derivante dalle emissioni sonore legate all'utilizzo delle attrezzature da cantiere (motoseghe) e ai mezzi di trasporto	Disturbo della fauna tellurica		Disturbo della fauna tellurica		Disturbo della fauna tellurica		Disturbo derivante dalle emissioni sonore legate all'utilizzo delle attrezzature da cantiere, delle macchine operatrici e ai mezzi di trasporto
		Disturbo derivante dalle emissioni sonore legate all'utilizzo delle macchine operatrici e ai mezzi di trasporto		Disturbo derivante dalle emissioni sonore legate all'utilizzo delle macchine operatrici e ai mezzi di trasporto		Disturbo derivante dalle emissioni sonore legate all'utilizzo delle macchine operatrici e ai mezzi di trasporto		
Ecosistemi	Riduzione di Habitat forestale e di superfici a prato	Disturbo/Riduzione dell'Habitat tellurico		Disturbo/Riduzione dell'Habitat tellurico		Disturbo/Riduzione dell'Habitat tellurico	Disturbo/Riduzione dell'Habitat tellurico	Frammentazione di Habitat (limitazione del movimento) per gli animali di medio-grande dimensione
Salute pubblica	Emissioni in atmosfera dalle attrezzature, dalle macchine operatrici e dai mezzi di trasporto	Emissioni in atmosfera dalle attrezzature, dalle macchine operatrici e dai mezzi di trasporto	Emissioni in atmosfera dalle attrezzature, dalle macchine operatrici e dai mezzi di trasporto	Emissioni in atmosfera dalle attrezzature, dalle macchine operatrici e dai mezzi di trasporto	Pericolo di incidenti all'interno del cantiere	Emissioni in atmosfera dalle attrezzature, dalle macchine operatrici e dai mezzi di trasporto	Pericolo di incidenti all'interno del cantiere	Emissioni in atmosfera dalle attrezzature, dalle macchine operatrici e dai mezzi di trasporto
	Emissioni sonore dalle attrezzature di cantiere							Emissioni sonore dalle attrezzature di cantiere
	Pericolo di incidenti all'interno del cantiere		Pericolo di incidenti all'interno del cantiere					Pericolo di incidenti all'interno del cantiere
Rumore	Emissioni sonore dalle attrezzature di cantiere	Emissioni sonore dalle attrezzature, dalle macchine operatrici e dai mezzi di trasporto	Emissioni sonore dalle attrezzature, dalle macchine operatrici e dai mezzi di trasporto	Emissioni sonore dalle attrezzature, dalle macchine operatrici e dai mezzi di trasporto		Emissioni sonore dalle attrezzature, dalle macchine operatrici e dai mezzi di trasporto	Emissioni sonore dalle attrezzature, dalle macchine operatrici e dai mezzi di trasporto	Emissioni sonore dalle attrezzature di cantiere
Traffico veicolare	Incremento del traffico generato dai mezzi di cantiere		Incremento del traffico generato dai mezzi di cantiere	Incremento del traffico generato dai mezzi di cantiere				Incremento del traffico generato dai mezzi di cantiere
Rifiuti	Produzione di materiale vegetale di risulta da avviare a recupero o valorizzazione energetica	Produzione di materiale di scavo da reimpiegare in cantiere			Produzione di materiale di scavo da reimpiegare in cantiere o da smaltire	Produzione di materiale di scavo da reimpiegare in cantiere		
Inquinanti	Impiego di carburante sulle attrezzature, sulle macchine operatrici e sui mezzi di trasporto	Impiego di carburante sulle attrezzature, sulle macchine operatrici e sui mezzi di trasporto		Impiego di carburante sulle attrezzature, sulle macchine operatrici e sui mezzi di trasporto	Impiego di carburante sulle attrezzature, sulle macchine operatrici e sui mezzi di trasporto	Impiego di carburante sulle attrezzature, sulle macchine operatrici e sui mezzi di trasporto		
Paesaggio	Alterazione della percezione visiva del paesaggio a seguito della eliminazione di vegetazione spontanea	Modificazione del profilo naturale del terreno e pertanto della percezione paesaggistica causata dall'alterazione dell'uso del suolo (alterazioni delle forme del paesaggio tipico e dei colori dati dalla presenza della vegetazione)	Incremento del livello di antropizzazione a seguito dell'introduzione e di nuovi elementi intrusivi (prefabbricati)	Incremento del livello di antropizzazione a seguito dell'introduzione e di nuovi elementi intrusivi (strada di accesso)		Modificazione del profilo naturale del terreno e pertanto della percezione paesaggistica causata dall'alterazione dell'uso del suolo (alterazioni delle forme del paesaggio tipico e dei colori dati dalla presenza della vegetazione)	Incremento del livello di antropizzazione a seguito dell'introduzione e di nuovi elementi intrusivi (aree impermeabilizzate, impianti)	Incremento del livello di antropizzazione a seguito dell'introduzione e di nuovi elementi intrusivi (recinzione)
	Riduzione delle tessere boscate dell'ecomosaico che concorrono a costituire la matrice paesaggistica			Alterazione della suddivisione tra gli appezzamenti				
Contesto socio-economico	Impiego di maestranze locali	Impiego di maestranze locali	Impiego di maestranze locali	Impiego di maestranze locali	Impiego di maestranze locali	Impiego di maestranze locali	Impiego di maestranze locali	Impiego di maestranze locali

