

Contributo VAS - 2019

Spett.li

COMUNE DI CASTAGNOLE M.to

pec: utc.castagnole.mto@cert.ruparpiemonte.it

SERVIZIO AMBIENTE DELLA PROVINCIA DI ASTI

p.za Alfieri 33 - ASTI

pec: provincia.asti@cert.provincia.asti.it

S.U.A.P. UNIONE COLLI DIVINI

via della Parrocchia 1 - SCURZOLENCO

pec: suap.collidivini@pec.it

Riferimenti:

Pratica SUAP n° 15/2018

Progetto per la realizzazione di impianto sportivo motoristico in Castagnole Monferrato - Fraz. Valenzani- Loc. Valle Randolo

Contributi al procedimento VAS

Io sottoscritto MAMINO GIANMARCO, residente in Castagnole Monferrato, esaminata la documentazione tecnica disponibile sul sito della Provincia di Asti, ritenendo che l'impianto in oggetto possa incidere pesantemente sul diritto alla salute mio e dei miei familiari, porto all'attenzione degli Enti preposti alcuni aspetti che, a mio avviso, rendono pericoloso l'insediamento sia sotto l'aspetto della salute pubblica sia sotto quello più genericamente ambientale, con invito a volerli considerare nella formulazione del loro giudizio di merito.

10.10.2019

Gianmarco Mamino

## PREMESSA

Nella relazione descrittiva dell'impianto a firma dell'arch. Chicarella si riporta testualmente:

*“ La società.....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 caratteristiche superiori e previo collaudo FIM e/o FIM EUROPE, manifestazioni internazionali)”*

Lo scrivente ritiene che non esistano le condizioni minime a causa dell'impatto acustico, dell'impatto sulla viabilità, dell'impatto sulla salute pubblica e di quello sul disboscamento, oltre a motivazioni più generali inerenti l'inquinamento atmosferico e delle acque, per autorizzare l'installazione.

Nel seguito non verranno riproposte le decine di pagine già ad atti per motivare ed argomentare ogni singolo aspetto ma ci si limiterà ad una breve sintesi finale di ogni punto al fine evidenziare la pluralità di aspetti in base ai quali invito gli Enti preposti ad una attenta valutazione.

### 1) **MOTIVAZIONI IN MERITO ALL'IMPATTO ACUSTICO**

1a) Il proponente ha definito un'area di studio che esclude i nuclei abitati frazionali circostanti (Valenzani- Borgo Bonina - Migliandolo e Barcara) pur risultando chiaro dagli elaborati dallo stesso prodotti che tali aree risulteranno interessate da valori di emissione dell'ordine dei 55/57 dB(A) con differenziali mediamente superiori a 20 dB(A) impattanti su una moltitudine di persone. Pertanto non sono state esaminate le conseguenze sulla salute dei molti residenti di tali porzioni di territorio. Conseguenze che, visto il differenziale atteso, non sono certamente trascurabili e quindi meritevoli di profonda attenzione.

Si ricorda che lo stesso Comune di Castagnole Monferrato con lettera protocollo 2365 del 30.06.2016 richiedeva che fossero valutati gli effetti dell'impatto acustico sulle frazioni di Barcara, Bonina, Migliandolo e Valenzani (oltre ad altre 10 località minori). Non risulta da atto pubblicato on-line che a tale richiesta sia stata data risposta e, di conseguenza, ci si chiede come possa ora il Comune accettare la realizzazione dell'impianto rinunciando alle sue stesse richieste preliminari.

1b) I valori di emissione ed immissione non sono stati verificati nei confronti di alcune aree particolarmente protette esistenti in zona con particolare riferimento a:

- area cimiteriale di Valenzani (area in classe 1) distante circa 2500 m
- area cimiteriale di Migliandolo (area in classe 2) distante circa 1200 m
- percorso escursionistico EATS511 e relative aree di sosta e ristoro adiacente alle piste (area in classe 3)

In base ai dati forniti dal proponente per tali aree si possono desumere valori di livello continuo equivalente di emissione  $L_{Aeq,TR16}$  pari a 54 dB(A) per Migliandolo (massimo di legge 50) , 49 dB(A) per Valenzani (massimo di legge 45) e 80/90 dB(A) per le aree di sosta del percorso naturalistico (massimo di legge 55)

1c) La fascia cuscinetto in classe IV è stata prevista su terreni non nella disponibilità integrale del proponente giustificando tale scelta con il punto 2.6 lettera d della DGR 85-3802  
Tale punto tuttavia disciplina unicamente le modalità tecniche di scelta del numero di fasce che ovviamente non può essere inferiore ad uno, tant'è che sull'elaborato progettuale è stata regolarmente prevista. Il diritto a non vedere le proprie aree gravate da vincoli a favore del confinante ed al solo vantaggio di questo è invece un principio sancito dal codice civile. In caso contrario verrebbe a configurarsi la costituzione di una vera servitù coattiva.

