

REGIONE EMILIA-ROMAGNA

Atti amministrativi

GIUNTA REGIONALE

Atto del Dirigente DETERMINAZIONE

Num. 5470 del 19/03/2026 BOLOGNA

Proposta: DPG/2026/5860 del 18/03/2026

Struttura proponente: SETTORE TUTELA DELL'AMBIENTE ED ECONOMIA CIRCOLARE
DIREZIONE GENERALE CURA DEL TERRITORIO E DELL'AMBIENTE

Oggetto: LR 4/2018, ART. 11: PROVVEDIMENTO DI VERIFICA DI ASSOGGETTABILIT? A VIA (SCREENING) RELATIVO AL PROGETTO "LAVORI DI RIDEFINIZIONE DEL CAMPO CROSS - MONTE CORALLI", LOCALIZZATO NEL COMUNE DI FAENZA (RA), ALLA REGIONE EMILIA-ROMAGNA" PROPOSTO DA R.P.M. S.R.L.

Autorità emanante: IL RESPONSABILE - AREA VALUTAZIONE IMPATTO AMBIENTALE E AUTORIZZAZIONI

Firmatario: DENIS BARBIERI in qualità di Responsabile di area di lavoro dirigenziale

Responsabile del procedimento: Denis Barbieri

Firmato digitalmente

IL DIRIGENTE FIRMATARIO

PREMESSO CHE:

il proponente RPM S.r.l., con sede legale nel comune di Faenza (RA), ha presentato, ai sensi dell'art. 10 della legge regionale 18 aprile 2018, n.4 *"disciplina della valutazione dell'impatto ambientale dei progetti"*, l'istanza per l'avvio della verifica di assoggettabilità a VIA (screening) relativa al progetto "Lavori di Ridefinizione del Campo Cross - Monte Coralli", localizzato nel Comune di Faenza (RA), alla Regione Emilia-Romagna (acquisita al prot. PG.2025.941432 del 17 settembre 2025) e all'ARPAE di Ravenna; tale istanza è stata presentata a seguito della comunicazione della Regione Emilia - Romagna, Area Valutazione Impatto Ambientale e Autorizzazioni ad adempiere ai sensi dell'art. 29 comma 3 del D.lgs. n. 152/2006 con nota prot. 23/06/2025.0613839; in essa veniva assegnato alla società RPM S.r.l., in quanto committente e concessionario degli interventi di ridefinizione della pista da cross Monte Coralli, il termine di 90 giorni per la presentazione di istanza di verifica di assoggettabilità a VIA (screening postumo) per le modifiche apportate alla pista da motocross;

in applicazione della l.r. 13/2015 *"riforma del sistema di governo regionale e locale e disposizioni su città metropolitana di Bologna, province, comuni e loro unioni"*, le competenze relative alle procedure di valutazione ambientale di cui agli allegati A.2 e B.2 della l.r. 4/2018 sono della Regione Emilia-Romagna che le esercita previa istruttoria di ARPAE;

nel caso di specie il responsabile di tale fase è il dirigente del Servizio Autorizzazioni e Concessioni (SAC) di ARPAE di Ravenna che, terminata l'istruttoria del progetto in oggetto, ha inviato la Relazione conclusiva e la scheda tecnica di progetto per la procedura di verifica, acquisita con nota prot. PG.2026.216016 del 6 marzo 2026 precisando che, vista la documentazione inviata e le valutazioni effettuate, non ritiene necessario sottoporre il progetto a procedura di VIA; la Posizione di Elevata Qualificazione di riferimento dell'Area Valutazione Impatto Ambientale e Autorizzazioni della Regione Emilia-Romagna provvede alla formalizzazione dell'atto dirigenziale per la successiva assunzione da parte del dirigente regionale;

le spese istruttorie relative alla procedura predetta, a carico del proponente, sono state correttamente versate ad ARPAE, ai sensi dell'art. 31 della l.r. 4/2018;

il progetto è assoggettato a procedura di verifica di assoggettabilità a VIA in quanto ricade tra quelli di cui all'Allegato B della l.r. 4/2018, nella categoria B.2.60) "Modifiche o estensioni di progetti di cui all'allegato A.2 o all'allegato B.2 già autorizzati, realizzati o in fase di realizzazione, che possono avere notevoli ripercussioni negative sull'ambiente (modifica o estensione non inclusa nell'allegato A.2)." con riferimento alla fattispecie B.2.44) "piste permanenti per corse e prove di automobili, motociclette e altri veicoli a motore";

il circuito da motocross Monte Coralli ubicato in via Tebano n. 1 nel Comune di Faenza (RA), inaugurato negli anni '70, è stato teatro di importanti eventi sportivi ed è punto di riferimento per il motocross italiano. Il progetto generale "Rigenerazione e ampliamento impianto sportivo e campo cross Monte Coralli" presentato dal proponente, fermo restando che è sottoposto a valutazione di assoggettabilità a VIA il solo campo cross (punto B.2.44), si compone di tre stralci:

- progetto "Pista da cross Monte Coralli": il progetto è relativo a interventi di ridefinizione della pista da cross e ha riguardato le opere di sistemazione del circuito approvato con Delibera della Giunta Comunale di Faenza n. 258 del 02/12/2022 (progetto definitivo) e successivamente con Det. Dirigenziale dell'Unione della Romagna Faentina n. 4142/2022 (progetto esecutivo);
- progetto "Rigenerazione e ampliamento impianto sportivo e campo cross Monte Coralli": il progetto è relativo alla rigenerazione paesaggistica e all'ampliamento dell'impianto sportivo e ha riguardato le opere per la realizzazione dell'impianto Cross nella sua estensione generale ad esclusione della pista, comprendente le opere accessorie all'impianto (edifici, ingressi, parcheggi, viabilità di servizio, aree sportive accessorie, aree paddock in parte già esistenti per la sosta dei mezzi trasporto e van), approvato con Det. Dirigenziale dell'Unione della Romagna Faentina n. 203/2023 (progetto definitivo);
- progetto "Campo Cross Monte Coralli opere di completamento impianto di illuminazione pista - ampliamento": il progetto è relativo alla realizzazione dell'ampliamento dell'impianto di illuminazione della pista cross approvato con Det. Dirigenziale dell'Unione della Romagna Faentina n. 2248/2024;

l'impianto è stato successivamente integrato con altri

interventi, descritti nella scheda tecnica alla quale si rimanda. Il progetto, per i vari stralci sopra riportati, ha ricevuto le necessarie Autorizzazioni Paesaggistiche ai sensi dell'art. 146 D.Lgs. 42/2004 e s.m.i, per i seguenti vincoli ricompresi nell'area: art. 142 c. 1 lett. c): "Fiumi, torrenti, corsi d'acqua" in virtù della presenza del "Rio Pideura e Rio Carrere", e lett. g): "territori coperti da foreste e da boschi";

con nota dell'Area Valutazione Impatto Ambientale e Autorizzazioni della Regione Emilia - Romagna, (prot. n. PG.2025.966792 del 25 settembre 2025) sono state richieste integrazioni al progetto presentato;

il proponente ha inviato le integrazioni richieste acquisite al prot. n. PG.2025.1015684 del 10 ottobre 2025;

con nota di ARPAE Ravenna (acquisita al prot. reg. con PG.2025.1035251 del 17 ottobre 2025), è stata data comunicazione agli Enti interessati, dell'avvio e pubblicazione del procedimento e della relativa documentazione progettuale nella banca dati delle valutazioni ambientali della regione Emilia-Romagna all'indirizzo: https://serviziambiente.regione.emilia-romagna.it/viavasweb/ricerca/dettaglio/6712;_

il proponente ha chiesto all'Autorità competente, nell'istanza di attivazione della procedura di verifica di assoggettabilità a VIA, che siano specificate le condizioni ambientali necessarie e vincolanti per evitare o prevenire quelli che potrebbero altrimenti rappresentare impatti ambientali significativi e negativi così come previsto dall'art. 19, comma 8, del decreto legislativo 3 aprile 2006, n.152 "norme in materia ambientale";

ARPAE SAC Ravenna, sentiti gli Enti e i Servizi potenzialmente interessati, esaminata la documentazione acquisita, ha ritenuto necessario indire una riunione istruttoria per il giorno 18 novembre 2025;

durante la fase istruttoria sono stati richiesti, ai sensi dell'art. 19, comma 6, del d.lgs.152/06, chiarimenti e integrazioni al proponente agli atti al prot. PG.2025.1232211del 9 dicembre 2025;

il proponente ha inviato le integrazioni richieste entro i termini procedurali con nota acquisita agli atti regionali al protocollo PG.2026.6035 e altri del 8 gennaio 2026;

il proponente ha inviato chiarimenti volontari con nota

acquisita agli atti regionali al PG.2026.138852 del 16 febbraio 2026;

DATO ATTO CHE:

gli elaborati sono stati pubblicati per trenta (30) giorni consecutivi a far data dal 20 ottobre 2025, al fine della libera consultazione da parte dei soggetti interessati nella banca dati delle valutazioni ambientali della Regione Emilia-Romagna;

nel periodo di avviso della pubblicazione degli elaborati (dal 20 ottobre 2025 al 19 novembre 2025 - a) è pervenuta un'osservazione del pubblico, consultabile nella banca dati delle valutazioni ambientali nella sezione "osservazioni" da parte del Comitato Faenza Eco-logica acquisita al PG.2025.1125042 del 17/11/2025; il proponente ha inviato le controdeduzioni con nota prot. PG.2026.0006035 del 8 gennaio 2026 consultabile nella banca dati delle valutazioni ambientali nella sezione "controdeduzioni"; la sintesi delle tematiche affrontate dall'osservazione e delle controdeduzioni presentate dal proponente costituiscono l'**Allegato 1**, parte integrante e sostanziale della presente determinazione;

durante tale periodo sono stati acquisiti i seguenti contributi da parte degli Enti interessati alla realizzazione del progetto:

1. Provincia di Ravenna - settore viabilità, acquisito con PG.2026.60348 del 26 gennaio 2026;

consultabile nella sezione "pareri" della banca dati delle valutazioni ambientali;

l'Autorità competente ha comunicato, con nota prot. PG.2026.153683 del 19 febbraio 2026, la proroga del termine di adozione del provvedimento di ulteriori venti giorni, ai sensi dell'art.19, comma 6, del d.lgs. 152/06, al fine di poter valutare adeguatamente la documentazione fornita e concludere l'istruttoria;

CONSIDERATO CHE:

nello studio ambientale preliminare è stato descritto il progetto e sono stati analizzati gli impatti potenziali che possono derivare dalla sua realizzazione come sintetizzato nella **scheda tecnica** progettuale che **costituisce Allegato 2**, parte integrante e sostanziale della presente determinazione;

VALUTATO CHE:

sulla base dell'analisi del progetto presentato e delle

osservazioni delle Amministrazione interessate e dei cittadini:

la natura postuma del presente Screening tesa a valutare l'esercizio dell'impianto esistente, in assenza quindi di modifiche di progetto allo stato autorizzato, e la conclusione degli interventi di cantiere (avvenuta a metà 2025) del progetto in esame, limitano la possibilità di valutare gli impatti pregressi sulle matrici ambientali potenzialmente impattate, non permettendo di valutare o suggerire misure di mitigazione a lavori ultimati. Tuttavia, essendo tali impatti limitati nel tempo e per lo più privi di effetti permanenti (reversibili), si ritiene superata l'analisi della fase di cantierizzazione, focalizzando la valutazione degli impatti di seguito riportata sulla fase di esercizio dell'impianto;

dal punto di vista della pianificazione provinciale (PTCP) si evidenzia che l'area rientra in un settore di ricarica indiretta della falda (tipo B), per cui si applicano le disposizioni di cui agli artt. n. 5.3, 5.4, 5.10 e 5.13 del PTCP. Si evidenzia che, in merito alla gestione delle acque meteoriche, le soluzioni adottate dal proponente si distinguono in un sistema tradizionale (tubi corrugati senza dispersione) per la gestione delle acque afferenti la pista da cross e in un sistema di drenaggio urbano sostenibile (SuDS - basati su trincee drenanti e tubazioni drenofessurate per favorire l'assorbimento e la laminazione nei primi strati del suolo) per le restanti aree dell'impianto, con recapito finale per entrambi i sistemi nei rii limitrofi; tali sistemi sono stati descritti e valutati nel dettaglio al paragrafo relativo alle risorse idriche, al quale si rimanda. Fermo restando il rispetto delle norme di piano sopra richiamate, considerato che l'oggetto della presente valutazione di assoggettabilità a VIA è il solo campo cross (punto B.2.44 della L.R. 4/2018 e smi) e considerato che le scelte progettuali sono già state validate dagli enti competenti in linea con le preesistenze, per quanto riguarda la gestione delle acque meteoriche di dilavamento derivanti dalla pista da cross, non si ravvedono criticità ambientali in termini di potenziale contaminazione dei corpi idrici interessati ai fini del raggiungimento degli obiettivi di qualità degli stessi, visti anche i risultati delle caratterizzazioni analitiche condotte dal proponente di tali acque. Contestualmente si richiamano le valutazioni di impatto ambientale sulla matrice suolo e sottosuolo (che, stante la valutazione di non contaminazione delle acque meteoriche di dilavamento convogliate nei rii e le misure di

prevenzione della contaminazione di suolo e sottosuolo adottate dal proponente (utilizzo del tappetino ambientale, gestione delle situazioni di emergenza, sistemi di stoccaggio degli oli esausti), valutano l'impatto su tale matrice trascurabile. Si rimanda pertanto alle valutazioni condotte per la matrice risorsa idrica e per la matrice suolo e sottosuolo delle presenti valutazioni per un'analisi maggiormente dettagliata;

la compatibilità con i piani di settore viene affrontata nelle matrici ambientali specifiche;

dal punto di vista progettuale, si evidenzia che il progetto "Rigenerazione e ampliamento impianto sportivo e campo cross Monte Coralli" in esame e successive varianti ha sostanzialmente operato, stando alla documentazione presentata, sul sedime del vecchio circuito attivo dagli anni '60 in un'area precedentemente adibita ad attività estrattiva, senza ampliamenti del sedime esistente del campo cross. Ciò ha permesso di evitare qualsiasi espansione dell'impianto verso le aree naturali o non edificate limitrofe, garantendo in questo modo l'assenza di nuovo consumo di suolo; il proponente evidenzia che l'evento franoso citato nell'osservazione, peraltro distante dalla pista, è stato causato da eventi meteo eccezionali (oltre 200 mm di pioggia), che hanno colpito tutto il territorio e non solo l'area del crossodromo; rileva come la frana verificatasi in quel periodo è stata conseguenza diretta di tali piogge straordinarie. Il ripristino è stato gestito dal Comune nell'ambito delle opere di somma urgenza che hanno interessato numerosi siti colpiti. Sulla base della documentazione, e fermo restando che è sottoposto a Valutazione di assoggettabilità a VIA il solo campo cross (punto B.2.44 della L.R. 4/2018 e smi), si elencano comunque tutte le migliorie approntate, anche alla parte edilizia non soggetta a valutazione ambientale:

- ripristino morfologico dell'area e modifica tracciato della pista: relativamente alla pista da motocross, il progetto ha previsto un'operazione di rimodulazione della morfologia del terreno attraverso l'addolcimento delle pendenze preesistenti senza tuttavia ampliare il perimetro; l'adeguamento della pista è inoltre finalizzato a rispondere ai più moderni standard di settore, riducendo il rischio di infortuni per i piloti e migliorando il comfort di utilizzo;
- riqualificazione dal punto di vista edilizio: ha

permesso lo smantellamento di strutture obsolete con presenza di amianto nelle coperture storiche, eliminando una potenziale fonte di rischio sanitario, con nuovi fabbricati con impronta ambientale più sostenibili, alimentati da impianti fotovoltaici integrati sulle coperture, che garantiscono la copertura di parte del fabbisogno energetico dell'impianto, seguendo anche le disposizioni previste in Autorizzazione Paesaggistica;

- la riqualificazione dei margini delle aree naturali: il progetto ha previsto, secondo quanto indicato nella documentazione e in accordo anche con le indicazioni fornite in sede di Autorizzazione Paesaggistica, la rivitalizzazione delle aree limitrofe ai corsi d'acqua e l'aumento della biodiversità tramite la piantumazione di 421 nuovi esemplari vegetali (tra alberi e arbusti), permettendo al contempo di agire quale misura di compensazione dell'impatto in atmosfera, intervento che è stato valutato positivamente dal punto di vista dell'impatto ambientale in atmosfera e sul paesaggio nelle presenti valutazioni alle quali si rimanda;

si ritengono pertanto condivisibili le conclusioni del SIA che ritengono il progetto nel suo complesso migliorativo dal punto di vista della configurazione dell'impianto rispetto allo stato ante-operam;

risorse idriche

per quanto riguarda la gestione delle acque meteoriche di dilavamento, dalla documentazione presentata emerge che il sistema di gestione delle acque meteoriche dell'impianto non è unico, ma si differenzia per aree: mentre la pista da cross utilizza un sistema tradizionale (tubi corrugati senza dispersione), le altre aree adottano sistemi di drenaggio urbano sostenibile (SuDS) basati su trincee drenanti e tubazioni dreno-fessurate per favorire l'assorbimento e la laminazione nei primi strati del suolo, come di seguito riportato:

- pista da cross: nonostante sia in terra battuta e quindi naturalmente permeabile, è dotata di un sistema di drenaggio per gestire i deflussi superficiali ed evitare erosioni. Il sistema di raccolta delle acque meteoriche è di tipo tradizionale a gravità; la pista è sagomata per far defluire le acque meteoriche ai lati, dove

vengono intercettate da pozzetti dotati di caditoie lineari in ghisa. Le acque vengono successivamente convogliate tramite tubi corrugati a doppia parete e scaricate tramite 7 distinti punti di recapito nei corpi idrici (rii), di cui 4 a ovest, 1 a nord, 2 a est;

- rete area parcheggi (Sistema a Infiltrazione Diffusa): questa rete è progettata per gestire le acque su superfici semipermeabili (ghiaia rinverdita e terra stabilizzata), favorendo l'assorbimento diretto nel terreno. Le acque meteoriche non vengono raccolte da caditoie puntuali, ma vengono convogliate tramite le pendenze superficiali dai corselli di manovra verso l'interno degli stalli di sosta. Qui sono realizzate delle trincee drenanti, all'interno delle quali sono posizionate le tubazioni dreno-fessurate. Le trincee raccolgono le acque di ruscellamento e quelle in esubero rispetto alla capacità di assorbimento del terreno superficiale. Le tubazioni dreno-fessurate captano l'acqua filtrata dagli strati superficiali del terreno e la convogliano verso una dorsale. Il sistema termina con una strozzatura calibrata a \varnothing 125 mm prima dell'immissione nel rio, per limitare la portata massima e garantire la laminazione;
- rete area Paddock (Sistema a Trincea sotto Pavimentazione Tecnica): questa rete gestisce un'area vasta (suddivisa in P1 e P2) caratterizzata da una pavimentazione tecnica (trattamento triplo strato). Il sistema combina canalette di drenaggio perimetrali (lati ovest ed est) con un reticolo interno di trincee. Nella parte interna dei piazzali sono installate linee di tubazioni dreno fessurate in PE con diametri variabili, posizionate all'interno di trincee riempite con materiale drenante; l'acqua permea attraverso gli strati superficiali o viene intercettata dalle trincee, dove le tubazioni fessurate la raccolgono e la trasportano verso i collettori principali (tubi in PVC rigido sul lato ovest). Anche in questo caso, a valle del bacino di raccolta (sia per P1 che per P2), è installata una strozzatura a \varnothing 125 mm che rallenta il deflusso verso il corpo idrico ricettore;
- rete edificio FMI e Viabilità (Sistema Misto con Recupero): questa tipologia di rete fognaria di raccolta delle acque meteoriche si distingue perché separa nettamente le acque dei tetti che vengono riutilizzate per l'innaffiatura da quelle della viabilità e dei

piazzali. Le superfici carrabili e pedonali in terra stabilizzata sono servite da una rete di drenaggio. La viabilità e le aree esterne semipermeabili sono dotate di tubazioni dreno-fessurate in PE interrato. Queste tubazioni drenano le acque assorbite dai primi strati del suolo lungo la viabilità e consentono un rilascio graduale verso i collettori principali. Il collettore finale è dotato di una strozzatura a Ø 125 mm nel punto di immissione nel rio per controllare il picco di piena;

sulla base di quanto richiesto in fase di integrazioni, il proponente ha condotto uno studio sulla caratterizzazione analitica delle acque meteoriche derivanti dal dilavamento delle superfici della pista da cross, oggetto di valutazione ambientale: sono stati eseguiti 3 campionamenti delle acque meteoriche a seguito di precipitazioni significative con prelievi effettuati dopo 15, 30, 45 minuti dall'inizio dell'evento meteorico. Il profilo analitico ricercato comprende i seguenti parametri: Zinco, Rame, Nichel, Cadmio, Piombo, Idrocarburi totali, Solventi organici aromatici, MTBE e ETBE, pH e COD. Le risultanze dei 3 campionamenti, avvenuti in data 27/11/2025, 23-24/12/2025 e 21/01/2026, non hanno evidenziato segni di contaminazione dovute al trascinarsi di sostanze pericolose (idrocarburi, metalli pesanti, ecc.), tipici per la tipologia di attività. Pertanto, stando alle evidenze presentate dal proponente, risulta che il dilavamento delle superfici interessate dalla pista da cross non costituisce una fonte di potenziale contaminazione e che quindi non sussiste il pericolo di creare pregiudizio per il raggiungimento degli obiettivi di qualità dei corpi idrici interessati. Si prende inoltre atto di quanto dichiarato nella documentazione ovvero che i valori elevati di pH riscontrati nel sito sono riconducibili alle caratteristiche geologiche naturali del territorio, caratterizzato dalla presenza di suolo calcareo. Per quanto sopra, le analisi fornite dal proponente a supporto della valutazione dell'impatto dimostrano che le acque meteoriche di dilavamento convogliate nei rii non sono contaminate e non assoggettate ai dettami della DGR 286/05, permettendo pertanto di escludere impatti negativi sulle acque superficiali;

per quanto riguarda la gestione delle acque reflue domestiche, ancorché derivanti dalla parte edilizia non interessata dalla valutazione di impatto, si è comunque analizzato il sistema e dalla documentazione presentata emerge che l'impianto non è servito dalla fognatura pubblica e che le acque reflue domestiche derivanti dai servizi

igienici, docce dei vari edifici e dal ristorante, vengono convogliate e raccolte in vasche a tenuta stagna, per poi essere periodicamente prelevate da ditte specializzate e smaltite come rifiuti costituiti da acque reflue;

rifiuti

durante l'attività ordinaria dell'impianto sportivo, ricomprendendo tutto il complesso e non solo la pista da cross e le attività ad essa direttamente funzionali, i rifiuti prodotti sono i seguenti:

- rifiuti solidi urbani e assimilati: carta, cartone, toner (da ufficio), plastica (bottigliette, bicchieri), residui alimentari (organico), vetro e metalli, prodotte dai vari edifici dell'impianto, raccolti in modo differenziato tramite appositi contenitori/bidoni separati per tipologia di rifiuto, dislocati all'interno degli edifici o delle aree dell'impianto;

- rifiuti liquidi costituiti da acque reflue domestiche: la produzione di tali rifiuti è motivata, secondo il proponente, dal fatto che il centro sportivo non è collegato alla rete fognaria pubblica. Tali rifiuti liquidi sono costituiti da acque reflue domestiche derivanti dai servizi igienici e dalle cucine delle utenze presenti presso l'impianto, stoccate all'interno di vasche a tenuta dislocate nelle aree d'impianto per un volume totale di accumulo di 109 m³. La configurazione della linea di raccolta delle acque reflue domestiche derivanti dai fabbricati è la seguente:

- o le acque reflue domestiche provenienti dagli uffici e dall'alloggio del custode situati nell'edificio FMI - Federazione Motociclistica Italiana (Edificio D) sono convogliate in n. 2 due vasche di accumulo (S3 e S4) di capacità pari a 23 m³ ciascuna;
- o le acque reflue domestiche provenienti dall'Edificio Multifunzionale (Edificio H) sono convogliate in una vasca di accumulo (S5) della capacità di 23 m³ unitamente alle acque di svuotamento camper del paddock 01 (P01);
- o le acque reflue domestiche provenienti dal ristorante (Edificio E) sono convogliate in una vasca di accumulo (S6) di capacità pari a 30 m³;
- o le acque reflue domestiche provenienti dalla Biglietteria (Edificio L) sono convogliate in una vasca di accumulo (S1) di capacità pari a 5 m³;
- o le acque reflue domestiche provenienti dalla torre

cronometristi (Edificio B) sono convogliate in una vasca di accumulo (S2) di capacità pari a 5 m³;

il proponente dichiara come stima teorica cautelativa una produzione di rifiuti costituiti da acque reflue pari a circa 1.000 m³/anno (conteggiando 200 atleti e 1000 spettatori), mentre, analizzando le fatture relative agli svuotamenti delle vasche effettuati nel periodo di attività nell'anno 2025, da cui emerge che in 8 mesi, ossia da aprile a novembre (64 giorni di apertura), sono stati raccolti 120 m³ di reflui, proiettando i dati su un intero anno di attività (170 giorni di apertura), il fabbisogno reale si attesta su circa 350 m³. Tali rifiuti vengono prelevati periodicamente da ditte specializzate tramite autospurgo e conferiti ad impianti di depurazione autorizzati. Sulla base della stima teorica relativa alla produzione di rifiuti (1.000 m³), sono previsti circa 100 mezzi/anno di autobotti (da 10 m³ l'una), in numero minore se stimati considerando i 350 m³;

- rifiuti da manutenzione moto (Paddock): si tratta di oli esausti, fluidi per freni o raffreddamento, rifiuti da pulizia e sgrassaggio, prodotti nelle aree Paddock e nelle zone ove avviene l'assistenza meccanica. Dalla documentazione emerge che, nelle zone ove è prevista l'assistenza meccanica e nell'area Paddock, è obbligatorio l'utilizzo di un tappetino composto da uno strato superiore assorbente ed uno inferiore impermeabile che viene posto sotto i motocicli durante le operazioni di rifornimento, manutenzione e stazionamento, per intercettare eventuali gocciolamenti di oli o carburanti. I contenitori per la raccolta di oli esausti, fluidi per freni o raffreddamento, vengono posizionati su bacini mobili di contenimento che vengono stoccati all'interno dell'edificio ripostiglio o nell'area ricovero mezzi/deposito dell'edificio FMI;

sebbene la produzione di acque reflue non sia riconducibile esclusivamente all'attività "Cross", ma interessa anche il complesso edilizio escluso dalla Valutazione di Assoggettabilità a VIA (Screening), si ritiene opportuno analizzare l'impatto nel suo complesso;

la scelta progettuale - già validata dagli enti competenti in linea con le preesistenze - comporta un incremento della produzione di rifiuti e del traffico veicolare. Ciò è dovuto all'adozione di vasche a tenuta per la raccolta dei reflui, destinati al successivo trasporto presso impianti di depurazione urbani;

sulla base di una stima teorica di 1.000 metri cubi/anno

di rifiuti, si prevede il transito di circa 100 autobotti l'anno; tuttavia, considerando i volumi reali misurati durante l'esercizio (350 metri cubi anno, ovvero 35 autobotti), tale dato risulta sensibilmente inferiore. Sebbene la depurazione in loco avrebbe annullato l'impatto sul traffico e sulla produzione di rifiuti, che aumenta provocando un impatto non necessario, la soluzione attuale garantisce una tutela superiore dei corpi idrici superficiali, poiché i reflui sono trattati in impianti urbani con capacità di abbattimento degli inquinanti decisamente più elevate;

bilancio risorse naturali ed energetiche

dall'analisi della documentazione, emerge che il fabbisogno energetico del sito è soddisfatto quasi esclusivamente tramite energia elettrica, non essendo previsto l'uso di gas metano per la climatizzazione; infatti l'energia alimenta le pompe di calore per il riscaldamento e raffrescamento e l'illuminazione interna ed esterna dei nuovi fabbricati. Per quanto riguarda l'illuminazione della pista, il tracciato è illuminato da un impianto a tecnologia LED ad alta efficienza; sono installati apparecchi da circa 1000 W ciascuno, gestiti tramite sistema DALI per regolare l'intensità luminosa. Le fonti, tuttavia, non riportano un valore univoco del consumo totale annuo in kWh. La produzione di energia elettrica avviene in loco tramite impianti fotovoltaici integrati nelle coperture di alcuni edifici (pannelli fotovoltaici), con l'obiettivo di coprire una parte del fabbisogno energetico. I pannelli installati sulla copertura dell'edificio FMI servono l'edificio stesso, l'edificio multifunzionale e la biglietteria, mentre quelli installati sulla copertura del ristorante sono a servizio della struttura stessa. La documentazione presentata non indica la superficie dei pannelli né la loro produzione di energia. Il sistema non è isolato ma lavora in regime di scambio con la rete pubblica per garantire la continuità del servizio quando l'impianto fotovoltaico non è sufficiente (es. ore notturne, inverno). L'energia viene prelevata (e l'eventuale surplus fotovoltaico immesso) attraverso una nuova cabina elettrica di trasformazione secondaria denominata "04 PARK". All'interno della documentazione presentata non è esplicitato il consumo annuo prelevato dalla rete. Inoltre, l'impianto sportivo dispone di due gruppi elettrogeni (generatori di emergenza) diesel da 120 kVA ciascuno, non rientranti nel bilancio energetico ordinario secondo quanto assunto dal proponente, in quanto servono esclusivamente in casi di emergenza o per necessità saltuarie

legate all'illuminazione della pista; si configurano pertanto come emissioni/consumi sporadici (emissioni in atmosfera e acustiche, consumo di gasolio);

vista l'assenza di un bilancio energetico, dei dati di produzione dell'energia dai pannelli fotovoltaici e dei relativi consumi dalla rete, non si dispone degli elementi sufficienti per poter effettuare una valutazione sulla componente energia; ciononostante, si tiene comunque in considerazione che parte dell'energia utilizzata viene autoprodotta tramite impianto fotovoltaico e che per l'illuminazione della pista viene utilizzato un impianto a tecnologia LED ad alta efficienza, pertanto complessivamente non si ravvisa, pur in mancanza di un bilancio energetico, una significatività dell'impatto;

sulla base della documentazione fornita, l'uso della risorsa idrica del progetto in esame si articola su tre principali categorie:

- civile/sanitario: per servizi igienici, docce (per atleti), spogliatoi e punto di ristorazione situati negli edifici principali (Edificio Multifunzionale, Edificio FMI, Ristorante, Biglietteria/Torre cronometristi). L'approvvigionamento è garantito tramite l'allaccio alla linea pubblica dell'acquedotto già presente nel sito. Per tale fabbisogno idrico i dati progettuali non forniscono alcuna stima dei quantitativi di acque prelevate dalla rete dell'acquedotto;
- irrigazione della pista da cross (abbattimento polveri): finalizzato alla bagnatura del tracciato in terra battuta al fine di garantire la sicurezza dei piloti e il contenimento delle emissioni diffuse di polveri in atmosfera. Per la bagnatura viene utilizzato un sistema di irrigazione a pioggia (già esistente e ammodernato) che pesca direttamente da un invaso artificiale esistente a forma trapezoidale, situato nella zona sommitale a sud del comparto. L'invaso è collegato tramite tubazione a una vasca interrata dotata di pompa sommersa per il reintegro, il cui fabbisogno è soddisfatto tramite allaccio alla rete del Consorzio di Bonifica. Per tale fabbisogno idrico i dati progettuali non forniscono i quantitativi di acque prelevate dalla rete del Consorzio di Bonifica; ciononostante, sulla base dei parametri forniti dal proponente per il calcolo dell'efficienza di abbattimento delle polveri (2 l/m² ogni 7 ore), è possibile stimare un consumo giornaliero per l'irrigazione della pista da cross pari a 27,2

m3/giorno. Tale valore, parametrato su 176 giorni di apertura annua (170 giorni di allenamento e 6 eventi gare), determina un fabbisogno complessivo di circa 4.787 m3/anno;

- irrigazione delle aree verdi: irrigazione necessaria sia per l'attecchimento e lo sviluppo delle essenze arboree e arbustive di nuova piantumazione (421 nuovi esemplari di cui 340 specie arboree e 81 specie arbustive), fondamentale specialmente per i primi tre anni di sviluppo della pianta, sia per le aree a prato e tappeto erboso. Per quanto riguarda la prime (piantumazioni), viene utilizzato un sistema automatizzato di tipo a goccia. Il fabbisogno idrico è stimato in circa 40/50 litri per albero e 15/20 litri per arbusto. Pur non avendo il proponente specificato la frequenza annuale degli interventi irrigui (es. numero di giorni di irrigazione), è possibile calcolare, sulla base dei dati di progetto, un fabbisogno idrico per singolo ciclo di irrigazione tra i 15 ed i 18 m3. Il proponente relaziona che verranno utilizzate come fonte di approvvigionamento le acque meteoriche accumulate all'interno di una vasca a tenuta esistente, di cui non è stata fornita la capacità, e derivanti dalle acque piovane raccolte dal solo tetto dell'edificio FMI. Per soddisfare il restante fabbisogno, il proponente relaziona che è stata richiesta una nuova fornitura idrica all'ente preposto (Consorzio di Bonifica della Romagna Occidentale);

per quanto riguarda l'irrigazione delle aree a prato e tappeto erboso, di superficie inerbita pari a 16.200 m2, la documentazione non riporta l'eventuale presenza di un impianto di irrigazione dedicato al mantenimento del prato e non contiene l'indicazione della stima dei quantitativi d'acqua necessari per la corretta gestione delle aree erbose. Dalla lettura della documentazione, si evince che l'approvvigionamento idrico sia il medesimo di quello sopra descritto per le nuove piantumazioni arboree/arbustive;

stante quanto sopra, si rileva che la proposta progettuale non contempla una strategia di raccolta e riutilizzo delle acque meteoriche derivanti dall'intero complesso sportivo, ma prevede la raccolta delle acque meteoriche derivanti dalle sole coperture dell'edificio FMI, la quale viene è convogliata tramite tubazioni perimetrali in PVC in una vasca di accumulo dedicata, per poi essere riutilizzata per l'irrigazione delle specie arboree di

recente piantumazione;

tale scelta progettuale pare rispondere solo parzialmente ai principi di sostenibilità e tutela della risorsa idrica relativamente alla valutazione sull'intero complesso sportivo; il riutilizzo delle acque meteoriche dell'edificio FMI direttamente correlato al campo cross contribuisce comunque a limitare il consumo della risorsa idrica; al fine di limitare ulteriormente il relativo impatto si raccomanda di valutare la possibilità di realizzazione di ulteriori presidi per il recupero di acque;

suolo e sottosuolo

l'area dell'impianto sportivo è suddivisa per aree funzionali, materiali e permeabilità, come di seguito riportato:

- pista da cross: il tracciato principale ha una lunghezza di 1.700 m e una larghezza minima di 8 m ed è affiancato da una pista di riscaldamento/minicross (lunga 180 m e larga 4 m). La pista è realizzata esclusivamente in terra battuta, al fine di mantenere le caratteristiche naturali del suolo su cui insiste e per mantenere la capacità di infiltrazione propria del terreno naturale; non modifica inoltre l'assetto di regimazione delle acque, non costituendo una superficie impermeabilizzata;
- viabilità interna e percorsi Pedonali: la viabilità di accesso, le aree di drop-off e i percorsi pedonali vicino agli edifici sono realizzati in terra stabilizzata, costituita da un misto granulare naturale legato con consolidanti ecocompatibili volti ad eliminare polveri e fango, garantendo la carrabilità senza l'uso di asfalto. Queste superfici riducono il deflusso superficiale in quanto il materiale è semipermeabile;
- area parcheggi che comprende un parcheggio pubblico (112 posti auto) e uno per moto (42 posti) situati a nord del circuito. I corselli di manovra sono realizzati in inerti terrosi stabilizzati (come la viabilità interna). Gli stalli di sosta sono realizzati in ghiaia rinverdita, ottenuta tramite la sovrapposizione di strati di inerti (pietrisco, stabilizzato, sabbia e terra), seminati a prato in modo da permettere l'infiltrazione dell'acqua;
- area paddock (P1 e P2): è l'area destinata alla sosta dei team e dei mezzi di gara della superficie di circa 20.000 m². La viabilità carrabile interna al paddock è

realizzata su fondo in misto granulare con un trattamento di depolverizzazione triplo strato (emulsione bituminosa e pietrischi), creando un "manto stradale impermeabile";

- aree verdi: il progetto ha previsto la riqualificazione delle fasce boscate esistenti e nuove piantumazioni (421 esemplari tra alberi e arbusti); è stata inoltre realizzata la formazione di tappeto erboso e prato fiorito per una superficie totale di 16.200 m², che include anche i rilevati della pista Pump Track, garantendo l'assorbimento delle acque meteoriche nel suolo;
- area Pump Track: circuito per bici/skate su una superficie di ingombro di 45 x 40 m, realizzato in conglomerato bituminoso (asfalto);

presso l'impianto sportivo vengono adottate alcune misure gestionali atte ad evitare la contaminazione di suolo e sottosuolo, che rispondono anche alle criticità evidenziate nelle osservazioni, quali:

- l'utilizzo obbligatorio del tappetino ambientale (composto da una porzione superiore assorbente e da una porzione inferiore impermeabile), la cui funzione è quella di intercettare e trattenere eventuali gocciolamenti di fluidi (oli, carburante, liquidi freni) impedendo che entrino in contatto con il terreno. I tappetini sono tenuti a disposizione degli utenti vicino all'area paddock;
- la gestione tempestiva di situazioni di emergenza dovute ad eventuali sversamenti accidentali sulla pista (es. rotture meccaniche), attraverso l'utilizzo di materiali assorbenti e la rimozione della porzione di terra contaminata, che viene smaltita come rifiuto;
- l'utilizzo di bacini di contenimento mobili per i contenitori di stoccaggio degli oli esausti, posizionati sopra i tappetini ambientali;

inoltre, il proponente dichiara che presso il sito non è presente alcun serbatoio di stoccaggio carburante né alcun distributore fisso di carburante per le motociclette, in quanto le moto arrivano infatti già piene e, solo occasionalmente, possono essere necessari piccoli rabbocchi eseguiti dai team, da effettuare esclusivamente sui tappetini ambientali sopra descritti;

stante quanto sopra, valutato che, in merito alla

gestione della rete delle acque meteoriche, come meglio dettagliato nel paragrafo "risorse idriche" al quale si rimanda, le analisi fornite dal proponente a supporto della valutazione dell'impatto dimostrano che le acque meteoriche di dilavamento convogliate nei rii non sono contaminate, permettendo di escludere il verificarsi di impatti negativi e significativi sulla matrice suolo e sottosuolo; viste inoltre le misure di prevenzione della contaminazione adottate descritte dal proponente e sopra riportate, è possibile considerare l'impatto sulla matrice suolo e sottosuolo trascurabile;

atmosfera

l'impatto in atmosfera è legato principalmente alle emissioni polverulente generate dal transito delle motociclette sulla pista, in quanto la stessa è realizzata in terra battuta, nonché alle emissioni dagli scarichi delle motociclette. Le emissioni di polveri (PM10) in atmosfera sono state stimate dal proponente utilizzando la metodologia prevista dalle Linee Guida ARPAT (D.G.P. 213/2009) ed i fattori di emissione dell'US-EPA (AP-42), confrontando i tassi emissivi calcolati con soglie di accettabilità e attenzione basate sulla distanza dai recettori e sulla durata delle emissioni. La valutazione delle polveri fatta dal proponente considera le situazioni di maggiore pressione ambientale secondo i due seguenti scenari:

