

REGIONE ABRUZZO

VERIFICA ASSOGETTABILITA' VALUTAZIONE DI IMPATTO AMBIENTALE

(art. 20 D.Lgs 152/2006)

PROGETTO DI AMPLIAMENTO KARTODROMO E REALIZZAZIONE STRUTTURA ADIBITA A RIMESSAGGIO

Via Colli Santa Lucia, snc, Ocre fraz. Cavalletto (Aq)
Dati Catastali: Comune Censuario di Ocre, fg. 2 part. 610, 611, 617, 618, 619, 620,
621, 837, 838, 839, 840, 841, 842, 973, 1496, 1541, 1663

ZONA A: VERDE PER IMPIANTI SPORTIVI art. 33 N.T.A.

COMMITTENTE

BARBAROSSA PIO

C.F. BRBPIO45R02F996M

Via del Rio, 1, 67040 Ocre fraz. Cavalletto (Aq)

cell. 3201196494

IL COMMITTENTE

TECNICO INCARICATO:

Ing. Federico Pace

STUDIO DI INGEGNERIA EDILE-ARCHITETTURA

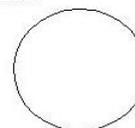
via Colli Santa Lucia 1 - 67040 Ocre (Aq), C.F.PCAFR81T18A345V

frcpace@gmail.com federico.pace@ingpec.eu

IL TECNICO

L'IMPRESA


Federico Pace



Elab. n°

02

oggetto dell'elaborato:

STUDIO PRELIMINARE AMBIENTALE

data:

28 gennaio 2020




Federico Pace

1. PREMESSA

Il signor Barbarossa Pio residente in via del Rio, 1, comune di Ocre loc. Cavalletto, c.f.: BRBPIO45R02F996M proprietario del terreno interessato dall'intervento intende realizzare l'ampliamento dell'impianto Turistico-Sportivo esistente (kartodromo) destinato all'attività di noleggio go-kart ed eventuale attività amatoriale.

L'impianto oggetto del presente studio è stato realizzato a seguito delle seguenti autorizzazioni rilasciate del comune di Ocre:

concessione edilizia n. 257 del 27/08/1982;

concessione edilizia n. 550 del 21/06/1993;

condono edilizio 259/2019 del 19/01/2019 in riferimento alla pratica n. 3381 del 09/12/2004.

Il soggetto proponente intende realizzare l'attività di che trattasi, ottemperando a tutte le procedure autorizzative di tipo ambientale, paesaggistico, edilizio-urbanistico previste dalla normativa vigente in modo tale da raggiungere il miglior utilizzo razionale delle aree per lo svolgimento dell'attività, rispettoso del contesto territoriale ed ambientale entro il quale verrebbero ad insediarsi le strutture previste in progetto.

Si ritiene opportuno precisare sin d'ora che il progetto dell'opera ricade in un'area destinata a verde per gli impianti sportivi art. 33 delle N.T.A. del piano regolatore del comune di Ocre.

Le analisi ambientali che seguono, pertanto, sono finalizzate alla verifica della effettiva assoggettabilità del progetto alla procedura di Valutazione di Impatto Ambientale, esaminando potenziali effetti significativi sull'ambiente derivanti dal progetto di realizzazione dell'opera e valutando possibili misure mitigative per annullare o rendere trascurabili eventuali impatti.

1. Normativa di riferimento e metodologia adottata

La procedura di verifica di assoggettabilità alla Valutazione di Impatto Ambientale (V.I.A.) è regolamentata dall'art.20, Titolo III, Parte II del decreto legislativo 3 aprile 2006, n. 152 e s.m.i.. L'attività in esame è ricompresa nei progetti, di competenza delle Regioni, di cui al punto 8, lettera b) dell'Allegato IV alla Parte II: "piste permanenti per corse e prove di automobili, motociclette ed altri veicoli a motore" e alla lettera t): "modifiche o estensioni di progetti di cui all'allegato III o allegato IV già autorizzati, realizzati o in fase di realizzazione, che possono avere notevoli ripercussioni negative sull'ambiente (modifica o estensione non inclusa nell'allegato III). Si fa inoltre riferimento alla direttiva 85/337/CEE del 27 giugno 1985 allegato II punto 11 lettera a) Piste permanenti per corse e prove di veicoli a motore e punto 13 Modifiche o estensioni di progetti di cui all'allegato I o all'allegato II già autorizzati, realizzati o in fase di realizzazione, che possono avere notevoli ripercussioni negative sull'ambiente, e al DPR del 12 aprile 1996 allegato II punto 8 lettera b) piste permanenti per corse e prove di automobili, motociclette ed altri veicoli a motore.



Essendo il progetto in esame appartenente ad una delle categorie indicate nell'allegato IV della parte seconda del D. Lgs. 152/2006, e non essendo mai stato sottoposto a verifica, deve essere implementata la procedura di verifica di assoggettabilità alla V.I.A.. Secondo le indicazioni di cui all'Allegato V alla Parte Seconda del D. Lgs. 152/06, i criteri per la verifica di assoggettabilità di cui all'art. 20 sono: 1. Caratteristiche dei progetti Le caratteristiche dei progetti debbono essere considerate tenendo conto, in particolare:

- delle dimensioni del progetto;
- del cumulo con altri progetti;
- dell'utilizzazione di risorse naturali;
- della produzione di rifiuti;
- dell'inquinamento e disturbi ambientali;
- del rischio di incidenti, per quanto riguarda, in particolare, le sostanze o le tecnologie utilizzate.

2. Localizzazione dei progetti Deve essere considerata la sensibilità ambientale delle aree geografiche che possono risentire dell'impatto dei progetti, tenendo conto, in particolare:

- dell'utilizzazione attuale del territorio;
- della ricchezza relativa, della qualità e della capacità di rigenerazione delle risorse naturali della zona;
- della capacità di carico dell'ambiente naturale, con particolare attenzione alle seguenti zone:
 - a) zone umide;
 - b) zone costiere;
 - c) zone montuose o forestali;
 - d) riserve e parchi naturali;
 - e) zone classificate o protette dalla legislazione degli Stati membri; zone protette speciali designate dagli Stati membri in base alle direttive 79/409/CEE e 92/43/CEE;
 - f) zone nelle quali gli standard di qualità ambientale fissati dalla legislazione comunitaria sono già stati superati;
 - g) zone a forte densità demografica;
 - h) zone di importanza storica, culturale o archeologica;
 - i) territori con produzioni agricole di particolare qualità e tipicità di cui all'articolo 21 del decreto legislativo 18 maggio 2001, n. 228.

3. Caratteristiche dell'impatto potenziale gli impatti potenzialmente significativi dei progetti debbono essere considerati in relazione ai criteri stabiliti ai punti 1 e 2 e tenendo conto, in particolare:

- della portata dell'impatto (area geografica e densità della popolazione interessata);
- della natura transfrontaliera dell'impatto;
- dell'ordine di grandezza e della complessità dell'impatto;
- della probabilità dell'impatto;
- della durata, frequenza e reversibilità dell'impatto.



Inoltre, con il D.M. 30/03/2015, pubblicato sulla G.U. n. 84 del 11.04.2015 ed entrato in vigore in data 26/04/2015, sono state emanate le “Linee guida per la verifica di assoggettabilità a valutazione di impatto ambientale dei progetti di competenza delle regioni e province autonome, previsto dall'articolo 15 del decreto-legge 24 giugno 2014, n. 91, convertito, con modificazioni, dalla legge 11 agosto 2014, n. 116”. Tale decreto detta gli indirizzi metodologici generali, confermando i contenuti del D. Lgs. 152/06 ed integrandoli con i seguenti aspetti da prendere in considerazione:

1. CARATTERISTICHE DEI PROGETTI

- Cumulo/sovrapposizione con altri progetti;
- Rischio di incidenti, per quanto riguarda in particolare, le sostanze o le tecnologie utilizzate.

2. LOCALIZZAZIONE DEI PROGETTI

Deve essere considerata la sensibilità ambientale della aree geografiche che possono risentire dell'impatto dei progetti, tenendo conto, in particolare:

- della capacità di carico dell'ambiente naturale, con particolare attenzione alle seguenti zone:
 - a) zone umide;
 - b) zone costiere;
 - c) zone montuose o forestali;
 - d) riserve e parchi naturali;
 - e) zone classificate o protette ai sensi della normativa nazionale; zone protette speciali designate in base alle direttive 2009/147/CE e 92/43/CEE;
 - f) zone nelle quali gli standard di qualità ambientale fissati dalla normativa dell'Unione Europea sono già stati superati;
 - g) zone a forte densità demografica;
 - h) zone di importanza storica, culturale o archeologica.

Il presente studio inerente la verifica di assoggettabilità è impostato e redatto, conformemente alle disposizioni di cui al D. Lgs. 152/2006 e s.m.i. ed al D.M. 30/03/2015. L'articolazione ed i contenuti sono impostati in modo da fornire tutti gli elementi di conoscenza di base e da identificare gli eventuali effetti ambientali derivanti dalla realizzazione dello stesso impianto sportivo.

In funzione del raggiungimento degli obiettivi suddetti vengono illustrati i criteri operativi adottati e l'articolazione del presente studio:

A. Quadro di riferimento programmatico: presenta il contenuto degli atti di pianificazione e programmazione territoriale e settoriale vigenti per l'area di intervento e ne verifica le eventuali interferenze con il progetto. L'ubicazione del sito



oggetto di intervento è stata inquadrata a seconda del contesto territoriale e ambientale ed è stata riportata sulle carte tematiche previste dagli strumenti di pianificazione.

B. Descrizione dell'area di intervento del progetto: sono state prese in esame le seguenti componenti ambientali:

- suolo e sottosuolo;
- aria;
- ambiente idrico;
- vegetazione, flora e fauna;
- paesaggio e assetto del territorio;
- patrimonio agroalimentare.