	Impatti negativi rilevanti		Impatti positivi lievi		Impatti non significativi
	Impatti negativi medi		Impatti positivi medi		
	Impatti negativi lievi		Impatti positivi rilevanti		

	FASE DI ESERCIZIO (SENZA MITIGAZIONI E COMPENSAZIONI)		FASE DI ESERCIZIO (EFFETTO DI MITIGAZIONI E COMPENSAZIONI)				
	Esercizio ordinario (allenamenti, gare di livello locale)	Eventi di livello nazionale/internazionale	Interventi di mitigazione			Interventi di compensazione	
			Soluzioni per azzerare/ridurre gli impatti all'origine	Soluzioni per contenere gli impatti non eliminabili	Soluzioni per favorire la reversibilità	Miglioramento forestale di superfici boscate esistenti	Rimboschimento
Aria	Emissione di gas di scarico dalle motociclette	Emissione di gas di scarico dalle motociclette	Realizzazione di impianto di irrigazione a pioggia per contenere la diffusione di polveri	Messa a dimora di vegetazione per assorbire gli inquinanti gassosi ed il particolato		Incremento della capacità di assorbimento della CO2	Incremento della capacità di assorbimento della CO2
	Sollevamento di polveri dai veicoli per il trasporto delle motociclette	Emissione di gas di scarico da veicoli per il trasporto delle motociclette e del pubblico					
		Sollevamento di polveri dai veicoli per il trasporto delle motociclette e dai veicoli del pubblico					
Acqua	Prelievo di acqua dalla falda per l'abbattimento delle polveri sulla pista	Prelievo di acqua dalla falda per l'abbattimento delle polveri sulla pista		Realizzazione di un sistema di regimazione delle acque meteoriche per limitare il ruscellamento e l'erosione			
				Raccolta e trattamento delle acque di scarico			
Suolo	Erosione superficiale per riduzione della copertura dalla pioggia battente (alterazione permanente iniziata con il cantiere)	Compattamento del suolo lungo la pista	Realizzazione di superfici impermeabilizzate per evitare la contaminazione da sversamento accidentale olii e idrocarburi nelle aree dedicate alla manutenzione dei veicoli	Minimizzazione delle superfici impermeabilizzate	Edifici realizzati in moduli prefabbricati (rimovibili in caso di dismissione dell'impianto)	Incremento della capacità di protezione dall'erosione e dai dissesti	Incremento della capacità di protezione dall'erosione
	Riduzione del trattenimento del terreno in pendenza operato dagli apparati radicali (alterazione permanente iniziata con il cantiere)	Compattamento del suolo all'esterno della pista da parte del pubblico		Realizzazione di strada di accesso e di aree di servizio con fondo naturale/stabilizzato			
	Compattamento del suolo lungo la pista	Rischio di inquinamento (perdite) in corrispondenza dei parcheggi temporanei		Individuazione dei parcheggi per i grandi eventi su aree a prato			
Vegetazione	Danni da sollevamento di polveri e da emissioni dalle motociclette	Danni da sollevamento di polveri e da emissioni dalle motociclette	Adattamento tracciato piste in funzione degli elementi arborei di pregio individuati con rilievo topografico	Inerbimento		Incremento della biodiversità vegetale mediante riduzione dell'incidenza di specie esotiche e incremento della presenza di specie autoctone	Incremento della presenza di specie autoctone
	Riduzione della superficie boscata (alterazione permanente iniziata con il cantiere)	Danni alla vegetazione (rottture rami, calpestio) da parte del pubblico		Messa a dimora di vegetazione arborea ed arbustiva autoctona		Incremento della stabilità dei popolamenti forestali	
Fauna	Disturbo da emissioni sonore dalle motociclette	Disturbo da emissioni sonore dalle motociclette		Realizzazione di recinzione esterna a maglie larghe e permeabile agli animali di piccola taglia		Incremento della biodiversità vegetale mediante riduzione dell'incidenza di specie esotiche e incremento della presenza di specie autoctone, maggiormente attrattive per le specie animali locali	Incremento della superficie di habitat forestali di pregio
		Disturbo da emissioni sonore dai veicoli del pubblico		Messa a dimora di vegetazione arborea ed arbustiva autoctona			
Ecosistemi	Riduzione del valore ecologico degli habitat vicini all'area di intervento a causa del disturbo arrecato dai fruitori della pista	Riduzione del valore ecologico degli habitat vicini all'area di intervento a causa del disturbo arrecato dai fruitori della pista				Incremento della superficie di habitat forestali di pregio	Incremento della superficie di habitat forestali di pregio
	Riduzione di Habitat forestale e di superfici a prato(alterazione permanente iniziata con il cantiere)						
Salute pubblica	Emissioni sonore dalle motociclette	Emissioni sonore dalle motociclette					
	Emissioni di inquinanti dalle motociclette	Emissioni di inquinanti dalle motociclette					
	Emissioni sonore e di inquinanti dai veicoli per il trasporto	Emissioni sonore e di inquinanti dai veicoli del pubblico					
Traffico veicolare	Incremento del traffico generato dai mezzi che trasportano atleti e veicoli da gara oltre ad eventuali auto di accompagnatori	Incremento del traffico generato dai mezzi che trasportano atleti e veicoli da gara oltre ad auto di accompagnatori, pubblico e giudici di gara					
Rumore	Emissioni sonore dalle motociclette	Emissioni sonore dalle motociclette	Scelta del sito di intervento in una localizzazione non prossima a recettori significativi	Messa a dimora di alberi e arbusti autoctoni			
		Emissioni sonore dai veicoli del pubblico	Scelta di una geometria delle piste tale da non interessare i crinali e le zone più aperte				
Rifiuti	Produzione di rifiuti da parte degli utilizzatori della pista	Produzione di rifiuti da parte degli utilizzatori della pista	Inserimento di contenitori per la raccolta differenziata dei rifiuti				
		Produzione di rifiuti da parte del pubblico	Inserimento di contenitori aggiuntivi per la raccolta differenziata dei rifiuti				
		Rischi di abbandono di rifiuti da parte del pubblico	Istituzione di un servizio di monitoraggio, raccolta e pulizia post-eventi				
Energia	Utilizzo di energia elettrica per il funzionamento dell'impianto	Utilizzo di energia elettrica per il funzionamento dell'impianto					
Paesaggio	Scopertura del suolo in corrispondenza delle piste	Scopertura del suolo in corrispondenza delle piste	Realizzazione di strada di accesso e di aree di servizio con fondo naturale/stabilizzato	Rivestimento degli edifici con rivestimenti in legno	Edifici realizzati in moduli prefabbricati (rimovibili alla dismissione dell'impianto)	Incremento della qualità percettiva delle formazioni boscate migliorate	Incremento delle formazioni forestali di pregio
	Eliminazione della copertura forestale in corrispondenza di piste e aree di servizio	Eliminazione della copertura forestale in corrispondenza di piste e aree di servizio					
	Presenza di elementi intrusivi (fabbricati, pedane free style, recinzione)	Presenza di elementi intrusivi (fabbricati, pedane free style, recinzione)	Realizzazione della recinzione con pali in legno e rete elettrosaldata	Messa a dimora di vegetazione arborea ed arbustiva autoctona			
		Antropizzazione delle aree destinate ai parcheggi temporanei					
Contesto socio-economico	Ricadute sull'economia del territorio derivante dalla presenza degli atleti	Ricadute sull'economia del territorio derivante dalla presenza degli atleti					
		Ricadute sull'economia del territorio derivante dalla presenza del pubblico					