- scenario A): configurazione di gara, che prevede la presenza contemporanea di massimo 40 motociclette per circa 6 eventi/anno, con velocità media di 50 km/h;
- scenario B): configurazione di allenamento/prove, che prevede una presenza massima di 20 moto in pista per circa 170 giorni/anno;

per lo scenario A), considerando l'uso sistematico dell'impianto di irrigazione esistente con un bagnamento specifico (2 l/m² ogni 7 ore), si ottiene un abbattimento del 90% delle polveri sollevate e si stima pertanto un'emissione totale oraria di PM10 pari a 700,71 g/h (676,44 g/h derivanti dall'utilizzo della pista e 24,27 g/h derivanti dallo scarico delle motociclette); analogamente, per lo scenario B), si stima un'emissione totale di PM10 pari a 40,68 g/h. Considerando che i recettori sensibili circostanti il sito sono ubicati ad una distanza superiore a 150 m e considerando il numero di giorni di utilizzo della pista, le emissioni orarie rispettano le soglie di attenzione fornite dalle LLGG ARPAT in entrambi gli scenari analizzati (soglia pari a 1.022 g/h per lo scenario A) - Tabella 19; soglia pari a 572 g/h

per lo scenario B) - Tabella 17), non rendendo necessaria alcuna azione di monitoraggio né una valutazione modellistica con dati sito specifici;

in risposta all'osservazione pervenuta la documentazione aggiornata ha, inoltre, valutato l'assorbimento degli inquinanti da parte della vegetazione quale intervento di compensazione dell'impatto in atmosfera da emissioni polverulente e climalteranti, considerando l'accrescimento delle piante e mostrando come sin da subito gli interventi di piantumazione consentiranno di compensare gli impatti attesi. Evidenzia inoltre che le piante messe a dimora sono dotate di impianto di irrigazione a goccia che favorisce lo sviluppo della pianta;

alla luce di quanto sopra esposto, si ritiene che l'impatto di emissioni polverulente in atmosfera possa considerarsi negativo, ma non significativo;

con riferimento agli inquinanti indicati dal PAIR 2030, il proponente riporta un bilancio complessivo dell'impatto in atmosfera legato all'esercizio dell'impianto con entrambi gli scenari sopra indicati, utilizzando i fattori di emissione medi del database nazionale ISPRA e considerando sia le emissioni dei gas di scarico delle motociclette sia le emissioni da traffico indotto. Per il traffico indotto non viene conteggiato il traffico connesso all'allontanamento dei rifiuti liquidi (acque reflue domestiche), in quanto pari a 1-2 transiti/giorno nel caso peggiorativo e considerato trascurabile (si veda valutazione dell'impatto da produzione di rifiuti). Il bilancio riporta valori emissivi pari a 0,0319 t/anno per NOx, 0,1510 t/anno per i composti organici volatili (VOC), 0,0009 t/anno per NH3, 0,0043 t/anno per PM2,5, 0,0057 t/anno per PM10 e 0,0001 per SO2. Il progetto ha previsto, nell'ambito degli interventi di rigenerazione paesaggistica, la piantumazione di 421 nuove piante (tra alberi e arbusti), in grado di assorbire, secondo le stime condotte e in accordo con i fattori di assorbimento degli inquinanti da parte delle piante indicati dalle Linee guida della Regione Toscana, circa 1,2056 t/anno di ossidi di azoto (NO2), 0,0475 t/anno di polveri (PM10), nonché 68,92 t/anno di CO2 (i dati di assorbimento sono forniti solo per ossidi di azoto, polveri e CO2), consentendo di compensare, a maturità delle piante, nella quasi totalità l'impatto in atmosfera legato a tali contributi;

seppur tale assorbimento si verifica a piena maturità delle piante, che il proponente stima a circa 20 anni di vita delle stesse, considerato il numero considerevole delle

piante messe a dimora a circa il settimo anno di vita secondo quanto indicato, tenuto conto dell'effetto migliorativo apportato da tale intervento rispetto allo stato ante-operam, viste le valutazioni condotte per l'impatto da emissioni polverulente sopra riportate che considerano anche le emissioni derivanti dallo scarico delle motociclette, si concorda con il proponente nel ritenere che l'intervento di piantumazione rappresenti una efficace, anche se non immediata, ulteriore misura di compensazione dell'impatto complessivo in atmosfera, tenuto conto che non sono previste modifiche progettuali allo stato autorizzato tali da incrementare tale impatto. Inoltre, viste le tipologie di emissioni generate dall'esercizio dell'impianto e stante le considerazioni sopra esposte, non si ravvedono contrasti con la pianificazione in materia di qualità dell'aria (PAIR 2030);

rumore

la valutazione previsionale di impatto acustico descrive l'ubicazione dell'impianto e del contesto per un intorno sufficiente a caratterizzare gli effetti acustici di realizzazione, corredata da planimetria in scala adeguata con indicate la destinazione d'uso degli edifici circostanti, l'individuazione della classe acustica della zona, tutte le sorgenti sonore significative e la presenza di ricettori sensibili. Inoltre, vengono descritte le sorgenti di rumore ai fini della caratterizzazione acustica e le caratteristiche temporali di funzionamento (periodo diurno/notturno, la contemporaneità di esercizio delle stesse, ecc.) per le quali vengono forniti i valori di potenza sonora misurati sperimentalmente. Viene riportato il contributo dato dal traffico indotto dovuto alle attività funzionali allo svolgimento delle gare oltre al traffico indotto dai partecipanti alle manifestazioni sportive con l'indicazione dei percorsi di afflusso e deflusso al circuito; il numero massimo di moto che possono essere presenti nel circuito contemporaneamente viene indicato in 40 moto. Viene infine riportata la valutazione del limite di immissione differenziale per i parcheggi privati ad uso pubblico impiegati sia durante le manifestazioni sportive che durante le attività di allenamento/prove. Ai fini della caratterizzazione, sono stati aggiornati i rilievi effettuati nel corso dell'anno 2013, tramite l'esecuzione di una nuova campagna di misure sperimentali in occasione della manifestazione che si è tenuta in data 02/08/2025 che è stata eseguita ai sensi del DPR 304/2001 secondo il metodo di calcolo definito dalla Federazione Motociclistica Italiana,

ricavando i livelli di potenza sonora. Il proponente dichiara l'utilizzo del circuito per lo svolgimento di gare e allenamenti prevalentemente in orario diurno, non escludendo la possibilità di organizzare alcune manifestazioni e allenamenti in fasce orarie che potrebbero interessare anche il TR Notturmo fino alle ore 23; ai fini della valutazione di impatto, viene effettuata l'analisi comparativa tra i livelli di rumore ottenuti ed i limiti di immissione dimostrando la conformità alla normativa dei livelli sonori dedotti da modelli previsionali con la descrizione dei dati di input utilizzati;

tenuto conto di quanto sopra e che la documentazione esaminata contiene gli elementi necessari per definire la compatibilità acustica dell'impianto sportivo, per il quale non si applica il limite di immissione differenziale ai sensi dell'art. 3 comma 7 del DPR 304/2001, e in risposta anche dell'osservazione pervenuta, si può ritenere l'impatto negativo ma non significativo, tenendo conto che la possibilità massima di deroga agli orari è concessa per 60 giorni all'anno nell'intero anno solare;

inquinamento luminoso

con specifico riferimento al potenziale impatto generato dall'illuminazione artificiale sull'ambiente notturno, si valuta quanto segue;

- ai fini del contenimento del Flusso Luminoso Superiore (U), si ritiene che gli apparecchi di illuminazione previsti per l'installazione siano conformi ai requisiti tecnici volti al contenimento del flusso disperso nell'emisfero superiore, conseguendo un indice U pari a 0 (o il valore minimo consentito per la specifica applicazione), in osservanza delle disposizioni normative vigenti;
- per la verifica dei Livelli di Illuminamento, emerge che i calcoli illuminotecnici allegati alla documentazione integrativa dimostrano che i livelli di illuminamento proposti sono coerenti con le esigenze funzionali dell'impianto sportivo, rispettando al contempo i limiti massimi stabiliti per minimizzare fenomeni di abbagliamento e dispersione luminosa nelle aree limitrofe;
- la documentazione fornita attesta che la Temperatura di Colore Correlata (CCT) prevista per i nuovi corpi illuminanti a LED sarà pari a 3000 °K (Kelvin). Tale valore è ritenuto idoneo e conforme alla normativa

regionale per la mitigazione dell'inquinamento luminoso nelle aree di installazione, in quanto limita in maniera efficace la componente spettrale blu.

alla luce delle considerazioni sopra svolte ed in risposta anche all'osservazione pervenuta, si valuta l'impatto da inquinamento luminoso di progetto come negativo ma non significativo;

campi elettromagnetici

sulla base di quanto descritto nella documentazione, considerato inoltre che l'impianto risulta preesistente, si concorda con il proponente nel ritenere l'impatto non significativo;

salute pubblica

sulla base di quanto descritto nella documentazione, considerato inoltre che l'impianto risulta preesistente e inserito in un contesto a bassa densità abitativa, viste inoltre le valutazioni ambientali sopra condotte, si concorda con il proponente nel ritenere l'impatto su tale matrice non significativo;

vegetazione, fauna, ecosistemi e biodiversità

considerata la distanza dai principali SIC-ZPS appartenenti alla Rete Natura 2000 limitrofi e l'assenza di aree umide Ramsar nel territorio, in virtù di quanto valutato dal proponente sulle potenziali interferenze di progetto sulle sottocomponenti flora e fauna, si concorda con lo stesso nel ritenere l'impatto non significativo su tale matrice. Dal punto di vista della vegetazione e biodiversità, considerata la preesistenza dell'impianto da cross, in risposta anche dell'osservazione pervenuta, si evidenziano positivamente gli interventi di risanamento e di riqualificazione della compagine vegetale (come la piantumazione di 421 nuovi alberi e arbusti) realizzati con il progetto in esame, che andranno a maturare e a valorizzare l'area anche dal punto di vista della biodiversità. Considerato inoltre il contesto di inserimento dell'impianto che può generare interferenze dal punto di vista acustico e luminoso, si rimanda alle valutazioni condotte nella presente relazione per tali matrici (, che ritengono l'impatto di progetto come negativo ma non significativo;

paesaggio e beni culturali

il sito si inserisce in un contesto paesaggistico collinare modellato in formazioni geologiche note come "Sabbie gialle", ed è circondato da un tessuto agricolo

caratterizzato da seminativi, frutteti, vigneti, fasce arbustive e macchia spontanea. L'area del circuito è delimitata da due corsi d'acqua, il Rio Pideura e il Rio Carrere, situati rispettivamente ad est e ad ovest del circuito, ed è contornata da fasce boscate ad alto fusto; più ad ovest a margine del parcheggio è presente il Rio Pegola. In virtù della presenza di tali elementi caratteristici, nell'area sono presenti i seguenti vincoli ai sensi dell'art. 142 c. 1 lett. c): "Fiumi, torrenti, corsi d'acqua" in virtù della presenza del "Rio Pideura e Rio Carrere", e lett. g): "territori coperti da foreste e da boschi" del D.Lgs. 42/2004 e s.m.i.;

fermo restando che è sottoposto a Valutazione di assoggettabilità a VIA il solo campo cross (punto B.2.44 della L.R. 4/2018 e s.m.i.), gli interventi di rigenerazione paesaggistica si sono estesi all'intero impianto sportivo, pertanto si ritiene opportuno analizzare l'impatto nel suo complesso in quanto i relativi effetti sono valutabili a scala di intera area di inserimento dell'impianto. Dalla documentazione presentata emerge che il progetto generale di "Rigenerazione e ampliamento impianto sportivo e campo cross Monte Coralli", nonché le successive varianti progettuali, hanno ricevuto l'Autorizzazione Paesaggistica ai sensi dell'art. 146 D.Lgs. 42/2004 e s.m.i. rilasciata dall'Unione della Romagna Faentina (Atto n. 301 del 01/09/2022 e successivi Atti n. 357 del 14/10/2022 e n. 107 del 19/03/2024), acquisendo le relative valutazioni positive sulla compatibilità paesaggistica di progetto della Soprintendenza Archeologica Belle Arti e Paesaggio per le Province di Ravenna, Forlì-Cesena e Rimini con condizioni inerenti la conservazione dell'area boscata circostante la pista e l'inserimento paesaggistico dei fabbricati di nuova costruzione; il proponente ha riportato le relative valutazioni nella documentazione, dalla cui lettura emerge che il progetto risulta compatibile con il contesto paesaggistico circostante fermo restando il rispetto delle specifiche condizioni di cui sopra, alle quali il progetto, sulla base della documentazione fornita, ha ottemperato come segue:

- la piantumazione di 421 nuove essenze arboree e arbustive autoctone unitamente al ripristino dei filari del paddock e delle fasce boscate vicine ai fiumi;
- la demolizione dei vecchi fabbricati (in condizioni di degrado con presenza di amianto sulle coperture) e la loro sostituzione con nuovi edifici, progettati secondo

principi di sostenibilità e realizzati con strutture in legno, utilizzando colori caldi (simili alle "sabbie gialle" e alle "terre" locali) e pannelli fotovoltaici integrati e tonalizzati, per azzerare l'impatto visivo dall'alto;

in risposta alla osservazione pervenuta e sulla base della documentazione presentata, emerge che il progetto non determina criticità dal punto di vista delle potenziali interferenze con beni culturali, anch'esse valutate nell'ambito dell'Autorizzazione paesaggistica, anche in considerazione del fatto che l'area è frutto della dismissione di una cava;

sulla base della documentazione e delle predette considerazioni, si concorda con il proponente nel ritenere l'impatto di progetto su tale matrice non significativo;

traffico

gli impatti in fase di esercizio sul sistema della mobilità sono legati al traffico indotto per l'accesso degli atleti e degli spettatori, questi ultimi solo in caso di organizzazione di gare. Il proponente ha valutato l'impatto da traffico sulla viabilità secondo i seguenti due scenari:

- scenario 1 corrispondente all'attività ordinaria che prevede solo allenamenti, con una stima di circa 100 transiti/giorno ma esclusivamente di mezzi leggeri;
- scenario 2 corrispondente allo scenario in cui si verificano gare europee/internazionali, per un massimo di 5-6 giorni all'anno. Vengono stimati 504 transiti complessivi di mezzi leggeri e 120 transiti complessivi di mezzi pesanti;

secondo la documentazione presentata, lo scenario 1 (configurazione allenamenti) non vede la presenza di transiti di mezzi/pesanti, che è riservata allo scenario 2 in cui si verificano gare europee/internazionali, per un massimo di 5-6 giorni all'anno. A questi si aggiunge il transito dei mezzi per lo svuotamento delle vasche di accumulo dei reflui domestici (rifiuto liquido), stimati in circa 100 mezzi all'anno (1-2 transiti/giorno per una capacità del mezzo di 10 m3 in 170 giorni/anno di apertura) nel caso peggiorativo, ovvero considerando una stima teorica di produzione di rifiuti liquidi costituiti da reflui domestici pari 1.000 m3/anno; tale contributo tuttavia può essere considerato trascurabile, a maggior forza considerando una stima di produzione di rifiuti più veritiera fornita dal proponente basandosi sui dati di esercizio per il 2025, che riporta un

volume effettivo di rifiuti liquidi prodotti pari a circa 350 m³/anno, che comporterebbe un numero di transiti sensibilmente minore;

stante quanto sopra e in risposta all'osservazione pervenuta, si evidenzia che tutti i mezzi da e per il sito in oggetto percorrono la via Tebano per un tratto di circa 300 m, strada dedicata all'accesso della pista da cross che quindi risulta di "obbligatoria" percorrenza, successivamente la SP n. 66 "Girona-Biancanigo-Casalone-Tebano-Nicoluccia-Ospitalacci e Contrabbandieri". Essendo l'impianto esistente e viste le stime di incidenza del traffico di progetto sul TMG esistente indicate dal proponente (0,5% nello scenario A e 3,5% nello scenario B), nonostante queste si riferiscano al TMG della strada statale SS9 più distante, considerata inoltre l'assenza di modifiche di progetto allo stato autorizzato che possano comportare incrementi di traffico, si concorda con le valutazioni esplicitate all'interno del SPA dal proponente che considerano l'impatto non significativo, quantomeno nell'attività ordinaria del polo sportivo (Scenario 1 - configurazione "allenamenti"), anche in quanto vede, stando alla documentazione presentata, l'esclusivo transito di mezzi leggeri;

al contrario, con riferimento allo scenario che vede lo svolgimento di grandi eventi (gare) che richiamano numerosi spettatori (Scenario 2), si osserva la potenziale criticità che si determina in tali occasioni sulla mobilità/viabilità provinciale interessata in uscita da Via Tebano (quest'ultima è strada dedicata all'accesso all'impianto per un tratto di circa 300 m), tenuto conto anche delle caratteristiche della stessa; in tale scenario sarebbe opportuno prevedere particolari accorgimenti in merito alle modalità di afflusso e di uscita dall'impianto, al fine di garantire la fluidità ed evitare congestioni di traffico e le conseguenti emissioni in atmosfera, prevedendo per esempio l'utilizzo di un percorso "ad anello" di entrata ed uscita dall'impianto, anche considerando la possibilità di rendere temporaneamente a senso unico un tratto della S.P. n. 66 (privilegiando le sole svolte a destra). Tale piano dovrebbe tenere conto anche dell'eventuale concomitanza di altri eventi sportivi come quelli ciclistici che spesso vengono programmati sul cosiddetto circuito stradale dei "Monte Coralli", anche se è raccomandabile che gli stessi avvengano, per quanto possibile, in giornate diverse;

alla luce di quanto sopra, al fine di gestire tale criticità, si ritiene che l'impianto debba dotarsi di un

piano di gestione del traffico da adottare in occasione delle gare europee/internazionali o di altri eventi che richiamano similari affluenze di spettatori, che preveda, tenuto conto dei possibili percorsi descritti dal proponente (riportati nella documentazione oggetto di Screening), soluzioni di circolazione in merito alle modalità di afflusso all'impianto tese a garantire la fluidità della circolazione sulle strade interessate, valutando per esempio un percorso ad anello di entrata ed uscita dall'impianto stesso. Nell'eventuale concomitanza di altri eventi sportivi come quelli ciclistici che spesso vengono programmati sul cosiddetto circuito stradale dei "Monte Coralli", tale piano di gestione del traffico dovrà tenere conto anche di tali fattori che possono determinare una criticità aggiuntiva. Tale piano dovrà essere presentato entro 60 giorni dal rilascio della Determina di Screening alla Provincia di Ravenna - servizio strade, come indicato nel ritenuto al quale si rimanda;

impatti cumulativi

rispetto a quanto valutato dal proponente nella documentazione, tenuto conto della distanza considerevole degli impianti considerati e viste le valutazioni sopra riportate per le matrici ambientali per l'impianto in esame, si concorda nel ritenere i potenziali impatti cumulativi non significativi;

misure di mitigazione e di compensazione

si rimanda alle valutazioni condotte per le singole matrici ambientali, che evidenziano, per l'impatto da traffico sul sistema della mobilità, criticità connesse all'esercizio attuale dell'impianto per le quali si propone l'adozione di misure gestionali (piano di gestione del traffico) volte al contenimento dei relativi impatti, come definito nel ritenuto, al quale si rimanda;

RITENUTO CHE:

visti i criteri pertinenti per la verifica di assoggettabilità a VIA indicati nell'Allegato V alla Parte II del d.lgs. 152/06;

rilevato che dall'esame istruttorio svolto da ARPAE SAC di Ravenna sul progetto, di cui alla richiamata relazione conclusiva per la procedura di verifica di assoggettabilità a VIA acquisita dalla Regione con nota prot. PG.2026. 216016 del 6 marzo 2026, sulla base della documentazione presentata e delle osservazioni e dei contributi pervenuti, ed effettuata una attenta valutazione del progetto su base ambientale e territoriale, non emergono elementi che possano

far prevedere effetti negativi significativi sull'ambiente;

il progetto denominato "Lavori di Ridefinizione del Campo Cross - Monte Coralli", localizzato nel Comune di Faenza (RA) può essere escluso dalla ulteriore procedura di VIA nel rispetto della condizione ambientale di seguito riportata contenute altresì nel determinato), oltre a quelle già previste negli elaborati depositati alla presentazione dell'istanza:

1. entro 60 giorni dal rilascio della Determina di Screening, dovrà essere presentato alla Provincia di Ravenna - Servizio Strade, un piano di gestione del traffico da adottare in occasione delle gare europee/internazionali o di altri eventi che richiamano similari affluenze di spettatori, che preveda, tenuto conto dei possibili percorsi descritti dal proponente nella documentazione oggetto del presente Screening, soluzioni di circolazione in merito alle modalità di afflusso e di uscita dall'impianto tese a garantire la fluidità della circolazione sulle strade interessate, valutando per esempio un percorso ad anello di entrata ed uscita dall'impianto stesso. Tale piano dovrà tenere conto dell'eventuale concomitanza di altri eventi sportivi come quelli ciclistici che spesso vengono programmati sul cosiddetto circuito stradale di "Monte Coralli";
2. al fine di monitorare l'attecchimento delle specie vegetali arboree e arbustive previste nel progetto, si chiede di relazionare, con cadenza annuale (entro il 30 settembre), per almeno due anni, in merito allo stato degli impianti e di tutti gli interventi di manutenzione e sostituzione delle fallanze; tale relazione dovrà essere corredata da foto, e inviata al comune di Faenza;

si fa presente che nella sezione "pareri" nella banca dati delle valutazioni ambientali, sono consultabili i contributi degli Enti contenenti indicazioni, di natura non ambientale, da prendere in considerazione per la successiva fase autorizzativa;

si raccomanda inoltre che:

- dovrà essere evitato, adottando gli opportuni accorgimenti, che gli autocarri depositino sul piano viabile delle strade fango od altri detriti pericolosi, ed in caso dovrà essere cura della ditta richiedente provvedere tempestivamente alle azioni di pulizia e di rimozione dei detriti dalla sede stradale a propria cura

e spese;

- la programmazione degli eventi motoristici presso l'impianto dovrà evitare, per quanto possibile, l'eventuale concomitanza con altri eventi sportivi, tra cui anche quelli ciclistici che spesso vengono programmati sul cosiddetto circuito stradale di "Monte Coralli";
- nella fascia di rispetto (coincidente con la distanza di prima approssimazione - DPA), attorno alla cabina non dovranno essere previste strutture, anche se amovibili, che consentano la permanenza di persone per un tempo maggiore o uguale a 4 ore/giorno;
- al fine di limitare l'impatto sulla risorsa idrica dovrà essere valutata la possibilità di realizzazione di ulteriori presidi per il riutilizzo delle acque;

VISTI:

- il decreto legislativo 3 aprile 2006, n. 152 "Norme in materia ambientale";
- la legge regionale 30 luglio 2015, n. 13 "Riforma del sistema di governo regionale e locale su Città Metropolitana di Bologna, Province, comuni e loro Unioni";
- la legge regionale 20 aprile 2018, n. 4 "Disciplina della valutazione dell'impatto ambientale dei progetti";

RICHIAMATI:

- la Legge regionale 26 novembre 2001, n. 43 "Testo Unico in materia di organizzazione e di rapporti di lavoro nella Regione Emilia-Romagna";
- la deliberazione di Giunta regionale 23 dicembre 2024 n. 2376 "Disciplina organica in materia di organizzazione dell'Ente e gestione del personale. Aggiornamenti in vigore dal 1° gennaio 2025";
- la deliberazione di Giunta regionale 16 luglio 2025 n. 1187 "XII Legislatura. Affidamento degli incarichi di Direttore Generale e di Direttore di alcune Agenzie Regionali ai sensi degli artt. 43 e 18 della l.r. n. 43/2001";
- deliberazione di Giunta regionale 29 settembre 2025 n. 1559 "XII Legislatura. Linee di indirizzo per la

- riorganizzazione delle funzioni e dei servizi della Regione e adeguamento delle strutture organizzative”;
- la deliberazione di Giunta regionale 22 dicembre 2025 n. 2224 del “XII Legislatura. Riorganizzazione dell'Ente in vigore dal 1° marzo 2026. Prima fase.”;
 - la deliberazione di Giunta regionale 30 gennaio 2026 n. 100 “XII legislatura. Riorganizzazione dell'Ente in vigore dal 1° marzo 2026. Seconda fase”;
 - la deliberazione di Giunta regionale 9 febbraio 2026 n. 171 “Rettifica errori materiali alla deliberazione di Giunta regionale n. 100 del 30 gennaio 2026 ad oggetto: “XII legislatura. Riorganizzazione dell'Ente in vigore dal 1° marzo 2026. Seconda fase.”;
 - la deliberazione di Giunta regionale 23 febbraio 2026 n. 263 “XII legislatura. Riassegnazione degli organici tra le Direzioni generali e le Agenzie regionali e disposizioni attuative a completamento della riorganizzazione in vigore dal 1° marzo 2026”;
 - la determinazione del Direttore Cura del Territorio e dell'Ambiente 05 febbraio 2026 n. 2248 “Approvazione micro-assetti nell'ambito della direzione generale cura del territorio e dell'ambiente”;
 - la deliberazione di Giunta regionale 27 febbraio 2026 n. 278 “Disciplina organica in materia di organizzazione dell'ente e gestione del personale. Aggiornamenti in vigore dal 1° marzo 2026”;
 - la determinazione del Direttore Cura del Territorio e dell'Ambiente 27 febbraio 2026 n. 4291 “Conferimento e Proroga di incarichi dirigenziali nell'ambito della direzione Cura del territorio e dell'ambiente”;
 - la deliberazione di Giunta regionale 30 gennaio 2026 n. 101 “Piano integrato delle attività e dell'organizzazione 2026-2028. Approvazione”;
 - il decreto legislativo 14 marzo 2013, n. 33 “Riordino della disciplina riguardante il diritto di accesso civico e gli obblighi di pubblicità, trasparenza e diffusione di informazioni da parte delle pubbliche amministrazioni”;
 - la determinazione 9 febbraio 2022 n. 2335 “Direttiva di indirizzi interpretativi degli obblighi di pubblicazione previsti dal decreto legislativo n. 33 del 2013. Anno 2022”;

Viste altresì le circolari del Capo di Gabinetto del Presidente della Giunta regionale del 13/10/2017 PG/2017/0660476 e del 21/12/2017 PG/2017/0779385 contenenti le indicazioni procedurali per rendere operativo il sistema dei controlli interni predisposto in attuazione della sopra citata deliberazione n. 468/2017;

ATTESTATO che il sottoscritto dirigente, responsabile del procedimento, non si trova in situazione di conflitto, anche potenziale, e di interessi;

ATTESTATA la regolarità amministrativa del presente atto;

D E T E R M I N A

a) di escludere dalla ulteriore procedura di V.I.A., ai sensi dell'art. 11, comma 1, della legge regionale 20 aprile 2018, n. 4, il progetto " lavori di Ridefinizione del Campo Cross - Monte Coralli", localizzato nel Comune di Faenza (RA) proposto da R.P.M. S.r.l. sintetizzato nella **scheda tecnica** progettuale che **costituisce l'ALLEGATO 2** parte integrante e sostanziale della presente determinazione, per le valutazioni espresse in narrativa, nel rispetto della condizione ambientale di seguito indicata:

1. entro 60 giorni dal rilascio della Determina di Screening, dovrà essere presentato alla Provincia di Ravenna - Servizio Strade, un piano di gestione del traffico da adottare in occasione delle gare europee/internazionali o di altri eventi che richiama simili affluenze di spettatori, che preveda, tenuto conto dei possibili percorsi descritti dal proponente nella documentazione oggetto del presente Screening, soluzioni di circolazione in merito alle modalità di afflusso e di uscita dall'impianto tese a garantire la fluidità della circolazione sulle strade interessate, valutando per esempio un percorso ad anello di entrata ed uscita dall'impianto stesso. Tale piano dovrà tenere conto dell'eventuale concomitanza di altri eventi sportivi come quelli ciclistici che spesso vengono programmati sul cosiddetto circuito stradale di "Monte Coralli";
2. al fine di monitorare l'attecchimento delle specie vegetali arboree e arbustive previste nel progetto, si chiede di relazionare, con cadenza annuale (entro il 30 settembre), per almeno due anni, in merito allo stato degli impianti e di tutti gli interventi di manutenzione e sostituzione delle fallanze; tale

- relazione dovrà essere corredata da foto, e inviata al comune di Faenza;
- b) di disporre che la verifica dell'ottemperanza della condizione ambientale di cui alla lettera a), punto 1 dovrà essere effettuata dalla Provincia di Ravenna, punto 2 dal comune di Faenza;
 - c) di dare atto che dovrà essere trasmessa la documentazione contenente gli elementi necessari alla verifica dell'ottemperanza delle condizioni ambientali contenute nel provvedimento verifica di assoggettabilità a VIA all'Ente individuato al precedente punto b) per la relativa verifica ai sensi dell'art. 28, comma 3, del d. lgs. 152/2006. Si specifica che è disponibile apposita modulistica per agevolare l'invio della documentazione reperibile al seguente link: [Verifica di ottemperanza delle condizioni ambientali \(art.28 del d.lgs.152/2006\) - Valutazioni ambientali e autorizzazioni - Ambiente \(regione.emilia-romagna.it\)](http://www.regione.emilia-romagna.it/verifica-di-ottemperanza-delle-condizioni-ambientali-art.28-del-d.lgs.152/2006-valutazioni-ambientali-e-autorizzazioni-ambiente). L'Ente preposto alla verifica dovrà trasmetterne l'esito alla Regione Emilia-Romagna - Area Valutazione Impatto Ambientale e Autorizzazioni, ai fini della pubblicazione nella banca dati delle valutazioni ambientali;
 - d) di dare atto che la non ottemperanza delle condizioni ambientali contenute nel provvedimento di verifica di assoggettabilità a VIA sarà soggetta a diffida e ad eventuale sanzione, ai sensi dell'art. 29 del d.lgs. 152/2006;
 - e) di trasmettere copia della presente determina al Proponente R.P.M. S.r.l., al Comune di Faenza, alla Provincia di Ravenna, all'AUSL della Romagna, all'ARPAE di Ravenna, all'Unione della Romagna Faentina, al Consorzio di Bonifica della Romagna Occidentale, alla Soprintendenza Archeologica Belle Arti e Paesaggio per le Province di Ravenna, Forlì-Cesena e Rimini, ai Carabinieri Forestali;
 - f) di pubblicare, per estratto, la presente determina dirigenziale sul BURERT e, integralmente, nella banca dati delle valutazioni ambientali della Regione Emilia-Romagna (<https://serviziambiente.regione.emilia-romagna.it/viavasweb/ricerca/dettaglio/6712>);
 - g) di rendere noto che contro il presente provvedimento è proponibile il ricorso giurisdizionale al Tribunale Amministrativo Regionale entro sessanta giorni, nonché ricorso straordinario al Capo dello Stato entro centoventi giorni; entrambi i termini decorrono dalla data di pubblicazione sul BURERT;

h) di dare atto, infine, che si provvederà alle ulteriori pubblicazioni previste dal Piano triennale di prevenzione della corruzione ai sensi dell'art. 7 bis, comma 3, del d.lgs. 33/2013.

DENIS BARBIERI

OSSERVAZIONI PERVENUTE AL PROGETTO E CONTRODEDUZIONI

1. Sintesi dell'osservazione pervenuta

Vengono di seguito sinteticamente riportati i contenuti dell'osservazione per gli aspetti pertinenti alla presente valutazione avente carattere ambientale.

- **Punto 1) - Impatto sul paesaggio**

Si osserva come il progetto abbia causato una trasformazione peggiorativa del paesaggio circostante, segnato dalla presenza di boschetti e rii, soggetti a vincolo ai sensi del D.Lgs. 42/2004, rispetto al precedente assetto della pista; l'osservante, allegando al testo alcune foto da satellite, evidenzia come in confronto alla foto dello stato ante-operam la copertura boscata dell'area, conseguentemente al progetto di ridefinizione delle pista, sia minore.

- **Punto 2) - Criticità dal punto di vista idrogeologico**

Si osserva che il progetto ha comportato opere di scavo, movimenti terra nonché fondazioni degli edifici che impattano negativamente sul suolo e sottosuolo in un territorio già fragile dal punto di vista idrogeologico, considerato che l'area è stata oggetto di evento franoso nel 2024 che ha comportato la necessità di interventi di ripristino.

- **Punto 3) - Criticità legate all'accessibilità all'area**

Si osserva che il sito è raggiungibile solo in auto tramite strade strette e franose, inadatte a sostenere un aumento del traffico.

- **Punto 4) - Impatto sulla biodiversità**

Si osserva che i lavori di cantiere per la realizzazione del progetto nonché l'esercizio dell'impianto in occasione delle gare che prevedono una rilevante affluenza di pubblico sono stati e sono fattori di disturbo per la fauna locale (mammiferi, anfibi, avifauna come i gruccioni che nidificano nelle pareti sabbiose) e aumentano la pressione antropica a danno dell'area collinare e del sistema boschivo caratteristico dell'area, all'interno del quale si rilevano anche piste per gare enduro e/o bicicross, con blocchi di gommapiuma degradati.

- **Punto 5) - Inquinamento luminoso**

Si osserva che l'illuminazione per le gare notturne disturba la fauna selvatica (con particolare riferimento agli uccelli rapaci) in una zona altrimenti buia, contrariamente a quanto affermato dal proponente nella documentazione presentata alla quale si rimanda.

- **Punto 6) - Impatto acustico**

Si osserva che l'impatto acustico generato dall'esercizio della pista e dell'impianto è sottostimato, in quanto non considera lo svolgimento delle gare in periodo notturno; inoltre, vista la configurazione dell'area in zona collinare e limitrofa a zone ad elevata valenza naturalistica con rilevante presenza di fauna, la distanza di 150 metri dai recettori non è sufficiente a contenere il rumore dei motori, contrariamente a quanto affermato dal proponente nella documentazione presentata che considera tale distanza sufficiente a limitare l'impatto.

- **Punto 7) - Impatto da consumo di suolo**

Si osserva che il progetto ha comportato maggiore consumo di suolo rispetto alla configurazione precedente della pista, in quanto ha riorganizzato e ampliato le funzioni dell'impianto nel suo complesso.

- **Punto 8) - Nuova viabilità in progetto**

Si osserva che il progetto di realizzazione della nuova viabilità di accesso all'impianto da parte del Comune dovrebbe essere integrato, in quanto funzionale a quest'ultimo, nella presente procedura di Screening e valutati i relativi impatti.

- ***Punti 9 - 10) - Impatto in atmosfera da polveri polverulente e da gas climalteranti***

Si osserva che gli interventi di piantumazione arborea avvenuti nell'ambito del progetto, assunti dal proponente come misura compensativa dell'impatto in atmosfera del progetto sia da emissioni polverulente sia da gas climalteranti, non garantiranno la compensazione dichiarata dal proponente in quanto le alberature, piantate nel 2023, non hanno raggiunto ancora la maturità e quindi non garantiscono nell'immediato la massima capacità di assorbimento degli inquinanti, che l'osservatore stima avvenire tra 20 - 40 anni di esercizio dell'impianto. Alla luce di ciò, osserva quindi che le conclusioni sulla non significatività dell'impatto in atmosfera assunte dal proponente siano errate in quanto non tengono conto di quanto sopra e rileva la necessità che siano proposte misure mitigative e/o compensative in grado di garantire un contenimento dell'impatto più immediato.

- ***Punto 11) - Consumi idrici***

In termini di bilancio delle risorse naturali, si osserva che il progetto richiede un elevato consumo idrico per irrigare la pista e abbattere le polveri emesse in una zona soggetta a siccità, alternata a fenomeni di bombe d'acqua.

- ***Punto 12) - Impatto su suolo, sottosuolo e acque sotterranee***

Si osserva che il progetto, in virtù dell'aumento del numero di gare rispetto al passato esercizio della pista, comporterà un maggior rischio di dispersione nel suolo e nella falda di inquinanti come benzina e oli esausti, considerata anche la natura sabbiosa e quindi molto permeabile del suolo. Si osserva inoltre come i sistemi di contenimento e raccolta degli oli esausti, consistenti in grate aperte poggianti direttamente sul suolo, possano determinare potenziale rischio di tracimazione e sversamenti.

2. Sintesi della controdeduzione del proponente

Di seguito si riportano sinteticamente le controdeduzioni fornite dal proponente in risposta all'osservazione.

- ***Punto 1) - Impatto sul paesaggio***

Il proponente evidenzia che il progetto "Rigenerazione e ampliamento impianto sportivo e campo cross Monte Coralli", nonché le successive varianti progettuali, hanno ottenuto l'Autorizzazione Paesaggistica - atto n. 301 del 01/09/2022 e successivi - ai sensi dell'art. 146 del D.Lgs. 42/2004 e s.m.i. di competenza dell'Unione della Romagna Faentina, nel cui ambito sono stati positivamente valutati gli aspetti paesaggistici. In termini di rinaturalizzazione della collina, rileva come il circuito di motocross fosse esistente e in esercizio già prima del progetto in esame (dagli anni '60 circa), che in ogni caso ha comportato un significativo miglioramento degli aspetti naturalistici, prevedendo la piantumazione di centinaia di essenze (421). Si evidenzia inoltre che la minor copertura boscata dell'area evidenziata dall'osservante nel confronto con le foto satellitari è conseguenza del periodo immediatamente successivo al cantiere di progetto, quando la movimentazione di terra ha comportato la temporanea perdita del manto erboso, condizione tuttavia ripristinata in quanto il progetto ha previsto la formazione di un tappeto erboso e prato fiorito per un totale di 16.200 m².

- ***Punto 2) - Criticità dal punto di vista idrogeologico***

Il proponente evidenzia che l'evento franoso citato, peraltro distante dalla pista, è stato causato da eventi meteo eccezionali (oltre 200 mm di pioggia), che hanno colpito tutto il territorio e non solo l'area del crossodromo; rileva come la frana verificatasi in quel periodo è stata conseguenza diretta di tali piogge straordinarie e non di una carenza progettuale. Il ripristino è stato gestito dal Comune nell'ambito delle opere di somma urgenza che hanno interessato numerosi siti colpiti. Si ribadisce la preesistenza della pista (dagli anni '60 circa) che presentava già una morfologia artificiale derivante

dai precedenti usi estrattivi del sito (ex cava di sabbia). Il progetto di risistemazione della pista e dell'impianto al contrario ha introdotto sistemi di regimazione delle acque prima assenti, migliorando la gestione idraulica e riducendo il rischio di ruscellamento e instabilità dei versanti, in conformità alle valutazioni condotte in sede di procedimento di autorizzazione paesaggistica. I movimenti terra, con operazioni di scavo limitate alla realizzazione degli edifici e delle infrastrutture interne, hanno solo rimodellato il sito bilanciando sterri e riporti per armonizzarlo con le colline circostanti.

- **Punto 3) - Criticità legate all'accessibilità all'area**

Il proponente evidenzia come lo studio condotto abbia preso in considerazione i flussi di traffico, le connessioni viarie esistenti e le eventuali criticità, valutando come le condizioni di accessibilità e sicurezza siano rimaste sostanzialmente invariate rispetto allo stato ante-operam, tenuto conto anche che le gare di tutti i livelli si svolgono già a partire dal 1973.

- **Punto 4) - Impatto sulla biodiversità**

Il proponente evidenzia come l'area sia da sempre stata interessata da attività antropiche e pertanto anche dalle relative pressioni sugli ecosistemi e biodiversità locale, in quanto fu precedentemente utilizzata come cava di estrazione di sabbia gialla fino agli anni '60 a cui ha seguito la realizzazione del circuito da motocross. Evidenzia che il progetto ha portato alla realizzazione di opere migliorative rispetto allo stato precedente dal punto di vista paesaggistico, morfologico e idrogeologico, attraverso l'aumento della biodiversità tramite gli interventi di piantumazione e una riqualificazione dei margini delle aree naturali in modo da favorire la presenza di più specie adatte all'ambiente locale. Inoltre, sono state rimosse piante malate o danneggiate, contribuendo a un ecosistema più sano e resistente. Valuta come tale approccio integrato abbia assicurato un miglioramento sia sotto il profilo ecologico che paesaggistico che si riversa anche sulla fauna di sito. In merito alla presenza di parralelepipedo di gommapiuma oggetto dell'osservazione, il proponente precisa che tali oggetti non sono stati posizionati in sito al fine di creare nuovi tracciati per gare di enduro o bicicross oltre a quelli già presenti ma utilizzati dal precedente concessionario per la sicurezza dei piloti in occasione di gare di enduro o bici cross; afferma inoltre, tramite foto esplicative, che gli elementi in stato di degrado sono stati rimossi.

- **Punto 5) - Inquinamento luminoso**

Il proponente evidenzia che l'impianto rispetta la normativa regionale sull'inquinamento luminoso di cui alla LR 19/2003 e DGR 1732/2015 e s.m.i.; i proiettori sono orientati verso l'interno dell'area di impianto per evitare dispersione luminosa, come dimostrato da foto aeree notturne allegate alla documentazione.

- **Punto 6) - Impatto acustico**

Il proponente evidenzia come l'area sia classificata in Classe IV (intensa attività umana) e che lo studio condotto mostra il rispetto dei limiti presso i ricettori (Classe III). Evidenzia come la valutazione acustica, con le integrazioni trasmesse, tiene conto della possibilità di gare notturne. Evidenzia inoltre che non esistono limiti acustici specifici in normativa per la fauna, ma precisa tuttavia che l'attività motoristica era già presente prima del progetto in esame e ha caratterizzato l'area a partire dagli anni '60; l'impianto sportivo non risulta essere un terreno agricolo o a destinazione naturalistica, bensì un'area con una ben precisa destinazione d'uso prevista da decenni dagli strumenti di pianificazione urbanistica.