Gli studi e le analisi sono stati svolti sulla base dei dati reperiti da precedenti lavori nell'area di studio, implementati con ulteriori informazioni bibliografiche e documentazione acquisita presso Enti. Sono stati trattati con particolare attenzione i seguenti aspetti:

- leggi regionali e nazionali;
- pianificazione regionale e comunale;
- parchi ed aree protette.

Particolare attenzione è stata posta ai potenziali ricettori sensibili. Con questo termine vengono definiti gli elementi di particolare interesse ambientale suscettibili di subire variazioni delle loro caratteristiche peculiari a seguito delle operazioni previste.

C. Descrizione del progetto: in questa sezione vengono descritti i principali aspetti progettuali relativi alla realizzazione dell'impianto per attività sportiva di Go-kart.

D. Individuazione e stima degli impatti: l'analisi delle interazioni tra le opere ed il contesto ambientale interessato ha consentito di arrivare alla definizione degli impatti. Al fine della valutazione degli impatti, per ogni componente sono state definite:

- le categorie di elementi di pregio (ricettori sensibili);
- l'esistenza di vincoli e di valori soglia stabiliti dalla legislazione vigente;
- la rinnovabilità delle caratteristiche peculiari dei vari ricettori interessati o dei sistemi ambientali.

Gli impatti individuati sono stati classificati come temporanei o permanenti; diretti o indiretti; reversibili o irreversibili.

E. Misure di mitigazione e prescrizioni: dall'analisi e valutazione degli impatti sono emerse le indicazioni per la definizione e l'applicazione delle eventuali misure di mitigazione/compensazione necessarie.



Federico Pace

I potenziali impatti sono stati considerati in relazione alla fase del ciclo di vita dell'impianto motoristico inerente l'esercizio dello stesso, che consiste nell'utilizzo e gestione dell'impianto, con le contestuali attività di manutenzione e pulizia.

2. CARATTERISTICHE DELL'OPERA

L'area interessata dal progetto è ubicata nel Comune di Ocre, L'Aquila

Oggetto dell'intervento è l'ampliamento dell'impianto sportivo adibito a kartodromo per attività di nolo-kart e attività amatoriale e realizzazione di manufatto adibito a magazzino e servizi igienici.

Allo stato attuale l'impianto si compone di un ingresso dal quale si ha accesso ad un camminamento che conduce ad una struttura in cui sono locati i servizi igienici e le attrezzature per la manutenzione della pista, il resto è composto dalla pista realizzata in asfalto con cordoli di colore bianco/rosso e con vie di fuga protette da copertoni sempre di colore bianco rosso. Il circuito ruota intorno ad un punto in cui sorge una torre faro per l'illuminazione dello stesso, protetta sempre da copertoni di colore bianco rosso. Alle spalle della struttura è presente una recinzione metallica oltre la quale è presente una zona di parcheggio. L'impianto svolge le sue attività da maggio a settembre, nei giorni e negli orari di seguito specificati, comunque sempre in periodo diurno:

Mesi estivi: mercoledì-domenica dalle 15:00 alle 20:00;

Mesi primaverili ed autunnali: sabato e domenica dalle 15:00 alle 19:00;

Mesi invernali: non in funzione;

L'immobile oggetto di intervento è riportato in catasto del Comune Censuario di Ocre Foglio 2, part n 610, 611, 617, 618, 619, 620, 621, 837, 838, 839, 840, 841, 842, 973, 1496, 1541, 1663, 2874 di mq 9965 ricadente in Zona VERDE PUBBLICO PER IMPIANTI SPORTIVI (art 33. N.T.A.).



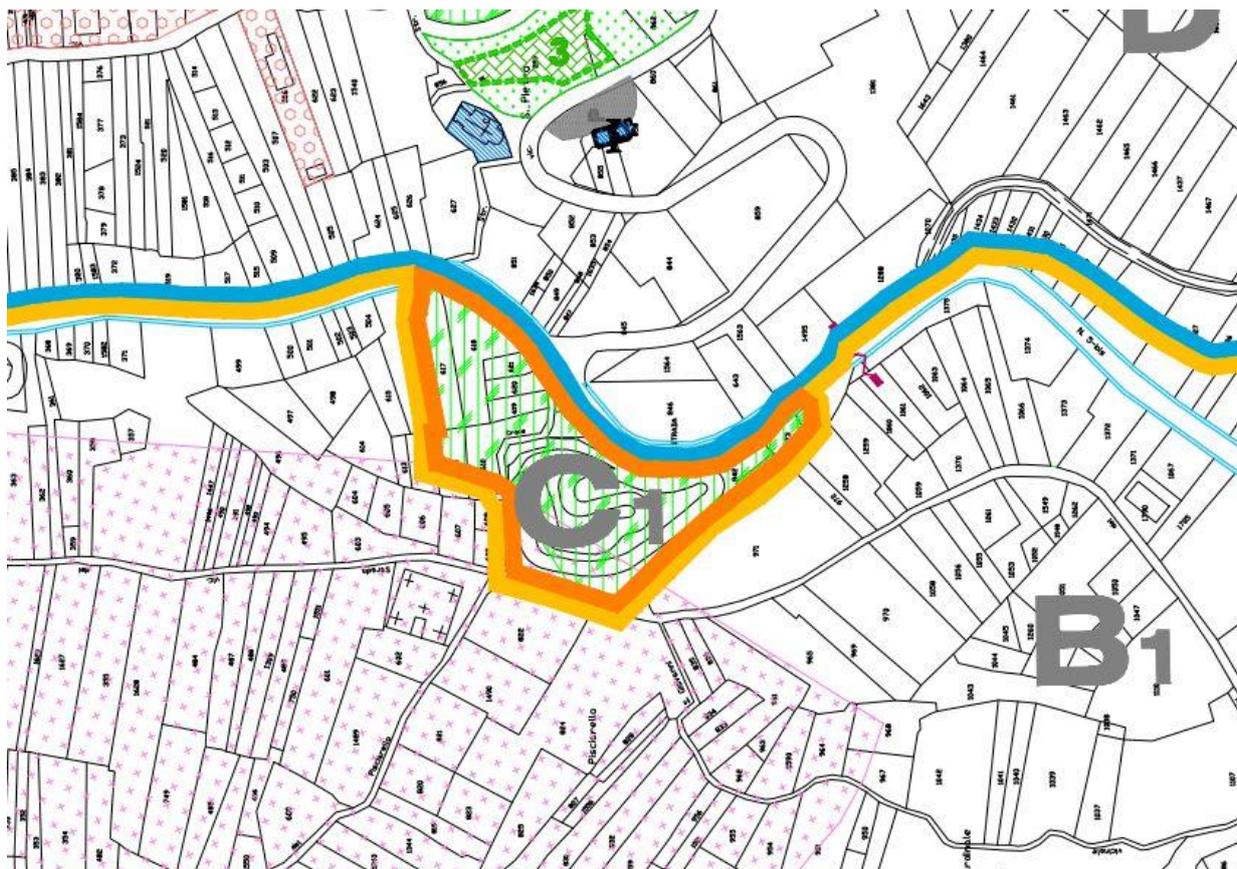


Figura 1 - Stralcio PRG

Secondo l'indice di utilizzazione fondiaria di cui all'art.33. delle N.T.A. sul lotto in esame, con superficie fondiaria di mq 9.965 è possibile realizzare un volume utile pari a mc 4.982 di cui mc 498 destinate a spazi per le attrezzature ricettive e massimo 150 mq ad alloggio per personale di custodia; Il manufatto da realizzare consta di una struttura prefabbricata in c.a. destinata a soddisfare le funzioni di rimessaggio mezzi, locali accessori e servizi igienici, una tettoia in acciaio e un manufatto prefabbricato in metallo adibito a servizi per disabili. La struttura e la forma delle costruzioni sono state articolate e concepite in modo tale che ogni punto delle stesse, una volta realizzate si verranno a trovare ad una distanza non inferiore a m 5 dai confini di proprietà, a m 5 dal ciglio della strada comunale e a m 20 dal ciglio strada provinciale e nel rispetto delle norme dei vigenti strumenti urbanistici e del regolamento edilizio, delle norme sismiche, sanitarie e di sicurezza.

3. AREE DI INTERESSE NATURALISTICO E ZONE DI TUTELA AMBIENTALE

Nei pressi dell'impianto è presente una zona di tutela ambientale in particolare classificata come Sito di Importanza Comunitaria (SIC) ricompresa nei Siti Natura 2000 denominata Le Doline di Ocre; tuttavia la distanza dalla perimetrazione SIC è di oltre 300 metri.

L'area di intervento ricade al di fuori della fascia di rispetto fluviale e lacuale in riferimento alla presenza del lago di San Giovanni di Ocre situato ad oltre 300 metri di distanza.

Ingegnere
FEDERICO PACE
 N° 2839
 Sezione A
 PROV. DI GROSSETO

Secondo le misure di conservazione del SIC non sono previste prescrizioni per regolamentare attività motoristiche al di fuori della perimetrazione dell'area mentre si prevede la regolamentazione dell'accesso al SIC con mezzi a motore.

4. PIANO REGIONALE PAESAGGISTICO

L'area di intervento ricade nella zona C1 - *trasformabilità condizionata* - del piano paesistico regionale del 2004 facente parte dell'ambito del "Fiume Aterno".

Tale zona è stata oggetto di variazione da zona B1 – *trasformabilità mirata* – è stata variata in zona C1 - *trasformabilità condizionata* – mediante variante specifica al vigente P.R.G. del 2014

Nella zona C1 si prevede un complesso di prescrizioni relative a modalità di progettazione, attuazione e gestione di interventi di trasformazione finalizzati ad usi ritenuti compatibili con i valori espressi dalle diverse componenti ambientali.

