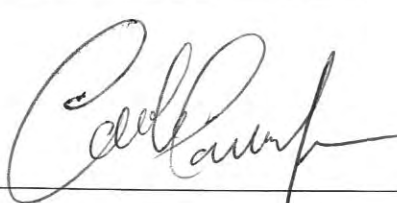



# VARIANTE AL PROGETTO PER LA REALIZZAZIONE DI UN IMPIANTO SPORTIVO DA PISTA KART A CROSSDROMO PRESSO L'AUTODROMO DELL'UMBRIA NEL COMUNE DI MAGIONE (PG)

Soggetto Proponente:  
**A.M.U.B. Magione SpA**

## STUDIO PRELIMINARE AMBIENTALE

Committente	Coordinatore e Responsabile
	 <i>Aprile '16</i>

## 0. PREMESSA

Il Soggetto Proponente è rappresentato dalla Società AMUB Magione S.p.A. (di seguito AMUB), con sede in Magione, Loc. Bacanella, Via S. Giuliana n. 82, iscritta al Registro delle Imprese di Perugia con Codice fiscale e Partita IVA n. 01507110540, CAP 06063 nel Comune di Magione (Perugia), che da decenni svolge attività di automobilismo e motociclismo sportivo sull'omonimo circuito.

L'iniziativa in progetto, complementare a quella del circuito, andrà ad interessare un terreno di proprietà della AMUB stessa, iscritto al NCT al F. 39 part. 89 del Comune di Magione.

L'OBIETTIVO DEL PROPONENTE È QUELLO DI MODIFICARE IL PROGETTO PRECEDENTEMENTE PRESENTATO, RELATIVO ALLA REALIZZAZIONE DI UNA PISTA DA KART, E NON PIÙ REALIZZABILE A CAUSA DEL RILEVANTE IMPEGNO ECONOMICO NECESSARIO, PROPONENDO IN ALTERNATIVA LA REALIZZAZIONE DI UN CROSSDROMO.

Nell'anno 2012, infatti, la AMUB aveva presentato un progetto per la "REALIZZAZIONE DI IMPIANTO SPORTIVO DA ADIBIRE A PISTA KARTING E DRIVING SCHOOL GUIDA SICURA" DA REALIZZARSI PRESSO L'AUTODROMO DELL'UMBRIA, IN MAGIONE (PG), VIA SANTA GIULIANA IN LOCALITÀ BACANELLA, COMUNE DI MAGIONE - PROVINCIA DI PERUGIA. Il progetto era stato a suo tempo sottoposto a Procedura di Verifica di assoggettabilità ai sensi e per gli effetti del D.Lgs. 152/2006 e s.m.i., della L.R. 12/2010 e della D.G.R. 861/2011, in quanto intervento compreso nell'Allegato IV del D.Lgs. 152/2006 alla categoria progettuale di cui al punto 8, lettera b): "piste permanenti per corse e prove di automobili, motociclette e altri veicoli a motore". Il procedimento di Verifica di assoggettabilità a VIA, presentato in data 29 giugno 2012 (prot. reg.le n. 103011 del 3 luglio 2012), si era favorevolmente concluso con la Determinazione Dirigenziale n. 7574 del 27 settembre 2012 del Dirigente del Servizio regionale Valutazioni Ambientali: Via, Vas e Sviluppo Sostenibile (BUR n. 46 del 24/10/2012) in cui si stabiliva l'esclusione dalla procedura di Valutazione di impatto ambientale del progetto nel rispetto di alcune prescrizioni.

Successivamente il progetto venne approvato con Permesso di Costruire n° PC/13/025 del 07/03/2013 dal Comune di Magione. I lavori di sbancamento vennero iniziati nel Febbraio 2014 ma successivamente sospesi.

IN BASE A QUANTO SOPRA ANCHE IL PRESENTE PROGETTO DI VARIANTE DEVE ESSERE QUINDI SOTTOPOSTO AL PROCEDIMENTO DI VERIFICA DI ASSOGGETTABILITÀ A VIA IN QUANTO MODIFICA DEL PRECEDENTE PROGETTO RELATIVO ALLA PISTA DI KART.

Il presente Studio Preliminare Ambientale è stato redatto ai fini della presentazione dell'Istanza per l'avvio del procedimento di Verifica di Assoggettabilità a VIA in quanto il Progetto di Variante ricade all'interno di una delle fattispecie previste all'interno dell'Allegato IV "Progetti sottoposti alla Verifica di assoggettabilità di competenza delle regioni e delle province autonome di Trento e Bolzano" della Parte II del D.Leg.vo 3 aprile 2006, n. 152 e s.m.i. Infatti, l'intervento ricade all'interno del Punto 8 "Altri Progetti", più precisamente alla lettera t): *"modifiche o estensioni di progetti di cui all'allegato III o all'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)"* in cui la modifica attiene la tipologia progettuale del punto 8 del citato All. IV, lett. b) *"piste permanenti per corse e prove di motociclette e altri veicoli a motore"*.

Relativamente ai riscontri cartografici relativi al presente STUDIO PRELIMINARE AMBIENTALE si rimanda ai seguenti allegati:

- l'ALLEGATO 1 – DOCUMENTAZIONE TECNICO AMMINISTRATIVA, contiene la citata Det. Dir. n. 7574 del 27/09/2012 relativa agli esiti positivi del procedimento di Verifica di assoggettabilità a VIA del precedente progetto per la realizzazione della pista da Kart, e l'autorizzazione all'uso delle acque sotterranee tramite pozzo.
- l'ALLEGATO 2 – CARTOGRAFIA, relativa alla documentazione cartografica ritenuta di interesse per l'inquadramento generale del sito, sugli strumenti di pianificazione e sulla vincolistica vigenti nonché su altre caratteristiche territoriali ed ambientali della zona di interesse.

TAV. 1 - INQUADRAMENTO GEOGRAFICO GENERALE

TAV. 2 – PLANIMETRIA CATASTALE E INQUADRAMENTO DI DETTAGLIO

TAV. 3 – DESTINAZIONE URBANISTICA DELL'AREA INTERESSATA DALL'INTERVENTO

TAV. 4 - CARTA GEOLOGICA

TAV.5 – FASCE RISCHIO IDRAULICO SUL RETICOLO IDROGRAFICO MINORE DEL F. TEVERE

TAV. 6 – INVENTARIO DEI FENOMENI FRANOSI IN ITALIA, PROGETTO IFFI

TAV. 7 – CARTA DEI DETRATTORI AMBIENTALI ARTIFICIALI

TAV. 8 - CARTA DEI RISCHI AMBIENTALI NATURALI

TAV. 9 - CARTA DEI REGIMI DELLE ACQUE

TAV. 10 – ACQUE SUPERFICIALI

TAV. 11 – ACQUE SOTTERRANEE

TAV. 12 – CORPI IDRICI SENSIBILI

TAV. 13 – ZONE VULNERABILI ALL'INQUINAMENTO

TAV. 14 – AREE DI SALVAGUARDIA E ZONE DI PROTEZIONE DA PUNTI CAPTAZIONE DELLE ACQUE  
DESTINATE AL CONSUMO UMANO

TAV. 15 – USO DEL SUOLO – COPERTURA AGRICOLA

TAV. 16 – SITI DI INTERESSE NATURALISTICO

TAV. 17 – ZONE DI ELEVATA DIVERSITÀ FLORISTICO VEGETAZIONALE

TAV. 18 – ZONE DI PARTICOLARE INTERESSE NATURALISTICO AMBIENTALE

TAV. 19 – AREE DI INTERESSE FAUNISTICO VENATORIO

TAV. 20 – POSIZIONE DELLA ZONA DI INTERESSE RISPETTO ALLE AREE SIC E ZSC

TAV. 21 – POSIZIONE DELL'AREA RISPETTO ALLE AREE IMPORTANTI PER L'AVIFAUNA – IBA

TAV. 22 – POSIZIONE DELL'AREA DI INTERESSE RISPETTO AGLI ELEMENTI DELLA RETE ECOLOGICA REG.LE

TAV. 23 – SINTESI DEL SISTEMA AMBIENTALE – PRG COMUNE DI MAGIONE

TAV. 24 - CARTA DEL SISTEMA INSEDIATIVO E RETE DELLE INFRASTRUTTURE

TAV. 25 – AMBITI DI TUTELA PAESAGGISTICA, REGIONE UMBRIA

TAV. 26 – AMBITI DI TUTELA PAESAGGISTICA, MIBAC - SITAP

TAV. 27 – SINTESI DEL SISTEMA PAESAGGISTICO, PRG COMUNE DI MAGIONE

TAV. 28 – SITI ARCHEOLOGICI ED ELEMENTI DEL PAESAGGIO ANTICO

TAV. 29 – PRINCIPALI SITI DI ARCHITETTURA MILITARE E RELIGIOSA

TAV. 30 – ABBAZIE E PRINCIPALI SITI BENEDETTINI

TAV. 31 – CENTRI STORICI E VIABILITÀ STORICA

TAV. 32 – VILLE E DIMORE STORICHE

- Allegato 3 – PUNTI DI VISUALE

*INTERVISIBILITÀ* - Panoramiche dai Punti di visuale, relativo all'analisi di intervisibilità fra il sito di interesse ed i punti sensibili e viabilità locale.

## 0.1 NORMATIVA DI RIFERIMENTO E CONTENUTI DELLO STUDIO PRELIMINARE AMBIENTALE

---

La documentazione progettuale della procedura di Verifica di Assoggettabilità a VIA relativa all'intervento in progetto, di cui questo Studio Preliminare Ambientale ne costituisce parte integrante e sostanziale, è stata redatta ai sensi dell'art.20 "Verifica di assoggettabilità" del Titolo III - "La Valutazione di impatto ambientale" della Parte seconda "Procedure per la valutazione ambientale strategica (VAS), per la valutazione d'impatto ambientale (VIA) e per l'autorizzazione ambientale integrata (IPPC)" del D.Lgs 152/2006 e smi, nonché nel rispetto di quanto previsto dalla vigente normativa regionale in materia di Valutazione di Impatto ambientale.

Il presente Studio Preliminare Ambientale, insieme con l'altra documentazione del Progetto Preliminare, ha la funzione di consentire ai Soggetti competenti, invitati in Conferenza Istruttoria, di valutare compiutamente l'intervento proposto e di verificare se la sua realizzazione e/o gestione possa o meno comportare un impatto negativo e significativo sulle componenti e fattori ambientali presenti.

Relativamente al procedimento di VERIFICA DI ASSOGGETTABILITÀ A VIA, le norme di riferimento sono le seguenti:

- DIRETTIVA 2011/92/UE<sup>1</sup> del Parlamento Europeo e del Consiglio del 13 dicembre 2011 concernente la valutazione dell'impatto ambientale di determinati progetti pubblici e privati;
- Dec.Leg.vo 3 Aprile 2006, n. 152, "Norme in materia ambientale" e smi, Parte II;
- DPCM 10 agosto 1988 n. 377, "Regolamentazione delle pronunce di compatibilità ambientale, di cui all'art. 6 della legge 8 luglio 1986 n. 349, recante istituzioni del Ministero dell'Ambiente e norme in materia di danno ambientale";
- Legge Regionale 16 febbraio 2010, n.12 "Norme di riordino e semplificazione in materia di valutazione ambientale strategica e valutazione di impatto ambientale, in attuazione dell'articolo 35 del decreto legislativo 3 aprile 2006, n.152 (Norme in materia ambientale) e successive modificazioni ed integrazioni;
- D.G.R. n.861/2011 – "Specificazioni tecniche e procedurali in materia di valutazioni ambientali per l'applicazione della Legge Regionale 16 febbraio 2010 n. 12, a seguito delle disposizioni correttive, introdotte dal Decreto Legislativo 29 giugno 2010, n.128, alla parte seconda del Decreto Legislativo 3 aprile 2006, n.152" così come modificata dalla DGR n. 1100/2014 in adeguamento della normativa regionale alla Legge 11/08/2014, n. 116 "Conversione in legge, con modificazioni, del decreto-legge 24/06/2014, n. 91, recante disposizioni urgenti per il settore agricolo, la tutela ambientale e l'efficientamento energetico dell'edilizia scolastica e universitaria, il rilancio e lo sviluppo delle imprese, il contenimento dei costi gravanti sulle tariffe elettriche, nonché per la definizione immediata di adempimenti derivanti dalla normativa europea." (GU Serie Generale n.192 del 20-8-2014 - Suppl. Ord. n. 72, entrata in vigore del provvedimento: 21/08/2014).
- D.G.R. n.1100/2014 *Procedimento di Verifica di assoggettabilità a VIA. Modificazioni ed integrazioni dell'"Allegato b" alla DGR n. 861 del 26/07/2011, conseguenti all'entrata in vigore della legge 11 agosto 2014, n.116.*

---

<sup>1</sup> DIRETTIVA 2011/92/UE del Parlamento Europeo e del Consiglio del 13 dicembre 2011 concernente la valutazione dell'impatto ambientale di determinati progetti pubblici e privati. "ALLEGATO V - PARTE A, Direttiva abrogata con elenco delle modificazioni successive: Direttiva 85/337/CEE del Consiglio (GU L 175 del 5.7.1985, pag. 40) e Direttiva 97/11/CE del Consiglio (GU L 73 del 14.3.1997, pag. 5). Direttiva 2003/35/CE del Parlamento europeo e del Consiglio (GU L 156 del 25.6.2003, pag. 17) - Unicamente l'articolo 3, Direttiva 2009/31/CE del Parlamento europeo e del Consiglio (GU L 140 del 5.6.2009, pag. 114) - Unicamente l'articolo 31"

- Decreto Ministeriale 30 marzo 2015: *“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”* del Ministero dell’Ambiente e della Tutela del Territorio e del Mare (G.U. Serie generale - n. 84 del 11/04/)

In base alle norme sopracitate, l'Istanza di Verifica di Assoggettabilità a VIA è stata presentata agli Uffici regionali competenti in quanto il progetto ricade all'interno di una delle fattispecie previste all'interno dell'ALLEGATO IV *“Progetti sottoposti alla Verifica di assoggettabilità di competenza delle regioni e delle province autonome di Trento e Bolzano”* della Parte II del Decreto Legislativo 3 aprile 2006, n. 152 e s.m.i.. Più in particolare, come specificato nell'Istanza, l'intervento è compreso nella categoria progettuale di cui al *punto 8 – “Altri progetti”, lettera b)* e tipologia progettuale: *“piste permanenti per corse e prove di automobili, motociclette ed altri veicoli a motori”*.

In merito all'applicazione di quanto stabilito dal recente Decreto 30 marzo 2015 del Ministero dell'ambiente e della Tutela del Territorio e del Mare avente per titolo: *“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”*, si precisa che la tipologia progettuale cui il presente progetto afferisce non prevede soglie quantitative e quindi deve essere sottoposto direttamente a Verifica di assoggettabilità a VIA senza l'applicazione dei criteri contenuti nel soprarichiamato Decreto Ministeriale.

I contenuti dello STUDIO PRELIMINARE AMBIENTALE, come espressamente dettagliato nel citato ALLEGATO V alla Parte seconda del D.Lgs. 152/2006 e smi, sono i seguenti.

## **STUDIO PRELIMINARE AMBIENTALE**

### **ALLEGATO V - CRITERI PER LA VERIFICA DI ASSOGGETTABILITÀ DI CUI ALL'ART. 20**

#### **1. CARATTERISTICHE DEI PROGETTI**

LE CARATTERISTICHE DEI PROGETTI DEBBO NO ESSERE CONSIDERATE TENENDO CONTO, IN PARTICOLARE:

- 1.1 - DELLE DIMENSIONI DEL PROGETTO
- 1.2 - DEL CUMULO CON ALTRI PROGETTI
- 1.3 - DELL'UTILIZZAZIONE DI RISORSE NATURALI
- 1.4 - DELLA PRODUZIONE DI RIFIUTI
- 1.5 - DELL'INQUINAMENTO E DISTURBI AMBIENTALI
- 1.6 - 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:

- 2.1 - DELL'UTILIZZAZIONE ATTUALE DEL TERRITORIO
- 2.2 - DELLA RICCHEZZA RELATIVA, DELLA QUALITÀ E CAPACITÀ DI RIGENERAZIONE DELLE RISORSE NATURALI DELLA ZONA
- 2.3 - 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'ART. 21 DEL DECRETO LEGISLATIVO 18 MAGGIO 2001 N.228

### **3. CARATTERISTICHE DELL'IMPATTO POTENZIALE**

GLI IMPATTI POTENZIALMENTE SIGNIFICATIVI DEI PROGETTI DEBBO NO ESSERE CONSIDERATI IN RELAZIONE AI CRITERI STABILITI AI PUNTI 1 E 2 E TENENDO CONTO, IN PARTICOLARE:

- 3.1 - DELLA PORTATA DELL'IMPATTO (AREA GEOGRAFICA E DENSITÀ DI POPOLAZIONE INTERESSATA)
- 3.2 - DELLA NATURA TRANSFRONTALIERA DELL'IMPATTO
- 3.3 - DELL'ORDINE DI GRANDEZZA E DELLA COMPLESSITÀ DELL'IMPATTO
- 3.4 - DELLA PROBABILITÀ DELL'IMPATTO
- 3.5 - DELLA DURATA, FREQUENZA E REVERSIBILITÀ DELL'IMPATTO

# 1. CARATTERISTICHE DEL PROGETTO

## 1.1 TIPOLOGIA E DIMENSIONI DEL PROGETTO

Gli interventi in progetto prevedono la realizzazione di una pista in terra battuta, con adiacenti aree specifiche da destinare a zone per le varie fasi delle manifestazioni. E' prevista la costruzione di un solo edificio di modeste dimensioni per la Direzione Gara/Cronometristi e la realizzazione di una tettoia in legno per la parziale copertura della zona ante-partenza.

Rimandando alla Relazione tecnica del progetto preliminare, le componenti essenziali del progetto sono le seguenti:

PISTA DA MOTOCROSS	COSTITUITA DA UN TRACCIATO IN TERRA BATTUTA DELLA LUNGHEZZA CONVENZIONALE IN MEZZERIA DI ML. 1.015 CIRCA E LARGHEZZA COSTANTE DI ML.8,00. L'AREA DI PARTENZA, NON COMPRESA NELLA LUNGHEZZA DEL TRACCIATO, È DIMENSIONATA PER UN ADEGUATO NUMERO DI PARTECIPANTI, LA GRIGLIA DI PARTENZA AVRÀ UNA LARGHEZZA DI ML. 40,00. LUNGO IL TRACCIATO SONO PREVISTI N°11 SALTI O ONDULAZIONI IN TERRA BATTUTA NEL SENSO DI PERCORRENZA DELLA PISTA CON UN DISLIVELLO DI QUOTA TRA LA CRESTA ED IL CAVO DELL'ONDA COMPRESO TRA 60 E 80 CM.
ZONA "PADDOCK-BOX-ASSISTENZA"	DOVE VERRANNO UBICATE LE ASSISTENZE AI PILOTI ED I SEGALATORI, CUI SI ACCEDE DIRETTAMENTE DAL PADDOCK INTERNO DELL'AUTODROMO CON PERCORSO SEGNALATO E DELIMITATO (SUPERFICIE DI MQ. 120 CIRCA).
ZONA "PARCO CHIUSO"	OPPORTUNAMENTE DELIMITATA E/O RECINTATA, DOVE VERRANNO ESPLETATI I CONTROLLI DELLE MOTO IN USCITA DAL TRACCIATO AL TERMINE DELLE COMPETIZIONI (SUPERFICIE DI MQ. 120 CIRCA).
ZONA DI ATTESA	ADIACENTE AL CANCELLO DI PARTENZA, RECINTATA E DELIMITATA, COPERTA CON UNA TETTOIA PREFABBRICATA COMPLETAMENTE IN LEGNO, DOVE SOSTERANNO I MOTOCICLISTI E LE ASSISTENZE PRIMA DELLA CHIAMATA.
PREFABBRICATO SU DUE PIANI	CON AL PIANO TERRA LA DIREZIONE GARA ED AL PIANO PRIMO IL SERVIZIO CRONOMETRISTI, AMPIE VETRATE PERMETTERANNO UNA VISIONE COMPLETA DEL PERCORSO (SUPERFICIE COPERTA A PIANO MQ. 24 CIRCA).

### NOTE:

- all'ingresso della zona di attesa verrà collocato, durante le competizioni, un servizio igienico chimico, altri due saranno posti presso il prefabbricato;
- i servizi principali quali il paddock per la sosta dei concorrenti e delle assistenze, il centro medico, l'infermeria, servizi igienici/docce, bar e quanto altro sono ubicati (Rif.: Tav. 2 del Progetto preliminare), all'interno dell' impianto esistente dove si svolgono competizioni di velocità auto e moto.
- nel paddock interno agli impianti esistenti (autodromo), dove è prevista la sosta dei concorrenti, in un'area adiacente i servizi igienici, è progettata una piazzola di adeguate dimensioni per il lavaggio delle moto, con pavimentazione in cemento resa impermeabile. Gli scarichi delle acque di risulta saranno collegati al depuratore/degrassatore/disoletatore già attivo nei pressi dei servizi igie-

nici dell'Autodromo; da questo le acque in uscita vengono convogliate alla stazione di sollevamento e poi al collettore fognario comunale ubicato all'esterno dell'autodromo;

- per le modalità di gestione e stoccaggio dei rifiuti (residui di gomma, parti meccaniche ed oli saturi), si utilizzeranno le dotazioni presenti e funzionanti presso gli impianti attigui;
- le aree adiacenti la pista saranno predisposte a "vie di fuga" in terra battuta, al di fuori di queste e delle aree a destinazione specifica, le superfici rimanenti saranno sistemate a manto erboso;
- lungo via S. Giuliana, sull'argine interno del fossato che attualmente la divide con l'area interessata, a circa ml. 2,00 dalla linea di confine, è prevista la realizzazione di una recinzione, in parte già esistente, con rete metallica plastificata di colore verde con altezza pari a ml.1,75; la stessa recinzione verrà posta in opera lungo il "Rio Cornacchie";
- a ridosso della recinzione, lungo la via pubblica, verrà posta una rete ombreggiante e messa a dimora una siepe di alloro o essenza simile, al fine di precludere la vista all'interno della struttura, onde evitare che autoveicoli in transito possano fermarsi lungo la sede stradale e creare problemi al traffico;
- per la realizzazione delle opere in progetto verrà effettuata l'asportazione e scarificazione del suolo naturale per l'intera area, per le superfici destinate a prato verrà effettuata una ricarica di terreno vegetale e semina di manto erboso; le aree in terra battuta verranno ricaricate con terreno scevro di sostanze vegetali;
- particolare attenzione, visti anche i recenti accadimenti, verrà posta sul deflusso delle acque piovane, (vedi relazione geologica allegata), anche se l'area interamente lasciata a verde ed in terra battuta, faciliterà l'assorbimento, la raccolta ed il deflusso delle stesse. All'interno delle curve verranno raccolte in canalette, realizzate sul terreno, poste sul retro delle barriere di protezione e da qui convogliate con apposite opere di canalizzazione nel rio Cornacchie, nel canale di raccolta ubicato lungo via S. Giuliana e nel fossato a confine con la zona industriale (Tecnoasfalti e Trasi-meno Bitumi). I fossi e le canalette di raccolta e scolo delle acque meteoriche ai confini della proprietà non sono interessati da alcun progetto di modifica;
- è previsto poi un impianto di irrigazione con circa 20 irrigatori a pioggia posizionati lungo il percorso che, prima della manifestazione, bagneranno la pista al fine di abbattere le polveri che, immancabilmente in assenza di pioggia si solleverebbero dal terreno;
- l'approvvigionamento idrico avverrà attraverso un pozzo artesiano già da tempo realizzato nell'area;
- è prevista infine la piantumazione di essenze arboree lungo i limiti dell'area, come già si rileva lungo il Rio Cornacchie;
- non è prevista la realizzazione di ulteriori strutture od interventi.

### MITIGAZIONE INTERVENTO

Come proposto ed approvato nel precedente progetto si procederà ad interventi per la mitigazione dell'impatto ambientale, anche se la modesta nuova volumetria in progetto e l'assenza di ulteriori strutture da costruire riducono in buona parte l'impatto ambientale e ne facilitano la mitigazione.

Lungo il confine con via S. Giuliana è prevista la messa a dimora di una siepe di sempreverdi (altezza ml.1,50), costituita da alloro, ligustro o altre essenze locali; fra questa e la recinzione si prevede di mettere a dimora delle essenze arboree ancora da scegliere, ma che indicativamente potrebbero es-



se tigli o carpini (un tempo tipici del piano).

Sul lato opposto, lungo il Rio Cornacchie, già attualmente esiste un filare di alberi spontanei (acacie ecc.) nati sull'argine del fossato, che comunque va sistemato e le alberature esistenti integrate con nuove piante.

La creazione delle barriere verdi farà sì che le opere da realizzare, seppur di modesta entità, risulteranno poco visibili.

## **1.2 CUMULO CON ALTRI PROGETTI**

---

Facendo riferimento alle conoscenze del Proponente, nei dintorni non sono presenti impianti sportivi di questa tipologia. L'unica presenza simile per quanto attiene l'impatto relativo all'aumento di emissioni sonore è quella del contiguo Autodromo. Si rimanda al riguardo alla Relazione sull'Impatto Acustico allegato al Progetto Preliminare.

In base a quanto sopra è possibile escludere un "effetto cumulo" fra i possibili impatti collegabili al presente intervento con altri impatti derivanti da attività simili.

## **1.3 UTILIZZAZIONE DI RISORSE NATURALI**

---

Considerando la tipologia dell'intervento previsto si prevede l'utilizzo di terreno naturale già presente in loco e un limitato consumo di acque sotterranee legato agli interventi saltuari di innaffiatura della pista per l'abbattimento delle polveri nei momenti dell'anno maggiormente siccitosi tramite un prelievo dal pozzo di proprietà dell'Autodromo.

## **1.4 PRODUZIONE DI RIFIUTI**

---

Considerando la tipologia dell'intervento previsto è possibile affermare che sia in fase di realizzazione che di utilizzo non si avrà la effettiva produzione di rifiuti.

Premesso che le moto utilizzate non vengono sottoposte a manutenzione in loco, per le modalità di gestione e stoccaggio dei rifiuti eventualmente risultanti dall'attività sportiva (residui di gomma, parti meccaniche ed oli saturi), si utilizzeranno le dotazioni presenti e funzionanti presso gli impianti attigui dell'Autodromo.

## **1.5 INQUINAMENTO E DISTURBI AMBIENTALI**

---

In considerazione della specifica tipologia di intervento che si intende realizzare nonché delle modalità di utilizzo del percorso da cross, è possibile affermare con ragionevole certezza l'assenza di ogni possibile fenomeno di inquinamento di un qualche significato correlabile all'attività oggetto del presente progetto.

Rimandando agli approfondimenti successivi, finalizzati all'individuazione ed all'illustrazione nel dettaglio degli impatti/disturbi ambientali prevedibili nonché degli interventi adottati per la loro mitigazione, qui di seguito si riportano alcune brevi considerazioni preliminari.

L'intervento in progetto:

- non comporterà alcuna modifica permanente e significativa allo stato dei luoghi. Non è infatti necessaria la realizzazione di alcuna opera di fondazione o di superfici di appoggio in calcestruzzo né di nuovi manufatti od opere di servizio, essendo sufficienti le dotazioni tecnico-logistiche già in essere nel contiguo autodromo;

- non richiederà alcuna nuova occupazione di suolo in quanto la porzione di terreno in questione da molti anni è stata sottratta all'attività agricola in quanto inserita dal punto urbanistico nell'ambito delle attività dell'autodromo;
- non saranno interessate in alcun modo altre superfici esterne a quella della particella indicata in premessa che risulta di proprietà dell'Autodromo stesso;
- l'intervento non andrà a modificare le caratteristiche geologico-geotecniche, idrogeologiche e di stabilità dell'area, al riguardo si rimanda alle valutazioni contenute nella Relazione Geologica allegata al Progetto preliminare.
- la realizzazione della pista da cross non prevede alcuna modifica, danneggiamento o perdita di elementi della vegetazione presente all'intorno, quali siepi, alberature od individui arborei isolati presenti lungo il perimetro della particella di interesse che anzi verranno integrati e potenziati;
- fatti salvi la contigua zona dell'autodromo, della piscina e dei parcheggi nonché della viabilità locale che costeggia questa parte del perimetro dell'autodromo, l'area non risulta visibile rispetto ai principali recettori lineari e/o puntuali presenti all'intorno grazie alla conformazione morfologica sub-pianeggiante dell'area circostante che enfatizza la funzione di schermatura svolta da filari di alberi, edifici, box ed altri manufatti presenti.