	Impatti negativi rilevanti		Impatti positivi lievi		Impatti non significativi
	Impatti negativi medi		Impatti positivi medi		
	Impatti negativi lievi		Impatti positivi rilevanti		

Conclusioni

I risultati conseguiti nello studio inerente la realizzazione di Impianto motoristico fuori strada, nell'ambito del Comune di Castagnole Monferrato, consentono di effettuare le seguenti considerazioni.

Il sito ricade in zona sottoposta a vincolo idrogeologico (R.D. 3267/1923) e paesaggistico (D.Lgs n. 42/04) ma è escluso da core zone o buffer UNESCO o da elementi della rete ecologica o escursionistica.

Circa gli aspetti progettuali, la soluzione proposta risulta essere la più idonea sia dal punto di vista tecnico sia dal punto di vista ambientale.

Grazie alla conformazione morfologica dell'area che rende la testata di valle in cui la parte maggiormente impattante del progetto va ad inserirsi, quasi invisibile dall'esterno e alla vocazione dei suoli affatto coerente con una destinazione d'uso produttiva, si può affermare che tale progetto possa rappresentare una ipotesi di utilizzo del territorio conveniente, la cui alternativa è il permanere di uno stato di fatto di scarso valore ecologico ed economico.

L'impatto paesaggistico derivato dalla realizzazione dell'impianto in progetto risulterà non elevato, grazie anche ai numerosi e incisivi interventi di mitigazione e di compensazione progettati.

A ciò va aggiunto che l'intervento proposto non interferisce negativamente con emergenze ambientali e/o paesaggistiche tutelate o di particolare interesse ai fini della tutela e/o della conservazione, e che ad una serie di impatti negativi indotti dall'opera e prevalentemente localizzati nell'ambito dell'area di interesse, corrispondono impatti positivi derivanti essenzialmente dallo sviluppo socio-economico che può interessare l'area con la realizzazione dell'impianto e dalla riqualificazione ambientale e paesaggistica del medesimo operata con gli interventi di mitigazione, compensazione e recupero delle aree.