Secondo le norme tecniche coordinate dell'abito fluviale "Fiume Aterno" in tale zona sono ammesse senza studio di compatibilità ambientale:

art. 5 punto 4.1 a) *per gli ambiti montani percorsi escursionistici, percorsi attrezzati, maneggi, attrezzature di rifugio, ristoro e soccorso, parcheggi, verde attrezzato e attrezzature all'aperto per il tempo libero, parchi e riserve naturali;*

Nella figura 2 lo stralcio del PRP al 25000 dove si evince la discrepanza con il la Variante Specifica del P.R.G. del comune di Ocre riportata nella figura 1.

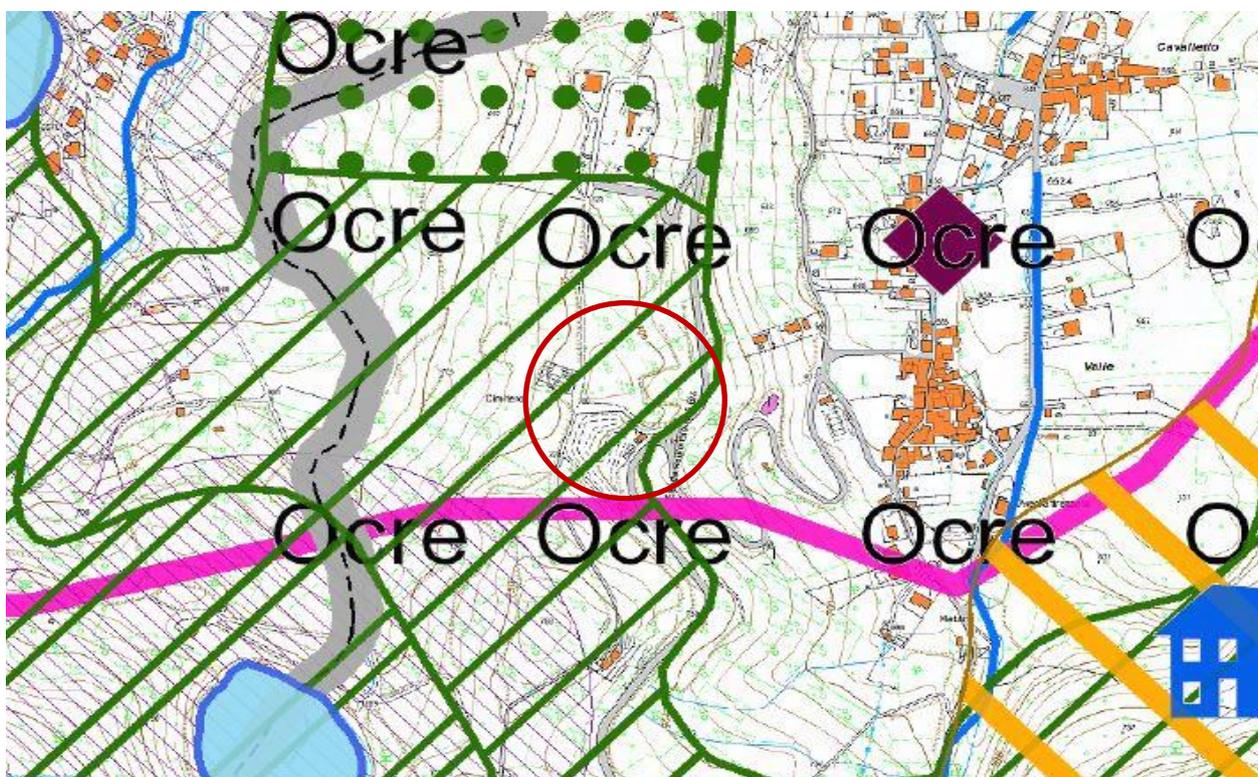


Figura 2 . Stralcio piano paesistico e vincoli



Federico Pace

5. CARATTERIZZAZIONE SOCIO-ECONOMICA

L'area di realizzazione dell'opera si trova nel Comune di Ocre. Il comune di Ocre si compone di 4 centri abitati limitrofi (San Panfilo, San Martino, San Felice E San Martino) che traggono beneficio dall'attività turistico-sportiva della pista, essendo una peculiarità presente solo in questo territorio nell'intorno della città di L'Aquila. Inoltre essendo l'impianto situato in adiacenza con la S.S. 5 bis si presta facilmente come attrattività turistica, essendo la strada in questione un asse di comunicazione principale molto frequentata nei periodi di affluenza.

6. MOBILITÀ E TRASPORTI

Il territorio nel quale si inserisce l'opera in progetto è interessato da numerose strade secondarie e comunali e da una viabilità principale costituita dalla **S.S. 5 bis per Rocca di Mezzo**.



Figura 3 . Vista Satellitare

Allo stato attuale, per la viabilità interessata, non sono riscontrabili e/o segnalati fenomeni di congestione da traffico e non si prevede la modifica del sistema degli accessi all'impianto sportivo. Per lo stato di progetto, come desumibile dal quadro di riferimento progettuale, la struttura comporterà, per le attività di allenamento previste mediamente sul circuito, l'afflusso di circa 4-6 utenti, esclusivamente dal venerdì alla domenica mattina, mentre per l'attività di noleggio un afflusso medio di circa 60 utenti giornalieri prevalentemente nei giorni festivi nel periodo compreso tra maggio e settembre.



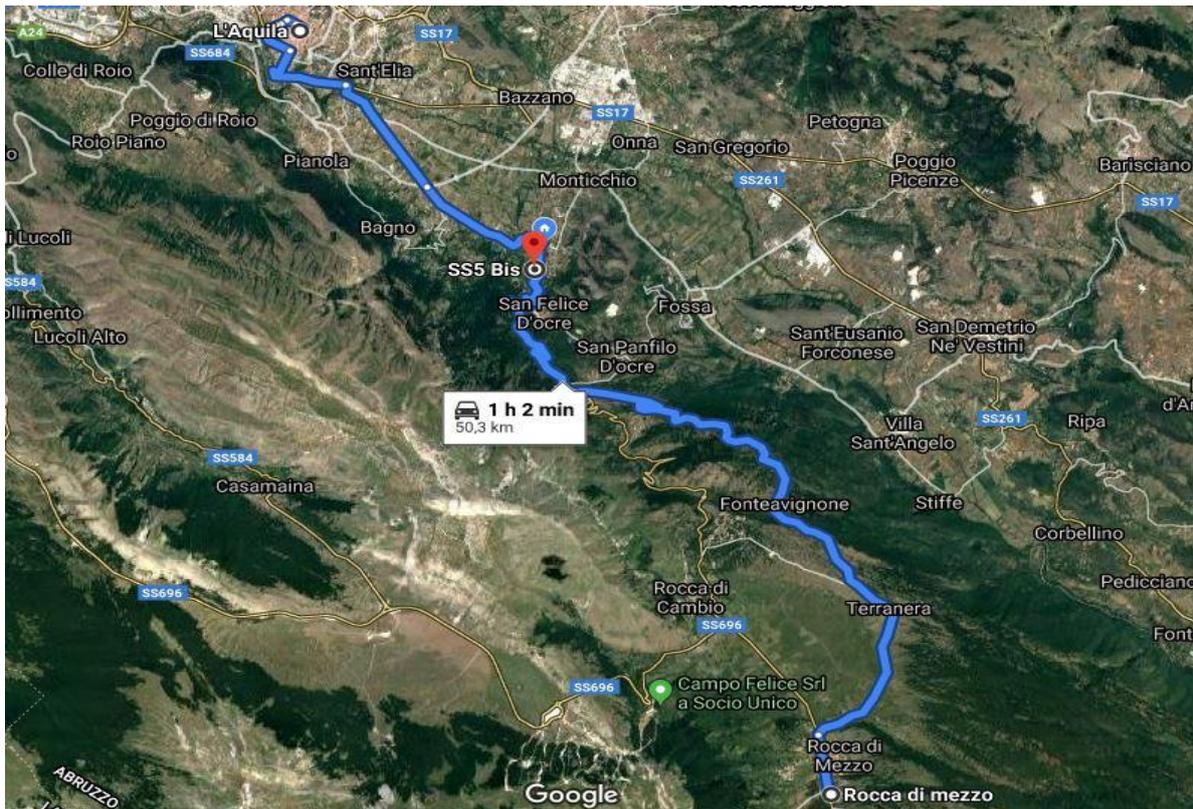


Figura 4. viabilità principale

Si fa presente che questi flussi devono essere considerati nell'arco dell'intera giornata e non concentrati in particolari fasce orarie, in quanto la stessa pista può ospitare contemporaneamente, anche per questioni di praticità oltre che sicurezza, un limitato numero di veicoli. L'utente, inoltre, si sposta generalmente con un autoveicolo e annesso carrello appendice per Go-Kart oppure furgone e/o camper/caravan. Non si prevede in generale la movimentazione di mezzi pesanti. Si precisa inoltre che verrà chiusa una strada comunale dismessa che costituisce pericolo per la viabilità dato che si immette sulla strada provinciale in curva con scarsa visibilità e in direzione opposta al senso di percorrenza.

7. CONSUMI ENERGETICI

Per il normale utilizzo della struttura sportiva non sono previsti rilevanti consumi energetici, fatto salvo il limitato consumo di carburante per la circolazione dei motoveicoli, anche se si precisa nuovamente il numero limitato di veicoli ammessi dichiarato dalla committenza, sia in fase di allenamento, che in fase di noleggio. Per quanto attiene alle altre attività svolte all'interno dell'impianto (spogliatoio, servizi igienici, assistenza meccanica, ecc.), non si prevede un consumo energetico tale per cui possano essere evidenziati impatti di tipo ambientale. La struttura, inoltre, non è utilizzabile in orario notturno benché sia presente un impianto di illuminazione è prevista la dismissione di tale impianto: pertanto saranno anche molto limitati i consumi dovuti all'illuminazione.