In ordine ai possibili disturbi:

- per la mitigazione dei possibili impatti legati al rumore si precisa che l'utilizzo della pista da cross sarà certamente saltuaria e che la stessa comunque risulta collocata in adiacenza al citato autodromo di cui funzionalmente ne andrà a fare parte. Non si rileva peraltro la presenza di target nelle immediate vicinanze. Al riguardo si rimanda alla Relazione sulla Valutazione dell'impatto acustico riportata in allegato al Progetto Preliminare.
- per quanto concerne le emissioni in atmosfera, essendo la pista sterrata, al fine di evitare la produzione di polveri, si provvederà al loro abbattimento mediante un'irrorazione diffusa tramite irrigatori grazie alla disponibilità idrica del pozzo dell'autodromo.
- In ordine alla mitigazione di questi disturbi è previsto anche il raffittimento della vegetazione arborea lungo tutti i lati del perimetro della particella che ospiterà la pista, ad integrazione della vegetazione arborea già presente, si veda tavola progettuale specifica degli interventi di rinverdimento.

Qui di seguito vengono maggiormente dettagliati alcuni impatti in relazione alle principali matrici ambientali presenti e potenzialmente interessate<sup>2</sup>.

### 1.5.1 ACQUE SUPERFICIALI E SOTTERRANEE

#### 1.5.1.1 Prelievi idrici

In base alla tipologia di utilizzo della pista non è richiesto alcun prelievo idrico continuo sia da acque superficiali che sotterranee. L'unico consumo idrico previsto, come evidenziato in precedenza, riguarderà l'innaffiamento saltuario della pista per l'abbattimento della produzione di polveri. Relativamente all'innaffiamento della pista la disponibilità idrica è garantita da un pozzo di proprietà regolar-

<sup>2</sup> Titolo I - Principi generali per le procedure di VIA, di VAS e per la valutazione d'incidenza e l'autorizzazione integrata ambientale (AIA), **Art. 4. Finalità**, Comma 4. In tale ambito: *b)* la valutazione ambientale dei progetti ha la finalità di proteggere la salute umana, contribuire con un migliore ambiente alla qualità della vita, provvedere al mantenimento delle specie e conservare la capacità di riproduzione dell'ecosistema in quanto risorsa essenziale per la vita. A questo scopo, essa individua, descrive e valuta, in modo appropriato, per ciascun caso particolare e secondo le disposizioni del presente decreto, gli impatti diretti e indiretti di un progetto sui seguenti fattori: 1) l'uomo, la fauna e la flora; 2) il suolo, l'acqua, l'aria e il clima; 3) i beni materiali ed il patrimonio culturale; 4) l'interazione tra i fattori di cui sopra.

mente autorizzato mentre il lavaggio delle moto verrà effettuato in un'area apposita progettata nel paddock del contiguo autodromo.

#### **1.5.1.2 Scarichi idrici**

Essendo solo prevista la bagnatura della pista non verranno prodotte acque reflue di alcun tipo e, di conseguenza, non sono presenti scarichi idrici. Le necessità igieniche degli utenti saranno garantite dai servizi presenti nel contiguo autodromo e da bagni chimici. Relativamente alle acque di lavaggio delle moto, verrà effettuata come detto sulla superficie apposita all'interno dell'autodromo, si rimanda a quanto specificato al precedente paragrafo 1.1. ed alle tavole di progetto.

#### **1.5.1.3 Tutela acque sotterranee**

L'area ove verrà realizzata la pista da cross non ricade all'interno di acquiferi di interesse regionale e comunque il suo utilizzo non comporterà la produzione di reflui od inquinanti liquidi.

In caso di sversamenti accidentali di oli o carburanti, derivati da rotture delle moto, la compattazione meccanica del terreno costituente la pista impedirà l'infiltrazione degli inquinanti mentre verrà posta in essere tempestivamente una procedura di messa in sicurezza e bonifica, portata a conoscenza dei gestori e dei responsabili tecnici del campo da cross (Rif.: successivo Paragrafo 1.6) .

Circa le caratteristiche di permeabilità del suolo/sottosuolo si rimanda alla Relazione Geologica allegata al Progetto Preliminare.

### **1.5.2 ATMOSFERA**

Rimandando a parti successive del presente documento per la trattazione degli aspetti climatici e dello stato di qualità dell'aria, nel seguito vengono brevemente illustrati gli aspetti relativi alle emissioni in atmosfera che potenzialmente potrebbero comportare locali disturbi:

- nell'area della pista da cross non sono presenti sorgenti puntiformi (convogliate) di emissione in atmosfera. Le uniche sorgenti di emissioni di tipo diffuso, polveri e gas di scarico, deriveranno dall'utilizzo delle moto o di altri mezzi a motore durante gare o allenamenti.;
- in ordine al contenimento delle eventuali emissioni di polveri, si ricorda che il progetto prevede la bagnatura ciclica della pista da cross ed il raffittimento della vegetazione arborea presente lungo tutti i lati della particella che ospiterà la pista da cross, tali accorgimenti contribuiranno in maniera significativa alla riduzione di un eventuale fenomeno diffusivo di questo tipo.

### **1.5.3 RUMORE**

Per quanto riguarda invece la valutazione delle emissioni sonore conseguenti all'attività della pista verso l'ambiente esterno, si rimanda alla **Relazione specialistica relativa all'Acustica** allegata al Progetto Preliminare, ricordando comunque che l'area di interesse è collocata in adiacenza all'autodromo, area caratterizzata da ben definite soglie di emissioni sonore regolarmente monitorate.

### **1.5.4 SUOLO**

L'area ove verrà realizzata la pista è costituita da un terreno incolto di proprietà dell'autodromo. I volumi di terreno agrario che in sede di cantiere si riterrà opportuno asportare al fine di meglio ammorzare i rilevati in terra costituenti le rampe per la pista, verranno stoccati in piccoli rilevati, in adiacenza alla pista stessa, ed eventualmente usati come punti di osservazione del percorso da cross, oppure verranno utilizzati per livellare il suolo stesso. Si precisa che, come evidenziato nella cartografia di

progetto, il percorso sterrato interesserà una parte limitata della superficie complessiva della particella e conseguentemente gran parte del terreno presente non verrà interessato dai lavori e verrà ulteriormente inerbato per agevolare la fruizione dell'area.

### **1.5.5 SOTTOSUOLO**

L'intervento richiesto non andrà ad interferire con l'attuale stato della risorsa sottosuolo. Le caratteristiche dei terreni presenti escludono che con la realizzazione dei lavori previsti possano presentarsi modificazioni dello status quo. Per ulteriori approfondimenti si rimanda alla Relazione geologica allegata al Progetto preliminare.

### **1.5.6 VEGETAZIONE, FLORA, FAUNA ED ECOSISTEMI**

Come maggiormente dettagliato nel seguito, l'intensa attività agricola, la diffusa presenza di piccoli nuclei urbani e case sparse, la presenza dell'estesa area industriale di Bacanella a Nord e poco più ad Est di quella di Corciano, nonché la fitta rete stradale e ferroviaria (locale, regionale e interregionale) hanno comportato nel tempo significativi effetti negativi sullo stato di integrità di queste componenti ambientali:

- da lungo tempo la vegetazione originaria è stata eliminata con la progressiva occupazione del territorio da parte dell'attività agricola intensiva sia nell'area della piana alluvionale sia su parte dei rilievi basso-collinari presenti all'intorno. A causa di ciò, le specie floristiche caratteristiche locali o di un qualche eventuale interesse naturalistico-ambientale, sono state da allora eliminate o arealmente limitate in ristretti ambiti residuali del territorio. Circa questi aspetti si rimanda alle Tavv. 1, 3, 15, 16, 17, 18 e 19 dell'Allegato 2 – Cartografia al Progetto preliminare;
- fra le connessioni ecologiche indicate a scala regionale, l'unica dotata di un qualche significato è quella rappresentata dal corso del Torrente Formanuova e del suo piccolo affluente Rio Cornacchie lungo i quali si rileva la presenza di una fascia di vegetazione ripariale, sebbene discontinua e poco sviluppata. Si rimanda alle Tavv. 20, 21, 22 e 23 dell'Allegato 2 – Cartografia;
- in ordine alla scarsa se non assente naturalità dei corsi d'acqua si segnala anche la profonda artificializzazione dei loro alvei che appaiono rettificati e contenuti da argini (Rif. Tavv. 5 e 23 dell'Allegato 2 – Cartografia);
- l'autodromo e la zona di interesse sono distanti alcuni chilometri (circa 4 km.) dal Lago Trasimeno che, come noto ospita un Parco regionale, un'area SIC (IT5210018 - LAGO TRASIMENO) ed una ZSC(IT5210070 – LAGO TRASIMENO), si rimanda alle Tavv. 20 e 21 dell'Allegato 2 – Cartografia per un riscontro circa la posizione dell'area di interesse rispetto a queste aree di elevato interesse naturalistico-ambientale.
- sui versanti basso collinari sono presenti piccoli lembi di bosco, molto frammentati, che vanno ad acquisire una certa continuità ed estensione solo sulle zone alto collinari lontane alcuni chilometri dalla zona di interesse.
- nel resto della piana sono presenti solo in maniera sporadica alcune delle formazioni vegetali caratteristiche dei vecchi confini fra i campi agricoli (siepi ed alberature, alberi solitari).

L'intervento in progetto, caratterizzato dalla modifica di un impianto sportivo da pista di kart a pista di motocross, funzionalmente connesso ad un'attività sportiva già in essere e regolarmente autorizzata nonché collocata in terreni di proprietà dello stesso autodromo, interferirà solo in maniera minimale con queste componenti ambientali e lo svolgimento di questa attività motoristica può essere considerata sostanzialmente ininfluenza rispetto ai disturbi sistematici conseguenti all'estesa attività agricola,

alla ferrovia, agli insediamenti urbani e produttivi nonché al traffico presente sulla rete della viabilità locale/regionale/interregionale presente all'intorno.

### 1.5.7 SALUTE UMANA

L'utilizzo della pista da cross con mezzi a motore non comporterà alcuna potenziale pericolosità o disturbo per l'uomo in quanto sarà collocata in continuità fisica con un'attività sportiva simile, l'autodromo, presente in loco da decine di anni e posto a distanza da centri abitati.

### 1.5.8 PAESAGGIO E PATRIMONIO CULTURALE

Le uniche limitate modifiche all'attuale assetto paesaggistico locale sono legate alla realizzazione del piccolo prefabbricato e di una tettoia interamente in legno nonché dalla messa in posto di alcuni riporti in terra per la creazione dei dossi della pista di motocross con altezza inferiore al metro.

Si riportano nel seguito alcune considerazioni in merito all'assetto paesaggistico locale con particolare riferimento alla visibilità dell'area che verrà interessata dalla realizzazione della pista rispetto alla viabilità principale ed ai nuclei abitati presenti.

L'area di interesse:

- è posta internamente ai terreni di proprietà dell'autodromo di Magione in diretta contiguità con le infrastrutture, i servizi ed i parcheggi dell'autodromo stesso;
- rispetto alla viabilità locale principale ed al raccordo autostradale con la A1, risulta collocata sul lato opposto dell'autodromo cosicché l'andamento pianeggiante della zona, la presenza dell'area industriale di Bacanella e dell'autodromo stesso ne impediscono completamente la visuale;
- rispetto all'abitato di Magione posto sul lato Ovest della piana e frazioni minori, la distanza, l'andamento pianeggiante della zona e la dominanza visuale dell'area industriale di Bacanella nonché dell'autodromo e dei suoi annessi, ne impediscono anche in questo caso la visibilità;
- risulterà visibile solo da una parte dell'abitato di Montesperello, in quanto l'abitato è collocato sul lato sud-ovest su una collina prospiciente l'autodromo.

Per un riscontro sulla intervisibilità si rimanda ai punti di visuale raccolti nell'Allegato 3 al Progetto Preliminare.

Analizzando le cartografie disponibili si rileva che in un significativo intorno rispetto all'area interessata dalla pista di motocross **non sono presenti** beni tutelati di particolare rilievo, al riguardo si ricorda nuovamente che l'intervento non comporterà alcuna modifica significativa all'assetto paesaggistico locale in quanto non verrà realizzato alcun nuovo manufatto od edificio. Si rimanda in merito alle seguenti Tavole cartografiche dell'Allegato 2 - Cartografia: Tav. 25 - Ambiti di tutela paesaggistica 1, Tav. 26 - Ambiti di tutela paesaggistica 2, Tav. 27 – Sintesi del Sistema Paesaggistico, PRG Comune di Magione, Tav. 28 - Siti archeologici ed elementi del paesaggio antico, Tav. 29 - Principali siti di architettura militare e religiosa, Tav. 30 - Abbazie e principali siti benedettini, Tav. 31 - Centri storici e viabilità storica e Tav. 32 - Ville e dimore storiche.

## 1.6 RISCHIO DI INCIDENTI, CON PARTICOLARE RIFERIMENTO A SOSTANZE E TECNOLOGIE IMPIEGATE

In base alla tipologia di opera che si prevede di realizzare ed alle sue modalità di utilizzo non sono ipotizzabili incidenti che possano comportare significativi effetti negativi, diretti od indiretti, sulle componenti ambientali presenti e sulla salute dell'uomo. Anche relativamente al pericolo d'incendio, con

significativa emissione di fumi e gas in atmosfera, la tipologia di attività svolta esclude oggettivamente la possibilità di questa evenienza.

Riprendendo quanto riportato nei paragrafi precedenti circa la mitigazione dei potenziali impatti sulle acque superficiali e sotterranee nonché sul suolo, gli unici incidenti ipotizzabili possono essere rappresentati dallo sversamento accidentale di carburanti od oli minerali, derivati da rotture o da guasti alle parti meccaniche di moto incidentate. Per ovviare a tale eventualità la Società ha previsto la gestione pianificata di queste situazioni di emergenza mediante una specifica procedura operativa di sicurezza. Gli addetti alla pista sono stati infatti resi edotti in maniera dettagliata delle modalità secondo cui devono intervenire al fine di contenere al minimo possibile gli effetti dell'incidente. Nel caso di sversamenti la procedura prevede l'immediato utilizzo di specifici materiali polverulenti fini, idonei a contenere ulteriori colamenti od infiltrazioni di detti idrocarburi. Contenuto l'evento, nel caso si stia operando su superfici impermeabilizzate (piazzola di lavaggio delle moto) si procederà all'asportazione del materiale polverulento utilizzato, mentre, nel caso l'evento sia accaduto lungo la pista o su altre superfici non impermeabilizzate, si provvederà anche all'asportazione della parte del terreno eventualmente interessata dall'infiltrazione. Completata questa operazione il volume di materiale contaminato sarà stoccato temporaneamente in appositi contenitori e quindi conferito, con le opportune cautele, presso un sito autorizzato al suo smaltimento.

## 2. LOCALIZZAZIONE DEL PROGETTO

### 2.1 UBICAZIONE E CARATTERISTICHE DEL SITO OVE VERRÀ REALIZZATA LA PISTA DA MOTOCROSS ED UTILIZZAZIONE ATTUALE DEL TERRITORIO

#### 2.1.1 UBICAZIONE E CARATTERISTICHE DEL SITO

Qui di seguito è stato redatto un inquadramento dell'assetto ambientale e territoriale mediante la descrizione, a scala generale, delle caratteristiche geologiche, geomorfologiche, ambientali, faunistico-vegetazionali, paesaggistiche, territoriali ed infrastrutturali della parte del territorio del Comune di Magione in cui è ricompresa l'area interessata dal presente progetto.

La pista da motocross verrà realizzata all'interno dei terreni di proprietà dell'Autodromo dell'Umbria "Mario Umberto Borzacchini" di Magione, area da decenni destinata ad attività sportive motoristiche, presso la Frazione Bacanella nel Comune di Magione (PG). Si rimanda alla Tav. 1 - Inquadramento geografico generale ed alla Tav. 24 - Carta del sistema insediativo e rete delle infrastrutture per la localizzazione dell'intervento in esame rispetto ai principali riferimenti territoriali presenti, nonché alla Tav. 2 - Planimetria catastale e inquadramento di dettaglio dell'Allegato 2 - Cartografia, per una precisa visione dell'assetto locale, mentre per la rappresentazione fotografica del sito si rimanda alle foto inserite nell'Allegato 3 - Visuali.

Questa parte del territorio del Comune di Magione è compresa all'interno del sottobacino idrografico del T. Nestore, affluente in destra idrografica del F. Tevere. Il reticolo idrografico minore appare ben sviluppato grazie alla prevalente scarsa permeabilità dei litotipi affioranti sui rilievi collinari mentre nella parte di pianura gli alvei dei corsi d'acqua risultano artificializzati ed in parte arginati. I corsi d'acqua, compreso il T. Nestore, si connotano per uno spiccato carattere torrentizio.

Relativamente alla pericolosità idraulica l'area di interesse è compresa all'interno delle aree con pericolosità moderata di alluvione derivante dall'eventuale esondazione del Rio Cernacchie, piccolo affluente del Torrente Formanuova, così come definito dall'Autorità di Bacino del F. Tevere (Rif.: Tav. 5 - Fasce rischio idraulico sul reticolo idrografico minore del Fiume Tevere, Allegato 2 - Cartografia).

La struttura morfologica di riferimento per l'analisi di dettaglio è rappresentata da una parte dell'ampia valle di origine alluvionale che si stende sotto l'abitato di Magione, ove a suo tempo è stato collocato l'Autodromo (quote intorno a 282 - 283 m s.l.m.).

Considerato che l'area di interesse è collocata all'interno di una piana valliva non sono stati presi in considerazione gli aspetti legati ai fenomeni di dissesto idrogeologico che invece interessano le aree collinari ed alto collinari del territorio comunale (Rif.: Tav. 6 - inventario dei fenomeni franosi dell'Allegato 2 - Cartografia, fonte: Progetto IFFI).

L'assetto morfologico della parte dei terreni di proprietà dell'Autodromo si caratterizza come una superficie pianeggiante, di forma all'incirca triangolare, sul lato orientale risulta posto a ridosso della piscina e dei parcheggi mentre sul lato occidentale l'area è bordata da una viabilità locale, la linea ferroviaria delle FF.SS. passa a sud-ovest dell'autodromo mentre a Nord passa la superstrada di raccordo con la A1. In ordine alla collocazione dell'area di interesse rispetto alle aree produttive cresciute negli anni all'intorno ed alla sua posizione rispetto ai nuclei abitati, si rimanda alle cartografie di inquadramento citate in precedenza.

Si rimanda alle tavole progettuali per una definizione più accurata della conformazione della pista e del suo andamento all'interno dell'appezzamento di terreno.

## 2.1.2 UTILIZZAZIONE ATTUALE DEL TERRITORIO E VINCOLISTICA

### 2.1.2.1 Utilizzazione del Suolo

Il progetto verrà realizzato all'interno di un appezzamento di terreno incolto collocato sul lato Sud-Ovest dell'Autodromo all'interno dei terreni di proprietà. Per ulteriori dettagli si rimanda alla successiva descrizione analitica sullo stato della componente Suolo ed all'ALLEGATO 3 relativo alle visuali.

### 2.1.2.2 Destinazione Urbanistica e Vincolistica

Al fine di inquadrare correttamente il presente intervento nel contesto della pianificazione territoriale ed ambientale, si è proceduto ad una lettura dei vigenti strumenti di pianificazione, sia generali che locali. L'inquadramento ha interessato i Piani regionali maggiormente attinenti all'ambito oggetto del presente intervento, gli aspetti legati alla pianificazione a scala provinciale (PTCP) e la documentazione cartografica del vigente PRG del Comune di Magione, Parte Strutturale.

Più in particolare sono stati presi in considerazione gli aspetti collegati ai vincoli ambientali ed alle limitazioni d'uso contenuti nei seguenti documenti di Piano:

- Piano Regionale di Tutela delle Acque (PRTA), approvato, con Deliberazione del Consiglio Regionale dell'Umbria n. 357 del 1 dicembre 2009.
- Piano Regionale della Qualità dell'Aria (PRQA).
- Piano Territoriale di Coordinamento Prov.le della Provincia di Perugia (PTCP PG).
- Piano regolatore Generale del Comune di Magione, Parte Strutturale.

Altre informazioni sono state tratte dai siti web istituzionali di Ministeri e di altri Enti statali nonché dal sito web della Regione Umbria "Geoportale".

L'area in cui si intende realizzare la pista di motocross è compatibile con la destinazione urbanistica del Comune di Magione così come attestato dalla Dichiarazione di Caompatibilità urbanistica rilasciata del Comune stesso ed allegata all'Istanza per la sottoposizione di Verifica di assoggettabilità del presente progetto.

Il quadro complessivo della Vincolistica è stato strutturato in due parti in base alle caratteristiche delle informazioni fornite nelle diverse cartografie ufficiali analizzate:

- nella Tabella 1 sono stati considerati i Vincoli in cui è ricompresa l'area di interesse che, a termini di legge, possono eventualmente comportare oggettive limitazioni di uso del suolo e delle risorse naturali presenti ovvero condizionamenti nella realizzazione del progetto in esame;
- nella Tabella 2, simmetricamente alla precedente, sono stati considerati i principali Vincoli in cui NON è ricompresa l'area di interesse.

Nella prima riga di ogni Tabella sono riportate le componenti ambientali cui fanno riferimento i vincoli individuati, per ognuna di esse: nella Colonna 1 è fornita una breve descrizione del vincolo e la relativa fonte bibliografica, mentre nella Colonna 2 è riportata la numerazione della corrispondente Tavola dell'Allegato 2 – Cartografia in cui detto vincolo è rappresentato.

**TAB. 1 – VINCOLI PRESENTI IN CARTOGRAFIA CHE INTERESSANO L'AREA DI PROGETTO**

COMPONENTE AMBIENTALE		AMBIENTE IDRICO, ACQUE SUPERFICIALI	
VINCOLO		TAVOLE DI RIFERIMENTO DELL'ALLEGATO 2	
LA CARTOGRAFIA VINCOLISTICA RELATIVA ALLA PRESENZA, IN CORRISPONDENZA DELL'AREA INTERESSATA DAL PROGETTO, DELLA FASCIA DI RISPETTO DEI CORSI D'ACQUA (ART. 142/LETT. C D.LGS. 42/2004 E SMI) E DELLE AREE DI SALVAGUARDIA PAESAGGISTICA DEI CORSI D'ACQUA, FORNISCE INFORMAZIONI DIFFERENTI A SECONDA DELLA FONTE CONSULTATA:			



<p>- LA CARTOGRAFIA INFORMATIZZATA DEL MINISTERO PER I BENI E LE ATTIVITÀ CULTURALI E DEL TURISMO (SITAP), PER LA DEFINIZIONE DELLE FASCE DI RISPETTO, PRENDE IN CONSIDERAZIONE SOLAMENTE IL TORRENTE FORMANUOVA CHE SCORRE POCO A SUD DEL PERIMETRO DELL'AUTODROMO. CON IL DETTAGLIO CARTOGRAFICO DISPONIBILE L'AREA RISULTA ESTERNA A TALE VINCOLO.</p> <p><i>FONTE: VINCOLI D.LGS. 42/2004 E SMI, SITAP – MIN. DEI BENI E DELLE ATTIVITÀ CULTURALI E DEL TURISMO</i></p>	TAV. 26 – AMBITI DI TUTELA PAESAGGISTICA, MI-BAC - SITAP
<p>- LA CARTOGRAFIA INFORMATIZZATA DEL PRG – PARTE STRUTTURALE DEL COMUNE DI MAGIONE, PER LA DEFINIZIONE DELLE FASCE DI RISPETTO, PRENDE IN CONSIDERAZIONE SIA IL TORRENTE FORMANUOVA CHE IL RIO CERNICCHIA CHE SCORRE LUNGO IL LATO DELLA ZONA DI INTERESSE. CON IL DETTAGLIO CARTOGRAFICO DISPONIBILE L'AREA RISULTA INTERESSATA IN LARGA PARTE DA TALE VINCOLO.</p> <p><i>FONTE: TAV 8E – SINTESI DEL SISTEMA PAESAGGISTICO, PRG – PARTE STRUTTURALE, COMUNE DI MAGIONE.</i></p>	TAV. 27 – SINTESI DEL SISTEMA PAESAGGISTICO, PRG COMUNE DI MAGIONE

COMPONENTE AMBIENTALE	SUOLO E SOTTOSUOLO (DISSESTO IDROGEOLOGICO, RISCHIO IDRAULICO)	
VINCOLO		TAVOLE DI RIFERIMENTO
RELATIVAMENTE ALLA PERICOLOSITÀ IDRAULICA L'AREA DI INTERESSE È COMPRESA ALL'INTERNO DELLE AREE CON PERICOLOSITÀ MODERATA DI ALLUVIONE DERIVANTE DALL'EVENTUALE ESONDAZIONE DEL RIO CERNACCHIE, PICCOLO AFFLUENTE DEL TORRENTE FORMANUOVA		TAV. 5 – FASCE RISCHIO IDRAULICO SUL RETICOLO IDROGRAFICO MINORE DEL FIUME TEVERE
FONTE: PAI - PIANO STRALCIO DI ASSETTO IDROGEOLOGICO, AUTORITÀ DI BACINO DEL FIUME TEVERE		

**TAB. 2 – VINCOLI PRESENTI IN CARTOGRAFIA MA CHE NON INTERESSANO L'AREA DI PROGETTO**

COMPONENTE AMBIENTALE	AMBIENTE IDRICO, ACQUE SOTTERRANEE	
VINCOLO	TAVOLE DI RIFERIMENTO DELL'ALLEGATO 2	
L'AREA <b>NON</b> È RICOMPRESA ALL'INTERNO DI ACQUIFERI ALLUVIONALI SIGNIFICATIVI. <i>(FONTE: TAV. 3 – ACQUE SOTTERRANEE, PIANO DI TUTELA DELLE ACQUE, REGIONE UMBRIA)</i>	TAV. 11 – ACQUE SOTTERRANEE	
L'AREA <b>NON</b> RICADE NÉ È PROSSIMA AD ALCUNO DEI CORPI IDRICI /AREE SENSIBILI INDIVIDUATI A SCALA REGIONALE <i>(FONTE: TAV. 4 - CORPI IDRICI SENSIBILI , PIANO DI TUTELA DELLE ACQUE, REGIONE UMBRIA)</i>	TAV. 12 – CORPI IDRICI SENSIBILI	
L'AREA <b>NON</b> È RICOMPRESA IN ALCUN ACQUIFERO ALLUVIONALE SIGNIFICATIVO E NON RICADE IN "ZONE VULNERABILI AI NITRATI DI ORIGINE AGRICOLA". <i>(TAVOLA 5 "ZONE VULNERABILI" PIANO DI TUTELA DELLE ACQUE, REGIONE UMBRIA)</i>	TAV. 13 – ZONE VULNERABILI ALL'INQUINAMENTO	
L'AREA <b>NON</b> RICADE ALL'INTERNO DI ALCUN ACQUIFERO (ALLUVIONALE) DI INTERESSE REGIONALE. NELLE VICINANZE NON SONO PRESENTI PUNTI DI CAPTAZIONE PER USO POTABILE. L'INTERVENTO IN PROGETTO RIENTRA IPOTETICAMENTE FRA I "CENTRI DI PERICOLO" IN QUANTO L'AREA DELL'AUTODROMO È STATA CARTOGRAFICAMENTE ASSIMILATA ALLE "AREE INDUSTRIALI" <i>(FONTE: TAV. 6 – AREE DI SALVAGUARDIA E ZONE DI PROTEZIONE DA PUNTI DI CAPTAZIONE DELLE ACQUE DESTINATE AL CONSUMO UMANO, PIANO DI TUTELA DELLE ACQUE, REGIONE UMBRIA)</i>	TAV. 14 – AREE DI SALVAGUARDIA E ZONE DI PROTEZIONE DA PUNTI DI CAPTAZIONE DELLE ACQUE DESTINATE AL CONSUMO UMANO	
L'AREA <b>NON</b> RICADE NEGLI AMBITI DI COLTIVAZIONE DELLE ACQUE MINERALI <i>FONTE: TAV. 7 – FATTORI DI PRESSIONE QUANTITATIVA, PIANO DI TUTELA DELLE ACQUE, REGIONE UMBRIA</i>	TAV. 12 – FATTORI DI PRESSIONE QUANTITATIVA	

COMPONENTE AMBIENTALE	VEGETAZIONE, FLORA, FAUNA ED ECOSISTEMI	
VINCOLO	TAVOLE DI RIFERIMENTO	
L'AREA <b>NON</b> RICADE ALL'INTERNO / <b>NON</b> INTERESSA:		
- SITI DI INTERESSE NATURALISTICO <i>FONTE: TAV. QC1.5, QUADRO CONOSCITIVO, PIANO PAESAGGISTICO REGIONALE</i>	TAV. 16 - SITI DI INTERESSE NATURALISTICO	
- ZONE DI ELEVATA DIVERSITÀ FLORISTICO-VEGETAZIONALE <i>FONTE: TAV. QC1.10, QUADRO CONOSCITIVO, PIANO PAESAGGISTICO REGIONALE</i>	TAV. 17 - ZONE DI ELEVATA DIVERSITÀ FLORISTICO VEGETAZIONALE	
- ZONE DI PARTICOLARE INTERESSE NATURALISTICO AMBIENTALE	TAV. 18 - ZONE DI PARTICOLARE INTERESSE NATURALISTICO AMBIENTALE	