1d) La fascia cuscinetto in classe IV insiste sull'area naturalistica vincolata costituita dal percorso escursionistico EATS511 in violazione della L.R. 12/2010 che la tutela.

1e) La valutazione di impatto acustico non ha considerato la presenza delle 2500/3000 auto nei giorni di gara internazionale e delle 600/700 nei giorni di gara nazionale ma solo di 75 auto (dato incongruente con la classificazione dell'impianto)- vedere successivo punto 2a

1f) La valutazione di impatto acustico non ha tenuto conto del sistema di comunicazione audio perfettamente udibile in tutto l'impianto a moto in pista e quindi molto potente

## 2) **MOTIVAZIONI IN MERITO ALL'IMPATTO SULLA VIABILITA'**

2a) Per espressa indicazione del proponente la verifica di impatto sulla viabilità non ha tenuto conto delle manifestazioni internazionali o rilevanti previste per la classe di omologazione che intende conseguire, rinviando questo aspetto a future e non meglio precisate procedure di sicurezza sul cui esito favorevole non è data alcuna certezza non essendo state neppure abbozzate.

2b) Il proponente asserisce che è sufficiente che l'impianto ed in conseguenza la viabilità siano dimensionati per manifestazioni regionali/nazionali senza precisare quale sia la norma che autorizza tale declassamento. In assenza di norma esplicitamente autorizzativa si ritiene che l'impatto sulla viabilità vada studiato considerando l'afflusso minimo di norma degli eventi internazionali per i quali si prevede l'omologazione (circa 3000 autoveicoli) E' abbastanza semplice verificare che con un tale numero di accessi le situazioni viarie della SP14 e della SR10 raggiungono LoS:F ossia domanda di traffico superiore alla capacità di smaltimento, formazione di code, arresti del moto, flusso critico. Tale aspetto non è inoltre stato considerato nella valutazione di impatto acustico - ved. punto 1e

2c) La valutazione è stata fatta per una velocità di 60 km/h senza tenere conto che a poche decine di metri di distanza dall'imbocco sulla SP14 inizia la Fraz. Valenzani ove la velocità è limitata a 50 km/h (con presenza di autovelox)

2d) Non è stato valutato l'impatto sulla viabilità all'innesto tra SP14 e SR10 in Fraz. Quarto Inferiore, innesto già di per se critico in condizioni ordinarie e capace di bloccare totalmente il deflusso in condizioni anche di poco peggiori delle attuali.

2e) Nella verifica si è tenuto conto di un "Range of Directional Flow" del 50%, ovvero che il traffico dopo l'innesto sulla SP14 si ripartisca in parti uguali nelle due direzioni. Tale assunto non appare credibile ma è da prevedersi che la maggior parte del traffico si diriga verso Quarto Inferiore per accedere all'autostrada.

### 3) MOTIVAZIONI IN MERITO ALL'IMPATTO SULLA SALUTE

3a) Il proponente riconosce che la valutazione del rischio sanitario è stata eseguita solo in riferimento alle condizioni di "normale funzionamento" settimanale con un numero di accessi dichiarato dal proponente stesso ma non avallato da alcuna analisi o piano industriale.

Non si è in alcun modo preso in considerazione il contributo dovuto agli eventi di maggiore rilevanza (gare regionali, nazionali ed internazionali) che pure costituiranno un aspetto non secondario o trascurabile della vita dell'impianto.

Tale carenza viene giustificata dicendo che *"la valutazione dei possibili rischi sulla salute sarebbe affetta da incertezze notevoli"* Tecnicamente a me è stato insegnato che, se ci sono incertezze, ci si pone nelle condizioni peggiori possibili e si traggono conclusioni che saranno cautelative.

Si propone di introdurre un protocollo di monitoraggio per verificare, a cose fatte, la concentrazione degli inquinanti che non si è stati in grado di stimare a priori, con buona pace della tutela della salute dei residenti coinvolti.

In merito dovrebbe insegnarci qualcosa il caso Tirreno Power di Vado Ligure ove, a posteriori, uno studio del CNR-IFC di Pisa dimostra un aumento di mortalità del 49% con forti eccessi di rischio di mortalità prematura e di ricovero ospedaliero.

Gli autori dello studio concludono con l'auspicio che *"si sposti con urgenza l'attenzione sulle valutazioni preventive degli impatti sulla salute, e quindi sulle fonti che si conoscono come maggiormente inquinanti, anziché valutare i danni alla salute già verificatisi a causa delle esposizioni"*.

3b) Non è stato prodotto alcuno studio circa gli effetti sulla salute dei residenti nelle aree frazionali circoscrizioni e/o di quelle maggiormente interessate al traffico indotto, in particolare Valenzani e Quarto Inferiore.