- **Punto 7) - Impatto da consumo di suolo**

Il proponente evidenzia che il progetto ha previsto interventi di tipo edilizio che hanno avuto come scopo quello di effettuare un'operazione di pulizia e ripristino del sito attraverso la demolizione dei manufatti presenti nell'area, permettendo la rimozione di coperture di amianto che caratterizzavano

gli edifici esistenti. Relativamente alla realizzazione delle pavimentazioni degli spazi esterni, sono state scelte tecniche e materiali che hanno permesso di mantenere delle superfici permeabili o semipermeabili al fine di limitare al massimo il grado di impermeabilità dei suoli. Nel complesso, il proponente evidenzia che la realizzazione di interventi dentro al perimetro del circuito ha determinato un significativo miglioramento delle prestazioni ambientali rispetto allo stato ante operam.

- ***Punto 8) - Nuova viabilità in progetto***

Il proponente evidenzia che l'oggetto della procedura di presente verifica di assoggettabilità a VIA postuma non prevede alcuna variazione alla viabilità di accesso alla struttura.

- ***Punti 9 - 10) - Impatto in atmosfera da polveri polverulente e da gas climalteranti***

In merito all'assorbimento degli inquinanti da parte della vegetazione quale intervento di compensazione dell'impatto in atmosfera da emissioni polverulente e climalteranti, il proponente precisa che la stima riportata nella relazione è stata effettuata considerando il valore massimo di assorbimento al fine di garantire rappresentatività nel confronto con il valore massimo di emissioni corrispondente alla massima attività dell'impianto sportivo, condizione cautelativa e del tutto improbabile nella realtà. Ciononostante, la documentazione aggiornata ha valutato l'assorbimento considerando l'accrescimento delle piante, mostrando come sin da subito gli interventi di piantumazione consentiranno di compensare gli impatti attesi. Evidenzia inoltre che le piante messe a dimora sono dotate di impianto di irrigazione a goccia che favorisce lo sviluppo della pianta.

- ***Punto 11) - Consumi idrici***

Il proponente evidenzia che, al fine di ridurre l'impatto sul bilancio idrico, il sito è dotato di una vasca di accumulo delle acque meteoriche, che consente l'utilizzo di tale risorsa per soddisfare parte dei fabbisogni interni. Nella zona a sud della pista da cross si trova invece un invaso alimentato da acque fornite dal Consorzio di Bonifica, utilizzato per alimentare l'impianto di irrigazione della pista, i cui consumi non sono comunque significativi.

- ***Punto 12) - Impatto su suolo, sottosuolo e acque sotterranee***

Il proponente evidenzia che sono previste specifiche cautele tecniche per prevenire sversamenti di oli e benzina e proteggere la falda, come l'utilizzo del tappetino ambientale nella zona paddock per piccole operazioni di manutenzione e rabbocchi, finalizzato ad evitare che eventuali gocciolamenti di olio o carburante possano giungere a contatto con il terreno.

Scheda Tecnica di Progetto ARPAE per la procedura di verifica di assoggettabilità a VIA (screening) postuma relativa al progetto “Lavori di Ridefinizione del Campo Cross – Monte Coralli” localizzato in via Tebano n. 1, nel Comune di Faenza (RA)

Proposto da SOCIETÀ RPM S.R.L.

(Parte II - Titolo III del D. Lgs. 152/2006 e smi, L. R. 4/2018, DET n. 27550 del 16/12/2024)

- Proponente: SOCIETÀ RPM S.R.L.
- Nome del progetto: Lavori di Ridefinizione del Campo Cross – Monte Coralli
- Comune e Provincia di localizzazione: Comune di Faenza (RA)
- Categoria progettuale della l.r. 4/2018: **B.2.60)** *“Modifiche o estensioni di progetti di cui all'allegato A.2 o all'allegato B.2 già autorizzati, realizzati o in fase di realizzazione, che possono avere notevoli ripercussioni negative sull'ambiente (modifica o estensione non inclusa nell'allegato A.2).”* con riferimento alla fattispecie **B.2.44)** *“piste permanenti per corse e prove di automobili, motociclette e altri veicoli a motore”.*

1. SINTESI DEL QUADRO DI RIFERIMENTO PROGETTUALE

Sebbene sia sottoposto a valutazione di assoggettabilità a VIA il solo campo cross (punto B.2.44 della L.R. 4/2018), il proponente ha fornito una descrizione dell'impianto sportivo nel suo complesso, valutandone successivamente al capitolo 3) “Quadro ambientale” i relativi impatti sulle matrici ambientali interessate.

Localizzazione e inquadramento dell'impianto

L'impianto da motocross "Monte Coralli", esistente da circa gli anni '60, è ubicato nel comune di Faenza (RA), in via Tebano n. 1, a una distanza di circa 5 km verso ovest dal capoluogo comunale. Il sito si inserisce in un contesto paesaggistico collinare modellato in formazioni geologiche note come "Sabbie gialle", ed è circondato da un tessuto agricolo caratterizzato da seminativi, frutteti, vigneti, fasce arbustive e macchia spontanea. L'area del circuito è delimitata da due corsi d'acqua, il Rio Pideura e il Rio Carrere, situati rispettivamente ad est e ad ovest del circuito, ed è contornata da fasce boscate ad alto fusto; più ad ovest a margine del parcheggio è presente il Rio Pegola.

Ai sensi della pianificazione provinciale e comunale nonché in merito alla presenza di sensibilità ambientali, emerge quanto di seguito riportato.

- L'area ricade nell'Unità di Paesaggio n. 13 "Collina della Romagna centro-settentrionale" (o "Della collina Romagnola").

- Dal punto di vista della tutela delle risorse idriche, rientra in un settore di ricarica indiretta della falda (tipo B), alle cui disposizioni (artt. n. 5.3, 5.4, 5.10 e 5.13 del PTCP) il proponente ritiene il progetto coerente, come valutato al capitolo 2 “quadro ambientale” sull'impatto di progetto sulla risorsa idrica al quale si rimanda.

- Dall'analisi della pianificazione provinciale, nel sito in esame è presente un “ecosistema forestale” compreso in un’area identificata come “Agroecosistemi a cui attribuire funzioni di riequilibrio ecologico”, che ammette attività che non compromettano la stabilità e la qualità ambientale delle aree, per cui il proponente ritiene che il progetto sia coerente: l’area, già caratterizzata dalla presenza di formazioni boscate e di vegetazione ripariale lungo i corsi d’acqua, risulta, a seguito della realizzazione del progetto in esame, maggiormente valorizzata grazie alla messa a dimora di nuove piantumazioni integrate da filari e schermature verdi nelle aree di parcheggio e paddock, finalizzate a rafforzare la continuità ecologica, migliorare la qualità paesaggistica e incrementare le funzioni di riequilibrio ambientale del sito.

- A livello comunale, l'intera area d'intervento è classificata (RUE di Faenza) come "Aree per parchi pubblici urbani e territoriali", destinazione che ammette spazi attrezzati per attività sportive, ricreative e relative piccole costruzioni di servizio.

- Nell’area sono presenti i seguenti vincoli ai sensi del D.Lgs. 42/2004 e s.m.i., art. 142 c. 1 lett. c): “*Fiumi, torrenti, corsi d’acqua*” in virtù della presenza del “Rio Pideura e Rio Carrere”, e lett. g): “*territori coperti da foreste e da boschi*”, per cui il progetto generale di “Rigenerazione e ampliamento impianto sportivo e campo cross Monte Coralli”, e le successive varianti progettuali hanno ricevuto l’Autorizzazione Paesaggistica ai sensi dell’art. 146 del D.Lgs. 42/2004 e s.m.i. rilasciata dall’Unione della Romagna Faentina (Atto n. 301 del 01/09/2022, nn. 357 del 14/10/2022 e 107 del 19/03/2024), con i relativi pareri di competenza della Soprintendenza Archeologica Belle Arti e Paesaggio per le Province di Ravenna, Forlì-Cesena e Rimini inerenti l’inserimento paesaggistico del progetto, la cui valutazione di compatibilità è stata affrontata al capitolo 2 “quadro ambientale” sull’impatto di progetto sul paesaggio al quale si rimanda.

- L’area non ricade all’interno di aree appartenenti alla Rete Natura 2000: il sito di interesse comunitario (ZSC) più vicino è “Calanchi pliocenici dell’Appennino faentino” (IT4070025), situato a circa 3,7 km dall’area di intervento in direzione sud, mentre l’area protetta più prossima è il Parco regionale della Vena del Gesso Romagnola, posto a circa 6 km di distanza in direzione sud-ovest. Inoltre, in riferimento alle aree Ramsar (Zone umide di importanza internazionale ai sensi della Convenzione di Ramsar), l’opera in progetto non ricade in nessuna zona soggetta a tutela, in quanto non sono presenti aree umide Ramsar nel territorio comunale di Faenza.

- Dal punto di vista idrogeologico e geomorfologico, l'area si inserisce nel bacino sedimentario del margine appenninico padano, modellata nei litotipi delle "Sabbie gialle" che poggiano su "Argille grigio-azzurre". La geomorfologia del sito è stata storicamente alterata dalle attività estrattive dell'ex cava (attiva fino agli anni '60), che hanno prodotto notevoli sbancamenti, trasformati poi nell'attuale anfiteatro sportivo. Il sito ospita inoltre una singolarità geologica tutelata (il Geosito n. 9 "Zona di Tebano"), i cui affioramenti rocciosi non hanno subito alterazioni dal progetto di riqualificazione. Dal punto di vista della stabilità dei versanti, l'area di intervento ricade in un "Ambito di collina e montagna instabile" e presenta diverse classificazioni di rischio: rischio di frana moderato (R1) per la quasi totalità dell'area e rischio di frana medio (R2) per una piccola porzione a sud. Si evidenzia che, a seguito degli eventi alluvionali del maggio 2023 che hanno innescato fenomeni franosi sul pendio prospiciente l'area di parcheggio, nel 2024 è stato approvato uno specifico progetto di consolidamento del versante. Per quanto riguarda il vincolo idrogeologico dell'area ai sensi della pianificazione, il proponente relaziona che il progetto non comporterà un aggravio del rischio idraulico rispetto alla situazione attuale. La pista resterà in terra, mantenendo la permeabilità naturale dei terreni sabbiosi; le modellazioni morfologiche previste non alterano l'assetto idrografico esistente né introducono nuove superfici impermeabili significative. I deflussi superficiali continueranno a essere smaltiti attraverso i fossi già presenti, protetti da fasce boscate con funzione di filtro. Sono inoltre previste misure di regimazione e inerbimento atte a prevenire fenomeni di erosione e a salvaguardare la qualità delle acque. Si rimanda a quanto valutato dal proponente in merito al rischio idraulico e per l'impatto di progetto sulla risorsa idrica, suolo e sottosuolo al capitolo 2 "Quadro Ambientale".

- Per quanto concerne il rischio idraulico, si osserva che l'area d'intervento è interessata da "Reticolo idrografico corsi d'acqua principali, secondari e minori" e "fasce di pertinenza fluviale", in quanto sono presenti due rii, il Pideura e il Carrere, con le rispettive fasce boscate ripariali. In merito alle potenziali interferenze, il proponente relaziona che il progetto non prevede interventi diretti sugli alvei dei rii, nessuno dei fabbricati in progetto è collocato entro gli stessi né nelle loro fasce boscate ripariali, e che l'assetto idraulico della pista e dell'area circostante è rimasto inalterato dopo le modifiche morfologiche di progetto, al fine di non incrementare il rischio di allagamenti o instabilità. I possibili impatti del progetto su risorsa idrica, suolo e sottosuolo sono stati valutati nel dettaglio dal proponente al capitolo 2) "quadro ambientale" a cui si rimanda. Inoltre, il proponente evidenzia che, in base al Piano di Gestione del Rischio Alluvioni (PGRA), l'area di interesse ricade all'esterno delle perimetrazioni degli scenari di pericolosità, fatta eccezione la fascia nelle immediate vicinanze del Rio Carrere, che attraversa il sito (margine ovest del sito), la quale è classificata con scenario di pericolosità M-P3. Precisa, tuttavia, come sopra evidenziato, che il progetto non ha previsto opere dirette né sul corso d'acqua né nelle sue prossimità; i due rii presenti, Pideura (a est del circuito) e Carrere (a ovest), sono e continueranno a essere costeggiati da una fascia boscata ad alto fusto.

Descrizione del progetto

L'oggetto del presente Screening è il circuito da motocross esistente da circa gli anni '60 situato nel comune di Faenza; il progetto descritto dal proponente denominato "Rigenerazione e ampliamento impianto sportivo e campo cross Monte Coralli" ha tuttavia

previsto la riqualificazione complessiva dell'impianto storico. Il suddetto progetto è stato sviluppato ed approfondito in differenti stralci attuativi che si sono susseguiti negli anni:

Il progetto si compone di tre stralci:

- Progetto "Pista da cross Monte Coralli": il progetto è relativo a interventi di ridefinizione della pista da cross e ha riguardato le opere di sistemazione del circuito approvato con Delibera della Giunta Comunale di Faenza n. 258 del 02/12/2022 (progetto definitivo) e successivamente con Det. Dirigenziale dell'Unione della Romagna Faentina n. 4142/2022 (progetto esecutivo);

- Progetto "Rigenerazione e ampliamento impianto sportivo e campo cross Monte Coralli": il progetto è relativo alla rigenerazione paesaggistica e all'ampliamento dell'impianto sportivo e ha riguardato le opere per la realizzazione dell'impianto Cross nella sua estensione generale ad esclusione della pista, comprendente le opere accessorie all'impianto (edifici, ingressi, parcheggi, viabilità di servizio, aree sportive accessorie, aree paddock in parte già esistenti per la sosta dei mezzi trasporto e van), approvato con Det. Dirigenziale dell'Unione della Romagna Faentina n. 203/2023 (progetto definitivo);

- Progetto "Campo Cross Monte Coralli opere di completamento impianto di illuminazione pista - ampliamento": il progetto è relativo alla realizzazione dell'ampliamento dell'impianto di illuminazione della pista cross approvato con Det. Dirigenziale dell'Unione della Romagna Faentina n. 2248/2024.

Il sito è stato successivamente integrato con altri progetti relativi all'impianto sportivo, come il ristorante e la biglietteria/ripostiglio. Il progetto, per i vari stralci sopra riportati, ha ricevuto l'Autorizzazione Paesaggistica ai sensi dell'art. 146 del D.Lgs. 42/2004 e s.m.i, in virtù della presenza dei seguenti vincoli ricompresi nell'area: art. 142 c. 1 lett. c): "*Fiumi, torrenti, corsi d'acqua*" in virtù della presenza del "*Rio Pideura e Rio Carrere*", e lett. g): "*territori coperti da foreste e da boschi*", nel cui ambito sono stati valutati l'inserimento paesaggistico e gli interventi edilizi previsti dal progetto. A seguito dell'alluvione del maggio 2023, sono stati eseguiti alcuni interventi di consolidamento del pendio a seguito dei dissesti causati da fenomeni franosi sul pendio prospiciente l'area adibita a parcheggio dell'impianto sportivo Monte Coralli. L'obiettivo di tali lavori è stato quello di garantire l'utilizzo dell'area oggetto di interventi di riqualificazione finanziati dal PNRR, tutelare l'area privata sovrastante il pendio, garantire l'incolumità pubblica e privata nonché evitare ulteriori aggravii al manifestarsi di eventi meteorologici avversi.

Di seguito si riporta la descrizione dello stato ante-operam e del progetto in esame:

- Stato ante-operam:

La pista veniva utilizzata in modo continuativo dagli atleti sia per le sessioni di allenamento e le prove, sia per lo svolgimento di gare agonistiche. Tutte le attività si svolgevano esclusivamente in orario diurno, poiché l'impianto era del tutto sprovvisto di un sistema di illuminazione che ne permettesse l'apertura serale o notturna. Il circuito era formato da un percorso sterrato articolato tra dossi e avvallamenti, interposto tra le fasce boscate ad alto fusto del Rio Pideura (a est) e del Rio Carrere (a ovest). Dal punto di vista morfologico, decenni di gestione e rimodellazione del terreno avevano alterato l'assetto collinare originario, creando un rilievo dal "tetto" piano e dai versanti caratterizzati da pendenze molto

ripide e spigolose. A nord della pista erano raggruppati diversi fabbricati (oggi demoliti perché obsoleti), che includevano spazi prettamente sportivi (come uffici, postazione speaker, infermeria, spogliatoi con docce, servizi igienici e un deposito) e strutture dedicate ai servizi complementari per il pubblico, quali un bar e un ristorante. Nella porzione a sud dell'area si trovava un invaso artificiale (laghetto), la cui acqua era regolarmente utilizzata per bagnare la pista in terra battuta al fine di abbattere la dispersione delle polveri nell'aria (a tutela della salute di atleti e spettatori) e per garantire ai piloti le migliori condizioni di trazione e visibilità durante la marcia. Ad ovest del circuito, al di là del Rio Carrere, era situata un'area rimboschita che veniva adibita a parcheggio per l'area sportiva.

- Progetto “Rigenerazione e ampliamento impianto sportivo e campo cross Monte Coralli” e successivi:

Il progetto ha previsto una riqualificazione dell'intero impianto con l'obiettivo di migliorare l'offerta sportiva e, dal punto di vista paesaggistico, ricucire il rapporto con l'infrastruttura verde, amplificando la continuità visiva con i boschi e i corsi d'acqua. Il progetto ha previsto i seguenti interventi:

- Ripristino morfologico dell'area e modifica tracciato della pista: il progetto prevede un'operazione di rimodulazione della morfologia del terreno attraverso l'addolcimento delle pendenze preesistenti (che risultavano molto ripide nello stato originario), mirando a ripristinare la fluidità tra l'impianto e il paesaggio limitrofo e coinvolgendo attivamente la cornice naturale boscata nelle visuali. Per quanto riguarda il circuito, il percorso principale viene completamente rivisitato rispetto al passato, raggiungendo una lunghezza di 1.700 m e una larghezza minima di 8 m. A nord del tracciato viene introdotta una pista di riscaldamento, utilizzata anche come pista per minicross, lunga 180 m e larga almeno 4 m. In occasione di gare nazionali/internazionali, per ragioni di sicurezza, la pista da minicross viene momentaneamente spianata per creare un'area libera che funga da "via di fuga" per i piloti in caso di caduta, mentre in occasione di gare minori la pista principale e quella da minicross coesistono;

- Opere a verde: il progetto prevede la messa a dimora di ben 421 esemplari, di cui 340 specie arboree e 81 specie arbustive. La scelta botanica è ricaduta su essenze strettamente legate alla cultura agraria locale, destinate alle aree boscate circostanti l'area e le aree di sosta e parcheggi. Sono stati previsti inoltre interventi di rinnovamento di filari di alberi esistenti per l'area Paddock e lavori di formazione di un tappeto erboso e prato fiorito su una superficie totale di 16.200 m², distribuito in diverse porzioni dell'impianto sportivo;

- Area Pump Track: il progetto prevede la realizzazione di una nuova area dedicata al Pump track, una disciplina che prevede la percorrenza con biciclette tipo BMX, monopattini, rollerblade e skateboard di un circuito fatto di dossi e curve paraboliche senza l'ausilio dei pedali, sfruttando solo i movimenti del corpo per prendere slancio. Il percorso è lungo circa 135 m, si trova tra il parcheggio auto e l'area paddock. Per garantirne la durabilità, il tracciato è in conglomerato bituminoso, ma per mitigare l'impatto visivo i dossi e i rilevati sono dolcemente raccordati al terreno e ricoperti da manto erboso;

- Interventi edilizi: previa pulizia e ripristino del sito attraverso la demolizione di tutti i manufatti preesistenti e contestuale bonifica e rimozione delle coperture in amianto presenti in alcuni vecchi edifici, il progetto prevede l'inserimento di nuovi fabbricati ecosostenibili (edificio multifunzionale, edificio Federazione Motociclistica Italiana FMI, edificio

ristorazione, ripostiglio/biglietteria/edificio partenza/torre cronometristi);

- Viabilità e parcheggi: il progetto prevede un riordino degli spazi destinati agli autoveicoli, con la riorganizzazione della viabilità interna al comparto e dei parcheggi per renderli adeguati e funzionali alle nuove e rinnovate attività dell'impianto sportivo;

- Impiantistica a servizio dei circuiti: il progetto prevede la realizzazione di un impianto di irrigazione a pioggia, rimodernando ed efficientando l'impianto preesistente, per abbattere le polveri generate durante l'utilizzo delle motocross tramite prelievo dell'acqua dall'invaso artificiale situato a sud della pista. E' stato realizzato inoltre un impianto di illuminazione costituito da un sistema di proiettori a LED ad alta efficienza montati su torri faro, consentendo, rispetto all'utilizzo preesistente, la piena fruibilità del circuito anche in periodo serale/notturno; tale progetto ha comportato la realizzazione di una nuova cabina elettrica denominata "04 PARK" in sostituzione della cabina esistente, unitamente all'inserimento di un nuovo tratto di linea elettrica MT a 15 kV alla linea esistente a cura del gestore di rete e-distribuzione S.p.A.. Viene infine realizzato, a servizio sia della pista da cross sia dell'area pump track, un sistema dedicato per la regimazione delle piogge. La pista da cross, essendo in terra battuta, mantiene intatte le sue caratteristiche di permeabilità naturale; le acque non trattenute dal suolo vengono raccolte da una rete di tubazioni e pozzetti che le convogliano nei rii naturali adiacenti (Carrere e Pideura). Un sistema simile, con tubazioni in PVC e pozzetti, è stato predisposto anche per drenare le acque dell'area Pump track verso il rio adiacente. Per le aree esterne alla pista facenti parte dell'impianto, il controllo e la gestione delle acque meteoriche vengono effettuati mediante sistemi di drenaggio caratterizzati da trincee opportunamente dimensionate e da tubazioni drenano fessurate posizionate al loro interno e collegate alla rete di gestione che permettono per l'appunto la raccolta dell'acqua piovana incidente nelle aree in oggetto ed il successivo convogliamento ai rii presenti in sito. La descrizione e valutazione ambientale di tali aspetti è stata anche affrontata al successivo capitolo 2 "Quadro ambientale" al quale si rimanda.