Federico Pace

8. SALUTE E SICUREZZA

Per un corretto utilizzo della struttura sportiva è previsto il rispetto di un apposito Regolamento, in conformità alla normativa tecnica dell'ente di promozione sportiva al quale si farà richiesta di omologazione dell'impianto, il quale deve essere apposto in luogo idoneo ed essere facilmente visibile ai fruitori dell'impianto: all'interno di questo documento sono esplicitati tutti gli obblighi di legge e tutte le dotazioni in termini di dispositivi di protezione obbligatori, al fine della tutela della sicurezza personale e verso terzi. Per quanto riguarda l'eventuale utente visitatore/accompagnatore, non si evidenziano particolari criticità, fatta salva la prescrizione per cui devono essere fisicamente divisi gli spazi dedicati all'attività motoristica dal resto della struttura. Per quanto attiene al livello generale dello stato di salute, la messa in esercizio dell'impianto non provoca particolari aumenti dell'incidenza veicolare sul sistema stradale (quindi aumenti di incidentalità ed emissioni atmosferiche nocive per la salute), così come la pratica sportiva non presenta valori dimensionali tali per cui vi sia incidenza sulla matrice in analisi.

9 CARATTERISTICHE METEOCLIMATICHE E QUALITÀ DELL'ARIA

Il clima nel comune di Ocre si può paragonare al clima della città dell'Aquila che situata nella conca omonima ad una quota media di 700m s.l.m., è circondata dalle catene montuose appenniniche del Gran Sasso (2914m) a E-NE e del Velino-Sirente (2487m) a S-SW. La posizione e la quota rendono il clima de L'Aquila più continentale che mediterraneo; la definizione migliore è clima temperato subcontinentale, ossia estati calde e relativamente asciutte, con inverni rigidi e piovosi. L'Aquila risulta la città più fredda dello stivale, in inverno la colonna di mercurio è solita scendere in media 50 giorni su 90 sotto lo zero, con punte sotto i meno dieci gradi e con una media di 3 giorni di ghiaccio all'anno. Record storici, -22.3°C nel 1929, -18°C nel 1956 e nel 1985; recentemente -14°C nel 2004.

L'Aquila è meno nevosa (come neve accumulata) di altre cittadine abruzzesi poste tra le colline del chietino o del teramano (per esempio di Guardiagrele, posta a circa 500m s.l.m., ai piedi della Maiella). La presenza del Gran Sasso difatti risulta un barriera per le correnti da Nord - Nord Est (balcaniche): l'aria umida che queste correnti acquistano passando sull'Adriatico rimangono al di là del massiccio abruzzese; la città risulta invece ben esposta alle correnti atlantiche (da ovest), che portano generalmente pioggia.

Il clima invernale risulta dunque rigido e piovoso: con 214mm di pioggia è la stagione più piovosa dell'anno, con una percentuale di precipitazioni nevose che si aggirano al 28% sulle totali (negli anni sessanta era del 34%, nell'ultimo ventennio 20%). Altrettanto piovoso è l'autunno (210mm). Seguono la primavera con 163.7mm e l'estate con 122.9mm. Il mese più piovoso è Novembre, 91.3mm, il meno piovoso Agosto con 41mm. Se l'inverno è rigido e piovoso, l'estate è calda e relativamente asciutta data la bassa umidità dell'aria in questa stagione, sebbene la sera le temperature scendano mediamente a 14°C.

In relazione alla qualità dell'aria, secondo la Classificazione fatta dal Piano Regionale di Risanamento Qualità dell'aria, il Comune di Ocre ricade nelle Zone di mantenimento per la qualità dell'aria.



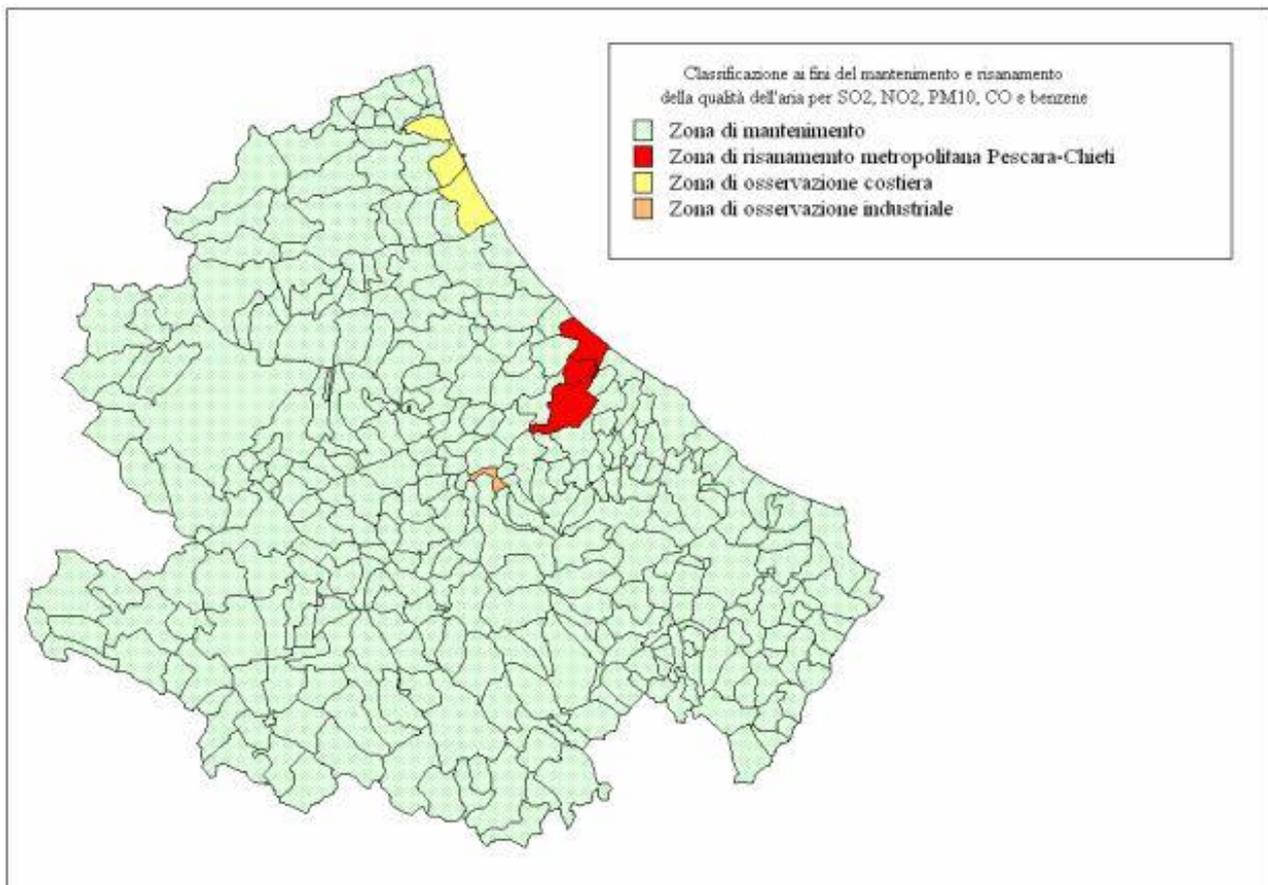


Figura 5 - Classificazione ai fini del mantenimento e risanamento della qualità dell'aria

Per la riduzione delle emissioni, il Piano Regionale prevede delle specifiche misure di risanamento da attuare nel tempo e tipologicamente diversificate in base alle sorgenti emissive.

Si fa riferimento alla tabella 1 del PTQA - Riepilogo delle misure di piano con indicazione delle zone di applicazione

L'IQA specifico, l'indice di qualità dell'aria, messo a punto rielaborando l'indice utilizzato dalla U.S. EPA, considera cinque inquinanti: ozono, polveri sottili, monossido di carbonio, biossido di zolfo e biossido di azoto. Convenzionalmente il valore di IQA va da 0 a 500. Più e alto il valore i IQA, peggiore è la qualità dell'aria e più alto il rischio per la salute.



Federico Pace

Air Quality Index Levels of Health Concern	Numerical Value	Meaning
Good	0-50	Air quality is considered satisfactory, and air pollution poses little or no risk.
Moderate	51-100	Air quality is acceptable; however, for some pollutants there may be a moderate health concern for a very small number of people who are unusually sensitive to air pollution.
Unhealthy for sensitive groups	101-150	Members of sensitive groups may experience health effects. The general public is not likely to be affected.
Unhealthy	151-200	Everyone may begin to experience health effects; members of sensitive groups may experience more serious health effects.
Very unhealthy	201-300	Health alert: everyone may experience more serious health effects.
Hazardous	> 300	Health warnings of emergency conditions. The entire population is more likely to be affected.

L'indice IQA viene calcolato utilizzando tabelle basate su valori soglia di concentrazione per ogni inquinante. I valori soglia sono correlati con gli effetti sulla salute dell'uomo.

A una distanza di 4.5 km dall'impianto è presente una stazione per il rilievo della qualità dell'aria denominata stazione di San Gregorio.

10. DESCRIZIONE DELL'INTERVENTO

Il progetto in esame consiste nell'ampliamento di una pista da allenamento e noleggio di Go-kart già esistente, **con annesso strutture funzionali ed a servizio dei fruitori e/o utenti (deposito, spogliatoio, servizi igienici, parcheggi, ecc.)**. La pista viene concretamente realizzata senza modificare in maniera sostanziale l'altimetria del terreno. Allo stato attuale il terreno sul quale verrà eseguito l'intervento è un terreno di riporto inutilizzato e in stato di "non coltivazione". Detta area è stata indicata, secondo la carta del degrado e dell'abbandono come area di abbandono dei seminativi.