<p><i>FONTE: TAV. QC1.11, QUADRO CONOSCITIVO, PIANO PAESAGGISTICO REGIONALE</i></p> <p>- AREE DI INTERESSE FAUNISTICO VENATORIO</p> <p><i>FONTE: TAV. QC3.4, QUADRO CONOSCITIVO, PIANO PAESAGGISTICO REGIONALE</i></p> <p>- AREE SIC E ZPS</p> <p><i>FONTE: WEBGIS AGRIFORESTE, DIREZ. AGRICOLTURA, REGIONE UMBRIA</i></p> <p>- AREE IMPORTANTI PER L'AVIFAUNA - IBA</p> <p><i>FONTE: MINISTERO DELL'AMBIENTE - PCN</i></p> <p>- AMBITI INTERESSATI DALLA RETE ECOLOGICA REGIONALE</p> <p><i>FONTE: WEBGIS AGRIFORESTE, DIREZ. AGRICOLTURA, REGIONE UMBRIA</i></p> <p>- ZONE INTERESSATE DA USI CIVILI, D.LGS. 42/2004, ART. 142, COMMA 1 LETT H)</p> <p><i>FONTE: TAV. QC2.3 – BENI PAESAGGISTICI, QUADRO CONOSCITIVO, PIANO PAESAGGISTICO REGIONALE</i></p> <p>- AREE BOSCHIVE</p> <p><i>FONTE: VINCOLI D.LGS. 42/2004 E SMI, SITAP, MIBACT</i></p>	<p>TAV. 19 - AREE DI INTERESSE FAUNISTICO VENATORIO</p> <p>TAV. 20 - POSIZIONE DELL'AREA RISPETTO ALLE AREE SIC E ZPS</p> <p>TAV. 21 – POSIZIONE DELL'AREA RISPETTO ALLE AREE IMPORTANTI PER L'AVIFAUNA - IBA</p> <p>TAV. 22 - POSIZIONE DELL'AREA DI INTERESSE RISPETTO AGLI ELEMENTI DELLA RETE ECOLOGICA REGIONALE</p> <p>TAV. 23 – SINTESI DEL SISTEMA AMBIENTALE – PRG COMUNE DI MAGIONE</p> <p>TAV. 25 – AMBITI DI TUTELA PAESAGGISTICA, REGIONE UMBRIA</p>
---	---

COMPONENTE AMBIENTALE BENI ARCHEOLOGICI	
VINCOLO	TAVOLE DI RIFERIMENTO
<p>L'AREA <b>NON</b> RICADE ALL'INTERNO, NÉ È PROSSIMA AD ALCUNA ZONA DI INTERESSE ARCHEOLOGICO</p> <p><i>FONTI: TAV. QC2.2 - SITI ARCHEOLOGICI ED ELEMENTI DEL PAESAGGIO ANTICO, QUADRO CONOSCITIVO, PIANO PAESAGGISTICO REGIONALE</i></p>	<p>TAV. 25– AMBITI DI TUTELA PAESAGGISTICA, REGIONE UMBRIA</p> <p>TAV. 28 – SITI ARCHEOLOGICI ED ELEMENTI DEL PAESAGGIO ANTICO</p>

COMPONENTE AMBIENTALE BENI ARCHITETTONICI E STORICO-PAESAGGISTICI	
VINCOLO	TAVOLE DI RIFERIMENTO
<p>L'AREA <b>NON</b> È PROSSIMA AD ALCUNA:</p> <p>- ARCHITETTURA RELIGIOSA E MILITARE</p> <p><i>FONTE: TAV. QC2.3 – BENI PAESAGGISTICI, QUADRO CONOSCITIVO, PIANO PAESAGGISTICO REGIONALE</i></p> <p>- ABBAZIE E PRINCIPALI SITI BENEDETTINI</p> <p><i>FONTE: TAV. QC2.4 – BENI PAESAGGISTICI, QUADRO CONOSCITIVO, PIANO PAESAGGISTICO REGIONALE</i></p> <p>- CENTRI STORICI E VIABILITÀ STORICA (E VIABILITÀ STORICA MINORE)</p> <p><i>FONTI: TAV. QC2.1 – BENI PAESAGGISTICI, QUADRO CONOSCITIVO, PIANO PAESAGGISTICO REGIONALE,</i></p> <p>- VILLE E DIMORE STORICHE</p> <p><i>FONTE: TAV. QC2.5 – BENI PAESAGGISTICI, QUADRO CONOSCITIVO, PIANO PAESAGGISTICO REGIONALE</i></p>	<p>TAV. 29 – PRINCIPALI SITI DI ARCHITETTURA MILITARE E RELIGIOSA</p> <p>TAV. 30 – ABBAZIE E PRINCIPALI SITI BENEDETTINI</p> <p>TAV. 31 – CENTRI STORICI E VIABILITÀ STORICA</p> <p>TAV. 32 – VILLE E DIMORE STORICHE</p>
<p>L'AREA <b>NON</b> È COMPRESA ALL'INTERNO DI ALCUN VINCOLO DI CUI AGLI ARTT. 136 E 157 DEL D.LGS. 42/2004</p> <p><i>FONTE: SITAP SISTEMA INFORMATIVO DEL MINISTERO DEI BENI E DELLE ATTIVITÀ CULTURALI E DEL TURISMO</i></p> <p>- MIBACT E TAV. QC 2.3 DEL QUADRO CONOSCITIVO DEL PIANO PAESAGGISTICO REGIONALE</p>	<p>TAV. 25 – AMBITI DI TUTELA PAESAGGISTICA, REGIONE UMBRIA</p> <p>TAV. 26 – AMBITI DI TUTELA PAESAGGISTICA, MIBACT - SITAP</p>

COMPONENTE AMBIENTALE SUOLO E SOTTOSUOLO, DISSESTO IDROGEOLOGICO, RISCHIO IDRAULICO	
VINCOLO	TAVOLE DI RIFERIMENTO
<p>L'AREA <b>NON</b> RICADE ALL'INTERNO DEGLI AMBITI RELATIVI A FENOMENI FRANOSI E/O SITUAZIONI DI RISCHIO DA FRANA</p> <p><i>FONTE: PAI - PIANO STRALCIO DI ASSETTO IDROGEOLOGICO, AUTORITÀ DI BACINO DEL FIUME TEVERE - PROGETTO IFFI</i></p>	<p>6 – INVENTARIO DEI FENOMENI FRANOSI IN ITALIA, PROGETTO IFFI</p>

### 3. RICCHEZZA RELATIVA, QUALITÀ E CAPACITÀ DI RIGENERAZIONE DELLE RISORSE NATURALI

#### 3.1 PREMESSA

Preliminarmente alla descrizione dello stato quali-quantitativo delle risorse naturali presenti, si ritiene opportuno fornire alcune prime indicazioni sulle caratteristiche dell'intervento ed il contesto entro cui si andrà ad operare:

1. la realizzazione della nuova pista di motocross, oggetto del presente procedimento di Verifica di assoggettabilità a VIA, si è resa necessaria per permettere alla Società proprietaria dell'Autodromo, da tempo presente ed operante sul territorio, di ampliare la propria offerta di attività sportive agli utenti locali e non solo;
2. in base alla tipologia dell'intervento è possibile affermare che sostanzialmente esso sia compatibile dal punto di vista ambientale e che gli impatti possono essere considerati trascurabili per i seguenti motivi:
  - la pista di motocross verrà realizzata in diretta contiguità con le infrastrutture, i servizi ed i parcheggi dell'Autodromo, ovvero in un'area espressamente individuata a livello urbanistico-territoriale per lo svolgimento di tali attività sportive;
  - non richiederà alcuna nuova occupazione di suolo, neanche temporanea, in quanto l'attività sarà svolta interamente utilizzando gli spazi esistenti all'interno dell'autodromo e già destinati alla realizzazione di una pista di Kart e guida sicura, intervento oggi ritenuto dal Proponente non più attuabile economicamente;
  - la fase di cantiere sarà limitata alla messa in posto e compattazione dei cumuli di terreno necessari alla conformazione della pista in senso plani-altimetrico ed alla realizzazione del piccolo prefabbricato e della tettoia in legno.
  - servizi igienici, parcheggi, zone di utilità, ecc. non necessitano di essere realizzati in quanto sono già presenti e disponibili nel contiguo autodromo;
  - l'attività sportiva mediante l'utilizzo della pista da cross verrà svolta comunque in maniera saltuaria in quanto il suo uso risente di numerosi fattori fra cui si citano come esempio: periodi stagionali non idonei e calendari delle gare comunque limitati nel tempo. L'assenza di una qualsiasi illuminazione del tracciato ne esclude, peraltro, anche l'utilizzo nei periodi serali o notturni.
  - Il consumo di acqua sarà limitato al solo lavaggio delle moto nonché per l'abbattimento delle polveri lungo il percorso nei periodi maggiormente siccitosi tramite l'utilizzo di un pozzo esistente e regolarmente autorizzato all'emungimento delle acque a servizio dell'autodromo;
  - il lavaggio delle moto verrà effettuato su di una piattaforma in cls impermeabile progettata nel paddock dell'autodromo, gli scarichi delle acque di risulta saranno collegati al depuratore/degassatore/ disoliatore già attivo nei pressi dei servizi igienici dell'Autodromo; da questo le acque in uscita verranno convogliate alla stazione di sollevamento e quindi al collettore fognario comunale ubicato all'esterno dell'autodromo.

Nei paragrafi seguenti sono state sinteticamente analizzate le caratteristiche quali-quantitative dei fattori e delle componenti ambientali ritenuti potenzialmente interessati dall'intervento in progetto.

## 3.2 ATMOSFERA

### 3.2.1 Caratterizzazione Meteoclimatica, Temperatura e Precipitazioni

Per l'esame degli aspetti climatici dell'area sono stati considerati i dati pluviometrici delle stazioni termopluviometriche di San Savino (359 mslm) e Monte del Lago (295 mslm) che risultano essere le stazioni più prossime, e quindi quelle ragionevolmente più rappresentative, della situazione climatica dell'area di interesse. Le informazioni riportate nel seguito sono state tratte dagli studi relativi agli aspetti vegetazionali, botanici e forestali eseguiti in occasione della redazione del Piano di gestione dell'Area Naturale Protetta "Parco del lago Trasimeno" (2015) da parte del Servizio Sistemi naturalistici e zootecnia, Sezione Aree protette e progettazione integrata, della Regione Umbria che hanno portato ad un preciso **inquadramento bioclimatico dell'area**.

Stazione	Classificazione secondo indici di Rivas - Martinez (1994 e 1996)
Monte del Lago	- regione temperata di transizione (Indice di continentalità $I_c = 18,8$ ) - termotipo collinare superiore (Indice di termicità, $I_t = 228$ , $I_{tc} = 240$ ) - ombrotipo subumido superiore (Indice ombrometrico estivo, $I_{ov} = 2$ )

Stazione	Classificazione secondo Carta fitoclimatica dell'Umbria (Orsomando et al, 2000)
Monte del Lago	piano bioclimatico collinare submediterraneo - variante temperata

Stazione	Precipitazioni medie annue	Periodo arido
Monte del Lago	747 mm	Le stazioni rilevano un periodo arido abbastanza prolungato (secondo Lieth) compreso tra i mesi di giugno ed agosto
San Savino	759 mm	

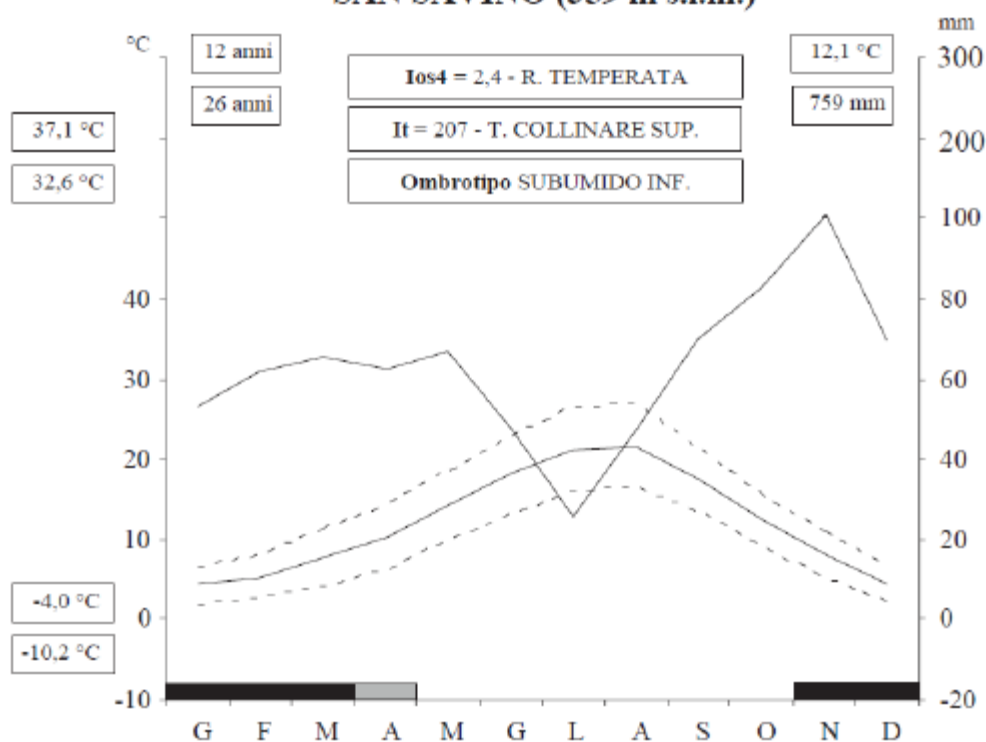
Stazione	temperatura media annua	temperatura max assoluta	media delle temperature massime del mese più caldo
Monte del Lago	14 °C	37,5°C	33,5°C
San Savino	12,1°C	37,1°C	32,6 °C

Stazione	Indice di aridità (Iar) di Emberger	Indice di mediterraneità (Rivas - Martinez 1994 - 1996)	indici di Mitrakos
Monte del Lago	5 (clima submediterraneo)	$I_{m2} = 4,2$	stress da aridità è intenso ( $SDS = 46$ ) e prolungato per 2-3 mesi (giugno, luglio ed agosto)

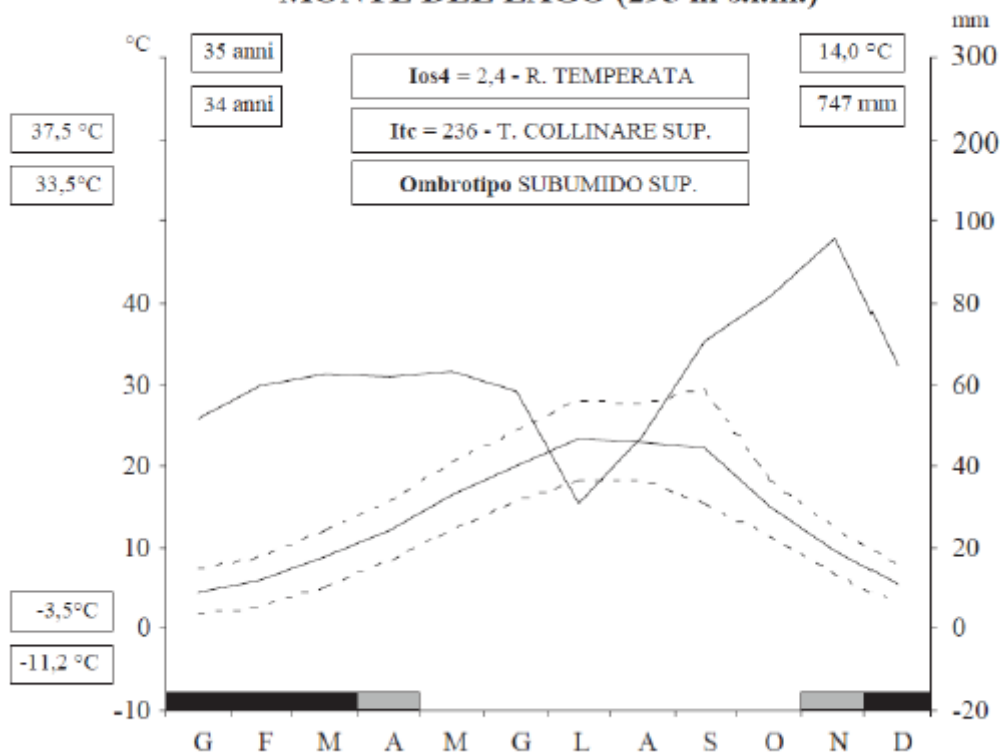
Stazione	Temperatura minima assoluta	Mese più freddo	Stress da freddo
Monte del Lago	- 11,2°C	Gennaio = - 3,5 °C	lieve ( $WCS=178$ e $YCS=254$ ) ma poco prolungato (durata del periodo vegetativo di circa 240 giorni)
San Savino	- 10,2°C	Gennaio = - 4,0 °C	

I due diagrammi successivi riassumono le informazioni tabellate in precedenza.

### SAN SAVINO (359 m s.l.m.)



### MONTE DEL LAGO (295 m s.l.m.)



### 3.2.2 Qualità dell'aria

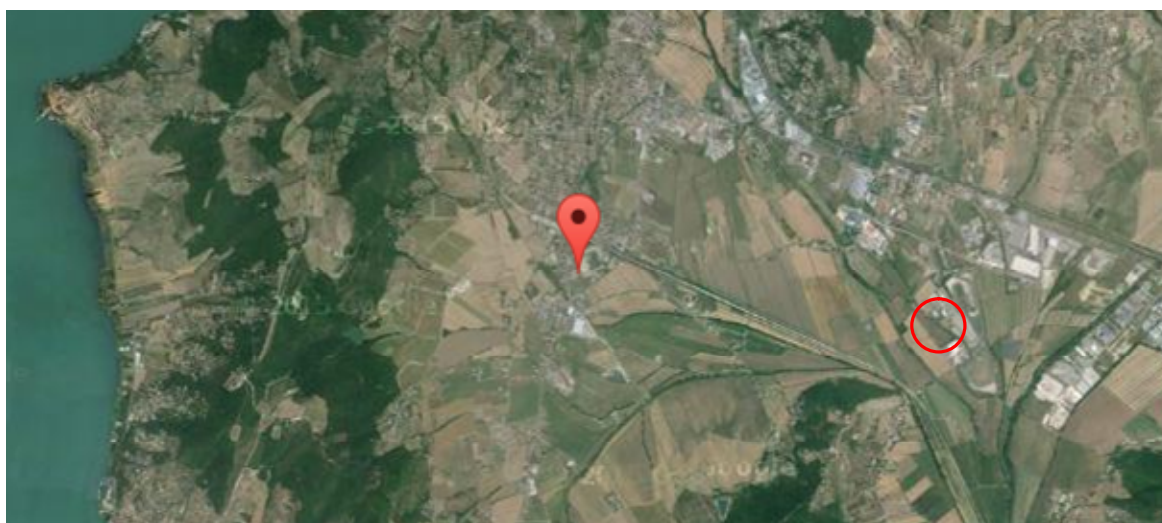
In merito alla qualità dell'aria si è fatto riferimento alla stazione di monitoraggio localizzata nei pressi dell'abitato di Magione, sebbene essa sia posta ad alcuni chilometri dall'area di interesse, i dati possono essere considerati rappresentativi anche dello stato qualitativo dell'area di pianura valliva del Comune di Magione ove verrà realizzato l'impianto in oggetto. Nella tabella seguente sono riportate le caratteristiche della stazione e nelle immagini successive la sua collocazione sul territorio.

Stazione di monitoraggio	Magione
Coordinate	12,205844000 - 43,133774000
Altitudine	241 metri s.l.m.
Tipo zona	Suburbana
Caratteristiche della zona	Installata in viale della Libertà presso gli impianti sportivi comunali
Tipo stazione	Fondo
Parametri analizzati	Ossidi di Azoto (NO, NO2, Nox), Ozono (O <sub>3</sub> ), Particolato PM10/PM2.5
Anno di attivazione	2013

Localizzazione centralina  
monitoraggio qualità dell'aria



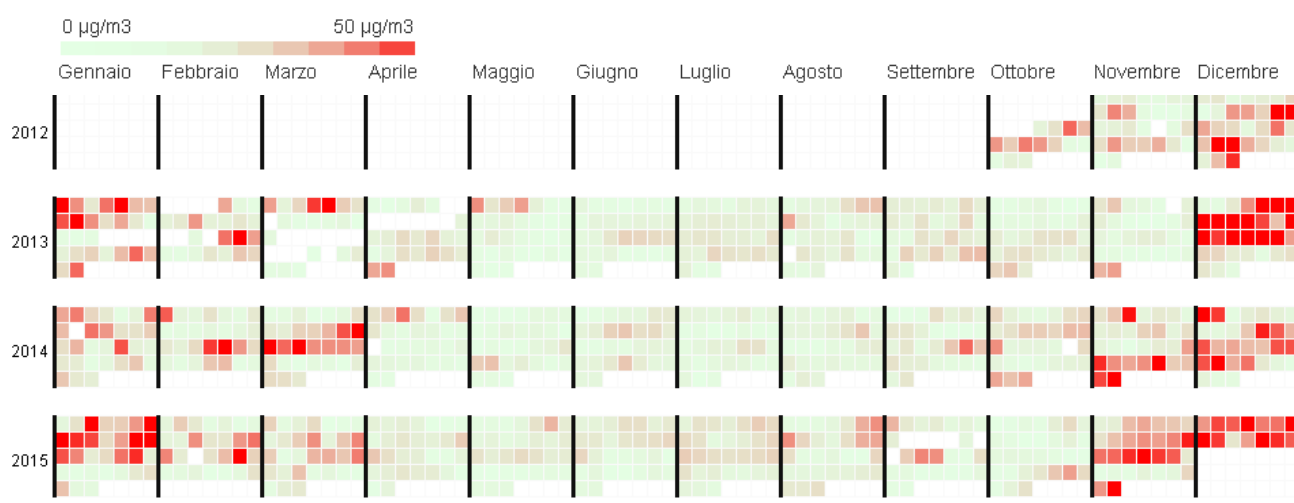
Localizzazione della Stazione  
rispetto all'area di interesse



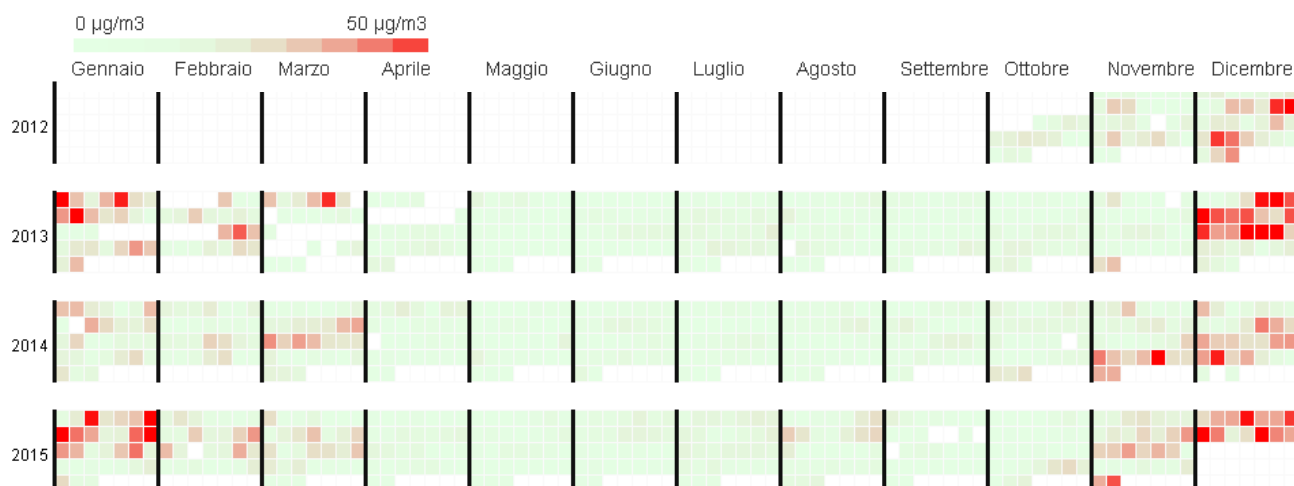
I grafici riportati nel seguito, tratti dal sito di ARPA Umbria (<http://www.arpa.umbria.it/Monitoraggi/Aria>), relativamente alla citata stazione di Magione, fanno riferimento alle misurazioni svolte dal 2013 ad oggi dei seguenti parametri:

- **PM10 media 24h**
- **PM2.5 media 24h**
- **O3 max media 8h**
- **NOx max media oraria**

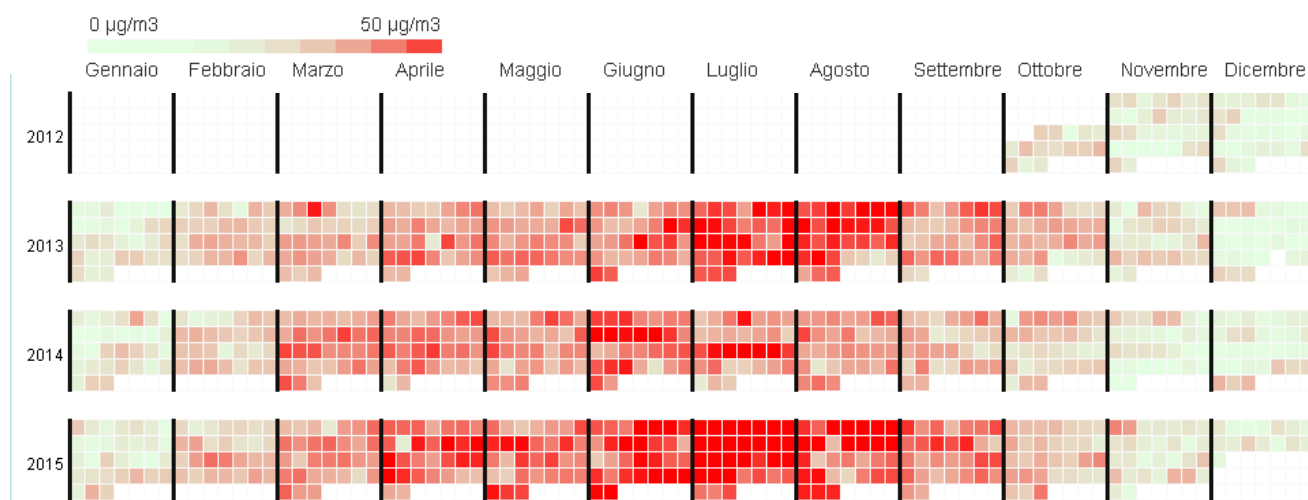
#### PM10 media 24h



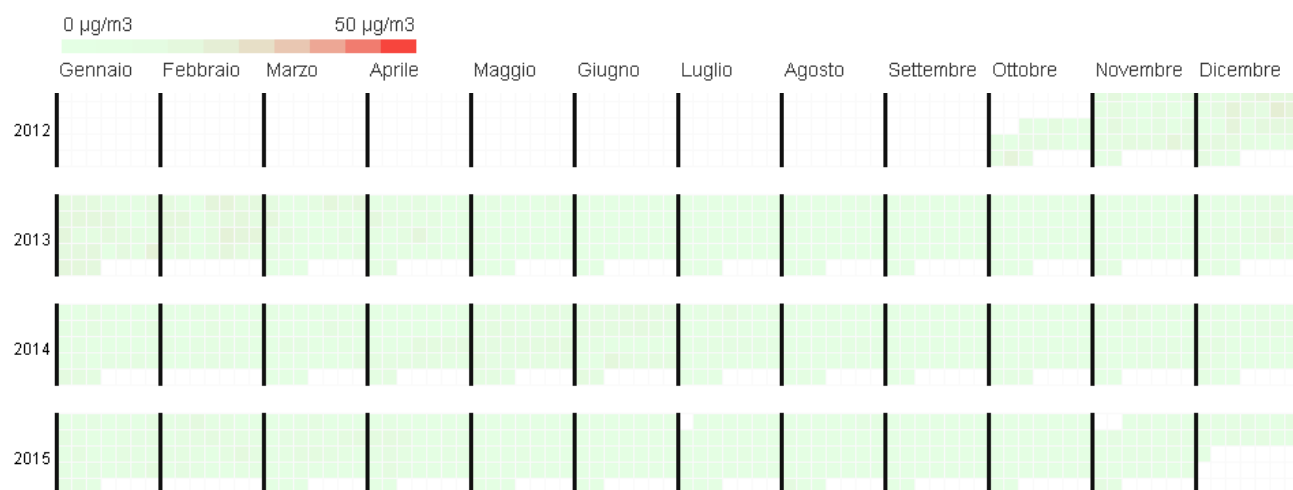
#### PM2.5 media 24h



## O3 max media 8h



## NOx max media oraria



### Legenda e Soglie di riferimento

Verde Qualità Buona	Giallo Qualità Accettabile (entro i limiti)	Rosso Qualità Scadente (oltre i limiti)	Grigio Analizzatore non presente	dato che non fa riferimento a limiti normativi	(*) dato non disponibile per manutenzione o problemi tecnici
------------------------	---	---	--	--	--

Agenti inquinanti	Buona	Accettabile	Scadente
Biossido di zolfo - SO <sub>2</sub> (µg/m <sup>3</sup> ) media 24h	≤ 75	76-125	>125
Biossido di zolfo - SO <sub>2</sub> (µg/m <sup>3</sup> ) media 1h	≤ 125	126-350	>350
Biossido di azoto - NO <sub>2</sub> (µg/m <sup>3</sup> ) media 1h	≤ 140	141-200	>200
Ossido di carbonio - CO (mg/m <sup>3</sup> ) media 8h	≤ 7	8-10	>10
Ozono O <sub>3</sub> (µg/m <sup>3</sup> ) media mobile 8h	≤ 120	-	>120
Ozono O <sub>3</sub> (µg/m <sup>3</sup> ) max media 1h	≤ 120	121-180	>180
Polveri fini - PM10 (µg/m <sup>3</sup> ) media 24h	≤ 35	36-50	>50
Polveri fini - PM10 superamenti annui media 24h	≤ 35	-	>35

Qui di seguito viene riportata una sintetica rappresentazione tabellare dei valori dei principali parametri individuati dalla normativa sulla qualità dell'aria: Biossido di Zolfo (SO<sub>2</sub>), Ossidi di Azoto (NO<sub>2</sub>, NO, NO<sub>x</sub>), Monossido di Carbonio (CO), Ozono (O<sub>3</sub>), Particolato PM10, Particolato PM2.5 e Benze-



ne, rilevati dal 28 settembre 2011 al 22 febbraio 2012 nella campagna di monitoraggio della qualità dell'aria effettuata da ARPA a Magione in Via dei Prati (Fonte: *Monitoraggio Qualità dell'Aria in via dei Prati nel Comune di Magione (Settembre 2011 – febbraio 2012)*, Rapporto Tecnico - Aprile 2012).