Motivazioni e analisi delle alternative

La necessità del presente Screening postumo deriva dall'esigenza di valutare la compatibilità ambientale dell'attività esistente in virtù della nota della Regione Emilia-Romagna trasmessa con protocollo regionale n. 613839 del 23/06/2025, acquisita da ARPAE con PG n. 113376 del 24/06/2025. Le principali motivazioni che hanno guidato il progetto di "Rigenerazione e ampliamento impianto sportivo e campo cross Monte Coralli" rispondono alle seguenti principali volontà:

- integrazione paesaggistica e naturalistica, in quanto, storicamente, l'evoluzione della pista aveva alterato la morfologia del suolo creando pendenze ripide;
- miglioramento degli standard sportivi e di sicurezza, per adeguare il tracciato ai moderni standard di sicurezza e comfort;
- ampliamento dell'offerta sportiva e sociale;
- ammodernamento dell'impianto nel suo complesso.

Nonostante la struttura sia già esistente e il progetto in esame realizzato, sono state prese in considerazione le seguenti alternative:

- alternativa zero (mancata realizzazione): giudicata sostanzialmente peggiorativa, in quanto il mantenimento dello stato ante-operam avrebbe significato far operare la struttura in un

contesto degradato, rinunciando al miglioramento degli standard di sicurezza della pista, alla bonifica dall'amianto, all'efficientamento energetico degli edifici e all'incremento della dotazione forestale;

- alternative di localizzazione: giudicata peggiorativa, in quanto il sito risulta attivo storicamente ed è già classificato a livello urbanistico come "Spazio collettivo comunale - Sport"; il progetto ha anche scartato l'ipotesi di modificare l'ingombro del tracciato preesistente all'interno del sito stesso, in quanto, essendo la pista delimitata dalle fasce boscate e dai tracciati del Rio Carrere e del Rio Pideura, ha riguardato unicamente l'area libera a sud per tutelare l'importanza naturalistica delle fasce boscate laterali;

- alternative progettuali e tecnologiche: giudicate non sostenibili in quanto si è optato per l'impiego di tecnologie a basso impatto ambientale e materiali riciclabili, capaci di minimizzare le pressioni sull'ambiente e di massimizzare la compatibilità delle nuove opere con il delicato contesto collinare.

Descrizione della fase di cantiere

Stante l'oggetto del presente Screening postumo teso a valutare l'attività esistente, non è previsto un progetto di modifica allo stato autorizzato né pertanto una fase di cantiere. La fase di cantiere descritta dal proponente si riferisce al progetto generale "Rigenerazione e ampliamento impianto sportivo e campo cross Monte Coralli" suddiviso nelle macro fasi di ridefinizione del circuito del campo cross e di rigenerazione paesaggistica e ampliamento dell'impianto sportivo, distinte nelle seguenti attività:

Ridefinizione del circuito del campo cross:

- Accantieramento;
- Movimenti terra e rimodellazione pista;
- Scavi per posa sottoservizi;
- Realizzazione delle reti idriche;
- Realizzazione di plinti e sottopassi, posa pozzetti e corrugati per le predisposizioni impiantistiche;
- Smobilizzo cantiere relativo al tracciato.

Rigenerazione paesaggistica e ampliamento dell'impianto sportivo (in parziale sovrapposizione con l'esercizio della pista da cross):

- Allestimento dell'area, demolizioni dei vecchi fabbricati, primi scavi e movimenti terra;
- Realizzazione al grezzo degli edifici, avvio delle opere esterne e costruzione della cabina ENEL;
- Completamento edifici, avvio delle finiture e degli impianti interni, avanzamento delle opere esterne, installazione di un ponticello per l'attraversamento del corso d'acqua (rio) presente all'interno dell'impianto sportivo e realizzazione della nuova pista pump track;
- Completamento delle opere interne agli edifici e ulteriore avanzamento di quelle esterne;
- Realizzazione delle ultimissime opere esterne e smobilizzo definitivo del cantiere.

Tale fase ha avuto una durata complessiva di poco superiore all'anno; le attività si sono svolte esclusivamente in orario diurno, con l'eccezione di soli 3 giorni nel luglio 2024 (in cui è stato

necessario lavorare di notte a causa delle alte temperature diurne per la corretta posa delle "terre solide"). L'intero cantiere è rimasto circoscritto nel perimetro dell'impianto esistente, con aree apposite dedicate ai baraccamenti, al deposito temporaneo dei rifiuti e allo stoccaggio sicuro delle materie prime (es. container per sostanze pericolose come vernici o oli, per evitare sversamenti accidentali). L'illuminazione di cantiere è stata limitata al tardo pomeriggio nei mesi invernali mantenendo il sito spento di notte. I lavori hanno comportato complessivamente movimenti terra e scavi allo scopo di addolcire le vecchie pendenze ripide e ridefinire la morfologia dell'area, i cui volumi movimentati sono stati indicati all'interno della valutazione dell'impatto sulla matrice suolo e sottosuolo (capitolo 2) al quale si rimanda, che sono stati completamente riutilizzati all'interno del sito bilanciando sterri e riporti. Le potenziali interferenze della fase di cantiere con le matrici ambientali sono state descritte e valutate nel successivo capitolo 2) "Quadro ambientale" al quale si rimanda.

2. SINTESI DEL QUADRO DI RIFERIMENTO AMBIENTALE

Coerentemente con l'oggetto del presente Screening postumo, nonostante quest'ultimo abbia ad oggetto nello specifico il "campo cross", il proponente valuta i potenziali impatti in fase di cantiere e in fase di esercizio del progetto generale, già realizzato, di Rigenerazione e ampliamento impianto sportivo e campo cross Monte Coralli, suddiviso negli stralci descritti precedentemente nel quadro progettuale, tenuto conto inoltre che non è previsto un progetto di modifica allo stato autorizzato né pertanto una fase di cantiere associata.

1. Risorse idriche

Per quanto riguarda la fase di cantiere, i potenziali impatti sulla qualità delle acque superficiali e sotterranee sono riconducibili alla gestione delle acque, alle opere di regimazione delle piogge, ai depositi di materiali/rifiuti e ai possibili incidenti, nonché alle operazioni di scavo per la potenziale interferenza con la falda. Le valutazioni riportate nel documento evidenziano quanto segue.

Relativamente alla gestione di eventuali reflui, in tale fase non vi sono stati scarichi di reflui igienico-sanitari nell'ambiente, poiché le maestranze hanno impiegato esclusivamente bagni chimici. Relativamente alla gestione delle acque meteoriche, si relaziona che la gestione del cantiere ha evitato che le acque meteoriche si contaminassero, scongiurando qualsiasi rilascio di inquinanti o nutrienti nei corpi idrici superficiali limitrofi. In particolare sono state allestite aree specifiche e sicure per i baraccamenti e per lo stoccaggio temporaneo di materie prime e rifiuti (inclusa la corretta rimozione e smaltimento dell'amianto presente sui vecchi edifici), evitando rilasci accidentali di sostanze inquinanti. In merito alle potenziali interferenze con le acque sotterranee in fase di scavo, il proponente evidenzia che gli scavi previsti sono stati di entità molto limitata, destinati unicamente alla posa dei sottoservizi e alla realizzazione delle fondazioni degli edifici, mentre il resto dei lavori si è configurato come una movimentazione e livellazione superficiale del terreno per ridefinire la pista da cross e addolcire le pendenze. Inoltre, evidenzia che, secondo le indagini geologiche, il livello statico della falda acquifera si trova a 28-32 metri di profondità rispetto al piano di campagna.

Pertanto, il proponente ritiene che l'impatto sulla risorsa idrica in fase di cantiere, tenendo conto anche di quanto valutato per i consumi idrici, possa considerarsi non significativo.

Per quanto riguarda la fase di esercizio, i potenziali impatti sulla qualità delle acque superficiali e sotterranee derivano principalmente dalla gestione della pista, dalle modalità di prelievo idrico e dalla gestione dei reflui e delle acque meteoriche. La gestione delle acque meteoriche si differenzia a seconda delle aree di impianto come segue:

- Pista da Cross: il circuito è realizzato in terra battuta, materiale che mantiene le proprie caratteristiche di permeabilità naturale. La pista è sagomata in modo da far defluire l'acqua non assorbita verso i lati. E' presente un sistema tradizionale di raccolta composto da caditoie in ghisa e tubazioni sotterranee (tubi corrugati a doppia parete) che convogliano le acque meteoriche direttamente nei rii adiacenti attraverso 7 punti di recapito (4 a ovest, 1 a nord, 2 a est), per cui si rimanda alla planimetria presentata nella documentazione;

- Area Parcheggi pubblici: i parcheggi sono stati progettati per massimizzare la permeabilità, utilizzando corselli in terra stabilizzata e stalli in "ghiaia rinverdita". Le pendenze superficiali convogliano l'acqua verso apposite trincee drenanti. All'interno delle trincee sono posizionate tubazioni dreno-fessurate in polietilene (PE) che raccolgono l'acqua in eccesso e la immettono in una rete di tubi in PVC. Prima dell'immissione nel corpo idrico, la tubazione principale (di diametro 315 mm) presenta una strozzatura (riduzione a diametro 125 mm) che funge da "collo di bottiglia" per rilasciare l'acqua in modo graduale. Nella parte nord dell'area risulta la presenza di una zona utilizzata come laminazione e ricavata tramite depressione nel terreno;

- Area Paddock: la viabilità del paddock è pavimentata con un trattamento ecologico triplo strato che la rende impermeabile ma adatta al transito. In continuità con i parcheggi, ai lati delle aree di sosta sono realizzate trincee drenanti con tubi dreno-fessurati e canalette di drenaggio. Anche in questo caso, le reti di raccolta confluiscono in tubazioni principali dotate di strozzature a 125 mm poste a valle del sistema, prima dello scarico nei rii;

- Edificio FMI (Federazione): l'acqua piovana intercettata dalla rete dei pluviali del tetto dell'edificio FMI non viene dispersa, ma è convogliata tramite tubazioni perimetrali in PVC in una vasca di accumulo dedicata, per poi essere riutilizzata per l'irrigazione delle specie arboree di recente piantumazione;

- Viabilità d'ingresso: la viabilità principale è dotata di caditoie carrabili, mentre le aree pedonali e i margini stradali utilizzano tubazioni dreno-fessurate. Tali linee confluiscono in un tubo da 400 mm, anch'esso dotato di una strozzatura a 125 mm per limitare la portata verso il rio;

- Area Pump Track ed Edificio Multifunzionale: l'area della pista per biciclette (i cui rilevati sono coperti da manto erboso per rallentare i deflussi) è dotata di un sistema di raccolta tramite tubazioni in PVC e pozzetti di ispezione/pluviali. Come per gli altri comparti, l'acqua raccolta confluisce in tubazioni (diametro da 160 a 315 mm) che terminano in una strozzatura a 125 mm prima di scaricare nel rio adiacente.

Stante quanto sopra, il proponente evidenzia che la progettazione si differenzia in base alle caratteristiche delle diverse aree, privilegiando Sistemi di Drenaggio Urbano Sostenibile (SUDS), al fine di garantire l'invarianza idraulica, contenere i flussi di picco, rallentare lo scorrimento e ridurre il volume di acqua recapitato nei corsi d'acqua (Rio Carrere e Rio Pideura) durante le piogge intense, evitando allagamenti. Inoltre, le acque meteoriche di

dilavamento sono considerate non contaminate (grazie all'uso di misure gestionali come l'uso del tappetino ambientale) e prive di residui; pertanto, vengono convogliate nei rii senza necessità di trattamenti depurativi e senza alcuno scarico nel suolo o nel sottosuolo. Per quanto riguarda in particolare la pista da cross, il proponente ha condotto uno studio sulla caratterizzazione analitica delle acque meteoriche derivanti dal dilavamento delle superfici della pista; sono stati eseguiti 3 campionamenti delle acque meteoriche a seguito di precipitazioni significative con prelievi effettuati dopo 15, 30, 45 minuti dall'inizio dell'evento meteorico. Per caratterizzare in modo completo le diverse zone dell'impianto, sono stati definiti quattro punti di campionamento situati nei recapiti della rete di drenaggio verso i corpi idrici superficiali (Punto A: Area paddock; Punto 1: Pista kids (versante nord); Punto 2: Pista curva (versante est); Punto 3/3A/4: Pista rio interno (versante ovest)). Il profilo analitico ricercato comprende i seguenti parametri: Zinco, Rame, Nichel, Cadmio, Piombo, Idrocarburi totali, Solventi organici aromatici, MTBE e ETBE, pH e COD. Le risultanze dei 3 campionamenti, avvenuti in data 27/11/2025, 23-24/12/2025 e 21/01/2026, non hanno evidenziato segni di contaminazione dovute al trascinarsi di sostanze pericolose (idrocarburi, metalli pesanti, ecc.), tipici per la tipologia di attività.

Per quanto riguarda la gestione delle acque reflue domestiche e assimilate, tenuto conto che il polo sportivo non risulta collegato alla fognatura pubblica, la gestione di tali acque (provenienti dai servizi igienici e dal punto di ristorazione) avviene tramite sistema basato sulla raccolta dei reflui all'interno di specifiche vasche stagne a tenuta, per la cui descrizione si rimanda alla documentazione presentata; tali vasche vengono periodicamente svuotate da ditte specializzate autorizzate e le acque estratte vengono interamente gestite e smaltite come rifiuti liquidi. Le operazioni di prelievo e autospurgo vengono programmate, di norma, nei giorni di chiusura o di minore affluenza dell'impianto, in modo da non generare alcun impatto o disagio alla viabilità locale.

Per quanto sopra, il proponente considera l'impatto di progetto sulla risorsa idrica in fase di esercizio, visto anche quanto valutato dallo stesso per i consumi idrici, come non significativo.

Il proponente ritiene infine che la gestione delle acque sopra descritta risulti coerente con le disposizioni previste dal PTCP per le "Zone di protezione acque sotterranee nel territorio pedecollina-pianura - settore di ricarica di tipo B" (artt. 5.3, 5.4, 5.10 e 5.13) in cui ricade l'area di progetto, valutato che:

- non è previsto alcuno scarico di acque reflue industriali o domestiche;
- per quanto riguarda la gestione delle acque meteoriche, il progetto non prevede un sistema unico centralizzato di raccolta delle stesse. La maggior parte delle superfici è costituita da aree naturalmente permeabili; la maggior parte delle superfici rimane naturalmente permeabile o semipermeabile (come i percorsi in inerti stabilizzati), e l'acqua non assorbita scorre seguendo le pendenze naturali. Le acque intercettate vengono gestite tramite un sistema di laminazione basato su trincee drenanti, che stoccano temporaneamente l'acqua per poi rilasciarla gradualmente verso i rii superficiali di recapito (Rio Pideura e Rio Carrere), evitando flussi di picco e senza alcuno scarico nel suolo o negli strati superficiali del sottosuolo, risultando del tutto

- conforme all'art. 5.4 lettera e). Relaziona inoltre come le immissioni nei rii sono relative ad acque meteoriche non contaminate, non configurando quindi un flusso soggetto a vincoli o prescrizioni derivanti dalla parte terza del D.Lgs. 152/06 e s.m.i.;
- il progetto non prevede la realizzazione di nuove derivazioni di acque sotterranee o superficiali; il fabbisogno per i servizi igienici è garantito dall'allaccio all'acquedotto pubblico, mentre l'irrigazione della pista avviene tramite un vaso artificiale già esistente e l'irrigazione del verde è assicurata dal Consorzio di Bonifica;
 - il progetto non determina alcun interrimento, interruzione o deviazione delle falde idriche sotterranee.

2. Rifiuti

Per quanto riguarda la fase di cantiere, i rifiuti si sono generati principalmente dalle operazioni di demolizione dei vecchi fabbricati preesistenti e dalle attività di realizzazione dei nuovi edifici. Il proponente relaziona che il 97% dei rifiuti totali prodotti è stato avviato a operazioni di effettivo riciclaggio e recupero di materia (classificate come operazione R5); un ulteriore 2,7% è stato destinato a operazioni di messa in riserva (R13) in vista di un successivo invio a impianti di recupero finale; un 0,3% dei rifiuti ha necessitato di un vero e proprio smaltimento finale. La quasi totalità dei rifiuti è stata inoltre conferita ad aziende specializzate situate a una distanza massima di 30 km dal sito dei lavori. Per quanto sopra, il proponente ritiene che tale modalità di gestione è risultata conforme agli indirizzi della gerarchia europea dei rifiuti e agli obiettivi del Piano Regionale di gestione Rifiuti e Bonifica (PRRB 2022-2027), che impongono di privilegiare il recupero di materia e considerare lo smaltimento come opzione unicamente residuale; considera pertanto l'impatto da produzione di rifiuti in fase di cantiere non significativo.

In fase di esercizio, i rifiuti generati si suddividono in rifiuti solidi (assimilabili agli urbani) e in rifiuti liquidi costituiti dalle acque reflue domestiche. Per quanto riguarda i primi, il proponente non ravvisa criticità ambientali.

In merito alla gestione delle acque reflue domestiche, poiché il centro sportivo non è collegato alla rete fognaria pubblica, tutte le acque reflue provenienti dai servizi igienici (edificio multifunzione, edificio FMI, ristorante, torre cronometristi) e dalla colonnina di scarico per i camper nell'area paddock, vengono raccolte in vasche stagne a tenuta, che vengono periodicamente svuotate da ditte specializzate tramite autospurgo e il contenuto viene interamente gestito e smaltito come rifiuto liquido. Considerando l'affluenza per gare e allenamenti (inclusi atleti, addetti e fino a 1.000 spettatori e 200 atleti), si ipotizza una produzione di circa 1.000 m³/anno di reflui (2.000 m³/anno nel caso peggiorativo ma irrealistico con 5.000 spettatori); tenuto conto tuttavia dei dati di esercizio del 2025, l'analisi delle fatture effettive relative agli svuotamenti effettuati in tale anno mostra che, in 8 mesi (pari a 64 giorni effettivi di apertura), sono stati raccolti solamente 120 m³ di reflui; proiettando tale dato reale sui 170 giorni totali di apertura previsti in un anno, il proponente stima un volume effettivo di circa 350 m³/anno. Per il trasporto di tali rifiuti, per cui si rimanda al paragrafo 12 per la valutazione dell'impatto da traffico indotto, il proponente stima al massimo 1-2 transiti al giorno nel caso peggiorativo considerando 1.000 m³/anno di reflui (circa 100 mezzi/anno). Per quanto sopra il proponente ritiene che la gestione dei reflui

come rifiuto liquido, visti anche i volumi stimati, non introduca criticità ambientali o di traffico rispetto alla situazione preesistente, in quanto adottato anche nello stato ante-operam.