Federico Pace

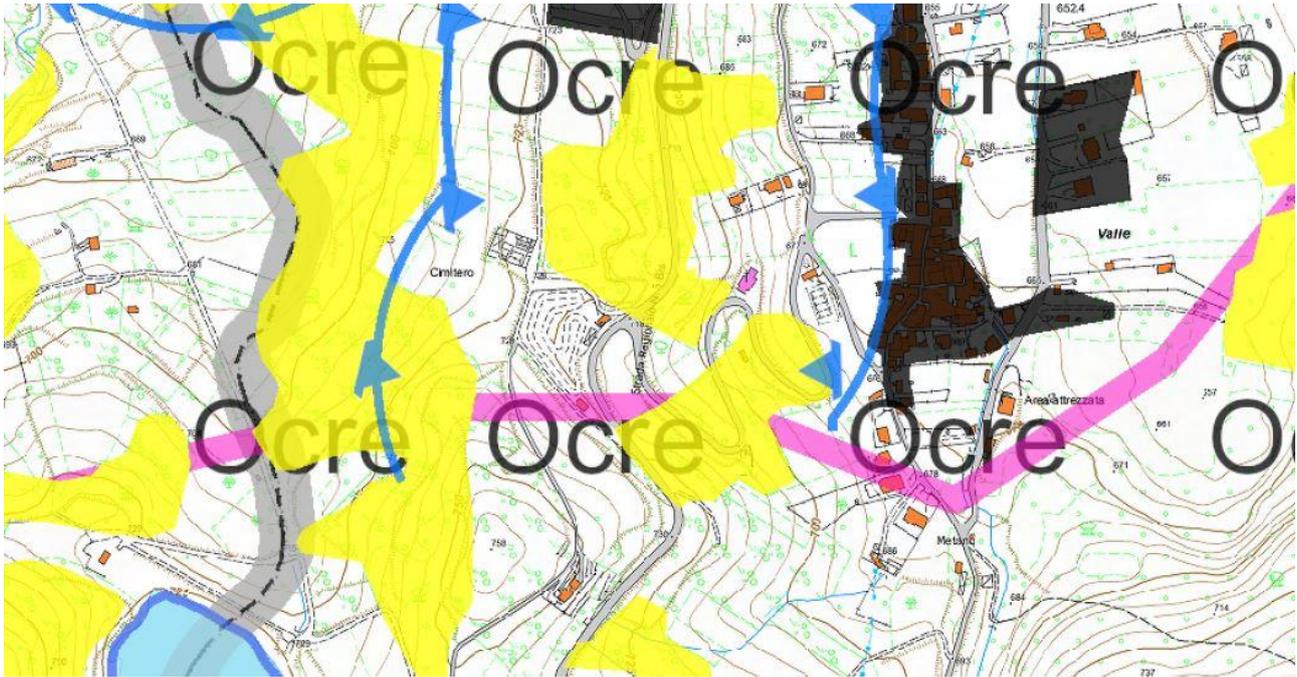


Figura 6- Stralcio carta del degrado e dell'abbandono

L'ampliamento della Pista esistente consiste nella realizzazione di un ulteriore tratto di pista di lunghezza pari a circa 130 m, la realizzazione di un manufatto prefabbricato destinato a deposito, magazzino e servizi igienici di superficie lorda pari a 160 mq alto 4,50 m, la realizzazione di una tettoia in metallo di superficie pari a 136 mq alta 3,70 m e di un box prefabbricato destinato a wc per disabili con dimensioni di 2,40 m x 2.00 m alto 3,00 m.



Figura 7 - Foto stato di fatto





Figura 8 - Foto stato di fatto



Figura 9 - Foto stato di fatto



Federico Pace



Figura 10 - Foto stato di fatto



Figura 11 - Foto stato di fatto

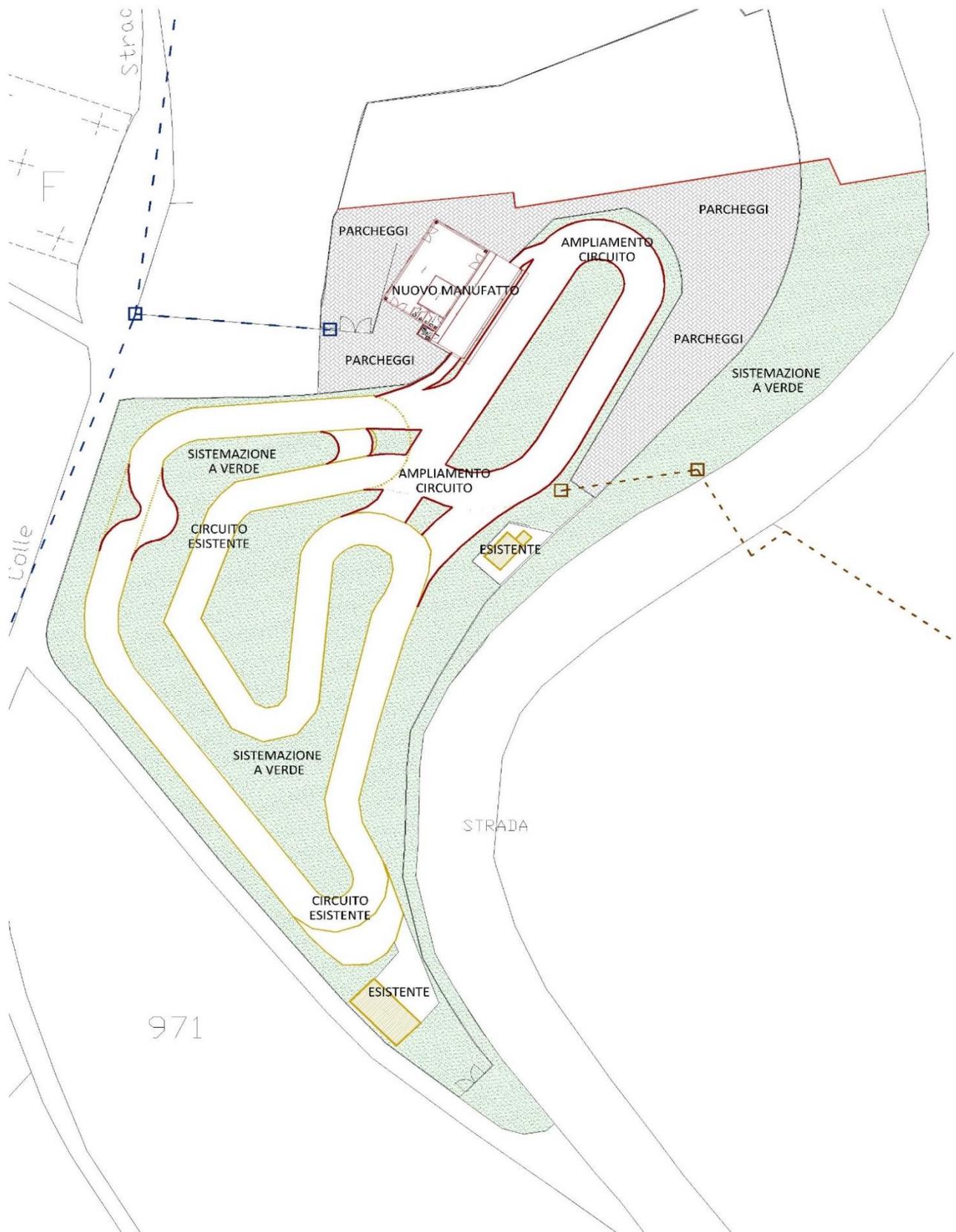


Figura 12-Planimetria generale dell'intervento in progetto con zonizzazione e destinazioni d'uso



Federico Pace

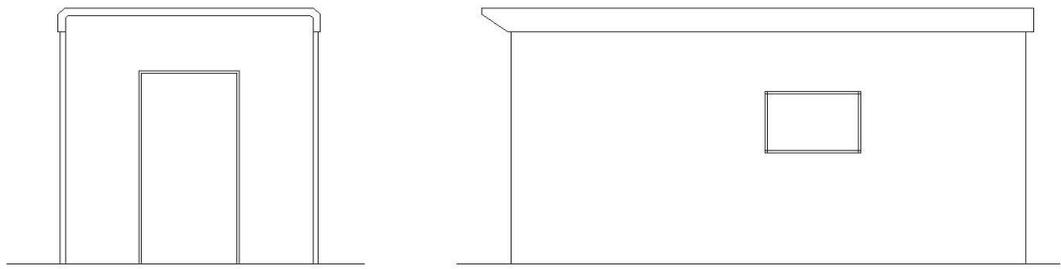
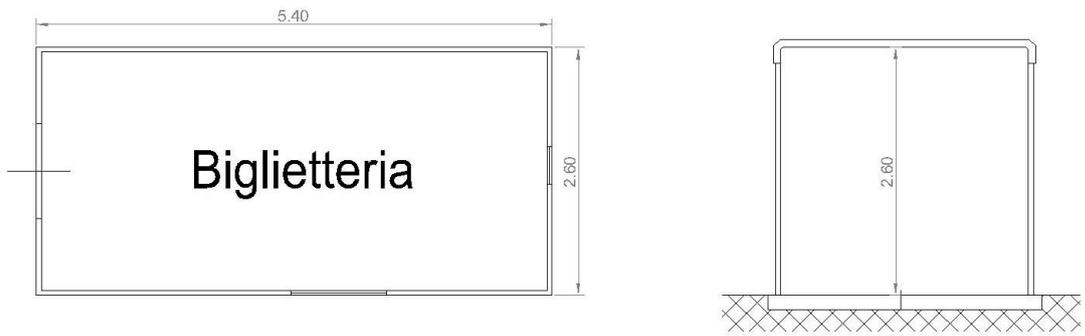