I risultati ottenuti da ARPA sono stati considerati significativi e, in base ad essi, il Comune di Magione, in precedenza inserito nella “Zona Area Metropolitana di Perugia” del vecchio Piano di Risana-mento e Mantenimento della Qualità dell'Aria (D.C.R. n. 466 del 9 febbraio 2005), nel nuovo Piano Regionale della Qualità dell'Aria – PRQA (D.G.R. n. 775 del 15/07/2013) è stato inserito nella “Zona Collinare e Montuosa” di cui peraltro è andato a costituire uno dei siti di monitoraggio rappresentativi.

Nelle tabelle successive, relative ai diversi parametri sopra citati, i valori rilevati sono stati confrontati con i limiti e le soglie di legge per la valutazione della qualità dell'aria, in fondo ad ogni tabella è stata quindi riportata una breve considerazione sullo stato qualitativo desumibile dai dati riportati.

PARAMETRO		BIOSSIDO DI ZOLFO - SO <sub>2</sub>		
LIMITI ELABORAZIONE	VALORI RILEVATI mg/m <sup>3</sup>	VALORI LIMITE mg/m <sup>3</sup>	SOGLIA VALUTAZIONE INFERIORE mg/m <sup>3</sup>	SOGLIA VALUTAZIONE SUPERIORE mg/m <sup>3</sup>
Media Annuale	2.3	20	8	12
Max Media 24 h	12	125	50	75
Max Media 1h	15	350		
Max Media 3 h	13	500		
Soglia di Allarme				

I VALORI DI SO<sub>2</sub> RISCONTRATI SONO MOLTO BASSI COME IN TUTTA LA REALTÀ REGIONALE E PER TUTTO IL PERIODO DI MONITORAGGIO SONO RIMASTI AL DI SOTTO DELLE SOGLIE DI VALUTAZIONE INFERIORE

PARAMETRO		BIOSSIDO DI AZOTO - NO <sub>2</sub>		
LIMITI ELABORAZIONE	VALORI RILEVATI mg/m <sup>3</sup>	VALORI LIMITE mg/m <sup>3</sup>	SOGLIA VALUTAZIONE INF. mg/m <sup>3</sup>	SOGLIA VALUTAZIONE SUP. mg/m <sup>3</sup>
Media Annuale	16	40	26	32
Max Media 1 h	98	200	100	140
Superamenti	0	18	18	18
Max Media 1 h		400		
Soglia di Allarme				

I valori di Biossido di Azoto riscontrati nel periodo di monitoraggio risultano al di sotto dei valori limite, con la media del periodo e la massima media di 1h al di sotto della soglia di valutazione inferiore

PARAMETRO		MONOSSIDO DI CARBONIO - CO		
LIMITI ELABORAZIONE	VALORI RILEVATI mg/m <sup>3</sup>	VALORI LIMITE mg/m <sup>3</sup>	SOGLIA VALUTAZIONE INF. mg/m <sup>3</sup>	SOGLIA VALUTAZIONE SUP. mg/m <sup>3</sup>
Max Media Mobile 8 h	1.8	10	5	7

ANCHE PER IL PARAMETRO MONOSSIDO DI CARBONIO I VALORI RILEVATI MOSTRANO BASSE CONCENTRAZIONI SEMPRE AL DI SOTTO DELLE SOGLIE DI VALUTAZIONE INFERIORE

PARAMETRO		OZONO - O <sub>3</sub>		
LIMITI ELABORAZIONE	VALORI RILEVATI mg/m <sup>3</sup>	VALORI LIMITE mg/m <sup>3</sup>	SOGLIA DI INFORMAZIONE mg/m <sup>3</sup>	SOGLIA DI ALLARME mg/m <sup>3</sup>
Media Annuale	31	40		
Max Media 1 h	109		180	240
Max Media 8 h	98	120		
Superamenti	0	25		

PER QUANTO RIGUARDA L'OZONO, PUR ESSENDO UNA POSTAZIONE DI RILEVAMENTO PREVALENTEMENTE DI INQUINAMENTO DA

TRAFFICO E UN PERIODO DI RILEVAMENTO PREVALENTEMENTE INVERNALE, I VALORI RISCONTRATI SONO ABBONDANTEMENTE ENTRO I LIMITI

PARAMETRO		PARTICOLATO PM10		
LIMITI ELABORAZIONE	VALORI RILEVATI mg/m <sup>3</sup>	VALORI LIMITE mg/m <sup>3</sup>	SOGLIA VALUTAZIONE INF. mg/m <sup>3</sup>	SOGLIA VALUTAZIONE SUP. mg/m <sup>3</sup>
Media Annuale	34	40	20	28
Max Media 24 h	82	50	25	35
Superamenti	24	35		

I VALORI RILEVATI DI QUESTO PARAMETRO RISULTANO I PIÙ MARCATI DEGLI INQUINANTI RILEVATI MA COMUNQUE ENTRO I LIMITI INDIVIDUATI DALLA NORMATIVA, RICORDANDO CHE SI TRATTA DI UN PERIODO QUASI INTERAMENTE INVERNALE SI SEGNA LA MEDIA DEL PERIODO TRA LA SOGLIA DI VALUTAZIONE SUPERIORE E IL LIMITE E CON N. 24 SUPERAMENTI DELLA MEDIA GIORNALIERA

PARAMETRO		PARTICOLATO PM 2.5			
LIMITI ELABORAZIONE	VALORE RILEVATO mg/m <sup>3</sup>	VALORE LIMITE Proposto al 2012 mg/m <sup>3</sup>	VALORE LIMITE Proposto al 2015 mg/m <sup>3</sup>	SOGLIA VALUTAZIONE INFERIORE. mg/m <sup>3</sup>	SOGLIA VALUTAZIONE SUPERIORE mg/m <sup>3</sup>
Media Annuale	24.6	28	25	12	17

ANCHE PER IL PARTICOLATO PM2.5 VA SEGNALATO CHE ESSENDO LA CAMPAGNA CONDOTTA IN PERIODO INVERNALE, LA MEDIA DEL PERIODO È SICURAMENTE AL DI SOPRA DELLA MEDIA CHE SI OTTERREBBE NELL'INTERO ANNO, TALE MEDIA È COMUNQUE AL DI SOTTO DEL LIMITE INDIVIDUATO A PARTIRE DAL 2015.

PARAMETRO		BENZENE		
LIMITI ELABORAZIONE	VALORI RILEVATI mg/m <sup>3</sup>	VALORI LIMITE mg/m <sup>3</sup>	SOGLIA VALUTAZIONE INF. mg/m <sup>3</sup>	SOGLIA VALUTAZIONE SUP. mg/m <sup>3</sup>
Media Annuale	2.7	5	2	3.5

PER QUANTO RIGUARDA IL BENZENE I VALORI RISCONTRATI SONO ENTRO I LIMITI COMPRESI TRA LA SOGLIA DI VALUTAZIONE SUPERIORE E INFERIORE

Nelle considerazioni conclusive del Rapporto ARPA, la qualità dell'aria rilevata viene valutata complessivamente buona grazie al rispetto dei limiti per tutti i parametri considerati. Nella tabella successiva sono stati sintetizzate le valutazioni circa il rispetto dei limiti di legge per ogni singolo inquinante con un breve commento a lato.

PARAMETRI ANALIZZATI	LIMITI	CONSIDERAZIONI
Biossido di zolfo (SO <sub>2</sub> )	<b>RISPETTATO</b>	RISPETTO DEI LIMITI PREVISTI PER LA MEDIA DEL PERIODO E PER LE MEDIE DI 24H, I VALORI SONO SEMPRE AL DI SOTTO DELLE SOGLIE DI VALUTAZIONE
Biossido di azoto (NO <sub>2</sub> )	<b>RISPETTATO</b>	RISPETTO DEI LIMITI PREVISTI PER LA MEDIA DEL PERIODO E PER LA MAX MEDIA DI 1H, CON I VALORI AL DI SOTTO DELLE SOGLIE DI VALUTAZIONE
Monossido di carbonio (CO)	<b>RISPETTATO</b>	LIMITE RISPETTATO, LE CONCENTRAZIONI IN ARIA SONO RISULTATE SEMPRE MOLTO CONTENUTE E AL DI SOTTO DELLE SOGLIE DI VALUTAZIONE
Benzene	<b>RISPETTATO</b>	RISPETTO DEL LIMITE E MEDIA AL DI SOTTO DELLA SOGLIA DI VALUTAZIONE SUPERIORE
Particolato fine PM 10	<b>RISPETTATO</b>	RISPETTO DEL LIMITE PER LA MEDIA DEL PERIODO E DEL LIMITE DEI SUPERAMENTI DELLE MEDIE DI 24 ORE, CHE È RISULTATO SUPERATO PER 24 VOLTE A FRONTE DEI 35 AMMESSI
Particolato fine PM 2.5	<b>RISPETTATO</b>	RISPETTO DEL LIMITE PER LA MEDIA DEL PERIODO FISSATO PER IL 2015

Con riferimento a quanto sopra rappresentato è possibile affermare che il Comune di Magione, compresa l'area valliva sottostante, nonostante sia caratterizzata dalla presenza: di aree industriali significative, del raccordo autostradale e di altre viabilità locali anche di interesse regionale, di abitati sparsi

nonché dell'autodromo stesso, non presenta particolari criticità dal punto di vista della qualità dell'aria.

In base a questo assetto favorevole ed alle caratteristiche tipologiche dell'intervento è quindi possibile escludere che sia la realizzazione che il successivo utilizzo della pista di motocross, potranno comportare modifiche di un qualche significato al locale stato qualitativo dell'aria.

### 3.2.3 ACQUE

#### 3.2.3.1 Acque Superficiali

Dal punto di vista idrografico l'area di interesse, secondo la classificazione del vigente Piano di Tutela delle Acque della Regione Umbria (nel seguito PTA), è ricompresa entro il sottobacino del Torrente Nestore, affluente di destra del Fiume Tevere. Più in particolare, è posta ungo il fosso delle Cornacchie affluente del Fosso Formanuova. (Rif.: Tav. 10 – *Acque superficiali* dell'Allegato 2 – Cartografia).

Come evidenziato nella cartografia relativa al rischio idraulico dell'Autorità di Bacino del F. Tevere, il sito risulta ubicato all'interno delle fasce a rischio di esondazione moderata così come parte dell'autodromo e dell'area industriale di Bacanella. (Rif.: Tav. 5 – *Carta pericolosità idrogeologica* dell'Allegato 2 – Cartografia).

L'assetto morfologico subpianeggiante della piana sottostante l'abitato di Magione ha fortemente favorito lo sviluppo di un'attività agricola intensiva e meccanizzata che ha comportato nel tempo sia una progressiva artificializzazione del reticolo idrografico minore che un forte condizionamento nelle modalità evolutive dell'alveo corsi d'acqua principali. Gran parte del corso di pianura dei vari corsi d'acqua è stato infatti regimato ed artificializzato. (Rif.: Tav. 5 – fasce rischio idraulico dell'Allegato 2 – Cartografia).

L'Area di interesse non ricade, né è prossima ad alcuno dei corpi idrici / aree sensibili individuate a scala regionale (Rif.: Tav. 12 – Corpi idrici sensibili dell'Allegato 2 – Cartografia);

Come descritto in precedenza, l'attività in progetto non prevede la presenza di scarichi idrici di qualsiasi origine.

#### 3.2.3.2 Acque Sotterranee

A scala generale, prendendo come riferimento l'ambito territoriale della piana valliva sottostante l'abitato di Magione, dai rilevamenti eseguiti è apparsa dominante la presenza di sedimenti fini, permeabili per porosità. I dati riportati, derivati da fonti bibliografiche e da prove effettuate in situ, permettono di collocare le due principali litologie presenti nelle seguenti categorie di permeabilità.

<i>Permeabilità</i> <b>Formazione</b>	<b>MOLTO BASSA</b>	<b>BASSA</b>	<b>MEDIA</b>	<b>ALTA</b>	<b>MOLTO ALTA</b>
Sabbie, sabbie argillose					
Argille Limose					

L'Area di interesse:

- non ricade all'interno di alcun acquifero (alluvionale) di interesse regionale (Rif.: Tav. 11 – Acque sotterranee dell'Allegato 2 – Cartografia);
- non è ricompresa in alcun acquifero alluvionale significativo (Rif.: Tav. 13 – Zone vulnerabili all'inquinamento dell'Allegato 2 – Cartografia);
- non ricade in "Zone vulnerabili ai nitrati di origine agricola" (Rif.: Tav. 13 – Zone vulnerabili

all'inquinamento dell'Allegato 2 – Cartografia);

- nelle vicinanze non sono presenti punti captazione per uso acquedottistico (Rif.: Tav. 14 – Aree di salvaguardia e zone di protezione da punti captazione delle acque destinate al consumo umano dell'Allegato 2 – Cartografia);
- risulta inserita fra i “Centri di Pericolo” in quanto l'area dell'autodromo è stata cartograficamente assimilata alle “Aree industriali” presenti all'intorno (Rif.: Tav. 14 – Aree di salvaguardia e zone di protezione da punti captazione delle acque destinate al consumo umano dell'Allegato 2 – Cartografia);

Relativamente alla presenza di una falda idrica sotterranea ed alle sue caratteristiche si rimanda alle informazioni contenute nella citata Relazione Geologica.

Sulla base delle informazioni acquisite è possibile affermare che l'intervento in progetto, ovvero la realizzazione della pista di morocross ed il suo utilizzo, non andranno a costituire un potenziale pericolo per lo stato quali-quantitativo delle acque sotterranee.

### **3.2.4 SOTTOSUOLO**

L'inquadramento geologico riportato nella Relazione Geologica descrive in maniera compiuta le caratteristiche del sito rispetto a questa componente ambientale. Ad essa ed allo stralcio della cartografia geologica regionale riportato alla Tav. 4 dell'Allegato 2 – Cartografia, si rimanda per i necessari approfondimenti.

### **3.2.5 SUOLO ED USO DEL SUOLO**

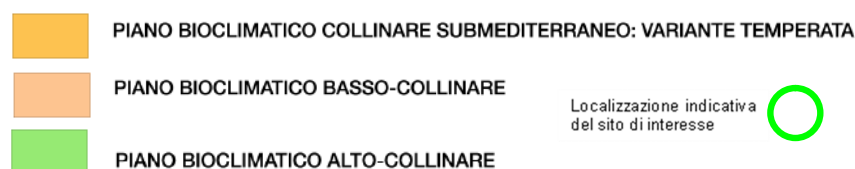
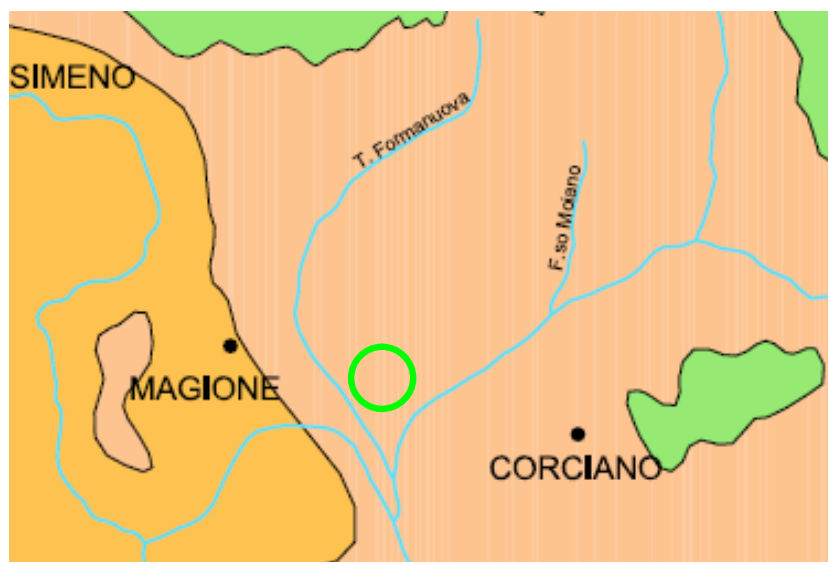
L'assetto morfologico subpianeggiante della piana sottostante l'abitato di Magione, come detto, ha fortemente favorito lo sviluppo di un'attività agricola intensiva e meccanizzata. Fra le specie agrarie coltivate in questa parte della valle predominano le coltivazioni erbacee principalmente costituite da: cereali (grano, orzo, mais), foraggere (erba medica, trifoglio) ed anche oleaginose (girasole, colza). Queste vengono coltivate a rotazione con pratiche agronomiche completamente meccanizzate quali l'aratura, l'erpatura, l'estirpatura, la preparazione del letto di semina, la semina, la concimazione con concimi minerali, i trattamenti antiparassitari e la raccolta con mietitrebbiatrici. (Rif.: Tav. 15 - Uso del suolo, copertura agricola dell'Allegato 2 – Cartografia).

L'agricoltura intensiva comporta anche un fabbisogno idrico significativo che viene soddisfatto con prelievi di acque attraverso concessioni o licenze di attingimento sia lungo i vari corsi d'acqua sia da pozzi.

La regimazione delle acque meteoriche non presenta alcun problema grazie alla regimazione idraulica imposta da decenni sull'originaria rete dei fossi presenti (compreso l'esatore del Lago Trasimeno) che permette un rapido ed efficace smaltimento delle acque meteoriche verso l'asse principale di drenaggio costituito localmente dal Fosso Formanuova.

### **3.2.6 CARATTERISTICHE FITOCLIMATICHE**

Lo stralcio della cartografia regionale di riferimento evidenzia la seguente distribuzione areale dei Piani bioclimatici (Fonte: Regione Umbria, Piano Urbanistico Territoriale, Carta Fitoclimatica).



Il Piano bioclimatico basso-collinare riguarda prevalentemente i versanti dell'Umbria centro-meridionali e centro-settentrionali e coincide con il limite di penetrazione degli influssi climatici mediterranei. Le formazioni vegetali naturali sono costituite da boschi di caducifoglie termo-xerofile ed acidofile con presenza di Farnetto (*Quercus frainetto*), una quercia di origine anatolico-balcanica, ampiamente diffusa nell'Italia Meridionale e che raggiunge nell'Umbria Centro-Occidentale il limite estremo settentrionale di distribuzione della specie nella penisola

### 3.2.7 VEGETAZIONE, FLORA, ECOSISTEMI ED AREE PROTETTE

#### 3.2.7.1 Inquadramento generale

In considerazione del contesto territoriale in cui si andrà a realizzare il progetto, si è proceduto ad un'analisi congiunta delle componenti flora e vegetazione, fauna, ecosistemi ed aree protette utilizzando come base di riferimento la documentazione cartografica elaborata da ISPRA all'interno del Progetto della CARTA DELLA NATURA.

Come risulta evidente dalla cartografia del webgis del Sito Carta della natura sotto riportata, la perimetrazione degli habitat, probabilmente per la scala di rappresentazione scelta (scala 1:50.000), non è accurata:

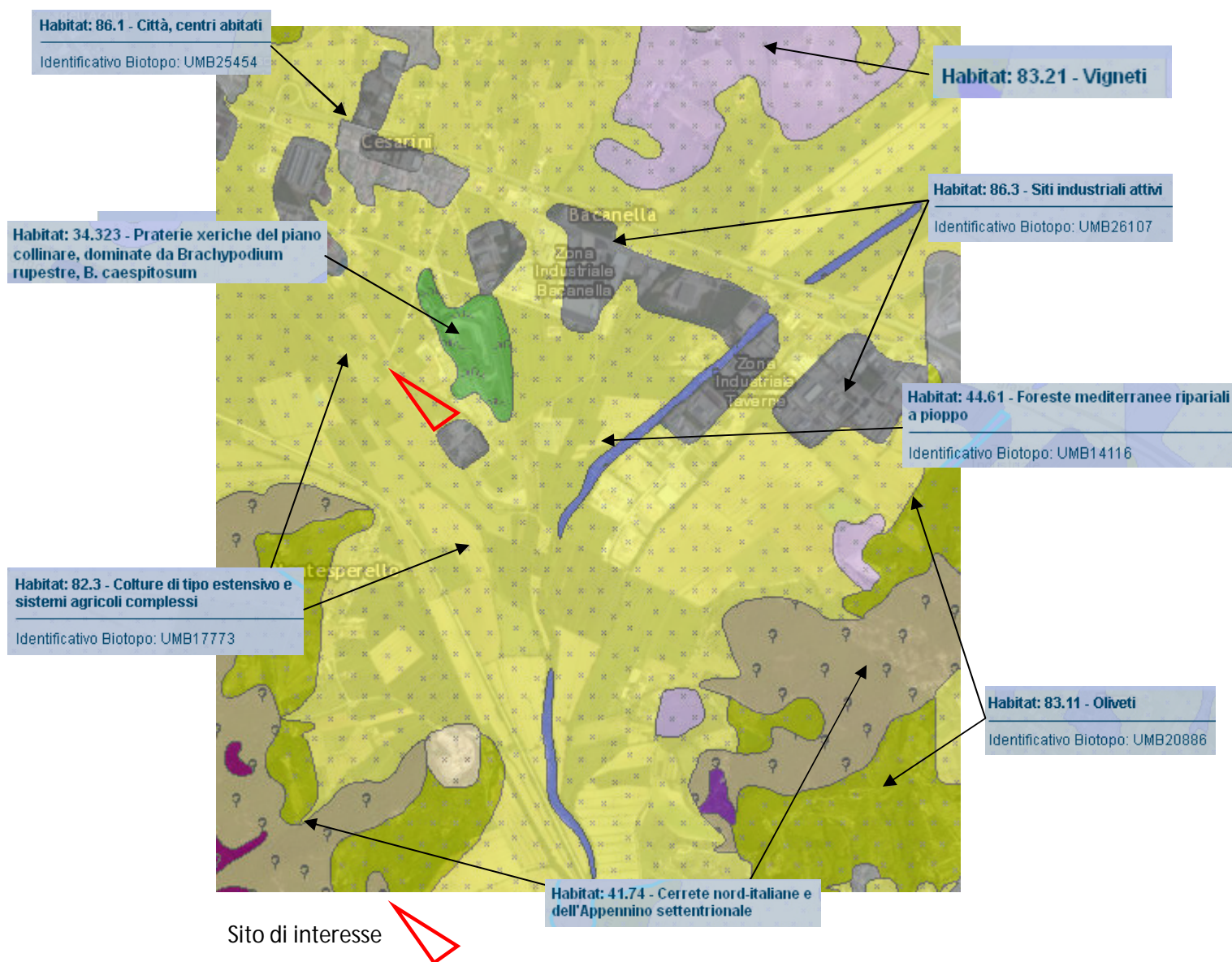
- le superfici interessate dal progetto sono state inserite nell'habitat 82.3 - COLTURE DI TIPO ESTENSIVO E SISTEMI AGRICOLI COMPLESSI sebbene abbiano una destinazione urbanistica diversa;
- una parte dell'autodromo è stato stranamente inserito all'interno dell'habitat 34.323 - PRATERIE XERICHE DEL PIANO COLLINARE, DOMINATE DA *BRACHYPODIUM RUPESTRE*, *B. CAESPITOSUM*;
- il resto della pista, dei parcheggi e delle infrastrutture sono ancora ricompresi nell'habitat 82.3 - COLTURE DI TIPO ESTENSIVO E SISTEMI AGRICOLI COMPLESSI anziché nel contiguo habitat 86.3 – SITI INDUSTRIALI ATTIVI in cui, per assimilazione, avrebbero potuto essere inseriti;
- nella parte nord-ovest, in prossimità del raccordo autostradale, è presente anche il habitat 86.1 - CITTÀ, CENTRI ABITATI, preso in considerazione vista la significativa presenza di centri, frazioni e nuclei abitati distribuiti sia sui prospicienti rilievi collinari che nella piana stessa.
- le superfici della vicina Area industriale di Bacanella e di quella di Corciano sono state inserite nell'habitat 86.3 – SITI INDUSTRIALI ATTIVI ma gran parte delle superfici non sono aggiornate;
- altri quattro habitat presenti in zona: 83.11 - OLIVETI, 41.74 - CERRETE NORD ITALIANE E DELL'APPENNINO SETTENTRIONALE, 83.21 - VIGNETI e 44.61 - FORESTE, MEDITERRANEE RIPARIALI A



PIOPOPO, non sono stati caratterizzati in quanto ritenuti non rappresentativi dell'area di interesse;

Nella tabella seguente sono riportati i *codici identificativi* e gli *indici di valutazione in classi* (Classi di Valore Ecologico, Sensibilità ecologica, Pressione Antropica e Fragilità Ambientale) dei tre habitat considerati rappresentativi del contesto in cui si andrà a realizzare l'intervento in progetto, così come elaborati all'interno del citato Progetto Carta della Natura di ISPRA.

NUM.	HABITAT	IDENTIF. BIOTOPO	INDICI DI VALUTAZIONE IN CLASSI			
			VALORE ECOLOGICO	SENSIBILITÀ ECOLOGICA	PRESSIONE ANTROPICA	FRAGILITÀ AMBIENTALE
1	86.3 – SITI INDUSTRIALI ATTIVI	UMB 26207	ASSENTE	ASSENTE	ASSENTE	ASSENTE
2	86.1 – CITTÀ, CENTRI ABITATI	UMB 25910	ASSENTE	ASSENTE	ASSENTE	ASSENTE
3	82.3 – COLTURE DI TIPO ESTENSIVO E SISTEMI AGRICOLI COMPLESSI	UMB 19157	BASSO	MOLTO BASSA	BASSA	MOLTO BASSA



Fonte. Bianco P.M., Laureti L., Papallo O. (2014). "Il Sistema Carta della Natura della Regione Umbria-cartografia e valutazione degli habitat". ISPRA, Serie Rapporti, 205/2014, Settembre 2014

Nelle tabelle successive sono state riportate altre informazioni sulle caratteristiche dei singoli biotopi ed una loro sintetica descrizione. Ove presenti, sono stati riportati gli elenchi delle specie floristiche e faunistiche elaborati, i fattori di pressione antropica, la presenza/assenza di Zone SIC o ZPS.