Il proponente asserisce che non è il caso di studiare gli effetti sui Comuni di Castagnole, Refrancore e Portacomaro perchè troppo lontani ma è sufficiente studiare gli effetti sui residenti in un'area di studio scelta piccola a piacere e contenente poche decine di persone.

E le Frazioni che si trovano a diretto contatto con l'area di studio? E quelle soggette al traffico indotto? Per loro nulla è stato valutato come se i residenti fossero degli inutili orpelli non meritevoli di considerazione.

3c) Nonostante le sottostime di cui ai punti precedenti il proponente conferma di aver valutato un "piccolo" aumento, solo il 6% del CO prodotto nell'intero Comune di Castagnole, non valutando che è totalmente impattante sulla popolazione di Fraz. Valenzani.

3d) Per indicazione del proponente si apprende che l'inquinamento da biossido di azoto e monossido di carbonio nei giorni di gara sarà dell'ordine di quello misurato in p.zza Rebaudengo a Torino. La differenza è che chi ha scelto di risiedere a Valenzani o a Castagnole lo ha fatto proprio per evitare di respirare aria così inquinata e per garantire a se ed ai propri familiari un ambiente di vita più salubre. Se dobbiamo invidiare qualcosa ai residenti di p.zza Rebaudengo non è certo l'aria che respirano.

3e) L'esperienza di altri impianti realizzati nei pressi di aree residenziali evidenzia la costante origine di problemi, contestazioni, litigi, danni per la salute. Richiedo che si faccia tesoro di tali esperienze negative per evitarne ulteriori. Non ha senso chiudere impianti funzionanti (leggasi Valmanera) perchè gravemente disturbanti ed inquinanti per riaprirne altri che, a priori, si sa già che origineranno gli stessi problemi.

#### 4) **MOTIVAZIONI IN MERITO ALL'ESPIANTO BOSCHIVO**

4a) Le norme FMI prescrivono, per le piste di categoria 1 i seguenti requisiti minimi:

- area paddock minima 15000 m<sup>2</sup>
- capacità minima utenti 5000 persone

La superficie dei paddock che è stata prevista in 12522 m<sup>2</sup> inferiore di circa 2500 m<sup>2</sup> al minimo di legge. Sono stati previsti parcheggi per il pubblico in numero di 485 per un totale di spettatori di 485x2 = 970 persone, come dichiarato dal proponente stesso. Per le restanti 4030 dovranno essere previsti altri 2015 parcheggi per ulteriori 75000 m<sup>2</sup> circa (senza considerare i servizi accessori quali TV, giornalisti, ecc) che, vista l'assenza di aree libere disponibili, richiederanno ulteriori disboscamenti che devono essere valutati a priori.

4b) L'area a parcheggio per il pubblico non può essere a verde in quanto ai sensi della normativa nazionale e del CONI sono richiesti 50/60 parcheggi per disabili posti in prossimità dell'accesso principale e dotati di percorso senza barriere architettoniche (quindi posizionati su terreno impermeabilizzato e con percorsi parimenti pavimentati)

*estratto norme CONI: Dovranno inoltre essere previste aree di parcheggio riservate ai disabili conformi alle vigenti norme relative al superamento delle barriere architettoniche. Salvo diversa disposizione di legge, dovrà essere previsto nel parcheggio per il pubblico ed in quello per gli atleti almeno n.1 posto auto ogni 50 autovetture o frazione. Per tutti i collegamenti tra le aree di parcheggio destinate ai disabili e gli accessi alle zone spettatori o atleti dovrà essere previsto il superamento delle barriere architettoniche.*

Mentre la restante area a parcheggio dovrà consentire l'evacuazione delle auto in qualsiasi condizione climatica, richiesta non compatibile con la sistemazione a verde ma che richiede pavimentazioni di tipo semimpermeabile.

La sistemazione a verde per il parcheggio è inoltre contraria alla vigente L.R. 32/1982

4c) Non è stata realizzata alcuna valutazione circa l'impatto sulle acque superficiali e profonde dovuto ad un'area di circa 10 ettari destinata a parcheggio di autovetture, ovviamente in pendenza vista l'orografia della zona, con pavimentazione semimpermeabile, e quindi soggetta a dilavamento pluviale, perdite di olii e carburante, ecc.

#### 5) **MOTIVAZIONI IN MERITO ALL'OPPORTUNITA' GENERALE**

Sono previste compensazioni di importo pari a circa 200000 euro a favore di zone dell'alessandrino. La presenza di compensazioni indica chiaramente che vi è un danno (non esiste compensazione se non esiste danno). E' inaccettabile che la popolazione di Valenzani sia soggetta ad un danno così rilevante e la compensazione vada a favorire altre zone e popolazioni. Per equità si chiede che danno e compensazioni impattino sulla stessa popolazione e cioè su quella di Fraz. Valenzani.