Figura 13- Manufatto esistente A

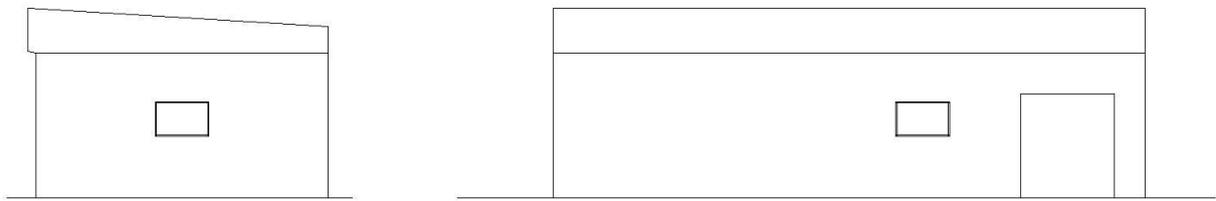
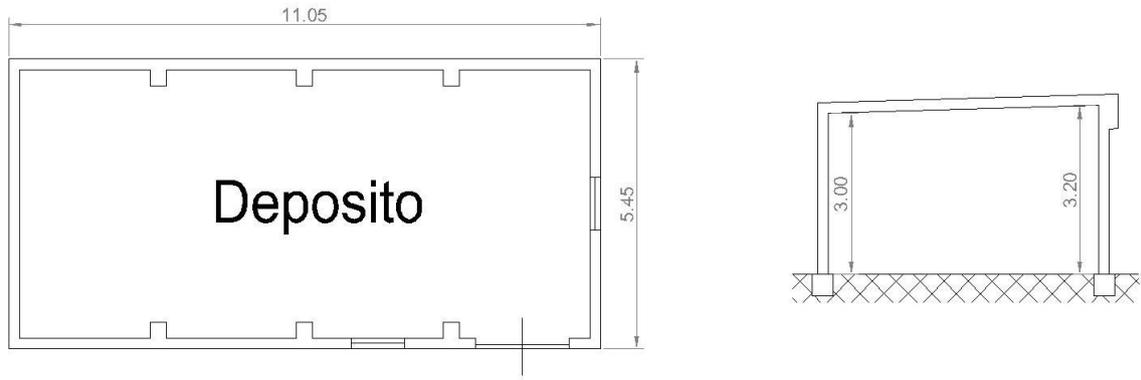


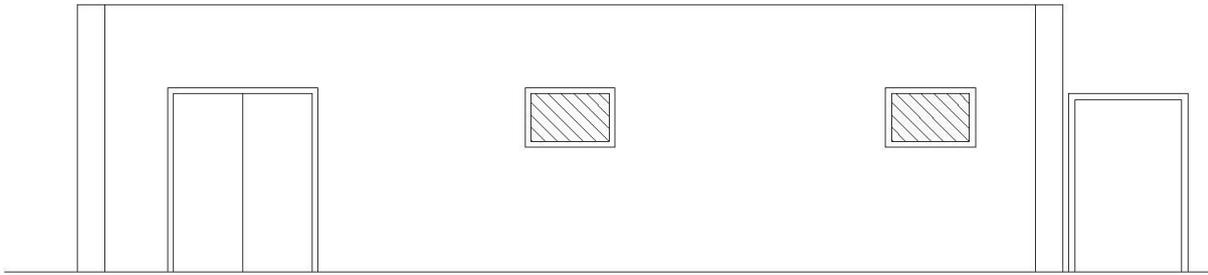
Figura 14- Manufatto esistente B



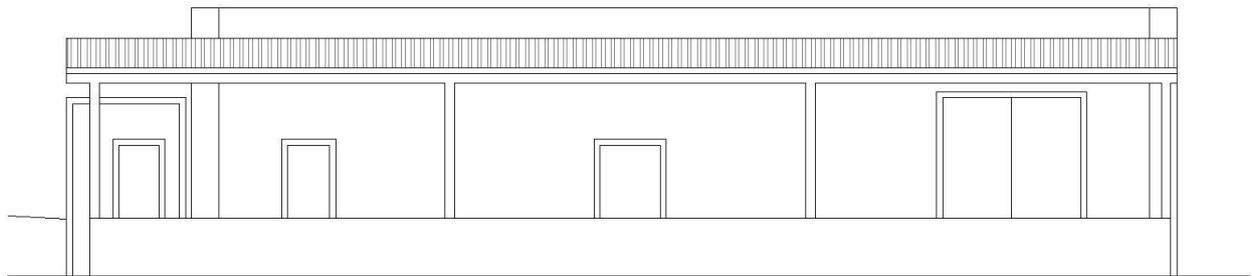
Figura 15 - Manufatto da realizzare (pianta)



Federico Pace

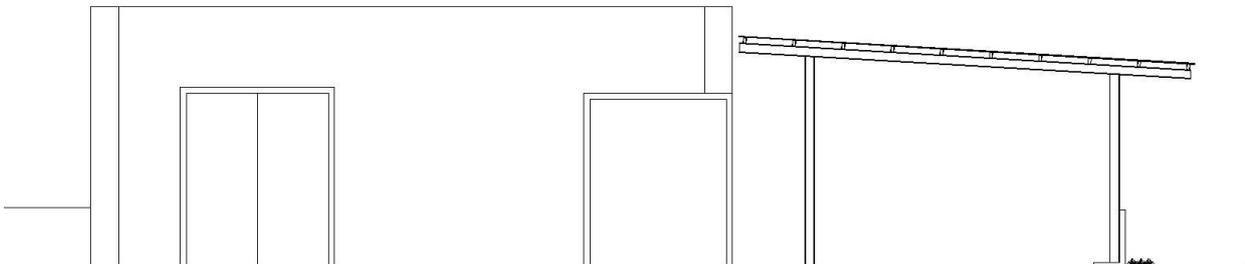


PROSPETTO OVEST

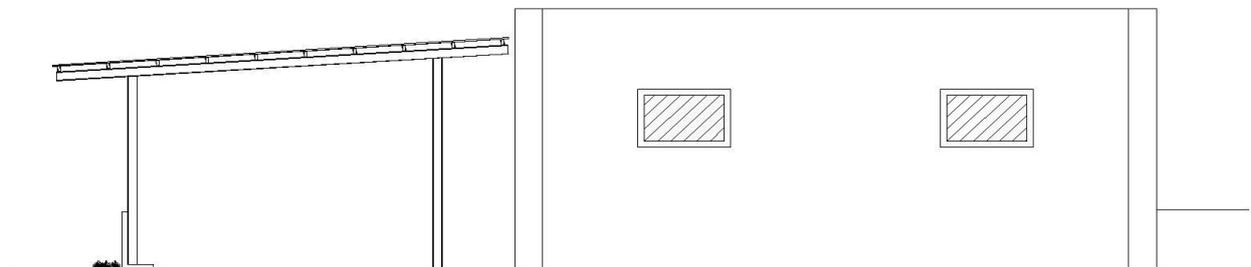


PROSPETTO EST

Figura 16 - Manufatto da realizzare (prospetti)



PROSPETTO SUD



PROSPETTO NORD

Figura 17 - Manufatto da realizzare (prospetti)



11. DESCRIZIONE DETTAGLIATA INTERVENTO

Oltre a quanto previsto al punto 9. Per quanto riguarda la realizzazione di box destinati a deposito-magazzino e servizi igienici e la tettoia di copertura della pit lane, si prevede l'allaccio alla rete fognaria previa realizzazione di una rete di drenaggio delle acque piovane e di scolo della pista, delle coperture e di tutte le superfici che verranno realizzate con pavimentazione impermeabile (parcheggi e percorsi), e convogliate mediante una rete di raccolta delle acque ad un sistema di trattamento mediante degrassatore, invaso di raccolta delle acque meteoriche e pozzetto di campionamento a monte dell'immissione nella rete fognaria. Non sarà modificata la recinzione realizzata con permesso di costruire n 186/2011 del 16/12/2011.

12. IDENTIFICAZIONE E STIMA DEGLI IMPATTI

L'analisi del contesto ambientale ante-operam e degli interventi in progetto portano all'individuazione degli impatti che insistono sull'area interessata dall'insediamento dell'impianto sportivo di che trattasi. Gli impatti possono essere di tipo diretto, se l'opera determina sull'ambiente alterazioni attraverso l'eliminazione di elementi preesistenti o la produzione di interferenze dirette, oppure di tipo indiretto, se i cambiamenti dovuti all'opera sono la risultante di un processo che comprende varie fasi. L'impatto, inoltre, può essere reversibile, se le alterazioni possono essere eliminate con azioni di mitigazione tecnica o per processi naturali, oppure irreversibile se le alterazioni sono permanenti e non può essere ripristinato lo stato originario. Per quanto riguarda la durata dell'impatto sul ricettore, vengono definiti come temporanei gli impatti limitati alle varie fasi di esecuzione dei lavori, mentre sono permanenti gli impatti che permangono anche al termine dei lavori. Possono essere considerati dei ricettori d'impatto, intendendo con questa terminologia quegli elementi che possono subire l'effetto delle varie fasi del progetto: le acque sotterranee e superficiali, il suolo, la vegetazione, flora, fauna ed ecosistemi, il paesaggio e il patrimonio storico-culturale e le persone che si trovano nelle immediate vicinanze del sito.

12.1. Impatti sull'atmosfera

Nell'area di intervento, incidono allo stato di fatto, per quanto riguarda le emissioni e l'inquinamento acustico tali emissioni si ritengono trascurabili rispetto alle emissioni dovute al normale traffico veicolare sulla **SS 5bis**.