### 3.2.7.2 Biotopo 86.3

**Codice Corine Biotopes: 86.3 - Siti industriali attivi**

**Identificativo biotopo : UMB26207**

Codice Natura2000: -----	Codice EUNIS: J1.4
SINTASSONOMIA	-----
DESCRIZIONE	Vengono qui inserite tutte quelle aree che presentano importanti segni di degrado e di inquinamento. Sono compresi anche ambienti acquatici come ad esempio le lagune industriali, le discariche (86.42) e i siti contaminati.
SOTTOCATEGORIE INCLUSE	-----
SPECIE GUIDA	-----
REGIONE BIOGEOGRAFICA	Alpina, Continentale, Mediterranea
PIANO ALTITUDINALE	Planiziaro, Collinare, Montano
DISTRIBUZIONE	Intero territorio nazionale

Classe di	VALORE ECOLOGICO	SENSIBILITÀ ECOLOGICA	PRESSIONE ANTROPICA	FRAGILITÀ AMBIENTALE
	<b>ASSENTE</b>	<b>ASSENTE</b>	<b>ASSENTE</b>	<b>ASSENTE</b>

#### DESCRIZIONE

<b>86.3 Siti industriali attivi</b>	EUNIS: J1.4 Siti industriali e/o commerciali attivi, in aree urbane e suburbane; J2.3 Siti industriali e/o commerciali attivi, in aree rurali. Sono concentrate lungo la valle del Tevere, presso Terni, nelle colline di Todi e nella conca di Gubbio. Le zone industriali occupano circa 4.569,5 ettari pari a circa lo 0,54% della superficie regionale.
-------------------------------------	---

Sempre in base alla documentazione della Carta della Natura della Regione Umbria, il biotopo e l'area di interesse, inoltre, non ricadono all'interno di aree SIC, ZPS e RAMSAR. Non sono state ovviamente considerate presenze faunistiche né floristiche di alcun tipo.

<b>VEGETAZIONE</b>	Specie a rischio potenzialmente presenti : 0 con un rischio pesato pari a : 0
<b>FAUNA</b>	Specie potenzialmente presenti : 0 con un rischio pesato pari a : 0

Il GRADO DI PRESSIONE ANTROPICA sul biotopo in questione non è stato considerato in quanto sono proprio la sua presenza e le attività svolte al suo interno che costituiscono uno dei fattori di pressione per i biotopi naturaliformi presenti all'intorno.

### 3.2.7.3 Biotopo 86.1

**Codice Corine Biotopes: 86.1 - Città, centri abitati**

**Identificativo biotopo : UMB25910**

Codice Natura2000: -----	Codice EUNIS: J1
SINTASSONOMIA	Artemisietea, Stellarietea
DESCRIZIONE	Questa categoria molto ampia poichè include tutti i centri abitati di varie dimensioni. In realtà vengono accorpate tutte le situazioni di strutture ed infrastrutture dove il livello di habitat e specie naturali è estremamente ridotto. Sono inclusi

	i villaggi (86.2)
SOTTOCATEGORIE INCLUSE	----
SPECIE GUIDA	----
REGIONE BIOGEOGRAFICA	Alpina, Continentale, Mediterranea
PIANO ALTITUDINALE	Planiziario, Collinare, Montano
DISTRIBUZIONE	Intero territorio nazionale

Classe di	VALORE ECOLOGICO	SENSIBILITÀ ECOLOGICA	PRESSIONE ANTROPICA	FRAGILITÀ AMBIENTALE
	ASSENTE	ASSENTE	ASSENTE	ASSENTE

#### DESCRIZIONE

<b>86.1 Città, Centri abitati</b>	EUNIS: J1 Aree urbane densamente edificate Oltre alle aree urbane di Terni e Perugia risultano particolarmente urbanizzate la piana di Foligno e Santa Maria degli Angeli, la piana del Fiume Tevere, le colline di Todi e la conca di Gubbio
-----------------------------------	---

Sempre in base alla documentazione della Carta della Natura della Regione Umbria, il biotopo in questione, inoltre, non ricade all'interno di aree SIC, ZPS e RAMSAR. Non sono state ovviamente considerate presenze faunistiche né floristiche di alcun tipo.

<b>VEGETAZIONE</b>	Specie a rischio potenzialmente presenti : 0 con un rischio pesato pari a : 0
<b>FAUNA</b>	Specie potenzialmente presenti : 0 con un rischio pesato pari a : 0

Il GRADO DI PRESSIONE ANTROPICA sul biotopo in questione ovviamente non è stato considerato in quanto sono proprio la sua presenza e le attività svolte al suo interno che costituiscono uno dei fattori di pressione per i biotopi naturaliformi presenti all'intorno.

#### 3.2.7.4 Biotopo 82.3

Il terzo biotopo considerato, rispetto ai precedenti è quello che, in termini di estensione, può essere considerato maggiormente rappresentativo dell'assetto ambientale dell'area.

### Codice Corine Biotopes: 82.3 - Colture di tipo estensivo e sistemi agricoli complessi - Identificativo biotopo : UMB19157

Codice Natura2000: ----	Codice EUNIS: I1.3
SINTASSONOMIA	Stellarietea mediae
DESCRIZIONE	Si tratta di aree agricole tradizionali con sistemi di seminativo occupati specialmente da cereali autunno-vernini a basso impatto e quindi con una flora compagna spesso a rischio. Si possono riferire qui anche i sistemi molto frammentati con piccoli lembi di siepi, boschetti, prati stabili etc.
SOTTOCATEGORIE INCLUSE	no
SPECIE GUIDA	I mosaici colturali possono includere vegetazione delle siepi (soprattutto 31.8A e 31.844 in ambito temperato, 32.3 e 32.4 in ambito mediterraneo), flora dei coltivi (vedi 82.1), postcolturale (38.1 e 34.81) e delle praterie secondarie (34.5, 34.6, 34.323, 34.326, 34.332)
REGIONE BIOGEOGRAFICA	Mediterranea, Continentale
PIANO ALTITUDINALE	Planiziale, Collinare, Montano
DISTRIBUZIONE	Intero territorio, anche se maggiormente diffusa nell'Italia peninsulare con estensioni nelle zone prealpine e nelle valli alpine.



Classe di	VALORE ECOLOGICO	SENSIBILITÀ ECOLOGICA	PRESSIONE ANTROPICA	FRAGILITÀ AMBIENTALE
	BASSA	MOLTO BASSA	BASSA	MOLTO BASSA

#### DESCRIZIONE

<b>82.3 Colture di tipo estensivo e sistemi agricoli complessi</b>	EUNIS: 11.3 Monocolture estensive, coltivate lavorate tecniche tradizionali e a bassa produttività. Stellarietea mediae Tüxen, Lohm et Preising ex von Rochow 1951. Aree agricole tradizionali con sistemi di seminativo occupati specialmente da cereali autunno-vernini e gestite a rotazione con periodi di riposo e sistemi misti frazionati a basso impatto e quindi con una flora compagna spesso a rischio. Vengono qui riferiti i sistemi molto frammentati con lembi di siepi, boschetti, prati stabili etc. I mosaici colturali umbri possono includere vegetazione delle siepi (soprattutto 31.8A in ambito temperato, 32.4 in ambito mediterraneo), flora dei coltivi (vedi 82.1), postcolturale (38.1 e 34.81) e delle praterie secondarie (34.5, 34.6, 34.323, 34.326, 34.332) o post-colturali (34.81, 38.1). Oltre alle specie tipiche delle colture estensive possono conseguentemente essere presenti in questi mosaici anche specie riferite a consorzi di maggior valore ambientale (Prunetalia spinosae, Festuco-Brometea, Querco-Fagetea, Thracynion dystachiae etc.).
--	---

Sempre nella documentazione della Carta della Natura della Regione Umbria, in questa zona, il biotopo non ricade all'interno di aree SIC, ZPS e RAMSAR.

In ordine alla Flora e Vegetazione non risultano presenti specie a rischio mentre per quanto riguarda la Fauna risultano potenzialmente presenti 94 specie di vertebrati di cui solo alcune a rischio.

<b>VEGETAZIONE</b>	Specie a rischio potenzialmente presenti : 0
<b>FAUNA</b>	Specie potenzialmente presenti : 94

Nella tabella seguente è riportato l'elenco delle specie fra cui quelle a rischio

Famiglia	Specie	Nome comune	Categ.IUCN
Aegithalidae	Aegithalos caudatus	Codibugnolo	
Alaudidae	Alauda arvensis	Allodola	
Alaudidae	Galerida cristata	Cappellaccia	
Alaudidae	Lullula arborea	Tottavilla	
Apodidae	Apus apus	Rondone	
Bufo	Bufo bufo	Rospo comune	
Bufo	Bufo viridis	Rospo smeraldino	
Canidae	Vulpes vulpes	Volpe comune	
Certhiidae	Certhia brachydactyla	Rampichino	
Colubridae	Coronella girondica	Colubro di Riccioli	LR
Colubridae	Elaphe longissima	Saettone, Colubro di Esculapio	
Columbidae	Columba livia	Piccione selvatico	VU
Columbidae	Streptotelia turtur	Tortora	
Columbidae	Streptotelia decaocto	Tortora dal collare	
Corvidae	Corvus corone	Cornacchia	
Corvidae	Pica pica	Gazza	
Corvidae	Corvus monedula	Taccola	
Crocidurinae	Crocidura suaveolens	Crocidura minore o Crocidura odorosa	
Crocidurinae	Crocidura leucodon	Crocidura ventre bianco	

Cuculidae	Cuculus canorus	Cuculo	
Emberizidae	Emberiza hortulana	Ortolano	LR
Emberizidae	Miliaria calandra	Strillozzo	
Emberizidae	Emberiza cirius	Zigolo nero	
Erinaceidae	Erinaceus europaeus	Riccio europeo	
Falconidae	Falco tinnunculus	Gheppio	
Falconidae	Falco biarmicus	Lanario	EN
Fringuellidae	Carduelis carduelis	Cardellino	
Fringuellidae	Carduelis cannabina	Fanello	
Fringuellidae	Fringilla coelebs	Fringuello	
Fringuellidae	Coccothraustes coccothraustes	Frosone	LR
Fringuellidae	Carduelis chloris	Verdone	
Fringuellidae	Serinus serinus	Verzellino	
Gekkonidae	Hemidactylus turcicus	Geco verrucoso	
Hirundinidae	Delichon urbica	Balestruccio	
Hirundinidae	Hirundo rustica	Rondine	
Hylidae	Hyla arborea + intermedia	Raganella comune e r. italiana	DD
Hystriidae	Hystrix cristata	Istrice	
Lacertidae	Podarcis sicula	Lucertola campestre	
Lacertidae	Lacerta viridis + bilineata	Ramarro occidentale + orientale	
Laniidae	Lanius senator	Averla capirossa	LR
Laniidae	Lanius collurio	Averla piccola	
Leporidae	Lepus europaeus	Lepre comune o europea	CR
Motacillidae	Motacilla alba	Ballerina bianca	
Motacillidae	Anthus campestris	Calandro	
Muridae	Microtus savii de Sélys	Arvicola di Savi	
Muridae	Rattus norvegicus	Ratto delle chiaviche	
Muridae	Rattus rattus	Ratto nero	
Muridae	Mus domesticus	Topo domestico	
Muridae	Apodemus sylvaticus	Topo selvatico	
Musciacapidae	Muscicapa striata	Pigliamosche	
Mustelidae	Mustela nivalis	Donnola	
Mustelidae	Mustela putorius	Puzzola	DD
Mustelidae	Meles meles	Tasso	
Myocastoridae	Myocastor coypus	Nutria	
Oriolidae	Oriolus oriolus	Rigogolo	
Paridae	Parus major	Cincialleggra	
Paridae	Parus caeruleus	Cinciarella	
Passeridae	Passer italiae	Passera d'Italia	
Passeridae	Passer montanus	Passera mattugia	

Phasianidae	Phasianus colochicus	Fagiano comune	
Phasianidae	Coturnix coturnix	Quaglia	LR
Phasianidae	Pedrix pedrix	Starna	LR
Picidae	Picoides major	Picchio rosso maggiore	
Picidae	Picus viridis	Picchio verde	LR
Ranidae	Rana lessonae et esculenta	Rana di Lessona e Rana verde	
Scincidae	Chalcides chalcides	Luscengola	
Strigidae	Otus scops	Assiolo	LR
Strigidae	Athene noctua	Civetta	
Sturnidae	Sturnus vulgaris	Storno	
Suidae	Sus scrofa	Cinghiale	
Sylvidae	Cisticola jundicis	Beccamoschino	
Sylvidae	Hippolais polyglotta	Canapino	
Sylvidae	Sylvia atricapilla	Capinera	
Sylvidae	Regulus ignicapillus	Fioraccino	
Sylvidae	Sylvia melanopogon	Occhiocotto	
Sylvidae	Sylvia communis	Sterpazzola	
Sylvidae	Sylvia cantillans	Sterpazzolina	
Talpidae	Talpa europaea	Talpa europea	
Talpidae	Talpa romana	Talpa romana	
Turdidae	Phoenicurus phoenicurus	Codiroso	
Turdidae	Turdus merula	Merlo	
Turdidae	Erithacus rubecula	Pettiroso	
Turdidae	Oenanthe torquata	Saltimpalo	
Turdidae	Turdus viscivorus	Tordela	
Turdidae	Luscinia megarhynchos	Usignolo	
Tytonidae	Tyto alba	Barbagianni	LR
Upupidae	Upupa epops	Upupa	
Vespertilionidae	Hypsugo savii	Pipistrello di Savi	LR

(Rif.: Categorie IUCN valutate : 3/CR=Critically Endangered - 2/EN=Endangered - 1/VU=Vulnerable)

Il **GRADO DI PRESSIONE ANTROPICA**, anche in termini di frammentazione, è qui rappresentato.

FRAMMENTAZIONE DOVUTA A: INFRASTRUTTURE	Ferrovia	Strada Statale	Strada Provinciale
COSTRIZIONE DOVUTA A: HABITAT CONFINANTE	86.1 - Città, centri abitati, 83.11 – Oliveti, 85.1-Grandi parchi, 86.3-Siti industriali attivi, 86.41 - Cave		

### 3.2.8 Inquadramento di dettaglio

Osservando la particella di interesse si osserva come sia direttamente contigua sia alla piscina che al parcheggio ed ai servizi dell'Autodromo:

## ***Vegetazione e Flora***

La particella di interesse è costituita da un terreno incolto compreso fra una strada vicinale sterrata ed il Fosso Cornacchie. Sono presenti alcuni individui arborei nella parte centrale mentre una bordatura quasi continua di cespugli ed alberi si rileva in corrispondenza del citato Fosso il cui alveo nei decenni passati è stato oggetto di completa artificializzazione con cementazione delle sponde nel tratto prospiciente l'autodromo. Alcune presenze arboree sono presenti anche lungo la viabilità vicinale. Esternamente all'area dell'autodromo e di quella industriale, verso ovest, prevale nettamente una conduzione ad agricoltura intensiva che progressivamente ha eliminato l'originaria tessitura dei campi, i filari e le siepi. (Rif. Tavv. 1 e 2 dell'ALLEGATO 2 - CARTOGRAFIA). Al riguardo si rimanda anche all'ALLEGATO 3 – VISUALI, per un più approfondito inquadramento della situazione.

## ***Fauna***

L'area della pista da motocross è contigua all'impianto dell'Autodromo che si collega a Nord con l'area industriale di Bacanella. E' inoltre presente la Ferrovia ed a Nord il Raccordo autostradale con la A1 che comporta un flusso di traffico di livello extraregionale. Numerose strade comunali e secondarie collegano i numerosi centri minori, nuclei abitati e case sparse. Solo i pochi elementi residui del paesaggio agrario tradizionale, presenti ai margini dei campi e della viabilità locale, spesso senza continuità fra loro, svolgono in minima parte la funzione di sostegno per la fauna terrestre. Gli stessi corsi d'acqua, come detto completamente arginati, mostrano una fascia di vegetazione ripariale molto esigua essendo sottoposti con frequenza a tagli totali della vegetazione. In sostanza è quindi possibile affermare che nella zona di interesse non siano più presenti le condizioni per un habitat idoneo per le specie faunistiche prima elencate e che l'offerta rifugio-trofica per la fauna possa essere considerata minima. Ciò è derivato e deriva dalla estrema semplificazione dell'habitat dovuta prima all'attività agricola ed insediativa e successivamente dalla realizzazione dell'autodromo e di una estesa e continua zona industriale. In questo contesto è da escludere la presenza (se non forse saltuaria) ed ancor meno la permanenza di specie animali di un qualche interesse conservazionistico.

Il disturbo alla fauna locale recato dalla realizzazione sarà trascurabile in quanto limitato nel tempo e simile per rumorosità alla normale lavorazione meccanizzata svolta sui terreni agricoli presenti all'intorno. L'utilizzo della pista da motocross potrà comportare un disturbo in ordine ad emissioni sonore che però si caratterizzeranno per la breve durata rispetto alle altre pressioni antropiche presenti.

## ***Ecosistemi***

L'area in cui è compreso il sito di interesse può essere considerato completamente antropizzato e privo di alcuna naturalità, nel territorio al contorno è presente un "ecosistema agricolo" caratterizzato in maniera prevalente dall'attività agricola che ha fortemente condizionato l'evoluzione del territorio. Sebbene il sistema non sia completamente artificializzato, l'attività agricola insieme con l'edificazione e l'eliminazione delle siepi e dei filari alberati presenti ai confini dei campi o lungo le vie poderali, hanno drasticamente ridotto la biodiversità locale.

Un assetto completamente diverso in termini di valore ecologico si ritrova in corrispondenza del Lago Trasimeno presente ad Ovest, come evidenziato dalla presenza di Siti di Interesse Naturalistico nonché di Zone di Elevata Diversità Floristico Vegetazionale e di Particolare Interesse Naturalistico Ambientale ed Aree di interesse faunistico-venatorio (Rif. Tavv. 18, 19, 20 e 21 dell'Allegato 2 - Cartografia). In questo contesto, un intervento quale quello in progetto non comporterà sostanzialmente alcuna ulteriore compromissione della qualità ambientale locale.

## ***Aree Protette, SIC, ZSC e Rete Ecologica regionale***

L'area di interesse non ricade all'interno di un SIC o ZSC, così come indicato nella Tav. 20 dell'Allegato 2 – Cartografia in quanto risulta posta alla distanza di quasi 4,0 km. dal più vicino Sito di

Interesse Comunitario regionale SIC IT5210018 - LAGO TRASIMENO e dalla più vicina Zona Specifica di Conservazione ZSC - IT5210070 – LAGO TRASIMENO. Si ricorda inoltre che il Lago Trasimeno è stato classificato anche come IBA - Important Bird Areas (Area importante per l'avifauna), si veda Tav. 21 dell'Allegato 2 – Cartografia.

In considerazione della distanza esistente è quindi possibile affermare l'assenza di alcuna interferenza fra l'area interessata dal progetto ed il citato SIC.

Relativamente alla Rete Ecologica Regionale (Rif.: Tav. 22 dell'Allegato 2 – Cartografia) come già descritto, l'area di interesse è posta nella parte S-O dell'Autodromo, a sua volta prossimo all'area industriale di Bacanella all'interno di una ampia e pressochè continua fascia antropizzata caratterizzata da centri e nuclei abitati, aree produttive e zone industriali, infrastrutture (viabilità e ferrovia di rilevanza interregionale e locale) che vanno a costituire un continuum caratterizzato da una elevata sensibilità alla diffusione insediativa. La presenza di insediamenti abitativi e produttivi, delle infrastrutture lineari prima citate, nonché l'estesa attività agricola svolta al contorno e la storica attività di bonifica idraulica, hanno frammentano sistematicamente i corridoi ecologici più significativi costituiti in origine dalla vegetazione ripariale dei corsi d'acqua principali (pesantemente regimati e canalizzati) ed anche quelli minori presenti lungo i fossi.

Inoltre, come evidenziato nelle cartografie del Piano Paesaggistico regionale adottato, l'area di interesse non ricade all'interno di:

- Siti di interesse naturalistico di cui alla Tav. QC 1.5 del Piano Paesaggistico regionale (Tav. 16 dell'Allegato 2 – Cartografia);
- Zone di elevata diversità floristico-vegetazionale di cui alla Tav. QC 1.10 del Piano Paesaggistico regionale (Tav. 17 dell'Allegato 2 – Cartografia);
- Zone di particolare interesse naturalistico-ambientale di cui alla Tav. QC 1.11 del Piano Paesaggistico regionale (Tav. 18 dell'Allegato 2 – Cartografia).

### **3.2.9 PAESAGGIO**

Le caratteristiche del paesaggio locale derivano dalle interazioni fra molteplici fattori sia naturali che antropici, attualmente i due fattori più condizionanti sono rappresentati dall'utilizzo del suolo a fini agricoli intensivi e dal locale grado di sviluppo produttivo, infrastrutturale ed urbanistico presente nella zona. Per la descrizione dell'assetto locale si rimanda al precedente paragrafo relativo all'uso del suolo ed all'ALLEGATO 3 - PUNTI DI VISUALE che, attraverso numerose panoramiche, datate anno 2011, permette di acquisire una precisa cognizione dello stato dei luoghi.

Come detto, tutta la zona intorno all'area in esame è soggetta a forte antropizzazione, il paesaggio è tipicamente agricolo con coltivazione intensiva di piante erbacee, i pochi elementi naturaliformi, del tutto residuali, sono discontinui e limitati a rare siepi ed alberature. Gli stessi affluenti minori del T. Nestore risultano completamente artificializzati nel loro andamento e quasi privi di vegetazione ripariale. Ritornando all'Allegato 3, relativo all'insieme dei punti di visuale ripresi lungo il raccordo autostradale con la A1 nonché dalla viabilità locale, è possibile osservare come la morfologia pianeggiante del terreno impedisca la vista dell'area destinata alla realizzazione della pista, se non avvicinandosi a distanze molto ridotte, l'area è invece visibile da una parte dell'abitato di Montesperello in quanto posto sulla sommità di un piccolo rilievo collinare.

Come evidenziato nella Tav. 25, 26 e 27 dell'Allegato 2 – Cartografia, dal punto di vista dei vincoli paesaggistici presenti, si rileva che l'area di interesse non ricade all'interno di Aree Vincolate ai sensi della L. 42/2004 art. 142.

Per completezza di informazione si rileva che sono presenti alcuni vincoli territoriali di ampia superficie imposti sia sul territorio del Comune di Magione che del contiguo Comune di Corciano, l'area di interesse ne risulta comunque completamente estranea. Nel seguito sono riportate le informazioni sintetiche sui vincoli desunte dal SITAP del MIBACT, la relativa cartografia è riportata nella Tav. 26 dell'Allegato 2 – Cartografia.

Vincolo [105005]	<b>DICHIARAZIONE DI NOTEVOLE INTERESSE PUBBLICO DELLA LOCALITÀ PIAN DELLO ABATE NEI COMUNI DI CORCIANO MAGIONE PERUGIA E MARCIANO INGLOBA IL 100021</b>
Pubblicazione	GU n° 32 del 1992-02-08
<b>Decreto</b>	emissione: 1991-12-20
Legge istitutiva	L1497/39
Stato del vincolo	Vincolo operante
Uso dell'area	Modificabilità previa autorizzazione
Lettera M	NO

Vincolo [100021]	<b>TERRENI ALBERATI RISERVA DI CACCIA SITUATI A SAN BIAGIO DELLA VALLE NEL COMUNE DI MARCIANO CON PIANTE SECOLARI MANCA GU</b>
Pubblicazione	*
Decreto	emissione: 1936-01-16, trascrizione: 1936-02-14
Legge istitutiva	L778/22

Vincolo [100019]	<b>ZONA PANORAMICA IN COMUNE DI MAGIONE COSTITUITA DALL'INSIEME DELLE COLLINE CHE SI STENDONO DAL PAESE DI MAGIONE E MONTE COLOGNOLA A MONTE DEL LAGO A SAN FELICIANO A SAN SAVINO LUNGO IL TRASIMENO</b>
Pubblicazione	GU n° 129 del 1965-05-24
<b>Decreto</b>	emissione: 1965-04-30
Legge istitutiva	L1497/39 A1 P3/4
Stato del vincolo	Vincolo operante
Uso dell'area	Modificabilità previa autorizzazione
Lettera M	NO

Rimandando anche al precedente paragrafo relativo alla Vincolistica, si precisa nuovamente che l'area di interesse non ricade all'interno di :

- SITI DI INTERESSE NATURALISTICO
- ZONE DI ELEVATA DIVERSITÀ FLORISTICO VEGETAZIONALE
- ZONE DI PARTICOLARE INTERESSE NATURALISTICO AMBIENTALE
- AREE DI INTERESSE FAUNISTICO VENATORIO
- AMBITI DELLE RISORSE NATURALISTICO-AMBIENTALI E FAUNISTICHE
- SITI ARCHEOLOGICI ED ELEMENTI DEL PAESAGGIO ANTICO
- PRINCIPALI SITI DI ARCHITETTURA MILITARE E RELIGIOSA
- VILLE E DIMORE STORICHE
- CENTRI STORICI E VIABILITÀ STORICA
- ABBAZIE E PRINCIPALI SITI BENEDETTINI.

Relativamente a questi aspetti si rimanda all'insieme delle Tavole da 16 a 32 dell'Allegato 2 - Cartografia.

### 3.3 VALUTAZIONE DELLA CAPACITÀ DI CARICO DELL'AMBIENTE NATURALE

Sulla base della tipologia di intervento in progetto, sostanzialmente costituito dalla realizzazione di una pista di motocross e delle soluzioni tecniche adottate per la mitigazione degli eventuali impatti ambientali, il riferimento alla valutazione della “*Sensibilità delle aree geografiche che possono risentire dell’impatto dei progetti*” richiesto nell’Allegato V alla Parte II del D.Lgs. 152/2006 e smi, appare oggettivamente fuori scala.

SI RITIENE INFATTI CHE, VISTA LA LIMITATEZZA DELL’INTERVENTO PREVISTO, IL SUO RAGGIO DI INFLUENZA NON POTRÀ CHE AVERE UN’AMPIEZZA PARI, AL MASSIMO, A POCHE CENTINAIA DI METRI.

Al fine di fornire comunque tutte le informazioni richieste dalla norma vigente, nella tabella seguente sono riportate le “*zone sensibili*” elencate nel citato Allegato V, con indicazione se l’intervento ricade in una di esse o può in qualche modo interessarle ovvero creare impatti su di esse. Per quanto specificato nella tabella sottostante, è possibile affermare che l’attività in progetto non andrà ad interessare, né direttamente né indirettamente, le “*zone sensibili*” elencate nel citato Allegato V.

PUNTO 2 DELL’ALLEGATO V ALLA PARTE II DEL D.LGS. 152/2006 E SMI			
DEVE ESSERE CONSIDERATA LA SENSIBILITÀ AMBIENTALE DELLE 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:	L’AREA OVE VERRÀ REALIZZATA LA PISTA:		
	RICADE <sup>3</sup>	INTERESSA <sup>4</sup>	NOTE E CONSIDERAZIONI
A) ZONE UMIDE	NO	NO	ZONA NON PRESENTE
B) ZONE COSTIERE	NO	NO	ZONA NON PRESENTE
C) ZONE MONTUOSE O FORESTALI	NO	NO	ZONA NON PRESENTE
D) RISERVE E PARCHI NATURALI	NO	NO	ZONA NON PRESENTE *
E <sub>1</sub> ) ZONE CLASSIFICATE O PROTETTE DALLA LEGISLAZIONE DEGLI STATI MEMBRI	NO	NO	ZONA NON PRESENTE
E <sub>2</sub> ) ZONE PROTETTE SPECIALI DESIGNATE DAGLI STATI MEMBRI IN BASE ALLE DIRETTIVE 79/409/CEE E 92/43/CEE	NO	NO	ZONA NON PRESENTE
F) ZONE NELLE QUALI GLI STANDARD DI QUALITÀ AMBIENTALE FISSATI DALLA LEGISLAZIONE COMUNIT. SONO GIÀ STATI SUPERATI	NO	NO	SITUAZIONE NON PRESENTE
G) ZONE A FORTE DENSITÀ DEMOGRAFICA	NO	NO	SITUAZIONE NON PRESENTE
H) ZONE DI IMPORTANZA STORICA, CULTURALE O ARCHEOLOGICA	NO	NO	ZONA NON PRESENTE
I) TERRITORI CON PRODUZIONI AGRICOLE DI PARTICOLARE QUALITÀ E TIPICITÀ DI CUI ALL’ART. 21 DEL DEC. LEG. VO 18/05/2001 N.228	NO	NO	SITUAZIONE NON PRESENTE

\*VEDI PRECEDENTE TABELLA DELLA VINCOLISTICA

<sup>3</sup> La colonna risponde al quesito: “L’area dove verrà svolta l’attività in progetto ricade all’interno di uno degli ambiti del Punto 2 ?”.

<sup>4</sup> La colonna risponde al quesito: “Gli effetti dell’attività in progetto interesseranno/coinvolveranno gli ambiti del Punto 2 ?”.