3. Bilancio risorse naturali ed energetiche

Risorse energetiche e idriche

Per quanto riguarda la fase di cantiere, i consumi energetici sono legati esclusivamente all'impiego di combustibili (gasolio/benzina) per alimentare i mezzi d'opera e da trasporto e all'illuminazione, che ha richiesto un minimo consumo limitato alle sole ore del tardo pomeriggio nei periodi invernali, in quanto di notte il sito non era operativo. Per le risorse idriche non vi sono stati particolari consumi; l'acqua è stata utilizzata solo per la bagnatura del cantiere (per limitare le polveri) e per gli usi civili delle maestranze (bagni chimici). In tale fase non ci sono stati prelievi da corpi idrici superficiali, poiché l'acqua è stata fornita dall'acquedotto o da autobotti. L'impatto complessivo è stato valutato dal proponente come temporaneo e non significativo.

Per quanto riguarda la fase di esercizio, i consumi energetici derivano dall'illuminazione serale e dalla climatizzazione, mentre i prelievi idrici sono destinati ad usi civili ed igienici (prelievo da acquedotto), all'irrigazione delle nuove piante e all'irrigazione a pioggia della pista da motocross. Per quanto riguarda i consumi energetici, il progetto ha previsto un radicale miglioramento delle prestazioni energetiche dell'impianto. Per gli edifici di nuova realizzazione, i nuovi fabbricati sono progettati secondo gli standard NZEB (Edifici a Energia Quasi Zero), con prestazioni energetiche che migliorano di oltre il 20% i limiti normativi minimi richiesti; non sono inoltre presenti caldaie a combustione (azzerando le emissioni dirette) in quanto per il riscaldamento e il raffrescamento degli ambienti si utilizzano esclusivamente pompe di calore ad alimentazione elettrica. Inoltre, quota parte dei consumi è coperta da energia prodotta da fonti rinnovabili grazie all'installazione sulle coperture del nuovo edificio FMI e del ristorante di pannelli fotovoltaici perfettamente integrati, che autoproducono l'energia necessaria per alimentare le pompe di calore e l'illuminazione interna. L'energia mancante viene prelevata dalla rete elettrica nazionale, mentre l'eventuale surplus di produzione pulita viene reimesso in rete. L'illuminazione dell'intera pista e dei piazzali, necessaria per le aperture serali, sfrutta tecnologia LED ad alta efficienza (apparecchi da circa 1000 W) dimmerabile, che abbassa i consumi rispetto ai sistemi tradizionali. L'unica componente a carburante fissa in esercizio è rappresentata da due gruppi elettrogeni da 120 kVA a servizio dell'illuminazione della pista, il cui funzionamento è tuttavia del tutto saltuario e limitato alle aperture serali.

Per quanto riguarda i consumi idrici, il proponente relaziona come segue. Per la bagnatura della pista da cross allo scopo di abbattere le polveri sollevate dalle moto (garantendo la visibilità e la salute pubblica), la pista utilizza un esteso impianto di irrigazione a pioggia, con acqua proveniente da un vaso artificiale (laghetto) già esistente a sud del comparto, reintegrata tramite una fornitura idrica dedicata richiesta al Consorzio di Bonifica. Per l'irrigazione del verde, al fine di garantire l'attecchimento delle 421 nuove piante autoctone, è stato realizzato un impianto automatizzato a goccia che richiede circa 40/50 litri per albero e 15/20 litri per arbusto, il cui fabbisogno è assicurato dal Consorzio di Bonifica. Inoltre, al fine di ridurre l'impatto sul bilancio idrico complessivo, è previsto il recupero dell'acqua piovana dal tetto dell'edificio FMI per il riutilizzo nell'irrigazione.

Stante quanto sopra, il proponente valuta l'impatto complessivo derivante dai consumi energetici e idrici come non significativo, ritenendo che il progetto abbia comportato miglioramenti dal punto di vista dell'efficienza rispetto allo stato ante-operam.

4. Suolo e Sottosuolo

In fase di cantiere, il progetto ha previsto importanti movimenti terra e lavorazioni sul terreno per sagomare il nuovo tracciato della pista rispetto allo stato ante-operam e le opere accessorie con produzione di terre e rocce da scavo. Sono stati movimentati circa 51.600 m³ di terra per la ridefinizione della pista, 4.800 m³ per i sottoservizi del tracciato, 5.538 m³ per i livellamenti paesaggistici, 654 m³ per le fondazioni dei nuovi edifici e 2.699 m³ per altri sottoservizi. Il 100% delle terre movimentate è stato riutilizzato all'interno del sito, bilanciando sterri e riporti e azzerando la necessità di smaltire la terra all'esterno. Gli scavi necessari sono stati ridotti al minimo, in quanto i nuovi fabbricati, realizzati in legno, poggiano su platee di fondazione che hanno richiesto scavi molto superficiali (non superiori a 50 cm di profondità rispetto al piano di campagna), mentre sulla collina i plinti per le torri di illuminazione hanno richiesto scavi di circa 120 cm, paragonabili a quelli preesistenti. Complessivamente il proponente ritiene che il progetto abbia modellato il terreno ricreando pendenze dolci e continue, restituendo alla collina un profilo naturale in totale continuità visiva e morfologica con le terre coltivate circostanti rispetto allo stato ante-operam in cui i ripetuti lavori sulla pista avevano alterato il pendio creando scarpate ripide e innaturali; grazie alla ricucitura del paesaggio collinare operata dal progetto in esame, il proponente valuta l'impatto dovuto alla realizzazione del progetto sotto il profilo geomorfologico come potenzialmente positivo con benefici permanenti e a lungo termine.

L'impatto dovuto alla potenziale alterazione delle condizioni di permeabilità del suolo è stato valutato come non significativo, in quanto l'intervento si è configurato come una movimentazione superficiale che non altera la capacità del suolo di assorbire l'acqua. La pista principale è stata mantenuta in terra battuta, conservando le naturali caratteristiche di permeabilità dei suoli sabbioso-ghiaiosi locali; relativamente invece alle nuove opere edilizie (parcheggi, viabilità interna), sono state utilizzate tecniche e materiali (come la "ghiaia rinverditata" o le "terre solide" stabilizzate) appositamente scelti per mantenere le superfici permeabili o semipermeabili. La pavimentazione dell'area paddock (e della sua estensione) è stata progettata per garantire la carrabilità riducendo al minimo l'impermeabilità del suolo e mantenendo un aspetto naturale in armonia con l'ambiente circostante, con una stratigrafia di fondo che prevede l'utilizzo di un telo in tessuto non tessuto posato direttamente sul terreno, su cui è stato steso un fondo in misto granulare non legato, e superficiale consistente in tre strati sovrapposti di emulsione bituminosa e pietrischi selezionati. Per quanto riguarda il potenziale impatto connesso al consumo di suolo, il proponente evidenzia che tutti gli interventi edilizi e di ridefinizione della pista sono stati localizzati esclusivamente all'interno del perimetro dell'impianto sportivo preesistente, evitando qualsiasi espansione dell'infrastruttura verso le aree naturali o agricole limitrofe garantendo quindi l'assenza di nuovo consumo di suolo. Considerata l'assenza di nuovo consumo di suolo e il mantenimento delle superfici permeabili a garanzia della ricarica delle falde acquifere, l'impatto su tale matrice in fase di realizzazione del progetto in esame è stato valutato dal proponente come non significativo.

Per quanto riguarda la fase di esercizio, l'assetto morfologico rimane stabile. Le pendenze e le sistemazioni in terra battuta e a verde (incluse le ampie superfici inerbite diffuse tra i dossi del circuito) si consolidano e garantiscono nel tempo sia l'integrazione paesaggistica sia la corretta regimazione e infiltrazione delle acque piovane senza generare alcun rischio idrogeologico aggiuntivo. Per quanto sopra il proponente valuta l'impatto sul suolo e sottosuolo in fase di esercizio come non significativo. Al fine di minimizzare i rischi di inquinamento del suolo e sottosuolo, il proponente ha adottato una serie di accorgimenti gestionali atti a prevenire sversamenti accidentali di liquidi e caduta di rifiuti, finalizzate inoltre a una corretta gestione delle acque meteoriche. In particolare:

- Per prevenire sversamenti accidentali di liquidi e rifiuti, presso l'impianto è obbligatorio l'uso del tappetino ambientale in occasione delle manutenzioni dei mezzi, ossia di un telo con la porzione superiore assorbente e quella inferiore impermeabile, che impedisce a eventuali gocciolamenti di carburante o di olio di raggiungere il suolo. L'impianto dispone di uno stock di tappetini per i piloti sprovvisi;
- Contenitori temporanei per la raccolta di oli esausti portati nel paddock sono posizionati su bacini mobili di contenimento (vasche con grata), a loro volta appoggiati sul tappetino ambientale;
- La gestione tempestiva di situazioni di emergenza dovute ad eventuali sversamenti accidentali sulla pista (es. rotture meccaniche), attraverso l'utilizzo di materiali assorbenti e la rimozione della porzione di terra contaminata, che viene smaltita come rifiuto.

Il proponente inoltre relaziona che all'interno dell'impianto non è presente alcun distributore fisso di carburante; i motocicli arrivano in sito già riforniti e in ottimo stato meccanico, non richiedendo manutenzioni significative o sostituzione di pneumatici.

Grazie agli accorgimenti sopra descritti e vista la gestione delle acque meteoriche che dilavano l'impianto, per cui si rimanda al paragrafo 1, considerate non contaminate e prive di residui inquinanti, il proponente ritiene l'impatto di progetto sul suolo e sottosuolo non significativo.

5. Atmosfera

La stima delle emissioni è stata condotta applicando le linee guida ARPAT (basate su modelli US-EPA AP-42), le quali confrontano il rateo emissivo orario del cantiere con specifiche soglie di accettabilità e di attenzione, calcolate in base alla distanza dei recettori (le abitazioni) e ai giorni totali di emissione. Per la stima delle emissioni derivate dallo scarico dei mezzi (motociclette e traffico indotto), sono stati considerati i fattori di emissioni medi del trasporto stradale forniti da ISPRA. Per le valutazioni degli impatti sono stati individuati sette ricettori residenziali situati nei dintorni della pista da motocross, per la cui localizzazione rispetto all'area di progetto si rimanda alla documentazione presentata, situati a una distanza superiore a 150 metri dalla pista; l'area circostante l'impianto presenta una bassa densità abitativa ed è caratterizzata esclusivamente dalla presenza delle strutture residenziali isolate considerate nella valutazione, e vede la totale assenza di recettori maggiormente sensibili quali scuole, ospedali o strutture sanitarie.

Per quanto riguarda la fase di cantiere, gli impatti maggiormente significativi sono legati alle emissioni di polveri (PM10) causate dalle attività di scavo, demolizione e movimentazione dei materiali, e dalle emissioni di gas di scarico delle macchine operatrici e dai mezzi pesanti in transito. L'analisi condotta dal proponente ha valutato in maniera dettagliata i periodi di massima pressione emissiva, suddividendoli nelle due fasi principali dei lavori:

- Ridefinizione della pista da cross: si valuta che il periodo di maggior criticità per questa fase, della durata di circa 10 giorni, è caratterizzato dalla sovrapposizione tra i movimenti terra per la sagomatura della pista e gli scavi per i sottoservizi. Considerando la movimentazione di 20.640 tonnellate di terra e le emissioni di scarico di due escavatori al lavoro (ipotizzati nello scenario peggiorativo alla fine della loro vita tecnica), è stato stimato un rateo emissivo totale di polveri pari a 935,4 g/h. Poiché i recettori sensibili si trovano a oltre 150 metri di distanza e l'emissione dura meno di 100 giorni, tale valore risulta inferiore sia alla soglia di attenzione (1022 g/h) sia a quella di accettabilità (2044 g/h) indicate nelle Linee Guida;

- Rigenerazione paesaggistica e ampliamento: il periodo di massima pressione emissiva, della durata di circa 13 settimane, ha compreso attività di movimento terra e livellamento. Relativamente ai movimenti terra e livellamenti, viene stimato un rateo emissivo pari a 33,2 g/h e 6,6 g/h per i gas di scarico dei mezzi d'opera. Per la stima delle emissioni da sollevamento polveri per il transito dei mezzi su piste non asfaltate, si ipotizza la contemporaneità di tutti i flussi veicolari pesanti (approvvigionamento materiali, allontanamento rifiuti, ecc.) per un totale di 11 mezzi al giorno; si stima complessivamente 330,3 g/h di polveri che, tenendo conto di un'efficienza di abbattimento delle polveri del 50% grazie all'adozione della bagnatura delle superfici, si riduce a 165,1 g/h. Complessivamente, le emissioni polverulente totali in tale fase sono stimate in 205 g/h. Inoltre, a titolo cautelativo, a questo valore è stato sommato l'impatto generato dal parziale utilizzo contemporaneo della pista da cross per i soli allenamenti (che contribuisce per ulteriori 40,68 g/h). Stante quanto sopra, l'impatto in fase di cantiere è stato stimato nel caso peggiorativo in un rateo emissivo complessivo pari a 245,7 g/h. Tenuto conto che l'emissione ha durata inferiore a 100 giorni/anno, essendo il valore di massimo picco stimato (245,7 g/h) ampiamente inferiore al limite di attenzione (1022 g/h) e al limite di accettabilità (2044 g/h) previsti per recettori posti a oltre 150 metri di distanza, l'impatto del cantiere sulla qualità dell'aria è stato valutato dal proponente come non significativo, escludendo la necessità di effettuare monitoraggi in corso d'opera.

Per quanto riguarda la fase di esercizio, gli impatti maggiormente significativi in termini di PM10 sono legati al sollevamento di polveri causato dall'attrito delle ruote delle moto sulla pista in terra battuta e dai relativi gas di scarico. Per la stima delle emissioni polverulente, il proponente ha considerato un due scenari:

- primo scenario: configurazione di "allenamento", con la presenza di massimo 20 moto per una velocità massima di 20 Km/h, in periodo diurno e notturno;
- secondo scenario: svolgimento delle "gare", per cui sono previste massimo 40 moto per una velocità massima di 50 Km/h, solamente in periodo diurno per circa 5-6 eventi/anno.

Nello scenario considerato peggiorativo, ovvero nella configurazione di gara, il proponente stima un rateo emissivo legato al sollevamento polveri dovuto al transito delle moto sulla pista pari a 6.764,4 g/h; tenendo in considerazione la mitigazione relativa alla bagnatura della pista tramite un impianto di irrigazione a pioggia (applicando 2 l/m² ogni 7 ore) che consente un'efficienza di abbattimento pari al 90%, si stima un rateo emissivo pari a 674,44 g/h di PM10. A tale emissioni si aggiunge l'emissione di PM10 derivante dai gas di scarico delle moto stimata in 24,27 g/h; l'emissione totale oraria durante una gara risulta pertanto pari a 700,71 g/h. In considerazione della durata emissiva inferiore a 100 giorni/anno (5-6 gare all'anno, tale valore risulta inferiore sia alla soglia di attenzione ARPAT (1022 g/h) sia a quella di accettabilità (2044 g/h) previste per recettori situati a oltre 150 metri di distanza, rendendo l'impatto non significativo senza necessità di monitoraggi. Nello scenario di "allenamento" quotidiano, l'emissione calcolata viene stimata in 40,68 g/h, rimanendo estremamente lontana dalle soglie di criticità, considerando una durata di 170 giorni/anno; di conseguenza l'impatto è pertanto ritenuto del tutto sostenibile e senza necessità di monitoraggi.

Fermo restando quanto sopra, il proponente ha fornito una stima complessiva dell'impatto di progetto, utilizzando i fattori di emissione medi del database nazionale ISPRA e facendo riferimento agli inquinanti indicati dal PAIR 2030, per le emissioni derivanti dai gas di scarico delle motociclette nei due scenari sopra citati e dal traffico indotto (considerando il transito di mezzi per gli atleti e spettatori - stimati in base alla capienza dei nuovi parcheggi per le giornate di gara), ottenendo valori emissivi pari a 0,0319 t/anno per NO_x, 0,1510 t/anno per i composti organici volatili (VOC), 0,0009 t/anno per NH₃, 0,0043 t/anno per PM_{2,5}, 0,0057 t/anno per PM₁₀ e 0,0001 per SO₂.

Per quanto riguarda l'impatto sul clima, il proponente evidenzia che il progetto non prevede processi industriali e, rispetto allo stato ante-operam, ha eliminato le caldaie a combustione a favore di pompe di calore ad alimentazione elettrica. Evidenzia inoltre che il fabbisogno energetico dei nuovi edifici è ampiamente coperto da pannelli fotovoltaici installati sulle coperture. Gli unici apparati a combustione locale sono due gruppi elettrogeni da 120 kVA per l'illuminazione serale della pista, il cui uso è però del tutto saltuario e considerato un'emissione scarsamente rilevante. Per la stima dell'impatto di progetto da gas climalteranti, si sono stimate le emissioni derivanti dallo scarico delle moto in pista e dal traffico stradale indotto (atleti e spettatori), che, nello scenario di massimo esercizio teorico, risulta complessivamente pari 26,7 tonnellate/anno di CO₂.

Oltre alle misure di mitigazione adottate, prese in considerazione per le stime sopra condotte delle emissioni polverulente, il progetto ha inoltre previsto, nell'ambito degli interventi di rigenerazione paesaggistica, la piantumazione di 421 nuove piante (tra alberi e arbusti), intervento finalizzato sia a un miglior inserimento paesaggistico dell'impianto sia come misura compensativa dell'impatto in atmosfera. Applicando i fattori di assorbimento degli inquinanti da parte delle piante a piena maturità indicati dalle Linee guida della Regione Toscana, facendo riferimento al bilancio emissivo complessivo dell'impianto (emissioni derivanti dai gas di scarico delle motociclette e dal traffico indotto) sopra riportato, le piantumazioni consentono un assorbimento di circa 1,2056 t/anno di ossidi di azoto (NO₂) e

di 0,0475 t/anno di polveri (PM10), nonché di 68,92 t/anno di CO₂, determinando, per tali inquinanti (il proponente relaziona che i dati di assorbimento sono forniti solo per ossidi di azoto e polveri) il completo assorbimento delle emissioni di progetto, che il proponente stima avvenire a circa 20 anni di vita della pianta, precisando che le piante sono state messe a dimora a circa il settimo anno di vita. Pur considerando tale orizzonte temporale, in quanto il fattore di assorbimento varia in funzione dell'accrescimento della pianta, il proponente ritiene che già al momento della messa a dimora il tasso di assorbimento possa essere ritenuto più che sufficiente a compensare l'impatto.

Per quanto sopra, il proponente conclude che l'esercizio dell'impianto sportivo non genera criticità atmosferiche locali e determina un impatto non significativo, comunque adeguatamente mitigato e compensato. Rispetto agli obiettivi in tema della qualità dell'aria poste dal Piano Aria Integrato Regionale (PAIR 2030), viste le considerazioni esposte in precedenza, il proponente ritiene che l'impianto (che ricade in Pianura Est) non sia in contrasto con gli obiettivi posti dal tale piano.

6. Rumore

L'area dell'impianto è inserita in Classe Acustica IV, aventi limiti di immissione pari a 65 dB(A) in periodo diurno e pari a 55 dB(A) in periodo notturno, limiti di emissione pari a 60 dB(A) in periodo diurno e pari a 50 dB(A) in periodo notturno; le abitazioni circostanti individuate come ricettori sensibili, distanti dall'area in esame sopra i 150 m, ricadono in Classe III, aventi limiti di immissione pari a 60 dB(A) in periodo diurno e pari a 50 dB(A) in periodo notturno, e limiti di emissione pari a 55 dB(A) in periodo diurno e pari a 45 dB(A) in periodo notturno. I ricettori sensibili maggiormente esposti al rumore della pista sono il ricettore n. 3 e il ricettore n. 6, per la cui localizzazione si rimanda alla documentazione presentata. Il contesto acustico attuale dell'area collinare è valutato di "qualità accettabile" e privo di particolari criticità. Il clima sonoro è caratterizzato storicamente dalla presenza stessa della pista da motocross (operativa da decenni), alla quale si affiancano altre sorgenti di rumore tipiche di un ambiente rurale, tra cui attività agricole, traffico veicolare. L'area di inserimento è situata a circa 5 km dal centro di Faenza ed è caratterizzata da una bassissima densità abitativa. Le indagini hanno confermato la totale assenza di ricettori altamente sensibili, quali scuole, ospedali o strutture sanitarie, nelle immediate vicinanze.