In riferimento all'impatto del progetto in termini di sorgenti fisse, si precisa che non sono previsti impianti con emissioni in atmosfera: non è prevista infatti l'installazione di impianti di approvvigionamento carburante, in quanto i motoveicoli saranno alimentati attraverso piccoli serbatoi mobili di carburante (di prassi non superiori ai 20 litri), per i quali la normativa di omologazione tecnica e di corretto utilizzo prevede specifiche prescrizioni in ordine anche all'eliminazione/contenimento delle emissioni in atmosfera (ad esempio vapori di carburante in fase di alimentazione). L'apporto di emissioni da gas di scarico dei veicoli coinvolti, possono ritenersi trascurabili, in ragione dell'effettiva



quantità rispetto agli apporti giornalieri dovuti al normale traffico veicolare della viabilità limitrofe ed essendo l'attività della pista circoscritta ai fine settimana e prevalentemente al periodo estivo. In riferimento alla fase di cantiere, le lavorazioni previste sono molto limitate poiché riguardanti, in sintesi, movimentazione e sistemazione di terreno vegetale tramite macchine escavatrici e realizzazione di aree funzionali all'attività, oltre che di un'area a parcheggio. L'impatto sulla qualità dell'aria risulta trascurabile, soprattutto in termini di durata temporale dei lavori.

Essendo inoltre l'impianto completamente asfaltato non sono generate polveri durante il funzionamento dell'impianto, mentre limitatamente ai lavori di realizzazione saranno generate modeste quantità di polveri circoscritte temporalmente al periodo di preparazione del suolo mediante macchine operatrici.

12.2. Impatti sull'ambiente idrico

L'intervento di ampliamento della pista prevede l'adeguamento alle attuali normative di settore di tutti gli impianti e dispositivi inerenti il ciclo idrico integrato, al fine di non incidere negativamente sullo stato ambientale generale. La struttura in progetto e le opere connesse, fatta salva l'iniziale fase di cantierizzazione all'interno della quale potrebbero essere previste azioni di nebulizzazione finalizzate al contenimento di polveri, non richiedono consumi idrici costanti e continui e **non producono acque reflue che potrebbero costituire un fattore inquinante per le acque superficiali e sotterranee**. Si vuole sottolineare nuovamente che la struttura verrà utilizzata in maniera discontinua, più precisamente nei fine settimana, con un numero di veicoli e, dunque, di emissioni contenuto e prevalentemente nel periodo estivo. In ogni caso, al fine di limitare al minimo il carico sulla rete acquedottistica dovuto ad un eventuale nuovo allacciamento, verrà predisposto un opportuno invaso per la raccolta delle acque di prima (calcolato come da piano si tutela delle acque che prescrive il trattamento per 50 mc per ettaro per i primi 15 minuti, essendo le superfici impermeabili totali di circa 4900 mq si stima un volume di invaso di circa 25 mc) e seconda pioggia preventivamente trattate con degrassatore al fine di un loro riutilizzo per diverse attività (irrigazione delle aree verdi, lavaggi esterni, ecc.). Per quanto attiene alla produzione scarichi liquidi: – in relazione all'utilizzo di prodotti combustibili, oli, ecc., ed alla produzione di acque di dilavamento derivanti dalla pulizia dei veicoli, è prevista la raccolta in idonei pozzetti provvisti di degrassatore ed il successivo conferimento in rete fognaria. Per quanto riguarda la produzione di reflui civili (servizi igienici) è previsto un sistema di trattamento individuale, conforme alle prescrizioni dettate dal Piano di Tutela Regionale delle Acque.

Al fine di escludere possibili incidenze significative negative sulla matrice ambientale in analisi, le attività di manutenzione dei veicoli, saranno effettuati presso officine autorizzate, estranee alla struttura in oggetto. Eventuali sversamenti accidentali sono scarsamente probabili data la natura dei mezzi e della esigua quantità di olio e carburante necessaria al funzionamento (circa 0,25 litri) e comunque saranno trattati con idoneo materiale assorbente (*filler*) e successivamente smaltito



presso centro autorizzato.

12.3. Impatti sul suolo e sottosuolo

In considerazione dei contesti morfologico, geolitologico ed idrogeologico locale, come da relazione geologica allegata (allengato n° 1), l'intervento non andrà ad interferire con il deflusso delle acque sotterranee. Si ribadiscono le summenzionate prescrizioni in ordine alla tutela dal pericolo di percolazione nel sottosuolo di inquinanti, in ragione anche della caratterizzazione granulometrica (come da relazione geologica allegata) e del conseguente livello di vulnerabilità intrinseca. Inoltre, non essendo previsti manufatti in calcestruzzo di rilevanti dimensioni e/o carichi concentrati, gli interventi in progetto non presentano particolari incidenze negative sulla matrice ambientale di analisi.

12.4. Impatto sulla biodiversità, flora e fauna

L'area in cui si prevede di realizzare l'ampliamento della pista è caratterizzata allo stato attuale dalla presenza di terreno di riporto, strati erbosi e dalla quasi totale assenza di vegetazione naturale (vedi carta del degrado e dell'abbandono). Si può ritenere pertanto nullo l'impatto sulla matrice ambientale in oggetto.



Figura 18 - Stato vegetativo

11.5. Impatti sul paesaggio

La zona si presenta con livello medio di qualità paesaggistica: una matrice rurale originaria coesiste con la SS 5bis, a discreto impatto antropico, che risulta inoltre allo stato di fatto adiacente alla pista già esistente. In tal senso l'ampliamento della pista nelle dimensioni illustrate in fase di analisi del progetto, caratterizzata da limitata affluenza media settimanale, non comporta un impatto ulteriore sul paesaggio attuale. Inoltre, dalla lettura delle cartografie presenti sul Geoportale, risulta la presenza di un SIC – doline di Ocre – ad un distanza, come indicato in planimetria, superiore a 300mt, e dunque non interessata dall'intervento né in fase di cantierizzazione né in fase di esercizio. Si sottolinea che anche la pista preesistente risulta completamente esterna al SIC.

11.6. Impatti sul patrimonio storico-culturale ed archeologico

In ragione delle considerazioni e delle analisi eseguite nei precedenti paragrafi, non emergono impatti ambientali apprezzabili, né presenza di siti di particolare interesse storico-culturale ed archeologico.

11.7. Impatti sulla matrice socio-economica

Non emergono impatti ambientali negativi apprezzabili in ordine alla specifica matrice di analisi. La pista sorge inoltre in zona da PRG dedicata alle attrezzature sportive, pertanto incrementa la qualità delle attività presenti sul territorio.

11.8. Impatti da agenti fisici

11.8.1. Luminanza

In ragione delle considerazioni e delle analisi eseguite nei precedenti paragrafi, non emergono impatti ambientali apprezzabili in ordine alla specifica matrice di analisi, si fa notare che nonostante sia presente un impianto di illuminazione realizzato su una torre in acciaio **è prevista la dismissione** di tale impianto.

11.8.2. Acustica

L'attività è caratterizzata da emissioni acustiche dovute principalmente al funzionamento dei motoveicoli. Il Comune Ocre non è dotato di Zonizzazione Acustica, ai sensi della Legge Quadro sull'inquinamento acustico 447/95 pertanto la classe di destinazione d'uso del territorio ricade nella categoria "TUTTO IL TERRITORIO NAZIONALE", come da art. 6 D.P.C.M. 01/03/1991.



Classi di destinazione d'uso del territorio	Tempi di Riferimento	
	Diurno	Notturmo
Tutto il territorio nazionale	70	60
Zona A (decreto ministeriale n 1444/68)	65	55
Zona B (decreto ministeriale n 1444/68)	60	50
Zona esclusivamente industriale	70	70

Tabella 3: valori limite acustici assoluti - Leq in dB (A)

In relazione al Decreto del Presidente della Repubblica del 03/04/2001 n. 304 "Regolamento recante disciplina delle emissioni sonore prodotte nello svolgimento delle attività motoristiche, a norma dell'art. 11 della legge 26 novembre 1995, n 447" art.3 comma:

2. Agli autodromi, alle piste motoristiche di prova e per attività sportive, non si applica il disposto dell'art. 4 del Decreto del Consiglio dei Ministri 14/11/1997, recante valori limiti differenziali di immissione.

3. Al di fuori del sedime, gli autodromi, le piste motoristiche di prova e per attività sportive, fatto salvo il rispetto dei limiti derivanti dalle zonizzazioni effettuate dai comuni, ai sensi del Decreto del Consiglio dei Ministri 14/11/1997, ovvero, in assenza di detta zonizzazione, dei limiti previsti dall'art. 6 del Decreto del Presidente del Consiglio dei Ministri 1/3/1991, devono rispettare i seguenti limiti di immissione:

a) per i nuovi autodromi:

70 dB(A) Leq orario, in qualsiasi ora nel periodo diurno dalle ore 6:00 alle 22:00;

60 dB(A) Leq orario, in qualsiasi ora nel periodo notturno dalle 22:00 alle 6:00;

Come si evince dalla Relazione Tecnico-Acustica (Allegato n° 2), cui si rimanda, **risultano verificati i limiti di immissione** di cui al D.P.R. 304/2001.

Si precisa inoltre che il traffico di mezzi pesanti e di motocicli sulla strada provinciale adiacente all'impianto supera abbondantemente le emissioni dovute all'utilizzo dell'impianto riportate nella relazione acustica.

11.9. Impatti sul ciclo rifiuti

Il funzionamento della struttura sportiva non comporta la produzione di particolari quantità di rifiuti e, per quanto attiene alla sola eventuale gara amatoriale, dove irrilevanti quantitativi di rifiuti potrebbero generarsi dalle attività di manutenzione e rifornimento oli e combustibile dei motoveicoli, ogni eventuale prodotto di rifiuto verrà riposto in appositi contenitori ed asportato periodicamente per il conferimento finale. Per tali motivazioni l'impatto sulla matrice ambientale di analisi può ritenersi nullo.