## 4. CARATTERISTICHE DEGLI IMPATTI POTENZIALI

Al punto 3 dell'Allegato V alla parte seconda del D.Lgs. 152/2006 e smi relativamente ai contenuti dello STUDIO PRELIMINARE AMBIENTALE, viene richiesto:

*“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 di 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”*

In una prima parte sono stati quindi individuati gli “*impatti (negativi) potenzialmente significativi*” descrivendone le caratteristiche e le soluzioni che si intendono adottare per la loro mitigazione. In una seconda parte sono stati schematicamente descritti gli altri elementi informativi richiesti.

In riferimento alla tipologia di intervento in progetto ed al contesto territoriale/ambientale presente, sono stati individuati e caratterizzati i prevedibili impatti sulla salute umana e sulle componenti ambientali derivanti sia dalla realizzazione della pista che dal suo successivo utilizzo a fini sportivi, procedendo per passaggi successivi.

LA VALUTAZIONE È STATA EFFETTUATA CONSIDERANDO SEPARATAMENTE LA FASE DI REALIZZAZIONE DELLA PISTA, OVVERO DI CANTIERE, DA QUELLA DI ESERCIZIO DELLA PISTA STESSA.

<b>PARTE 1</b>	<i>Sono state definite le interazioni possibili, ovvero ragionevolmente ipotizzabili, tra l'attività prevista in progetto rispetto alle componenti ed ai fattori ambientali rappresentativi del contesto territoriale ed ambientale presente. Gli impatti sono stati individuati attribuendo un criterio di “PRESENZA – ASSENZA” ad ognuna delle interazioni considerate valutando separatamente la fase di cantiere da quella di esercizio. Al riguardo si precisa che il termine “ASSENZA” deve essere considerato come rappresentativo delle condizioni di: “(impatti) sostanzialmente assenti, trascurabili e comunque non significativi”. I componenti/fattori ambientali sono stati presi in considerazione facendo riferimento a quanto definito alla lett. b), del comma 4 dell'Art. 4, del Titolo I, della Parte II del D.lgs. 152/2006 e smi<sup>5</sup>, e successivamente selezionati in base alla specifica tipologia dell'intervento in progetto. Le Tabelle “Impatti Negativi Potenziali” riportate (Fase di cantiere e Fase di utilizzo) nel seguito raccolgono l'insieme delle informazioni così elaborate.</i>
<b>PARTE 2</b>	<i>Gli impatti considerati sostanzialmente assenti, trascurabili e comunque non significativi sono stati individuati e, mantenendo sempre la suddivisione fra la fase di cantiere e quella di esercizio, sono stati raccolti nella tabella “Impatti Assenti, Trascurabili e Non Significativi”, rappresentando anche le motivazioni in merito alla loro esclusione.</i>
<b>PARTE 3</b>	<i>Si è quindi proceduto all'attribuzione del grado di significatività agli “Impatti Negativi Potenziali” prima individuati. Gli stessi sono stati incrociati con le fasi di cantiere e di esercizio caratteristiche del progetto in esame al fine di individuare quali fossero gli impatti maggiormente significativi ed in quale fase si manifestassero.</i>

<sup>5</sup> Titolo I - Principi generali per le procedure di VIA, di VAS e per la valutazione d'incidenza e l'autorizzazione integrata ambientale (AIA), Art. 4. *Finalità*, Comma 4. In tale ambito: b) la valutazione ambientale dei progetti ha la finalità di proteggere la salute umana, contribuire con un migliore ambiente alla qualità della vita, provvedere al mantenimento delle specie e conservare la capacità di riproduzione dell'ecosistema in quanto risorsa essenziale per la vita. A questo scopo, essa individua, descrive e valuta, in modo appropriato, per ciascun caso particolare e secondo le disposizioni del presente decreto, gli impatti diretti e indiretti di un progetto sui seguenti fattori: 1) l'uomo, la fauna e la flora; 2) il suolo, l'acqua, l'aria e il clima; 3) i beni materiali ed il patrimonio culturale; 4) l'interazione tra i fattori di cui sopra



Le Tabelle “Attribuzione della Significatività degli Impatti Negativi potenziali Attesi” e le Tabelle “Matrice: Impatti Negativi - Fasi di cantiere e Fasi di esercizio” raccolgono l'insieme delle informazioni elaborate rispettivamente per la fase di cantiere e per quella di esercizio.

Nelle quattro Tabelle sopra citate sono state inserite delle note contenenti:

- una sintetica descrizione della tipologia di impatto potenziale atteso;
- le motivazioni della sua esclusione/inclusione fra gli impatti potenziali considerati negativi;
- le motivazioni dell'attribuzione del grado di significatività dell'impatto;
- le relazioni dirette ed indirette con le singole fasi dell'attività prevista in progetto.

#### 4.1 IMPATTI NEGATIVI POTENZIALI

Nelle seguenti tabelle “IMPATTI NEGATIVI POTENZIALI” elenca i possibili impatti derivanti da tutte le possibili interazioni, ragionevolmente ipotizzabili in via teorica, tra la tipologia di attività prevista in progetto, sia nella fase di realizzazione che di esercizio, e le componenti/fattori ambientali considerati rappresentativi dell'ambito territoriale in cui la stessa ricade.

COMPONENTI/FATTORI AMBIENTALI: <b>ATMOSFERA</b>		
FASE	IMPATTI NEGATIVI POTENZIALI	PRES./ASS.
CANTIERE	PRODUZIONE DI POLVERI DERIVANTI DAL TRAFFICO DEI MEZZI PESANTI DA E PER IL SITO DI INTERESSE	ASSENTE
	<b>PRODUZIONE DI POLVERI DERIVANTI DALLA REALIZZAZIONE DELLA PISTA E DEI PIAZZALI</b>	<b>PRESENTE</b>
	PRODUZIONE DI POLVERI DOVUTA DALL'AZIONE DEL VENTO SUI CUMULI DI TERRENO DA UTILIZZARE PER LA REALIZZAZIONE DELLA PISTA	ASSENTE
	<b>AUMENTO DELLE EMISSIONI DI GAS DI SCARICO DERIVANTI DAI MEZZI UTILIZZATI PER LA MOVIMENTAZIONE DEL TERRENO PER LA REALIZZAZIONE DELLA PISTA E DELLE ALTRE OPERE PREVISTE</b>	<b>PRESENTE</b>
ESERCIZIO	<b>PRODUZIONE DI POLVERI DERIVANTI DALL'UTILIZZO DELLA PISTA</b>	<b>PRESENTE</b>
	PRODUZIONE DI POLVERI DERIVANTI DAL TRAFFICO DEI MEZZI ADIBITI AL TRASPORTO DELLE MOTO, DA E PER IL SITO DI INTERESSE	ASSENTE
	<b>EMISSIONI DI GAS DI SCARICO DERIVANTI DALLE MOTO DURANTE L'UTILIZZO DELLA PISTA</b>	<b>PRESENTE</b>

COMPONENTI/FATTORI AMBIENTALI: <b>AMBIENTE IDRICO</b>		
FASE	IMPATTI NEGATIVI POTENZIALI	PRES./ASS.
<b>ASPETTI GENERALI</b>		
CANTIERE	SVOLGIMENTO DI OPERAZIONI DI MANUTENZIONE E DI RIFORNIMENTO DI CARBURANTI E LUBRIFICANTI SENZA L'UTILIZZO DI AREE IDONEE E L'ADOZIONE DI SPECIFICI SISTEMI DI CONTENIMENTO CON RISCHIO DI SVERSAMENTI SUL SUOLO DI SOSTANZE INQUINANTI E COMPROMISSIONE DELLA RISORSA IDRICA SUPERFICIALE E/O SOTTERRANEA	ASSENTE
	COLLOCAZIONE DI UN DEPOSITO DI CARBURANTI E/O LUBRIFICANTI, SIA NUOVI CHE USATI, SENZA L'ADOZIONE DI SPECIFICI SISTEMI DI CONTENIMENTO CON RISCHIO DI SVERSAMENTI SUL SUOLO DI SOSTANZE INQUINANTI E COMPROMISSIONE DELLA RISORSA IDRICA SUPERFICIALE E/O SOTTERRANEA	ASSENTE
ESERCIZIO	IDEM ....	ASSENTE
	IDEM .....	ASSENTE
<b>ACQUE SUPERFICIALI</b>		
CANTIERE	CONSUMO DI RISORSA A CAUSA DI PRELIEVI IDRICI PER L'ABBATTIMENTO DELLE POLVERI PRODOTTE DURANTE LA REALIZZAZIONE DELLA PISTA	ASSENTE
	SCARICHI NON CONTROLLATI NELLE ACQUE SUPERFICIALI DI ACQUE UTILIZZATE DURANTE LA	ASSENTE

	REALIZZAZIONE DELLA PISTA	
	SCORRIMENTO LIBERO DI ACQUE METEORICHE DI DILAVAMENTO SULLA PISTA E NELLE AREE CONTERMINI CON COMPROMISSIONE DELLA RISORSA IDRICA SUPERFICIALE	<b>ASSENTE</b>
ESERCIZIO	CONSUMO DI RISORSA A CAUSA DI PRELIEVI IDRICI PER L'ABBATTIMENTO DELLE POLVERI PRODOTTE DURANTE L'UTILIZZO DELLA PISTA	<b>ASSENTE</b>
	SCARICHI NON CONTROLLATI NELLE ACQUE SUPERFICIALI DI ACQUE UTILIZZATE DURANTE L'UTILIZZO DELLA PISTA	<b>ASSENTE</b>
	SCORRIMENTO LIBERO DI ACQUE METEORICHE DI DILAVAMENTO SULLA PISTA E NELLE AREE CONTERMINI CON COMPROMISSIONE DELLA RISORSA IDRICA SUPERFICIALE	<b>ASSENTE</b>
<b>ACQUEDOTTI</b>		
CANTIERE	CONSUMI IDRICI ACQUEDOTTISTICI CONNESSI AL FABBISOGNO DEGLI OPERATORI	<b>ASSENTE</b>
	SCARICHI IDRICI CIVILI NON CONTROLLATI NEL SUOLO/ SOTTOSUOLO	<b>ASSENTE</b>
ESERCIZIO	CONSUMI IDRICI ACQUEDOTTISTICI CONNESSI AL FABBISOGNO DEGLI SPORTIVI	<b>ASSENTE</b>
	SCARICHI IDRICI CIVILI NON CONTROLLATI NEL SUOLO/ SOTTOSUOLO	<b>ASSENTE</b>
<b>ACQUE SOTTERRANEE</b>		
CANTIERE	CONSUMO DI RISORSA A CAUSA DI PRELIEVI IDRICI PER L'ABBATTIMENTO DELLE POLVERI PRODOTTE DURANTE LA REALIZZAZIONE DELLA PISTA	<b>ASSENTE</b>
	SCARICHI NON CONTROLLATI NEL SUOLO/ SOTTOSUOLO DI ACQUE UTILIZZATE DURANTE LA REALIZZAZIONE DELLA PISTA	<b>ASSENTE</b>
	INFILTRAZIONE NEL SUOLO/SOTTOSUOLO DI ACQUE METEORICHE DI DILAVAMENTO DELLA PISTA E DELLE AREE CONTERMINI E COMPROMISSIONE DELLA RISORSA IDRICA SOTTERRANEA	<b>ASSENTE</b>
ESERCIZIO	CONSUMO DI RISORSA A CAUSA DI PRELIEVI IDRICI PER L'ABBATTIMENTO DELLE POLVERI PRODOTTE DURANTE L'UTILIZZO DELLA PISTA	<b>ASSENTE</b>
	SCARICHI NON CONTROLLATI NEL SUOLO/ SOTTOSUOLO DI ACQUE UTILIZZATE DURANTE L'UTILIZZO DELLA PISTA	<b>ASSENTE</b>
	INFILTRAZIONE NEL SUOLO/SOTTOSUOLO DI ACQUE METEORICHE DI DILAVAMENTO DELLA PISTA E DELLE AREE CONTERMINI CON COMPROMISSIONE DELLA RISORSA IDRICA SOTTERRANEA	<b>ASSENTE</b>

<b>COMPONENTI/FATTORI AMBIENTALI: SUOLO</b>		
<b>FASE</b>	<b>IMPATTI NEGATIVI POTENZIALI</b>	<b>PRES./ASS.</b>
CANTIERE	OCCUPAZIONE DI SUOLO IN PRECEDENZA DESTINATO AD ATTIVITÀ AGRICOLA (SEBBENE INTENSIVA)	<b>ASSENTE</b>
	ASPORTAZIONE/DISPERSIONE/COMPATTAZIONE, TOTALE O PARZIALE, DEL TERRENO AGRARIO PRESENTE NELLA ZONA DI INTERVENTO	<b>ASSENTE</b>
	IMPERMEABILIZZAZIONE, TOTALE O PARZIALE, DEL TERRENO	<b>ASSENTE</b>
	SVOLGIMENTO DELLE OPERAZIONI DI MANUTENZIONE E DI RIFORNIMENTO DI CARBURANTI SENZA L'UTILIZZO DI AREE IDONEE E L'ADOZIONE DI SPECIFICI SISTEMI DI CONTENIMENTO, CON RISCHIO DI SVERSAMENTI SUL SUOLO DI SOSTANZE INQUINANTI E COMPROMISSIONE DELLA RISORSA SUOLO	<b>ASSENTE</b>
	COLLOCAZIONE DI UN DEPOSITO DI CARBURANTI E LUBRIFICANTI, SIA NUOVI CHE USATI, SENZA L'ADOZIONE DI SPECIFICI SISTEMI DI CONTENIMENTO CON RISCHIO DI SVERSAMENTI SUL SUOLO DI SOSTANZE INQUINANTI E COMPROMISSIONE DELLA RISORSA SUOLO	<b>ASSENTE</b>
ESERCIZIO	OCCUPAZIONE DI SUOLO IN PRECEDENZA DESTINATO AD ATTIVITÀ AGRICOLA (SEBBENE INTENSIVA)	<b>ASSENTE</b>
	ASPORTAZIONE/DISPERSIONE/COMPATTAZIONE, TOTALE O PARZIALE, DEL TERRENO AGRARIO PRESENTE NELLA ZONA DI INTERVENTO	<b>ASSENTE</b>
	IMPERMEABILIZZAZIONE, TOTALE O PARZIALE, DEL TERRENO	<b>ASSENTE</b>
	SVOLGIMENTO DELLE OPERAZIONI DI MANUTENZIONE E DI RIFORNIMENTO DI CARBURANTI SENZA L'UTILIZZO DI AREE IDONEE E L'ADOZIONE DI SPECIFICI SISTEMI DI CONTENIMENTO, CON RISCHIO DI SVERSAMENTI SUL SUOLO DI SOSTANZE INQUINANTI E COMPROMISSIONE DELLA RISORSA SUOLO	<b>ASSENTE</b>

	COLLOCAZIONE DI UN DEPOSITO DI CARBURANTI E LUBRIFICANTI, SIA NUOVI CHE USATI, SENZA L'ADOZIONE DI SPECIFICI SISTEMI DI CONTENIMENTO CON RISCHIO DI SVERSAMENTI SUL SUOLO DI SOSTANZE INQUINANTI E COMPROMISSIONE DELLA RISORSA SUOLO	<b>ASSENTE</b>
--	---	----------------

COMPONENTI/FATTORI AMBIENTALI: SOTTOSUOLO		
FASE	IMPATTI NEGATIVI POTENZIALI	PRES./ASS.
CANTIERE	MODIFICA DELLA PERMEABILITÀ DEL SUBSTRATO	<b>ASSENTE</b>
	<b>MODIFICHE ALL'ATTUALE ASSETTO MORFOLOGICO PER L'ESECUZIONE DI MOVIMENTI DI TERRENO E RIPORTI</b>	<b>PRESENTE</b>
	MODIFICA DELLE CARATTERISTICHE GEOTECNICHE	<b>ASSENTE</b>
	MODIFICA DELLE CONDIZIONI DI STABILITÀ DELLA ZONA	<b>ASSENTE</b>
	SVOLGIMENTO DELLE OPERAZIONI DI MANUTENZIONE E RIFORNIMENTO DI CARBURANTI E LUBRIFICANTI SENZA L'UTILIZZO DI AREE IDONEE E L'ADOZIONE DI SPECIFICI SISTEMI DI CONTENIMENTO, CON RISCHIO DI PERCOLAZIONE NEL SOTTOSUOLO DI SOSTANZE INQUINANTI	<b>ASSENTE</b>
	COLLOCAZIONE DI UN DEPOSITO DI CARBURANTI E LUBRIFICANTI, SIA NUOVI CHE USATI, SENZA L'ADOZIONE DI SPECIFICI SISTEMI DI CONTENIMENTO CON RISCHIO PERCOLAZIONE NEL SOTTOSUOLO DI SOSTANZE INQUINANTI	<b>ASSENTE</b>
ESERCIZIO	MODIFICA DELLA PERMEABILITÀ DEL SUBSTRATO	<b>ASSENTE</b>
	MODIFICHE ALL'ATTUALE ASSETTO MORFOLOGICO MEDIANTE L'ESECUZIONE DI MOVIMENTI DI TERRENO E RIPORTI	<b>ASSENTE</b>
	MODIFICA DELLE CARATTERISTICHE GEOTECNICHE	<b>ASSENTE</b>
	MODIFICA DELLE CONDIZIONI DI STABILITÀ	<b>ASSENTE</b>
	SVOLGIMENTO DELLE OPERAZIONI DI MANUTENZIONE E RIFORNIMENTO DI CARBURANTI E LUBRIFICANTI SENZA L'UTILIZZO DI AREE IDONEE E L'ADOZIONE DI SPECIFICI SISTEMI DI CONTENIMENTO, E RISCHIO DI PERCOLAZIONE NEL SOTTOSUOLO DI SOSTANZE INQUINANTI	
	COLLOCAZIONE DI UN DEPOSITO DI CARBURANTI E LUBRIFICANTI, SIA NUOVI CHE USATI, SENZA L'ADOZIONE DI SPECIFICI SISTEMI DI CONTENIMENTO E RISCHIO PERCOLAZIONE NEL SOTTOSUOLO DI SOSTANZE INQUINANTI	<b>ASSENTE</b>

COMPONENTI/FATTORI AMBIENTALI: TRAFFICO		
FASE	IMPATTI NEGATIVI POTENZIALI	PRES./ASS.
CANTIERE	AUMENTO DEI TRANSITI DI MEZZI PESANTI, DA E PER IL SITO, A SEGUITO DEL TRASPORTO DEI TERRENI DA UTILIZZARE PER LA REALIZZAZIONE DELLA PISTA	<b>ASSENTE</b>
ESERCIZIO	AUMENTO DEI TRANSITI, DA E PER IL SITO, DEI MEZZI ADIBITI AL TRASPORTO DELLE MOTO	<b>ASSENTE</b>

COMPONENTI/FATTORI AMBIENTALI: FAUNA, VEGETAZIONE, FLORA ED ECOSISTEMI			
FAUNA			
FASE	IMPATTI NEGATIVI POTENZIALI		PRES./ASS.
CANTIERE	DISTURBI LEGATI ALLA PRESENZA UMANA ED ALL'ATTIVITÀ DEI MEZZI DI CANTIERE INTERNA- MENTE ALLA ZONA DELLA PISTA		ASSENTE
	DISTURBI LEGATI ALLA PRESENZA UMANA ED AL TRAFFICO PESANTE DA E PER IL SITO		ASSENTE
ESERCIZIO	DISTURBI LEGATI ALLA PRESENZA UMANA ED ALL'UTILIZZO DELLA PISTA		PRESENTE
	DISTURBI LEGATI ALLA PRESENZA UMANA ED AL TRAFFICO DA E PER IL SITO		ASSENTE
VEGETAZIONE & FLORA			
CANTIERE	VEGETAZIONE	DANNEGGIAMENTO PER IL DEPOSITO DI EMISSIONI GAS- SOSE E/O DI PARTICOLATI	ASSENTE
	SPECIE FLORISTICHE PROTETTE	DANNEGGIAMENTO PER IL DEPOSITO DI EMISSIONI GAS-	ASSENTE

		SOSE E/O DI PARTICOLATI	
	SUPERFICI BOScate E/O VEGETAZIONE ARBOREA ISOLATA	ELIMINAZIONE E/O DANNEGGIAMENTO DI QUELLA PRESENTE NELL'AREA	<b>ASSENTE</b>
ESERCIZIO	VEGETAZIONE	DANNEGGIAMENTO PER IL DEPOSITO DI EMISSIONI GAS- SOSE E/O DI PARTICOLATI	<b>ASSENTE</b>
	SPECIE FLORISTICHE PROTETTE	DANNEGGIAMENTO PER IL DEPOSITO DI EMISSIONI GAS- SOSE E/O DI PARTICOLATI	<b>ASSENTE</b>
	SUPERFICI BOScate E/O VEGETAZIONE ARBOREA ISOLATA	ELIMINAZIONE E/O DANNEGGIAMENTO DI QUELLA PRESENTE NELL'AREA	<b>ASSENTE</b>

#### ECOSISTEMI

CANTIERE	INTERFERENZA (DIRETTA OD INDIRETTA) CON AREE PROTETTE, PARCHI, SIC E ZSC	<b>ASSENTE</b>
	PEGGIORAMENTO DEL GRADO DI FRAMMENTAZIONE DELLA RETE ECOLOGICA LOCALE, DANNEGGIAMENTO O SOTTRAZIONE DI HABITAT	<b>ASSENTE</b>
ESERCIZIO	INTERFERENZA (DIRETTA OD INDIRETTA) CON AREE PROTETTE, PARCHI, SIC E ZSC	<b>ASSENTE</b>
	PEGGIORAMENTO DEL GRADO DI FRAMMENTAZIONE DELLA RETE ECOLOGICA LOCALE, DANNEGGIAMENTO O SOTTRAZIONE DI HABITAT	<b>ASSENTE</b>

#### COMPONENTI/FATTORI AMBIENTALI: RIFIUTI

FASE	IMPATTI NEGATIVI POTENZIALI	PRES./ASS.
CANTIERE	NON CORRETTA GESTIONE DEI RIFIUTI DERIVANTI DALL'ATTIVITÀ DI MANUTENZIONE DEI MEZZI DI CANTIERE UTILIZZATI PER LA REALIZZAZIONE DELLA PISTA	<b>ASSENTE</b>
ESERCIZIO	NON CORRETTA GESTIONE DEI RIFIUTI DERIVANTI DALL'ATTIVITÀ DI MANUTENZIONE DELLE MOTO UTILIZZATE	<b>ASSENTE</b>

#### COMPONENTI/FATTORI AMBIENTALI: RUMORE

FASE	IMPATTI NEGATIVI POTENZIALI	PRES./ASS.
CANTIERE	RUMORE INDOTTO DALL'ATTIVITÀ DEI MEZZI DI CANTIERE UTILIZZATI PER LA MOVIMENTAZIONE DEL TERRENO PER LA REALIZZAZIONE DELLA PISTA	<b>ASSENTE</b>
	RUMORE INDOTTO DAL TRANSITO DEI MEZZI PESANTI, DA E PER IL SITO, ADIBITI AL TRASPORTO DI ULTERIORI VOLUMI DI TERRENO	<b>ASSENTE</b>
ESERCIZIO	<b>RUMORE INDOTTO DALL'UTILIZZO DELLA PISTA DA PARTE DELLE MOTO</b>	<b>PRESENTE</b>
	RUMORE INDOTTO DAL TRANSITO DEI MEZZI, DA E PER IL SITO, ADIBITI AL TRASPORTO DELLE MOTO	<b>ASSENTE</b>

#### COMPONENTI/FATTORI AMBIENTALI: VIBRAZIONI

FASE	IMPATTI NEGATIVI POTENZIALI	PRES./ASS.
CANTIERE	VIBRAZIONI INDOTTE DALL'ATTIVITÀ DEI MEZZI DI CANTIERE DURANTE LA MOVIMENTAZIONE DEL TERRENO PER LA REALIZZAZIONE DELLA PISTA NONCHÉ DAL TRANSITO DEI MEZZI PESANTI, DA E PER IL SITO	<b>ASSENTE</b>
ESERCIZIO	VIBRAZIONI INDOTTE DALL'UTILIZZO DELLA PISTA DA PARTE DELLE MOTO	<b>ASSENTE</b>

#### COMPONENTI/FATTORI AMBIENTALI: SALUTE

FASE	IMPATTI NEGATIVI POTENZIALI	PRES./ASS.
CANTIERE	PRODUZIONE DI FUMI NOCIVI O DI ALTRE TIPOLOGIE DI EMISSIONI GASSOSE ASSIMILABILI CHE POSSANO COMPORTARE UNA COMPROMISSIONE DELLO STATO DI SALUTE/BENESSERE DELLA POPOLAZIONE	<b>ASSENTE</b>
	PRODUZIONE DI SOSTANZE NOCIVE CHE POSSANO COMPORTARE UNA COMPROMISSIONE DELLO STATO DI SALUTE/BENESSERE DELLA POPOLAZIONE	<b>ASSENTE</b>

ESERCIZIO	PRODUZIONE DI FUMI NOCIVI O DI ALTRE TIPOLOGIE DI EMISSIONI GASSOSE ASSIMILABILI CHE POSSANO COMPORTARE UNA COMPROMISSIONE DELLO STATO DI SALUTE/BENESSERE DELLA POPOLAZIONE	<b>ASSENTE</b>
	PRODUZIONE DI SOSTANZE NOCIVE CHE POSSANO COMPORTARE UNA COMPROMISSIONE DELLO STATO DI SALUTE/BENESSERE DELLA POPOLAZIONE	<b>ASSENTE</b>

COMPONENTI/FATTORI AMBIENTALI: <b>BENI CULTURALI</b>		
FASE	IMPATTI NEGATIVI POTENZIALI	PRES./ASS.
CANTIERE	DANNEGGIAMENTO O DETERIORAMENTO DI BENI CULTURALI SOTTOPOSTI A TUTELA PRESENTI NEI DINTORNI	<b>ASSENTE</b>
ESERCIZIO	DANNEGGIAMENTO O DETERIORAMENTO DI BENI CULTURALI SOTTOPOSTI A TUTELA PRESENTI NEI DINTORNI	<b>ASSENTE</b>

COMPONENTI/FATTORI AMBIENTALI: <b>PAESAGGIO</b> (IMPATTO VISIVO)		
FASE	IMPATTI NEGATIVI POTENZIALI	PRES./ASS.
CANTIERE	VISIBILITÀ DELL'INTERVENTO RISPETTO AI TARGET PRINCIPALI RAPPRESENTATI DALL'ABITATO DI MAGIONE E DI MONTESPERELLO, DA CASE SPARSE E DALLA VIABILITÀ LOCALE PRESENTE	<b>ASSENTE</b>
ESERCIZIO	VISIBILITÀ DELL'INTERVENTO RISPETTO AI TARGET PRINCIPALI RAPPRESENTATI DALL'ABITATO DI MAGIONE E DI MONTESPERELLO, DA CASE SPARSE E DALLA VIABILITÀ LOCALE PRESENTE	<b>ASSENTE</b>

COMPONENTI/FATTORI AMBIENTALI: <b>RADIAZIONI IONIZZANTI</b>		
FASE	IMPATTI NEGATIVI POTENZIALI	PRES./ASS.
CANTIERE	PRODUZIONE DI RADIAZIONI IONIZZANTI	<b>ASSENTE</b>
ESERCIZIO	PRODUZIONE DI RADIAZIONI IONIZZANTI	<b>ASSENTE</b>

COMPONENTI/FATTORI AMBIENTALI: <b>RADIAZIONI NON IONIZZANTI</b>		
FASE	IMPATTI NEGATIVI POTENZIALI	PRES./ASS.
CANTIERE	PRODUZIONE DI RADIAZIONI NON IONIZZANTI	<b>ASSENTE</b>
ESERCIZIO	PRODUZIONE DI RADIAZIONI NON IONIZZANTI	<b>ASSENTE</b>

## CONSIDERAZIONI

FACENDO RIFERIMENTO ALLE POSSIBILI INTERAZIONI FRA LA TIPOLOGIA DI INTERVENTO IN PROGETTO E LE COMPONENTI AMBIENTALI MAGGIORMENTE SIGNIFICATIVE, SI È RILEVATO QUANTO SEGUE:

- SONO STATI INDIVIDUATI E SINTETICAMENTE DESCRITTI N. **43** POTENZIALI IMPATTI NEGATIVI;
- FASE DI CANTIERE
  - **3** SONO STATI VALUTATI PRESENTI OVVERO POTENZIALI IMPATTI NEGATIVI DA TENERE IN CONSIDERAZIONE;
  - GLI ALTRI **40** SONO STATI CONSIDERATI COME RIENTRANTI NELLA CATEGORIA DEGLI IMPATTI SOSTANZIALMENTE ASSENTI, TRASCURABILI E COMUNQUE NON SIGNIFICATIVI DI CUI IN PRECEDENZA.
- SONO STATI INDIVIDUATI E SINTETICAMENTE DESCRITTI N. **42** POTENZIALI IMPATTI NEGATIVI;
- FASE DI ESERCIZIO
  - **4** SONO STATI VALUTATI PRESENTI OVVERO POTENZIALI IMPATTI NEGATIVI DA TENERE IN CONSIDERAZIONE;
  - GLI ALTRI **38** SONO STATI CONSIDERATI COME RIENTRANTI NELLA CATEGORIA DEGLI IMPATTI SOSTANZIALMENTE ASSENTI, TRASCURABILI E COMUNQUE NON SIGNIFICATIVI DI CUI IN PRECEDENZA.

## 4.2 IMPATTI ASSENTI, TRASCURABILI, NON SIGNIFICATIVI

Mantenendo sempre la separatezza fra gli impatti relativi alla Fase di cantiere da quelli della Fase di esercizio, gli impatti considerati sostanzialmente assenti, trascurabili e comunque non significativi della tabella precedente sono stati raccolti nella tabella seguente, le motivazioni di questa valutazione sono riportate nella parte destra della tabella.

COMPONENTI/FATTORI AMBIENTALI: <b>ATMOSFERA</b>		
FASE	IMPATTI NEGATIVI POTENZIALI	CONSIDERAZIONI / MOTIVAZIONI
CANTIERE	PRODUZIONE DI POLVERI DERIVANTI DAL TRAFFICO DEI MEZZI PESANTI DA E PER IL SITO DI INTERESSE	<i>L'accesso ai terreni interessati dalla realizzazione della pista avverrà attraverso viabilità pubblica interamente asfaltata fatto salvo un brevissimo tratto di strada vicinale in prossimità dell'ingresso ai terreni stessi</i>
	PRODUZIONE DI POLVERI DOVUTA ALL'AZIONE DEL VENTO SUI CUMULI DI TERRENO DA UTILIZZARE PER LA REALIZZAZIONE DELLA PISTA	<i>La realizzazione della pista verrà effettuata in breve tempo e quindi l'eventuale azione del vento sui cumuli di terreno stoccato è da considerarsi trascurabile</i>
ESERCIZIO	PRODUZIONE DI POLVERI DERIVANTI DAL TRAFFICO DEI MEZZI ADIBITI AL TRASPORTO DELLE MOTO, DA E PER IL SITO DI INTERESSE	<i>Considerato che l'accesso alla pista da motocross avverrà attraverso la viabilità interna a servizio dell'autodromo, interamente asfaltata, si esclude la produzione di polveri legata al traffico</i>

COMPONENTI/FATTORI AMBIENTALI: <b>AMBIENTE IDRICO</b>		
FASE	IMPATTI NEGATIVI POTENZIALI	CONSIDERAZIONI / MOTIVAZIONI
<b>ASPETTI GENERALI</b>		
CANTIERE	SVOLGIMENTO DI OPERAZIONI DI MANUTENZIONE E DI RIFORNIMENTO DI CARBURANTI E LUBRIFICANTI SENZA L'UTILIZZO DI AREE IDONEE E L'ADOZIONE DI SPECIFICI SISTEMI DI CONTENIMENTO CON RISCHIO DI SVERSAMENTI SUL SUOLO DI SOSTANZE INQUINANTI E COMPROMISSIONE DELLA RISORSA IDRICA SUPERFICIALE E/O SOTTERRANEA	<i>Presso la pista da motocross non verrà effettuato alcun rifornimento o manutenzione dei mezzi che potrà invece essere eventualmente svolta nel paddock dell'autodromo adeguatamente attrezzato. Le attività di manutenzione delle moto vengono effettuate altrove da parte dei proprietari.</i>
	COLLOCAZIONE DI UN DEPOSITO DI CARBURANTI E/O LUBRIFICANTI, SIA NUOVI CHE USATI, SENZA L'ADOZIONE DI SPECIFICI SISTEMI DI CONTENIMENTO CON RISCHIO DI SVERSAMENTI SUL SUOLO DI SOSTANZE INQUINANTI E COMPROMISSIONE DELLA RISORSA IDRICA SUPERFICIALE E/O SOTTERRANEA	<i>Presso la pista da motocross non sarà presente alcun deposito di carburante e/o lubrificante</i>
ESERCIZIO	SVOLGIMENTO DI OPERAZIONI DI MANUTENZIONE E DI RIFORNIMENTO DI CARBURANTI E LUBRIFICANTI SENZA L'UTILIZZO DI AREE IDONEE E L'ADOZIONE DI SPECIFICI SISTEMI DI CONTENIMENTO CON RISCHIO DI SVERSAMENTI SUL SUOLO DI SOSTANZE INQUINANTI E COMPROMISSIONE DELLA RISORSA IDRICA SUPERFICIALE E/O SOTTERRANEA	<i>In previsione del lavaggio delle moto post gara, è stata prevista la realizzazione di un'area appositamente attrezzata nell'area del paddock del contiguo autodromo. La piazzola sarà collegata al sistema di raccolta e disoleatura dei reflui operante nell'autodromo stesso. Le attività di manutenzione delle moto vengono effettuate altrove da parte dei proprietari.</i>
	COLLOCAZIONE DI UN DEPOSITO DI CARBURANTI E/O LUBRIFICANTI, SIA NUOVI CHE USATI, SENZA L'ADOZIONE DI SPECIFICI SISTEMI DI CONTENIMENTO CON RISCHIO DI SVERSAMENTI SUL SUOLO DI SOSTANZE INQUINANTI E COMPROMISSIONE DELLA RISORSA IDRICA SUPERFICIALE E/O SOTTERRANEA	<i>Presso la pista da motocross non sarà presente alcun deposito di carburante e/o lubrificante</i>
<b>ACQUE SUPERFICIALI</b>		
CANTIERE	CONSUMO DI RISORSA A CAUSA DI PRELIEVI IDRICI	<i>Non verrà effettuato alcun prelievo da acque su-</i>

	PER L'ABBATTIMENTO DELLE POLVERI PRODOTTE DURANTE LA REALIZZAZIONE DELLA PISTA	<i>perficiali in quanto la realizzazione dell'opera non richiederà l'utilizzo di acqua</i>
	SCARICHI NON CONTROLLATI NELLE ACQUE SUPERFICIALI DI ACQUE UTILIZZATE DURANTE LA REALIZZAZIONE DELLA PISTA	<i>Non sono presenti scarichi idrici in quanto non viene utilizzata acqua</i>
	SCORRIMENTO LIBERO DI ACQUE METEORICHE DI DILAVAMENTO SULLA PISTA E NELLE AREE CONTERMINI CON COMPROMISSIONE DELLA RISORSA IDRICA SUPERFICIALE	<i>Le superfici sono realizzate in terra battuta senza la messa in posto di conglomerato bituminoso od altri materiali, il resto delle superfici dell'area sarà a prato naturale.</i>
ESERCIZIO	CONSUMO DI RISORSA A CAUSA DI PRELIEVI IDRICI PER L'ABBATTIMENTO DELLE POLVERI PRODOTTE DURANTE L'UTILIZZO DELLA PISTA	<i>Non verrà effettuato alcun prelievo da acque superficiali</i>
	SCARICHI NON CONTROLLATI NELLE ACQUE SUPERFICIALI DI ACQUE UTILIZZATE DURANTE L'UTILIZZO DELLA PISTA	<i>Non sono presenti scarichi idrici in quanto non viene utilizzata acqua</i>
	SCORRIMENTO LIBERO DI ACQUE METEORICHE DI DILAVAMENTO SULLA PISTA E NELLE AREE CONTERMINI CON COMPROMISSIONE DELLA RISORSA IDRICA SUPERFICIALE	<i>Le superfici sono realizzate in terra battuta senza la messa in posto di conglomerato bituminoso od altri materiali, il resto delle superfici dell'area sarà a prato naturale. Le acque di pioggia della superficie impermeabilizzata usata per lavaggio delle moto presente nel paddock dell'autodromo verrà convogliata il citato sistema fognario dell'autodromo stesso.</i>
<b>ACQUEDOTTI</b>		
CANTIERE	CONSUMI IDRICI ACQUEDOTTISTICI CONNESSI AL FABBISOGNO DEGLI OPERATORI	<i>Verranno utilizzati i servizi igienici dell'autodromo o bagni chimici direttamente nel cantiere</i>
	SCARICHI IDRICI CIVILI NON CONTROLLATI NEL SUOLO/ SOTTOSUOLO	<i>Verranno utilizzati i servizi igienici dell'autodromo regolarmente allacciati alla fognatura</i>
ESERCIZIO	CONSUMI IDRICI ACQUEDOTTISTICI CONNESSI AL FABBISOGNO DEGLI SPORTIVI	<i>Verranno utilizzati i servizi igienici dell'autodromo o bagni chimici direttamente presso la pista</i>
	SCARICHI IDRICI CIVILI NON CONTROLLATI NEL SUOLO/ SOTTOSUOLO	<i>Verranno utilizzati i servizi igienici dell'autodromo regolarmente allacciati alla fognatura</i>
<b>ACQUE SOTTERRANEE</b>		
CANTIERE	CONSUMO DI RISORSA A CAUSA DI PRELIEVI IDRICI PER L'ABBATTIMENTO DELLE POLVERI PRODOTTE DURANTE LA REALIZZAZIONE DELLA PISTA	<i>Non verrà effettuato alcun prelievo da acque sotterranee in quanto la realizzazione dell'opera non richiederà l'utilizzo di acqua</i>
	SCARICHI NON CONTROLLATI NEL SUOLO/ SOTTOSUOLO DI ACQUE UTILIZZATE DURANTE LA REALIZZAZIONE DELLA PISTA	<i>Vedi le considerazioni relative alla voce "Scarichi idrici - Acque superficiali"</i>
	INFILTRAZIONE NEL SUOLO/SOTTOSUOLO DI ACQUE METEORICHE DI DILAVAMENTO DELLA PISTA E DELLE AREE CONTERMINI E COMPROMISSIONE DELLA RISORSA IDRICA SOTTERRANEA	<i>Vedi le considerazioni relative alla voce "Scarichi idrici - Acque superficiali"</i>
ESERCIZIO	CONSUMO DI RISORSA A CAUSA DI PRELIEVI IDRICI PER L'ABBATTIMENTO DELLE POLVERI PRODOTTE DURANTE L'UTILIZZO DELLA PISTA	<i>il prelievo da acque sotterranee sarà molto limitato in quanto legato alla sola bagnatura della pista prima della gara</i>
	SCARICHI NON CONTROLLATI NEL SUOLO/ SOTTOSUOLO DI ACQUE UTILIZZATE DURANTE L'UTILIZZO DELLA PISTA	<i>Non sono presenti scarichi idrici in quanto l'obiettivo è solo di mantenere umida la superficie della pista in terra battuta</i>
	INFILTRAZIONE NEL SUOLO/SOTTOSUOLO DI ACQUE METEORICHE DI DILAVAMENTO DELLA PISTA E DELLE AREE CONTERMINI CON COMPROMISSIONE DELLA RISORSA IDRICA SOTTERRANEA	<i>Le superfici sono realizzate in terra battuta senza la messa in posto di conglomerato bituminoso od altri materiali, il resto delle superfici dell'area sarà a prato naturale. Le acque di pioggia della superficie impermeabilizzata usata per lavaggio delle moto presente nel paddock dell'autodromo verrà convogliata il citato sistema fognario dell'autodromo stesso.</i>

COMPONENTI/FATTORI AMBIENTALI: <b>SUOLO</b>		
FASE	IMPATTI NEGATIVI POTENZIALI	CONSIDERAZIONI / MOTIVAZIONI
CANTIERE	OCCUPAZIONE DI SUOLO IN PRECEDENZA DESTINATO AD ATTIVITÀ AGRICOLA (SEBBENE INTENSIVA)	<i>Facendo riferimento alle aerofoto disponibili da almeno quindici-venti anni l'area risulta incolta</i>
	ASPORTAZIONE/DISPERSIONE/COMPATTAZIONE, TOTALE O PARZIALE, DEL TERRENO AGRARIO PRESENTE NELLA ZONA DI INTERVENTO	<i>In corrispondenza del tracciato della pista il suolo verrà asportato e stoccato in piccoli cumuli lungo i bordi della particella interessata dall'intervento</i>
	IMPERMEABILIZZAZIONE, TOTALE O PARZIALE, DEL TERRENO	<i>La pista verrà realizzata interamente in terra battuta, ed il resto dell'area sarà mantenuta a prato naturale. La superficie impermeabilizzata dell'area lavaggio sarà realizzata nel paddock dell'autodromo già interamente asfaltato</i>
	SVOLGIMENTO DELLE OPERAZIONI DI MANUTENZIONE E DI RIFORNIMENTO DI CARBURANTI SENZA L'UTILIZZO DI AREE IDONEE E L'ADOZIONE DI SPECIFICI SISTEMI DI CONTENIMENTO, CON RISCHIO DI SVERSAMENTI SUL SUOLO DI SOSTANZE INQUINANTI E COMPROMISSIONE DELLA RISORSA SUOLO	<i>Si rimanda per similitudine alle considerazioni svolte nella parte relativa all'Ambiente Idrico, Categoria "Aspetti generali"</i>
	COLLOCAZIONE DI UN DEPOSITO DI CARBURANTI E LUBRIFICANTI, SIA NUOVI CHE USATI, SENZA L'ADOZIONE DI SPECIFICI SISTEMI DI CONTENIMENTO CON RISCHIO DI SVERSAMENTI SUL SUOLO DI SOSTANZE INQUINANTI E COMPROMISSIONE DELLA RISORSA SUOLO	
ESERCIZIO	OCCUPAZIONE DI SUOLO IN PRECEDENZA DESTINATO AD ATTIVITÀ AGRICOLA (SEBBENE INTENSIVA)	<i>L'area è da tempo destinata ad altro uso come "zona impianti sportivi"</i>
	ASPORTAZIONE/DISPERSIONE/COMPATTAZIONE, TOTALE O PARZIALE, DEL TERRENO AGRARIO PRESENTE NELLA ZONA DI INTERVENTO	<i>Il terreno agrario tolto dal tracciato della pista sarà mantenuto ai bordi dell'area, il resto dell'area sarà a prato.</i>
	IMPERMEABILIZZAZIONE, TOTALE O PARZIALE, DEL TERRENO	<i>La realizzazione della pista in terra battuta esclude questa eventualità</i>
	SVOLGIMENTO DELLE OPERAZIONI DI MANUTENZIONE E DI RIFORNIMENTO DI CARBURANTI SENZA L'UTILIZZO DI AREE IDONEE E L'ADOZIONE DI SPECIFICI SISTEMI DI CONTENIMENTO, CON RISCHIO DI SVERSAMENTI SUL SUOLO DI SOSTANZE INQUINANTI E COMPROMISSIONE DELLA RISORSA SUOLO	<i>Si rimanda per similitudine alle considerazioni svolte nella parte relativa all'Ambiente Idrico, Categoria "Aspetti generali"</i>
	COLLOCAZIONE DI UN DEPOSITO DI CARBURANTI E LUBRIFICANTI, SIA NUOVI CHE USATI, SENZA L'ADOZIONE DI SPECIFICI SISTEMI DI CONTENIMENTO CON RISCHIO DI SVERSAMENTI SUL SUOLO DI SOSTANZE INQUINANTI E COMPROMISSIONE DELLA RISORSA SUOLO	

COMPONENTI/FATTORI AMBIENTALI: <b>SOTTOSUOLO</b>		
FASE	IMPATTI NEGATIVI POTENZIALI	CONSIDERAZIONI / MOTIVAZIONI
CANTIERE	MODIFICA DELLA PERMEABILITÀ DEL SUBSTRATO	<i>L'attività in progetto non andrà a modificare le caratteristiche di permeabilità del sito in quanto l'unica superficie impermeabilizzata sarà quella adibita al lavaggio delle motoche sarà posta altrove nel paddock dell'autodromo</i>
	MODIFICA DELLE CARATTERISTICHE GEOTECNICHE	<i>L'attività in progetto non può modificare le caratteristiche geotecniche della zona</i>
	MODIFICA DELLE CONDIZIONI DI STABILITÀ DELLA ZONA	<i>L'attività in progetto non può modificare le caratteristiche di stabilità della zona peraltro subpianeggiante</i>
	SVOLGIMENTO DELLE OPERAZIONI DI MANUTENZIONE E RIFORNIMENTO DI CARBURANTI E LUBRIFICANTI SENZA L'UTILIZZO DI AREE IDONEE E L'ADOZIONE DI SPECIFICI SISTEMI DI CONTENIMENTO, CON RISCHIO DI PERCOLAZIONE NEL SOTTOSUOLO DI SOSTANZE INQUINANTI	<i>Si rimanda alle considerazioni svolte nella parte relativa all'Ambiente Idrico, Categoria "Aspetti generali"</i>
	COLLOCAZIONE DI UN DEPOSITO DI CARBURANTI E LUBRIFICANTI, SIA NUOVI CHE USATI, SENZA L'ADOZIONE DI SPECIFICI SISTEMI DI CONTENIMENTO CON RISCHIO PERCOLAZIONE NEL SOTTOSUOLO DI SOSTANZE INQUINANTI	
ESERCIZIO	MODIFICA DELLA PERMEABILITÀ DEL SUBSTRATO	<i>L'attività sportiva prevista esclude ogni possibile impatto di questa tipologia</i>



	MODIFICHE ALL'ATTUALE ASSETTO MORFOLOGICO MEDIANTE L'ESECUZIONE DI MOVIMENTI DI TERRENO E RIPORTI	<i>Lo svolgimento dell'attività sportiva prevista esclude ogni possibile impatto di questa tipologia</i>	
	MODIFICA DELLE CARATTERISTICHE GEOTECNICHE	<i>L'attività sportiva prevista esclude ogni possibile impatto di questa tipologia</i>	
	MODIFICA DELLE CONDIZIONI DI STABILITÀ	<i>L'attività sportiva prevista esclude ogni possibile impatto di questa tipologia</i>	
	SVOLGIMENTO DELLE OPERAZIONI DI MANUTENZIONE E RIFORNIMENTO DI CARBURANTI E LUBRIFICANTI SENZA L'UTILIZZO DI AREE IDONEE E L'ADOZIONE DI SPECIFICI SISTEMI DI CONTENIMENTO, E RISCHIO DI PERCOLAZIONE NEL SOTTOSUOLO DI SOSTANZE INQUINANTI	<i>Si rimanda alle considerazioni svolte nella parte relativa all'Ambiente Idrico, Categoria "Aspetti generali"</i>	
	COLLOCAZIONE DI UN DEPOSITO DI CARBURANTI E LUBRIFICANTI, SIA NUOVI CHE USATI, SENZA L'ADOZIONE DI SPECIFICI SISTEMI DI CONTENIMENTO E RISCHIO PERCOLAZIONE NEL SOTTOSUOLO DI SOSTANZE INQUINANTI		

COMPONENTI/FATTORI AMBIENTALI: <b>TRAFFICO</b>		
FASE	IMPATTI NEGATIVI POTENZIALI	CONSIDERAZIONI / MOTIVAZIONI
CANTIERE	AUMENTO DEI TRANSITI DI MEZZI PESANTI, DA E PER IL SITO	<i>In considerazione della limitatezza dei lavori, l'aumento del traffico sarà del tutto trascurabile ed ininfluenza</i>
ESERCIZIO	AUMENTO DEI TRANSITI, DA E PER IL SITO, DEI MEZZI ADIBITI AL TRASPORTO DELLE MOTO	<i>Trattandosi di una pista di livello regionale e considerata la stagionalità degli eventi sportivi, l'aumento del traffico locale sarà del tutto trascurabile ed ininfluenza</i>

COMPONENTI/FATTORI AMBIENTALI: <b>FAUNA, VEGETAZIONE, FLORA ED ECOSISTEMI</b>		
FASE	IMPATTI NEGATIVI POTENZIALI	CONSIDERAZIONI / MOTIVAZIONI
<b>FAUNA</b>		
CANTIERE	DISTURBI LEGATI ALLA PRESENZA UMANA ED ALL'ATTIVITÀ DEI MEZZI DI CANTIERE INTERNAMENTE ALLA ZONA DELLA PISTA	<i>Il sito è collocato a margine dell'Autodromo di Magione e l'utilizzo della pista non comporterà alcuna modifica sensibile nell'azione di disturbo da tempo svolta dall'autodromo, dall'estesa area industriale (Bacanella) e dalle importanti infrastrutture stradali e ferroviarie presenti in questa zona.</i>
	DISTURBI LEGATI ALLA PRESENZA UMANA ED AL TRAFFICO PESANTE DA E PER IL SITO	
ESERCIZIO	DISTURBI LEGATI ALLA PRESENZA UMANA ED AL TRAFFICO DA E PER IL SITO	

<b>VEGETAZIONE &amp; FLORA</b>			
CANTIERE	VEGETAZIONE	DANNEGGIAMENTO PER IL DEPOSITO DI EMISSIONI GASOSE E DI PARTICOLATI	<i>L'attività non produce emissioni gassose o particolati in quantità tali da comportare un deposito significativo sulla vegetazione presente all'intorno causandone eventuale pregiudizio. Tali considerazioni valgono anche per la produzione di emissioni gassose causate dal traffico dei mezzi da e per il sito. Non sono presenti specie floristiche protette.</i>
	SPECIE FLORISTICHE PROTETTE	DANNEGGIAMENTO PER IL DEPOSITO DI EMISSIONI GASOSE E DI PARTICOLATI	
	SUPERFICI BOSCA-TE E/O VEGETAZIONE ARBOREA ISOLATA	ELIMINAZIONE E/O DANNEGGIAMENTO DI QUELLA PRESENTE NELL'AREA	<i>Nell'area interessata dall'intervento non sono presenti superfici boscate ma solo alcuni individui arborei singoli o in gruppo. Le fasce vegetate presenti ai confini della particella verranno interamente conservate ed ulteriormente potenziate. È stato eventualmente previsto il solo abbattimento delle piante che potrebbero costituire un potenziale pericolo per gli sportivi in caso di caduta lungo la pista.</i>
ESERCIZIO	VEGETAZIONE	DANNEGGIAMENTO PER IL DEPOSITO DI EMISSIONI GASOSE E DI PARTICOLATI	<i>L'utilizzo della pista, comunque saltuario e stagionale, non produrrà emissioni gassose o particolati in quantità tali da comportare un deposito significativo sulla</i>

	SPECIE FLORISTICHE PROTETTE	DANNEGGIAMENTO PER IL DEPOSITO DI EMISSIONI GASSOSE E DI PARTICOLATI	<i>vegetazione presente all'intorno causandone eventuale pregiudizio. Non sono presenti specie floristiche protette.</i>
	SUPERFICI BOSCADE E/O VEGETAZIONE ARBOREA ISOLATA	ELIMINAZIONE E/O DANNEGGIAMENTO DI QUELLA PRESENTE NELL'AREA	<i>L'attività sportiva prevista esclude ogni possibile impatto di questa tipologia</i>

## ECOSISTEMI

CANTIERE	INTERFERENZA (DIRETTA OD INDIRETTA) CON AREE PROTETTE, PARCHI, SIC E ZSC	<i>Nell'area interessata dall'intervento, ed in una fascia al contorno ampia alcuni chilometri, non sono presenti aree protette di alcun tipo.</i>
	PEGGIORAMENTO DEL GRADO DI FRAMMENTAZIONE DELLA RETE ECOLOGICA LOCALE, DANNEGGIAMENTO O SOTTRAZIONE DI HABITAT	<i>L'area interessata risulta collocata all'interno della fascia di connettività relativa al T. Formanuova ma l'attività in progetto non comporterà danneggiamento o sottrazione di habitat in quanto è previsto il potenziamento della vegetazione presente ai confini della particella.</i>
ESERCIZIO	INTERFERENZA (DIRETTA OD INDIRETTA) CON AREE PROTETTE, PARCHI, SIC E ZSC	<i>Nell'area interessata dall'intervento, ed in una fascia al contorno ampia alcuni chilometri, non sono presenti aree protette di alcun tipo.</i>
	PEGGIORAMENTO DEL GRADO DI FRAMMENTAZIONE DELLA RETE ECOLOGICA LOCALE, DANNEGGIAMENTO O SOTTRAZIONE DI HABITAT	<i>L'attività sportiva prevista esclude ogni possibile impatto di questa tipologia</i>

## COMPONENTI/FATTORI AMBIENTALI: RIFIUTI

FASE	IMPATTI NEGATIVI POTENZIALI	CONSIDERAZIONI / MOTIVAZIONI
CANTIERE	NON CORRETTA GESTIONE DEI RIFIUTI DERIVANTI DALL'ATTIVITÀ DI MANUTENZIONE DEI MEZZI DI CANTIERE UTILIZZATI PER LA REALIZZAZIONE DELLA PISTA	<i>Non si avrà produzione di rifiuti derivanti da attività di manutenzione di mezzi di cantiere in quanto la stessa viene effettuata solo presso officine specializzate</i>
ESERCIZIO	NON CORRETTA GESTIONE DEI RIFIUTI DERIVANTI DALL'ATTIVITÀ DI MANUTENZIONE DELLE MOTO UTILIZZATE	<i>L'attività di manutenzione delle moto viene effettuata presso officine specializzate e mai nel sito in oggetto. I rifiuti eventualmente derivati dall'attività sportiva saranno gestiti mediante le dotazioni del contiguo autodromo</i>

## COMPONENTI/FATTORI AMBIENTALI: RUMORE

FASE	IMPATTI NEGATIVI POTENZIALI	CONSIDERAZIONI / MOTIVAZIONI
CANTIERE	RUMORE INDOTTO DALL'ATTIVITÀ DEI MEZZI DI CANTIERE UTILIZZATI PER LA MOVIMENTAZIONE DEL TERRENO PER LA REALIZZAZIONE DELLA PISTA	<i>I macchinari utilizzati sono a norma e regolarmente sottoposti a manutenzione</i>
	RUMORE INDOTTO DAL TRANSITO DEI MEZZI PESANTI, DA E PER IL SITO	<i>I mezzi pesanti utilizzati sono a norma e regolarmente sottoposti a manutenzione</i>
ESERCIZIO	RUMORE INDOTTO DAL TRANSITO DEI MEZZI, DA E PER IL SITO, ADIBITI AL TRASPORTO DELLE MOTO	<i>Le auto o gli altri mezzi utilizzati sono a norma</i>

## COMPONENTI/FATTORI AMBIENTALI: VIBRAZIONI

FASE	IMPATTI NEGATIVI POTENZIALI	CONSIDERAZIONI / MOTIVAZIONI
CANTIERE	VIBRAZIONI INDOTTE DALL'ATTIVITÀ DEI MEZZI DI CANTIERE DURANTE LA MOVIMENTAZIONE DEL TERRENO PER LA REALIZZAZIONE DELLA PISTA NONCHÉ DAL TRANSITO DEI MEZZI PESANTI, DA E PER IL SITO	<i>L'attività prevista non produrrà vibrazioni di entità tale da risultare percettibili alle distanze cui sono collocati i recettori più vicini</i>

ESERCIZIO	VIBRAZIONI INDOTTE DALL'UTILIZZO DELLA PISTA DA PARTE DELLE MOTO	<i>L'attività sportiva prevista non produrrà vibrazioni di entità tale da risultare percettibili</i>
-----------	--	--

COMPONENTI/FATTORI AMBIENTALI: <b>SALUTE</b>		
FASE	IMPATTI NEGATIVI POTENZIALI	CONSIDERAZIONI / MOTIVAZIONI
CANTIERE	PRODUZIONE DI FUMI NOCIVI O DI ALTRE TIPOLOGIE DI EMISSIONI GASSOSE ASSIMILABILI CHE POSSANO COMPORTARE UNA COMPROMISSIONE DELLO STATO DI SALUTE/BENESSERE DELLA POPOLAZIONE	<i>La tipologia di progetto non produce simili emissioni</i>
	PRODUZIONE DI SOSTANZE NOCIVE CHE POSSANO COMPORTARE UNA COMPROMISSIONE DELLO STATO DI SALUTE/BENESSERE DELLA POPOLAZIONE	<i>La tipologia di progetto non produce simili sostanze</i>
ESERCIZIO	PRODUZIONE DI FUMI NOCIVI O DI ALTRE TIPOLOGIE DI EMISSIONI GASSOSE ASSIMILABILI CHE POSSANO COMPORTARE UNA COMPROMISSIONE DELLO STATO DI SALUTE/BENESSERE DELLA POPOLAZIONE	<i>La tipologia di progetto non produce simili emissioni</i>
	PRODUZIONE DI SOSTANZE NOCIVE CHE POSSANO COMPORTARE UNA COMPROMISSIONE DELLO STATO DI SALUTE/BENESSERE DELLA POPOLAZIONE	<i>La tipologia di progetto non produce simili sostanze</i>

COMPONENTI/FATTORI AMBIENTALI: <b>BENI CULTURALI</b>		
FASE	IMPATTI NEGATIVI POTENZIALI	CONSIDERAZIONI / MOTIVAZIONI
CANTIERE	DANNEGGIAMENTO O DETERIORAMENTO DI BENI CULTURALI SOTTOPOSTI A TUTELA PRESENTI NEI DINTORNI	<i>L'attività in progetto non è in grado di causare tale impatto. Non sono peraltro presenti in prossimità beni culturali sottoposti a tutela</i>
ESERCIZIO	DANNEGGIAMENTO O DETERIORAMENTO DI BENI CULTURALI SOTTOPOSTI A TUTELA PRESENTI NEI DINTORNI	<i>L'attività in progetto non è in grado di causare tale impatto. Non sono peraltro presenti in prossimità beni culturali sottoposti a tutela</i>

COMPONENTI/FATTORI AMBIENTALI: <b>PAESAGGIO</b> (IMPATTO VISIVO)		
FASE	IMPATTI NEGATIVI POTENZIALI	CONSIDERAZIONI / MOTIVAZIONI
CANTIERE	VISIBILITÀ DELL'INTERVENTO RISPETTO AI TARGET PRINCIPALI RAPPRESENTATI DALL'ABITATO DI MAGIONE E DI MONTESPELLO, DA CASE SPARSE E DALLA VIABILITÀ LOCALE PRESENTE	<i>La pista sarà collocata lateralmente all'area dell'autodromo, nella parte opposta rispetto al tracciato della superstrada e, considerata la distanza, non è visibile dall'abitato di Magione o di altri centri minori (si veda Allegato 3 -Visuali)</i>
ESERCIZIO	VISIBILITÀ DELL'INTERVENTO RISPETTO AI TARGET PRINCIPALI RAPPRESENTATI DALL'ABITATO DI MAGIONE E DI MONTESPELLO, DA CASE SPARSE E DALLA VIABILITÀ LOCALE PRESENTE	

COMPONENTI/FATTORI AMBIENTALI: <b>RADIAZIONI IONIZZANTI</b>		
FASE	IMPATTI NEGATIVI POTENZIALI	CONSIDERAZIONI / MOTIVAZIONI
CANTIERE	PRODUZIONE DI RADIAZIONI IONIZZANTI	<i>La tipologia di intervento esclude assolutamente la presenza di tale eventualità</i>
ESERCIZIO	PRODUZIONE DI RADIAZIONI IONIZZANTI	<i>La tipologia di intervento esclude assolutamente la presenza di tale eventualità</i>

COMPONENTI/FATTORI AMBIENTALI: <b>RADIAZIONI NON IONIZZANTI</b>		
FASE	IMPATTI NEGATIVI POTENZIALI	CONSIDERAZIONI / MOTIVAZIONI
CANTIERE	PRODUZIONE DI RADIAZIONI NON IONIZZANTI	<i>La tipologia di intervento prevista non produce C.E.M.</i>
ESERCIZIO	PRODUZIONE DI RADIAZIONI NON IONIZZANTI	<i>La tipologia di intervento prevista non produce C.E.M.</i>

#### 4.3 INDIVIDUAZIONE ED ATTRIBUZIONE SIGNIFICATIVITÀ DEGLI IMPATTI NEGATIVI ATTESI

Gli impatti negativi potenziali considerati “presenti” nella prima fase sono stati valutati al fine di definire la loro effettiva significatività. Ciò ha permesso di “pesare” gli “IMPATTI NEGATIVI ATTESI” su cui successivamente è stata incentrata l'attenzione per individuare gli opportuni interventi di mitigazione.