Federico Pace

11.10. Impatti sulla mobilità

Considerando il numero esiguo di mezzi esclusivamente in funzione nei giorni festivi, è possibile affermare che non si prevedono fenomeni di punta del carico veicolare data l'effettiva capacità di accoglimento dei kart da parte della pista. Si ritiene pertanto che l'impatto sulla matrice della mobilità dovuto all'attività in progetto sia trascurabile. Si precisa inoltre che l'ampliamento della pista già esistente non modifica in alcun modo il sistema degli accessi e delle immissioni di veicoli sulla SS5bis. Per quanto attiene alla possibilità di organizzare sporadiche manifestazioni sportive che coinvolgono un numero maggiore di mezzi, rispetto all'ordinarietà di utilizzo della struttura, l'organizzazione concorderà opportune misure di carattere eccezionale con gli enti preposti alla gestione della viabilità (Provincia, Comune), al fine di consentire un corretto flusso veicolare e non creare fenomeni di congestione in fase, in particolare, di innesto sul sistema viabilistico rappresentato dalla **SS5bis**. Verrà inoltre eliminato il rischio dovuto all'immissione della strada comunale dismessa in condizioni di scarsa visibilità e con verso opposto al verso di percorrenza della corsia stradale.

In riferimento alla **fase di cantiere**, le lavorazioni previste sono minime poiché l'attività di rimodulazione del terreno non comporta flussi di materia e quindi di automezzi pesanti in ingresso e uscita (eventuale materiale di scavo viene reimpiegato all'interno dello stesso cantiere per livellamenti del terreno), mentre per quanto attiene alla realizzazione dei nuovi fabbricati (adibiti a zona noleggio, depositi per la manutenzione dell'impianto e servizi igienici) si fa presente che trattasi di strutture prefabbricate di modeste dimensioni le cui tempistiche realizzative sono limitate nel tempo e comportano l'impiego di mezzi per trasporti eccezionali e particolari impatti sul traffico veicolare.

11.11. Impatti sul bilancio energetico

Per il normale utilizzo della struttura sportiva non sono previsti rilevanti consumi energetici, fatto salvo il consumo di carburante per la circolazione dei motoveicoli, anche se si ricorda il numero esiguo di mezzi dichiarato dalla Committenza, sia in fase di allenamento, che in fase di eventuale gara amatoriale, ed in ragione della limitata durata temporale di utilizzo della struttura. Anche per quanto attiene alle altre attività svolte all'interno dell'impianto e servizi igienici, non si prevede un consumo energetico tale per cui possano essere evidenziati impatti di tipo ambientale. La struttura, inoltre, come già precisato in precedenza, non

sarà utilizzata in orario notturno: pertanto saranno anche molto limitati i consumi dovuti all'illuminazione. Per tali motivazioni l'impatto sulla matrice energetica può ritenersi nullo. Si prevede inoltre installazione di un piccolo impianto fotovoltaico per coprire i consumi elettrici dei piccoli elettrodomestici quali compressore, autoclave, illuminazione servizi...

11.12. Impatti su salute e sicurezza

In relazione alle analisi e considerazioni svolte precedentemente, non si evidenziano particolari criticità: si ribadisce la prescrizione per cui devono essere fisicamente divisi gli spazi dedicati all'attività motoristica dal resto della struttura. Per quanto attiene al livello generale dello stato di



salute, la messa in esercizio dell'impianto non provoca particolari aumenti dell'incidenza veicolare sul sistema stradale (quindi aumenti di incidentalità ed emissioni atmosferiche nocive per la salute), così come la pratica sportiva non presenta valori dimensionali tali per cui vi sia incidenza sulla matrice in analisi.

12. CONCLUSIONI

Sulla base dei risultati ottenuti attraverso i processi di analisi e valutazione delle criticità e dei potenziali impatti ambientali derivanti dalla realizzazione e dalla messa in esercizio della struttura sportiva in oggetto, si può concludere che, ai sensi del D.Lgs. n. 152/2006 e s.m.i. – norme in maniera ambientale -, non sono state rilevate particolari incidenze negative sulle matrici ambientali e socio-economiche esaminate.

Occorre in ogni caso far presente che l'attività di analisi e valutazione degli aspetti ambientali ha sempre seguito ed affiancato l'attività specifica di progettazione: in tal modo è stato possibile, lungo tutto l'iter di progettazione, verificare i livelli di sostenibilità e proporre idonee misure di mitigazione ambientale. In tal senso sono, quindi, state inserite opportune misure e determinate opere funzionali a limitare e/o abbattere alcuni impatti ambientali (trattamento delle acque di dilavamento in primis), integrando le stesse all'interno della stessa attività di progettazione e coordinandole con tutte le esigenze di funzionalità e gestione della struttura sportiva.

I principali fattori potenzialmente negativi di impatto ambientale derivanti dall'esercizio dell'impianto sono legati a: - emissioni atmosferiche; - emissioni acustiche; - rischio accidentale di sversamento liquidi (carburanti e oli) lungo il circuito e nelle aree adibite temporaneamente alla preparazione meccanico-sportiva anche se mitigata dalla impermeabilità della pavimentazione e dalla presenza di rete di raccolta delle acque meteoriche con sistema di trattamento; - fattore sicurezza per utilizzatori della struttura sportiva.

Vi sono, però, anche risvolti positivi legati alla attività dell'impianto, legati soprattutto a: - incremento offerta ludico – sportiva e possibilità utilizzo struttura per attività sportiva giovanile - occupazione per addetti alla gestione della struttura - incrementi produttività e valorizzazione turistico – economica della zona - incremento dotazioni flora - vegetazionali nell'area mediante la sistemazione esterna a verde attrezzato.

Per ridurre o mitigare gli impatti indotti dalla realizzazione e messa in esercizio dell'impianto sulla sicurezza degli utilizzatori si fa riferimento apposita regolamentazione per l'uso corretto della struttura e dei dispositivi di sicurezza, in linea con le Linee Guida della Federazione nazionale (CSAI-ACI)

I risultati ottenuti possono quindi essere riassunti in sintesi nelle seguenti tabelle matriciali che descrivono: A. analisi fattori di potenziale impatto in relazione alle matrici ambientali interessate



in assenza delle opere di mitigazione individuate all'interno della procedura di "Verifica di Assoggettabilità alla VIA": MATRICE A. B. analisi fattori di potenziale impatto in relazione alle matrici ambientali interessate in ipotesi di realizzazione delle opere di mitigazione individuate all'interno della procedura di "Verifica di Assoggettabilità alla VIA": MATRICE B. Canali dell'impatto potenziale globale dell'intervento in progetto (in ipotesi con e senza opere di mitigazione) e dell'opzione "0" (non intervento): MATRICE

Ocre li 20/01/2020



Allegato:

1. Relazione Geologica
2. Relazione Acustica



MATRICE A	ANALISI INTERVENTO SENZA MITIGAZIONI					
	FATTORI DI POTENZIALE IMPATTO					
MATRICI AMBIENTALI	Emissioni in atmosfera	Sversamento liquidi	Rumorosità	Polveri	Impatto visivo	Livello di sicurezza
Atmosfera	Yellow					
Ambiente idrico		Red				
Suolo e sottosuolo		Light Red				
Biodiversità, flora, fauna	Yellow	Light Red	Yellow	Yellow		
Paesaggio					Yellow	
Patrimonio storico, culturale e archeologico						
Luminanza						
Acustica			Yellow			
Produzione di rifiuti		Light Red				
Mobilità e trasporti						
Consumi energetici						
Salute e sicurezza						Yellow
MATRICE SOCIO-ECONOMICA	Green					
	Non incidente	Molto negativo	Negativo	Non significativo	Positivo	Molto positivo
Analisi impatto		Red	Light Red	Yellow	Light Green	Green



Federico Pace

MATRICE A	ANALISI INTERVENTO CON MITIGAZIONI					
	FATTORI DI POTENZIALE IMPATTO					
MATRICI AMBIENTALI	Emissioni in atmosfera	Sversamento liquidi	Rumorosità	Polveri	Impatto visivo	Livello di sicurezza
Atmosfera						
Ambiente idrico						
Suolo e sottosuolo						
Biodiversità, flora, fauna						
Paesaggio						
Patrimonio storico, culturale e archeologico						
Luminanza						
Acustica						
Produzione di rifiuti						
Mobilità e trasporti						
Consumi energetici						
Salute e sicurezza						
MATRICE SOCIO-ECONOMICA						
	Non incidente	Molto negativo	Negativo	Non significativo	Positivo	Molto positivo
Analisi impatto						



Federico Pace

MATRICE A	ANALISI POTENZIALE IMPATTO GLOBALE SULLE MATRICI AMBIENTALI					
	OPZIONE ZERO: NON REALIZZAZIONE INTERVENTO		OPZIONE UNO: REALIZZAZIONE SENZA MITIGAZIONE		OPZIONE DUE: REALIZZAZIONE CON MITIGAZIONE	
MATRICI AMBIENTALI	VALUTAZIONE GRADI DI IMPATTO					
Atmosfera						
Ambiente idrico						
Suolo e sottosuolo						
Biodiversità, flora, fauna						
Paesaggio						
Patrimonio storico, culturale e archeologico						
AGENTI FISICI						
Luminanza						
Acustica						
Produzione di rifiuti						
Mobilità e trasporti						
Consumi energetici						
Salute e sicurezza						
MATRICE SOCIO-ECONOMICA						
	Non incidente	Molto negativo	Negativo	Non significativo	Positivo	Molto positivo
Analisi impatto						



Federico Pace