Relativamente a questa specifica tipologia di intervento, va precisato preliminarmente che, in ordine all'attribuzione della significatività degli impatti negativi attesi, due fattori hanno pesato nella direzione di una loro generale scarsa rilevanza:

- **CONTESTO** – L'area in cui si andrà ad operare è posta in una zona fortemente antropizzata, costituita, come detto, da una estesa area industriale (Bacanella) e dal contiguo Autodromo. Sono inoltre presenti: una viabilità interregionale alquanto trafficata (Raccordo autostradale A1), una fitta rete di viabilità di livello regionale e locale nonché centri abitati (Magione e centri minori). Tutto ciò porta a considerare che l'area non mostri alcuna caratteristica di pregio ambientale e che lo svolgimento di questa attività non contribuirà ad un ulteriore depauperamento del territorio.
- **TIPOLOGIA DELL'INTERVENTO** – il progetto prevede la sola realizzazione di una pista per il motocross in terra battuta con la conformazione di alcune rampe e dossi, elementi caratteristici di questa tipologia di competizione sportiva. L'intervento peraltro, essendo costituito da soli riporto e compattazione di terreno, al termine dell'esercizio sarà completamente reversibile.

Per l'attribuzione del valore della significatività degli impatti è stata adottata la seguente scala di valori accompagnata da una gradazione di colori che, partendo dal colore grigio quale indicazione di valore molto basso, aumenta attraverso altre tre classi, sino al colore violetto utilizzato per indicare una significatività molto alta. Il valore “*significatività nulla*” non è stato considerato nella scala in quanto tale categoria di impatto, come visto, è stata preliminarmente selezionata e gestita separatamente dalla presente attribuzione di valori.

SIGNIFICATIVITÀ					
(NULLA)	MOLTO BASSA	BASSA	MEDIA	ALTA	MOLTO ALTA

La tabella è stata strutturata come segue:

- nella prima colonna sono state accorpate le componenti/fattori ambientali interessate;
- nella seconda colonna è stata riportata la significatività attribuita ai singoli impatti negativi attesi;
- nella terza colonna sono state riportate la numerazione e la descrizione del singolo impatto;
- nella quarta colonna le motivazioni che hanno portato all'attribuzione del valore di significatività.

#### FASE DI CANTIERE

COMPONENTI/ FATTORI AMB.	SIGNIFICAT.	DESCRIZIONE IMPATTO	CONSIDERAZIONI / MOTIVAZIONI
ATMOSFERA	MOLTO BASSA	<b>IMPATTO 1</b> – AUMENTO DELLE EMISSIONI DI GAS DI SCARICO DERIVANTI DAI MEZZI UTILIZZATI PER LA MOVIMENTAZIONE DEL TERRENO PER LA REALIZZAZIONE DELLA PISTA E DELLE ALTRE OPERE PREVISTE	L'IMPATTO SARÀ MOLTO CONTENUTO IN QUANTO LIMITATO AI POCHI GIORNI. RELATIVAMENTE ALL'INTENSITÀ DEL FENOMENO SI PRECISA CHE I MEZZI DI CANTIERE SONO A NORMA E VENGONO SOTTOPOSTI A REGOLARE MANUTENZIONE.
	MOLTO BASSA	<b>IMPATTO 2</b> - PRODUZIONE DI POLVERI DERIVANTI DALLA REALIZZAZIONE DELLA PISTA E DEI PIAZZALI	L'IMPATTO SARÀ MOLTO CONTENUTO SEMPRE PER LA BREVE DURATA DEL CANTIERE E LA LIMITATEZZA DELL'INTERVENTO

<b>SOTTOSUOLO</b>	<b>MOLTO BASSA</b>	<b>IMPATTO 3 - MODIFICHE ALL'ATTUALE ASSETTO MORFOLOGICO LOCALE MEDIANTE L'ESECUZIONE DI MOVIMENTI DI TERRENO E RIPORTI</b>	L'IMPATTO SARÀ MOLTO CONTENUTO SEMPRE IN BASE ALLE CONSIDERAZIONI PRECEDENTI ED IN QUANTO COMPLETAMENTE REVERSIBILE TRATTANDOSI DI SEMPLICI OPERE IN TERRA
SINTESI DEGLI IMPATTI NEGATIVI ATTESI =			<b>N. 3 CON SIGNIFICATIVITÀ MOLTO BASSA</b>

#### FASE DI ESERCIZIO

COMPONENTI/ FATTORI AMB.	SIGNIFICAT.	DESCRIZIONE IMPATTO	CONSIDERAZIONI / MOTIVAZIONI
<b>ATMOSFERA</b>	<b>MOLTO BASSA</b>	<b>IMPATTO 1 - PRODUZIONE DI POLVERI DERIVANTI DALL'UTILIZZO DELLA PISTA DA MOTOCROSS</b>	L'IMPATTO SARÀ CONTENUTO IN QUANTO LIMITATO A POCHE ORE DI ALCUNE GIORNATE ALL'ANNO IN QUANTO IL CALENDARIO DELL'ATTIVITÀ È STAGIONALE E TEMPORALMENTE LIMITATO. RELATIVAMENTE ALLA INTENSITÀ DEL FENOMENO, NEL CASO DI UNA PRODUZIONE ECCESSIVA DI POLVERI PRIMA DELL'UTILIZZO DELLA PISTA È PREVISTA LA SUA IRRORAZIONE MEDIANTE L'UTILIZZO DELLE ACQUE DEL POZZO A SERVIZIO DEL CONTIGUO AUTODROMO.
	<b>MOLTO BASSA</b>	<b>IMPATTO 2 - EMISSIONI DI GAS DI SCARICO DELLE MOTO DURANTE L'UTILIZZO DELLA PISTA</b>	L'IMPATTO SARÀ CONTENUTO IN QUANTO LIMITATO A POCHE ORE DI ALCUNE GIORNATE ALL'ANNO POICHÈ IL CALENDARIO DELL'ATTIVITÀ SPORTIVA È STAGIONALE E TEMPORALMENTE LIMITATO.
<b>FAUNA, VEGETAZIONE, FLORA ED ECOSISTEMI</b>	<b>MOLTO BASSA</b>	<b>IMPATTO 3 - DISTURBI ALLA FAUNA LEGATI ALLA PRESENZA UMANA ED ALL'UTILIZZO DELLA PISTA</b>	LE VALUTAZIONI SVOLTE IN ORDINE AL PRIMO IMPATTO POSSONO ESSERE CONSIDERATE VALIDE ANCHE PER QUESTO. RELATIVAMENTE ALL'INTENSITÀ DEL FENOMENO, ESSO SI VA A SOMMARE AI PERMANENTI DISTURBI LEGATI ALLA PRESENZA ULTRADECENNALE DELL'AUTODROMO E DELL'AREA INDUSTRIALE.
<b>RUMORE</b>	<b>MOLTO BASSA</b>	<b>IMPATTO 4 - RUMORE INDOTTO DALL'UTILIZZO DELLA PISTA DA PARTE DELLE MOTO</b>	RIMANGONO VALIDE LE CONSIDERAZIONI SVOLTE AI PUNTI PRECEDENTI RICORDANDO LA SIGNIFICATIVA DISTANZA DAI PUNTI SENSIBILI ESSENDO IL NUOVO CAMPO DA CROSS POSTO SUL LATO SUD-OVEST DELL'AUTODROMO, A CONFINE DI UN'AREA INDUSTRIALE. INOLTRE IL PERIMETRO DELL'AREA SARÀ BORDATO DA UN'ALBERATURA CONTINUA E BEN SVILUPPATA.
SINTESI DEGLI IMPATTI NEGATIVI ATTESI =			<b>N. 4 CON SIGNIFICATIVITÀ MOLTO BASSA</b>

#### 4.4 MATRICE: IMPATTI NEGATIVI ATTESI - FASI.

Nella tabella successiva si è proceduto all'incrocio delle FASI INERENTI SIA LA REALIZZAZIONE DELLA PISTA (CANTIERE) CHE IL SUO UTILIZZO (Esercizio) con gli IMPATTI NEGATIVI ATTESI definiti nelle tabelle precedenti. Per la definizione delle singole attività previste nelle due fasi sopra citate si è fatto riferimento a quanto rappresentato nel progetto preliminare.

Le due matrici sono state elaborate individuando i singoli impatti negativi attesi per ogni azione prevista rispettivamente per la realizzazione e l'utilizzo della pista, per continuità di rappresentazione si è mantenuta la scala cromatica della significatività dell'impatto utilizzata in precedenza.

## FASE DI REALIZZAZIONE DELLA PISTA

AZIONE	DESCRIZIONE	
<b>A</b>	PREPARAZIONE DELL'AREA	SCOTICAMENTO DEL TERRENO E SUO STOCCAGGIO IN PICCOLI CUMULI LATERALMENTE ALLA PISTA
<b>B</b>	REALIZZAZIONE DELLA PISTA	SPIANAMENTO E LIVELLAMENTO DELLA ZONA INTERESSATA DAL TRACCIATO DELLA PISTA CON MESSA IN POSTO E COMPATTAZIONE DEI CUMULI DI TERRENO PER LA REALIZZAZIONE DEI DOSSI NONCHÈ DELLE ALTRE ZONE DI SERVIZIO ("PARCO CHIUSO" E "DI ATTESA", RIF.: PAR. 1.1)
<b>C</b>	REALIZZAZIONE DEI MANUFATTI	MESSA IN POSTO DEL PREFABBRICATO E DELLA TETTOIA
<b>D</b>	PIANTUMAZIONI	PIANTUMAZIONE DELLE SPECIE ARBOREE ED ARBUSTIVE SECONDO LE MODALITÀ PREVISTE IN PROGETTO

COMPONENTI / FATTORI AMB.	IMPATTI NEGATIVI ATTESI	FASI REALIZZAZIONE PISTA			
		A	B	C	D
ATMOSFERA	IMPATTO 1				
	IMPATTO 2				
SUOLO /SOTTOSUOLO	IMPATTO 3				

## FASE DI UTILIZZO DELLA PISTA

AZIONE	DESCRIZIONE	
<b>A</b>	ARRIVO MEZZI PARTECIPANTI	
<b>B</b>	ATTIVITÀ PRE GARA	
<b>C</b>	SVOLGIMENTO DELLA GARA	
<b>D</b>	PULIZIA DELLE MOTO POST GARA	

COMPONENTI / FATTORI AMB.	IMPATTI NEGATIVI ATTESI	FASI UTILIZZO PISTA			
		A	B	C	D
ATMOSFERA	IMPATTO 1				
	IMPATTO 2				
FAUNA, VEGETAZIONE, FLORA ED ECOSISTEMI	IMPATTO 3				
RUMORE	IMPATTO 4				

### 4.5 SCHEDE ANALITICHE DEGLI IMPATTI NEGATIVI ATTESI

Al fine di completare il quadro informativo e di fornire un ulteriore approfondimento sui 2 impatti considerati, nelle schede seguenti si è proceduto alla loro descrizione secondo quanto richiesto alla terza parte dell'**Allegato V - CRITERI PER LA VERIFICA DI ASSOGGETTABILITÀ DI CUI ALL'ART. 20**, già elencati alla pag. 5 del presente Studio preliminare Ambientale, che per comodità si riporta nuovamente nel seguito:

#### 3. CARATTERISTICHE DELL'IMPATTO POTENZIALE

GLI IMPATTI POTENZIALMENTE SIGNIFICATIVI DEI PROGETTI DEBBO NO ESSERE CONSIDERATI IN RELAZIONE AI CRITERI STABILITI AI PUNTI 1 E 2 E TENENDO CONTO, IN PARTICOLARE:

3.1 - DELLA PORTATA DELL'IMPATTO (AREA GEOGRAFICA E DENSITÀ DI POPOLAZIONE INTERESSATA)

3.2 - DELLA NATURA TRANSFRONTALIERA DELL'IMPATTO

3.3 - DELL'ORDINE DI GRANDEZZA E DELLA COMPLESSITÀ DELL'IMPATTO

3.4 - DELLA PROBABILITÀ DELL'IMPATTO

3.5 - DELLA DURATA, FREQUENZA E REVERSIBILITÀ DELL'IMPATTO

Si precisa che, in ordine alla tipologia di intervento, dalle due schede successive sono stati eliminati, in quanto ritenuti comunque NON SIGNIFICATIVI, i riferimenti alla “DENSITÀ DI POPOLAZIONE INTERESSATA” di cui al punto 3.1 ed alla “NATURA TRANSFRONTALIERA DELL'IMPATTO” di cui al punto 3.2.

## FASE DI REALIZZAZIONE DELLA PISTA

### **IMPATTO 1 – AUMENTO DELLE EMISSIONI DI GAS DI SCARICO DERIVANTI DAI MEZZI UTILIZZATI PER LA MOVIMENTAZIONE DEL TERRENO PER LA REALIZZAZIONE DELLA PISTA E DELLE ALTRE OPERE PREVISTE**

SIGNIFICATIVITÀ: **MOLTO BASSA**

PORTATA DELL'IMPATTO	La portata dell'impatto è molto limitata. Infatti il prevedibile aumento delle emissioni legate al traffico pesante (da e per l'impianto) e dell'attività dei mezzi di lavoro internamente al sito, a causa del maggior volume di rifiuti da recuperare, è comunque molto limitato e stimato al massimo in circa 40 viaggi al giorno.
ORDINE DI GRANDEZZA DELL'IMPATTO	L'impatto è stato considerato con significatività molto bassa. A scala territoriale più ampia, anche solo comunale, l'impatto è da considerarsi certamente trascurabile e praticamente non percepibile
COMPLESSITÀ DELL'IMPATTO	L'impatto è diretto e semplice
PROBABILITÀ DELL'IMPATTO	L'impatto è certo
DURATA DELL'IMPATTO	L'impatto è presente solo durante l'attività dei mezzi da lavoro (8 h lavorative/gg), la durata dell'attività nel suo complesso è stata stimata in circa 15 gg lavorativi
FREQUENZA DELL'IMPATTO	La frequenza dell'impatto è ciclica in ordine alle giornate lavorative effettuate
REVERSIBILITÀ DELL'IMPATTO	L'impatto è immediatamente reversibile al termine della giornata lavorativa

### **IMPATTO 2 - PRODUZIONE DI POLVERI DERIVANTI DALLA REALIZZAZIONE DELLA PISTA E DEI PIAZZALI**

SIGNIFICATIVITÀ : **MOLTO BASSA**

PORTATA DELL'IMPATTO	La portata dell'impatto è molto limitata. Infatti il prevedibile aumento nella produzione di polveri è legata all'attività dei mezzi di lavoro internamente al sito, così come descritto nella scheda precedente.
ORDINE DI GRANDEZZA DELL'IMPATTO	L'impatto è stato considerato a significatività molto bassa e locale, a scala territoriale più ampia, anche solo dell'area industriale e dei terreni agricoli al contorno, l'impatto è da considerarsi certamente trascurabile e praticamente non percepibile
COMPLESSITÀ DELL'IMPATTO	L'impatto è diretto e semplice
PROBABILITÀ DELL'IMPATTO	L'impatto è certo
DURATA DELL'IMPATTO	L'impatto è presente solo durante l'attività dei mezzi da lavoro (8 h lavorative/gg), la durata dell'attività nel suo complesso è stata stimata in circa 15 gg lavorativi
FREQUENZA DELL'IMPATTO	La frequenza dell'impatto è ciclica in ordine alle giornate lavorative effettuate
REVERSIBILITÀ DELL'IMPATTO	L'impatto è immediatamente reversibile al termine della giornata lavorativa

### **IMPATTO 3 - MODIFICHE ALL'ATTUALE ASSETTO MORFOLOGICO LOCALE MEDIANTE L'ESECUZIONE DI MOVIMENTI DI TERRENO E RIPIORTI**

SIGNIFICATIVITÀ : **MOLTO BASSA**

PORTATA DELL'IMPATTO	La portata dell'impatto è molto limitata. Infatti il prevedibile aumento nella produzione di polveri è legata all'attività dei mezzi di lavoro internamente al sito, così come descritto nella scheda precedente.
ORDINE DI GRANDEZZA DELL'IMPATTO	L'impatto è stato considerato a significatività molto bassa e locale, a scala territoriale più ampia, anche solo dell'area industriale e dei terreni agricoli al contorno, l'impatto è da considerarsi certamente trascurabile e praticamente non percepibile

COMPLESSITÀ DELL'IMPATTO	L'impatto è diretto e semplice
PROBABILITÀ DELL'IMPATTO	L'impatto è certo
DURATA DELL'IMPATTO	L'impatto è presente solo durante l'attività dei mezzi da lavoro (8 h lavorative/gg), la durata dell'attività nel suo complesso è stata stimata in circa 15 gg lavorativi
FREQUENZA DELL'IMPATTO	La frequenza dell'impatto è ciclica in ordine alle giornate lavorative effettuate
REVERSIBILITÀ DELL'IMPATTO	L'impatto è completamente reversibile in quanto, al termine dell'utilizzo dell'impianto sportivo, sarà possibile asportare i terreni dei dossi della pista, ricollocare il suolo prima stoccato e ripristinare lo status ex ante

## FASE DI UTILIZZO DELLA PISTA

### **IMPATTO 1 – PRODUZIONE DI POLVERI DERIVANTI DALL'USO DELLA PISTA DA MOTOCROSS**

SIGNIFICATIVITÀ: **MOLTO BASSA**

PORTATA DELL'IMPATTO	La portata dell'impatto è molto limitata. Infatti la produzione della polverosità durante la gara sarà contenuta dalle previste irrigazioni preventive.
ORDINE DI GRANDEZZA DELL'IMPATTO	L'impatto è stato considerato con significatività molto bassa. A scala territoriale più ampia, anche solo dell'autodromo, l'impatto è da considerarsi certamente trascurabile e praticamente non percepibile
COMPLESSITÀ DELL'IMPATTO	L'impatto è diretto e semplice
PROBABILITÀ DELL'IMPATTO	L'impatto è certo
DURATA DELL'IMPATTO	L'impatto è presente solo durante lo svolgimento della gara
FREQUENZA DELL'IMPATTO	La frequenza dell'impatto è saltuaria in ordine al calendario delle giornate di gara
REVERSIBILITÀ DELL'IMPATTO	L'impatto è immediatamente reversibile al termine della gara

### **IMPATTO 2 – EMISSIONI DI GAS DI SCARICO DELLE MOTO DURANTE L'UTILIZZO DELLA PISTA**

SIGNIFICATIVITÀ: **MOLTO BASSA**

PORTATA DELL'IMPATTO	La portata dell'impatto è molto limitata. Infatti la produzione delle emissioni proviene comunque da mezzi omologati
ORDINE DI GRANDEZZA DELL'IMPATTO	L'impatto è stato considerato con significatività molto bassa. A scala territoriale più ampia, anche solo dell'autodromo, l'impatto è da considerarsi certamente trascurabile e praticamente non percepibile
COMPLESSITÀ DELL'IMPATTO	L'impatto è diretto e semplice
PROBABILITÀ DELL'IMPATTO	L'impatto è certo
DURATA DELL'IMPATTO	L'impatto è presente solo durante lo svolgimento della gara
FREQUENZA DELL'IMPATTO	La frequenza dell'impatto è saltuaria in ordine al calendario delle giornate di gara
REVERSIBILITÀ DELL'IMPATTO	L'impatto è immediatamente reversibile al termine della gara

### **IMPATTO 3 - DISTURBI ALLA FAUNA LEGATI ALLA PRESENZA UMANA E ALL'USO DELLA PISTA**

SIGNIFICATIVITÀ: **MOLTO BASSA**

PORTATA DELL'IMPATTO	La portata dell'impatto è molto limitata.
ORDINE DI GRANDEZZA DELL'IMPATTO	L'impatto è stato considerato a significatività molto bassa e locale, a scala territoriale più ampia, anche solo dei terreni agricoli al contorno, l'impatto è da considerarsi certamente trascurabile



COMPLESSITÀ DELL'IMPATTO	L'impatto è diretto e semplice
PROBABILITÀ DELL'IMPATTO	L'impatto è certo
DURATA DELL'IMPATTO	L'impatto è presente solo durante lo svolgimento delle gare
FREQUENZA DELL'IMPATTO	La frequenza dell'impatto è saltuaria in ordine al calendario delle giornate di gara
REVERSIBILITÀ DELL'IMPATTO	L'impatto è immediatamente reversibile al termine della gara

#### **IMPATTO 4 - RUMORE INDOTTO DALL'UTILIZZO DELLA PISTA DA PARTE DELLE MOTO**

SIGNIFICATIVITÀ : **MOLTO BASSA**

PORTATA DELL'IMPATTO	La portata dell'impatto è molto limitata.
ORDINE DI GRANDEZZA DELL'IMPATTO	L'impatto è stato considerato con significatività molto bassa. A scala territoriale più ampia, anche solo dell'autodromo in attività, l'impatto è da considerarsi certamente trascurabile e praticamente non percepibile
COMPLESSITÀ DELL'IMPATTO	L'impatto è diretto e semplice
PROBABILITÀ DELL'IMPATTO	L'impatto è certo
DURATA DELL'IMPATTO	L'impatto è presente solo durante lo svolgimento della gara
FREQUENZA DELL'IMPATTO	La frequenza dell'impatto è saltuaria in ordine al calendario delle giornate di gara
REVERSIBILITÀ DELL'IMPATTO	L'impatto è immediatamente reversibile al termine della gara

## 5. CONSIDERAZIONI CONCLUSIVE

Il presente progetto è stato sottoposto a Verifica di Assoggettabilità a VIA in quanto rappresenta una modifica di un progetto per la realizzazione di un impianto sportivo già sottoposto a procedimento di Verifica di Assoggettabilità a VIA con esito favorevole.

Riassumendo i punti di maggiore interesse relativamente alla sua compatibilità ambientale si evidenzia quanto segue:

- l'intervento prevede la realizzazione di una pista e di altre limitate superfici in terra battuta funzionali allo svolgimento di gare di motocross, e risulterà meno impattante rispetto al progetto precedente (conclusosi con esito favorevole di non necessità di assoggettamento a VIA) in quanto in quel caso era prevista la realizzazione di un circuito asfaltato;
- la pista di motocross verrà realizzata in diretta contiguità con le infrastrutture, i servizi ed i parcheggi dell'Autodromo, ovvero in un'area espressamente individuata a livello urbanistico-territoriale per lo svolgimento di tali attività sportive;
- non richiederà alcuna nuova occupazione di suolo, neanche temporanea, in quanto l'attività sarà svolta interamente utilizzando gli spazi esistenti all'interno dell'autodromo e già destinati alla realizzazione di una pista di Kart e guida sicura, intervento oggi ritenuto dal Proponente non più attuabile economicamente;
- la fase di cantiere sarà limitata alla messa in posto e compattazione dei cumuli di terreno necessari alla conformazione della pista in senso plani-altimetrico ed alla realizzazione del piccolo prefabbricato e della tettoia in legno.
- servizi igienici, parcheggi, zone di utilità, ecc. non necessitano di essere realizzati in quanto sono già presenti e disponibili nel contiguo autodromo;
- l'attività sportiva mediante l'utilizzo della pista da cross verrà svolta comunque in maniera saltuaria in quanto il suo uso risente di numerosi fattori fra cui si citano come esempio: periodi stagionali non idonei e calendari delle gare comunque limitati nel tempo. L'assenza di una qualsiasi illuminazione del tracciato ne esclude, peraltro, anche l'utilizzo nei periodi serali o notturni;
- il consumo di acqua sarà limitato al solo lavaggio delle moto nonché per l'abbattimento delle polveri lungo il percorso nei periodi maggiormente siccitosi tramite l'utilizzo di un pozzo esistente e regolarmente autorizzato all'emungimento delle acque a servizio dell'autodromo;
- il lavaggio delle moto verrà effettuato su di una piattaforma in cls impermeabile progettata nel paddock dell'autodromo, gli scarichi delle acque di risulta saranno collegati al depuratore/ degrassatore/ disoleatore già attivo nei pressi dei servizi igienici dell'Autodromo; da questo le acque in uscita vengono convogliate alla stazione di sollevamento e poi al collettore fognario comunale ubicato all'esterno dell'autodromo.
- l'impatto visuale è da considerarsi minimo grazie all'assetto morfologico locale ed alla collocazione dell'area immediatamente a ridosso dell'autodromo ed alle sue infrastrutture e servizi.

IN CONCLUSIONE, CONSIDERATO CHE SI TRATTA DI UNA ATTIVITÀ SPORTIVA AD INTEGRAZIONE DELL'AUTODROMO E DELLA PISCINA ESISTENTI, CHE L'UTILIZZO DELLA PISTA SARÀ COMUNQUE SALTUARIO E CONTENUTO NEL TEMPO, CHE GLI IMPATTI NEGATIVI ATTESI SI CARATTERIZZANO CON UNA SIGNIFICATIVITÀ "MOLTO BASSA" E CHE TUTTI RISULTANO REVERSIBILI AL TERMINE DELL'ATTIVITÀ, È POSSIBILE AFFERMARE LA PIENA COMPATIBILITÀ AMBIENTALE DELL'INTERVENTO PROPOSTO.