Per quanto riguarda la fase di cantiere, le sorgenti di rumore sono costituite esclusivamente dalle macchine operatrici per i movimenti terra, dai mezzi per il trasporto dei materiali e dalle attrezzature per la costruzione degli edifici. La rumorosità è stata gestita mitigandola alla fonte (tramite costante manutenzione dei mezzi) e limitando i lavori al solo orario diurno. Data la lontananza dei ricettori sensibili (ubicati a distanza superiore a 150 m), la natura temporanea dei lavori e il ridotto aspetto dimensionale delle opere, l'impatto acustico della fase di cantiere è stato valutato come non significativo. Le sovrapposizioni tra le attività di cantiere e l'apertura della pista per gli atleti sono state limitate a pochissimi giorni e non alterano la valutazione di non significatività.

In fase di esercizio, la valutazione per l'impianto a regime è stata redatta ai sensi della normativa nazionale (DPCM 14/11/97) e dello specifico regolamento per le attività

motoristiche (DPR 304/2001), il quale stabilisce che per l'attività sportiva in pista non è applicabile il criterio differenziale, ma si fa riferimento a limiti assoluti. La valutazione ha preso in considerazione due scenari principali:

- Configurazione A (Allenamento/Prove): con presenza massima di 20 moto contemporaneamente in pista;
- Configurazione B (Gara): scenario peggiorativo con 40 moto in pista e orario serrato.

Gli esiti delle simulazioni, validati anche tramite recenti campagne di misurazione sul campo, hanno evidenziato quanto segue:

- Attività ordinaria diurna: durante le normali attività di allenamento in fascia diurna (Configurazione A), le emissioni sonore rispettano pienamente i limiti di legge per la Classe III presso tutti i recettori, mostrando, presso il recettore più critico (R6), un livello equivalente totale pari a 58,7 dBA, inferiore al limite assoluto di 60 dBA;

- Utilizzo serale/notturno e Gare (Gestione tramite Deroga): in caso di gare diurne (Configurazione B), si registra un lieve superamento dei limiti di Classe III al recettore R6 (62,7 dBA calcolati contro i 60 dBA ammessi), pur rimanendo entro i limiti del DPR 304/01. Qualora l'impianto venga utilizzato in fascia serale (fino alle ore 23:00, periodo considerato "notturno" a livello normativo), il limite si abbassa a 50 dBA e si verificano fisiologici superamenti presso i ricettori più vicini. Per gestire normativamente queste situazioni di picco e le aperture serali estive, il gestore si avvale di una specifica autorizzazione in deroga ai limiti acustici e agli orari, rilasciata dal Comune (SUAP dell'Unione della Romagna Faentina, autorizzazione in deroga n. 308/2024), riportata dal proponente nella documentazione alla quale si rimanda; il progetto prevede l'utilizzo di questa deroga per un totale di 35 giornate all'anno (ampiamente al di sotto del tetto massimo di 60 giorni previsto dalla legge), ripartite in 30 serate di allenamento estivo e 4-5 eventi di gara in notturna.

Per confermare l'effettivo impatto durante gli eventi in deroga, ad agosto 2025 è stata condotta una campagna di rilievi fonometrici durante una manifestazione reale in notturna. Anche applicando una correzione cautelativa per simulare la presenza massima teorica di 40 moto in pista (aggiungendo +3 dB ai valori rilevati), i livelli di rumore si attestano a 61,3 dBA al recettore R3 e 60,6 dBA al recettore R6, dimostrando che il rumore reale si mantiene ampiamente al di sotto del limite di 73 dBA concesso durante il regime di deroga.

Inoltre, la valutazione è stata integrata analizzando anche le sorgenti non legate direttamente alla pista, ovvero il parcheggio privato a uso pubblico e il traffico stradale indotto da atleti e spettatori. Per queste sorgenti vige l'obbligo di rispettare il criterio differenziale. Le simulazioni specifiche hanno dimostrato che il contributo sonoro di queste attività collaterali è estremamente modesto (variabile tra 18,9 e 28,5 dBA presso le abitazioni). Di conseguenza, il rumore indotto da parcheggi e traffico risulta del tutto ininfluenza e rispetta pienamente i limiti di legge.

Per quanto sopra il proponente ritiene che l'impatto acustico di progetto si attenga ai limiti acustici stabiliti.

7. Inquinamento luminoso

L'impianto ricade in una "Zona di particolare protezione", trovandosi all'interno del raggio di 15 km dall'osservatorio astronomico non professionale "Urania Lamonia" situato a Faenza; il proponente tuttavia rileva come l'osservatorio astronomico sia ubicato in ambito urbano, dalla parte opposta dell'abitato di Faenza rispetto al sito Monte Coralli, pertanto ritiene che difficilmente l'illuminazione del circuito possa arrecare disturbo all'osservatorio.

Per quanto riguarda la fase di cantiere, il proponente evidenzia che le attività si sono svolte in orario diurno; l'illuminazione artificiale è stata utilizzata esclusivamente nelle ore del tardo pomeriggio dei periodi invernali, quando la luce naturale non era sufficiente a garantire la sicurezza dei lavoratori. Durante la notte il cantiere non era illuminato, con l'eccezione di 3 notti nel luglio 2024, in cui si è dovuto lavorare in notturna a causa delle temperature diurne troppo elevate per posare le pavimentazioni in "terra solida". Inoltre, nei momenti in cui è stata accesa, l'illuminazione provvisoria è stata orientata strettamente dall'alto verso il basso sulle aree di lavoro, evitando la dispersione di luce verso l'alto e prevenendo qualsiasi abbagliamento. Per quanto sopra, il proponente valuta l'impatto luminoso trascurabile e temporaneo.

Per quanto riguarda la fase di esercizio, l'illuminazione è gestita tramite scelte impiantistiche di ultima generazione, differenziate tra la pista da motocross e le aree accessorie (parcheggi e paddock):

- Impianto della pista da cross: l'impianto utilizza proiettori a LED ad alta efficienza che non emettono luce verso l'alto nel pieno rispetto dei limiti normativi. Le lampade sono dimmerabili e gestite tramite sistema DALI. Questo permette di variare l'intensità luminosa in base alle reali necessità (scenari differenziati per manutenzione, allenamento ordinario o gare con riprese TV) e prevede sistemi di riduzione di potenza e spegnimento automatico al termine delle attività. Inoltre, pur avendo la pista un livello di omologazione massimo (Livello 3 CONI/FMI per gare internazionali e televisive) che avrebbe consentito di chiedere una deroga ai limiti anti-inquinamento luminoso, si è scelto volontariamente di non avvalersene e di rispettare i severi vincoli di protezione.

- Illuminazione Parcheggi e Viabilità: al fine di ottemperare ai vincoli a tutela dell'osservatorio astronomico sopra richiamato, sia le armature stradali della viabilità (poste su pali alti 5 e 8 metri) sia le luci del paddock utilizzano esclusivamente sorgenti LED con temperatura di colore pari a 3000 K (luce calda), anziché i 4000 K ipotizzati inizialmente. Inoltre, per garantire il risparmio energetico e abbattere l'inquinamento luminoso a tarda notte, i corpi illuminanti del parcheggio sono dotati di un sistema di "mezzanotte virtuale" che riduce in automatico il flusso luminoso nelle ore notturne in cui il traffico e l'affluenza sono minimi.

Per quanto sopra, il proponente ritiene l'impatto luminoso dell'impianto in fase di esercizio non significativo.

8. Impatto da campi elettromagnetici

Il proponente valuta l'impatto del progetto in fase di esercizio in quanto le sorgenti capaci di determinare impatto sono entrate in funzione solo nella fase di esercizio. Il progetto ha

previsto, al fine di coprire i fabbisogni del nuovo impianto, la dismissione della vecchia cabina elettrica (denominata "MOTOCROSS") e parte della preesistente linea aerea e l'installazione di una nuova cabina elettrica secondaria prefabbricata (denominata "04 PARK") con relativa posa di un nuovo tratto di linea elettrica in Media Tensione (MT a 15 kV) di tipo sotterraneo (cavo interrato) di collegamento alla linea di rete esistente a cura del gestore di rete e-distribuzione. Per tutelare la popolazione dalle emissioni elettromagnetiche generate dalla nuova cabina di trasformazione (15/0,4 kV), il gestore della rete ha calcolato per tale cabina la specifica Distanza di Prima Approssimazione (D.P.A.) pari a 2,00 metri. Il proponente specifica che all'interno di tale fascia di rispetto il progetto non prevede la presenza di alcun edificio né di aree di sosta destinate ai fruitori o agli addetti del sito; garantendo l'assenza di bersagli sensibili in prossimità della sorgente e l'esposizione ai campi elettromagnetici ampiamente sotto i limiti di legge, il proponente non rileva criticità ambientali.

9. Salute pubblica

In fase di cantiere, i potenziali fattori di pressione per la salute della popolazione sono riconducibili alle emissioni in atmosfera (polveri), alle possibili alterazioni di acque e suolo, al rumore generato dai macchinari e al traffico veicolare indotto. Si rimanda pertanto a quanto riportato per le suddette matrici ambientali, per le quali gli impatti sono stati valutati dal proponente come non significativi e non critici per la salute. Si evidenzia che le eventuali alterazioni ambientali hanno avuto carattere esclusivamente temporaneo, circoscritto alla durata dei lavori, e sono state gestite efficacemente tramite l'adozione di buone pratiche di cantiere. Inoltre, in fase di collaudo è stato accertato che durante l'intero svolgimento dei lavori non si è verificato alcun infortunio al personale impiegato. Per quanto sopra, il proponente ritiene l'impatto in fase di cantiere su tale matrice non significativo.

In fase di esercizio, i fattori di pressione (emissioni in atmosfera, acque, rumore, traffico) sono stati valutati dal proponente come non significativi; si rimanda pertanto ai relativi paragrafi. Considerando che l'area si trova a circa 5 km dal centro abitato di Faenza ed è immersa in un paesaggio collinare a bassissima densità abitativa, considerato che nelle immediate vicinanze vi sono solo poche residenze isolate e si registra la totale assenza di recettori sensibili quali scuole, ospedali o strutture sanitarie, il proponente valuta l'impatto sanitario sulla salute umana estremamente limitato. Si evidenzia inoltre che il progetto ha previsto la demolizione dei vecchi edifici obsoleti che ha permesso la bonifica e l'eliminazione dell'amianto in essi presente, eliminando un potenziale rischio sanitario permanente.

10. Vegetazione, fauna, ecosistemi e biodiversità

L'area non ricade all'interno di aree appartenenti alla Rete Natura 2000: il sito di interesse comunitario (ZSC) più vicino è "Calanchi pliocenici dell'Appennino faentino" (IT4070025), situato a circa 3,7 km dall'area di intervento in direzione sud, mentre l'area protetta più prossima è il Parco regionale della Vena del Gesso Romagnola, posto a circa 6 km di distanza in direzione sud-ovest. Inoltre, in riferimento alle aree Ramsar (Zone umide di importanza internazionale ai sensi della Convenzione di Ramsar), l'opera in progetto non ricade in nessuna zona soggetta a tutela, in quanto non sono presenti aree umide Ramsar nel territorio

comunale di Faenza. Fermo restando quanto sopra, di seguito vengono analizzati i potenziali impatti del progetto sulla flora, fauna e biodiversità.

In fase di cantiere, il proponente evidenzia che il progetto non ha comportato alcun nuovo consumo di suolo né la necessità di abbattere vegetazione per fare spazio a nuove aree, ma ha previsto un importante intervento di ripristino e miglioramento paesaggistico, tramite la piantumazione di 421 nuove essenze vegetali (340 specie arboree e 81 arbustive) per estendere le aree boscate limitrofe ai rii e al piccolo lago artificiale, il rinnovo graduale delle alberature senescenti e la realizzazione di aree a prato. A livello di interferenza con la fauna, il proponente evidenzia che i disturbi arrecati alla fauna locale in fase di cantiere (rumore delle macchine operatrici, traffico, polveri) sono stati di entità contenuta e limitati nel tempo; occorre considerare inoltre che l'attività di motocross era preesistente e il sito era già storicamente perimetrato da una recinzione alta 2 metri (con pali in legno e rete), la quale limitava già fortemente la continuità ecologica. Per quanto sopra il proponente ritiene l'impatto su tale matrice non significativo e, per la componente "vegetazione", un impatto potenzialmente positivo.

In fase di esercizio, i potenziali fattori di pressione sulle specie vegetali derivano principalmente dalle emissioni in atmosfera (che alterano la qualità dell'aria) e dalle possibili alterazioni del deflusso e della qualità delle acque superficiali e sotterranee. Ripercorrendo gli approfondimenti specifici condotti per queste matrici nei paragrafi specifici ai quali si rimanda (le cui alterazioni sono risultate trascurabili), l'impatto sulla flora in fase di esercizio è giudicato non significativo. A consolidare questa valutazione vi sono gli effetti benefici generati dagli interventi di risanamento e di riqualificazione della compagine vegetale sopra descritti (come la piantumazione di 421 nuovi alberi e arbusti) realizzati durante la fase di cantiere, che andranno a maturare e a valorizzare l'area durante l'esercizio dell'impianto. Per quanto riguarda le possibili interferenze con la fauna locale, le possibili fonti di disturbo sono legate alle emissioni in atmosfera, alle alterazioni idriche, all'uso del suolo, all'aumento del traffico veicolare e, in particolar modo, all'alterazione del clima acustico per via del rumore. Tuttavia, in virtù delle valutazioni condotte sulle singole matrici di non significatività dell'impatto (anche in virtù della storicità dell'impianto di motocross a cui la fauna locale è già assuefatta), il proponente valuta l'impatto sulla sotto-componente faunistica come non significativo.

11. Paesaggio e Beni Culturali

Il sito si inserisce in un contesto paesaggistico collinare modellato in formazioni geologiche note come "Sabbie gialle", ed è circondato da un tessuto agricolo caratterizzato da seminativi, frutteti, vigneti, fasce arbustive e macchia spontanea. L'area del circuito è delimitata da due corsi d'acqua, il Rio Pideura e il Rio Carrere, situati rispettivamente ad est e ad ovest del circuito, ed è contornata da fasce boscate ad alto fusto; più ad ovest a margine del parcheggio è presente il Rio Pegola. In virtù della presenza di tali elementi caratteristici, nell'area sono presenti i seguenti vincoli ai sensi dell'art. 142 c. 1 lett. c): "*Fiumi, torrenti, corsi d'acqua*" in virtù della presenza del "Rio Pideura e Rio Carrere", e lett. g): "*territori coperti da foreste e da boschi*". Dalla documentazione presentata emerge che il progetto generale di "Rigenerazione e ampliamento impianto sportivo e campo cross Monte Coralli" in esame

(suddiviso negli stralci citati nella descrizione progettuale alla quale si rimanda), nonché le successive varianti progettuali, hanno ricevuto l'Autorizzazione Paesaggistica ai sensi dell'art. 146 D.Lgs. 42/2004 e s.m.i. rilasciata dall'Unione della Romagna Faentina (Atto n. 301 del 01/09/2022 e successivi Atti n. 357 del 14/10/2022 e n. 107 del 19/03/2024), acquisendo le relative valutazioni positive della Soprintendenza Archeologica Belle Arti e Paesaggio per le Province di Ravenna Forlì-Cesena e Rimini con condizioni inerenti la conservazione dell'area boscata circostante la pista e l'inserimento paesaggistico dei fabbricati di nuova costruzione. Il proponente riporta sinteticamente le valutazioni e condizioni espresse in tali pareri, che sostanzialmente evidenziano che l'intervento contribuisce a tutelare il paesaggio collinare attraverso la piantumazione di essenze arboree tipiche, la rinnovazione dei prati e la ricollocazione degli edifici, utilizzando linguaggi architettonici e materiali compatibili e coerenti con i valori paesaggistici del contesto, ponendo come condizioni la restrizione di ridurre l'area boscata e un corretto inserimento paesaggistico degli edifici.

Fermo restando quanto sopra, di seguito il proponente valuta l'impatto di progetto in fase di cantiere e di esercizio.

In fase di cantiere, i potenziali impatti visivi sul paesaggio sono stati generati esclusivamente dall'insediamento temporaneo del cantiere stesso, con la presenza dei baraccamenti, delle aree adibite allo stoccaggio dei materiali e dei macchinari operativi. Il disturbo visivo è stato efficacemente mitigato grazie al ruolo fondamentale svolto dalla recinzione già esistente e dalle fasce arboree collocate lungo il perimetro dell'area. La gestione dei lavori è stata condotta prestando attenzione a ridurre al minimo le interferenze temporanee, garantendo il ripristino delle condizioni originarie al termine delle opere; per questi motivi, l'impatto sulla componente paesaggistica in questa fase è stato giudicato non significativo. In fase di esercizio, il proponente evidenzia che gli interventi di ripristino morfologico dell'area, di riqualificazione vegetazionale e di sostituzione dei fabbricati esistenti con nuovi maggiormente integrati nel contesto, consentono di valutare l'impatto con positivo e migliorativo rispetto allo stato ante-operam, in quanto tali interventi permettono nel tempo di valorizzare l'area dal punto di vista paesaggistico.

Dal punto di vista delle potenziali interferenze con beni culturali, si evidenzia che nei dintorni dell'impianto non vi è la presenza rilevante di beni architettonici tutelati. Dal punto di vista archeologico, l'area ricade prevalentemente in zone a bassa potenzialità; un apposito studio archeologico condotto dal proponente nell'ambito del procedimento di Autorizzazione Paesaggistica ha evidenziato un rischio archeologico molto basso (Grado 2), anche in virtù del fatto che l'area sorge sul sito di una ex cava dismessa. In fase di cantiere, sulla base dei dati raccolti nello studio preliminare sopra citato sono state attentamente valutate e calibrate le profondità di scavo previste dal progetto per le diverse zone di intervento. Durante l'effettiva esecuzione dei lavori, la documentazione attesta che non sono stati rinvenuti beni archeologici nell'area, considerando anche che gli scavi hanno avuto profondità ridotta (50 cm per le platee degli edifici e 120 cm per la posa dei pali per l'illuminazione). Di conseguenza, l'impatto del cantiere sul patrimonio culturale e archeologico è classificato come non significativo. In fase di esercizio, la valutazione condotta dal proponente evidenzia che le attività legate al normale utilizzo dell'impianto sportivo a regime non comportano

alcuna interferenza o variazione in grado di influenzare tale sotto-componente, rendendo l'impatto sul patrimonio culturale non significativo.

12. Traffico

Il territorio in cui si inserisce il progetto è caratterizzato da una rete viaria che comprende due arterie principali con direzione nord-ovest / sud-est: l'Autostrada A14 Bologna-Ancona e la strada statale Via Emilia (SS9), le quali collegano Bologna con Rimini. A queste si aggiunge una fitta rete di strade provinciali che garantiscono i diversi collegamenti. In particolare i tragitti percorsi dai mezzi, a seconda dell'utilizzo dell'impianto (allenamenti o gare), hanno diverse opzioni che il proponente indica come 3, fermo restando che l'unica strada di accesso all'impianto risulta via Tebano e la SP 66 alla quale è direttamente collegata:

- Opzione 1 (provenienza dall'Autostrada A14): in uscita dal casello di Faenza, i veicoli percorrono Via Piana (SP7) e Via Lugo (SP29) per immettersi sulla Via Emilia Ponente (SS9). Dalla statale si svolta prima in Via Casale (SP84) e poi sulla Strada Provinciale 66 (SP66);

- Opzione 2 (provenienza da sud senza percorrere l'autostrada): procedendo lungo la Via Emilia Ponente (SS9), i mezzi svoltano in Via Canal Grande e successivamente in Via Ospitalacci (SP66);

- Opzione 3 (provenienza da nord): percorrendo la Via Emilia Ponente (SS9), i veicoli svoltano direttamente su Via Casale (SP84) per poi accedere alla SP66.

Per inquadrare l'attuale stato di pressione sul sistema della mobilità locale, il proponente ha analizzato i dati del Sistema regionale di rilevazione automatizzata dei flussi di traffico, prendendo a riferimento la postazione n. 333 ubicata sulla SS9 Via Emilia, nel tratto compreso tra Castel Bolognese e Faenza. I dati rilevati mostrano che tra il 2021 e il 2022 si è registrato un incremento del Traffico Medio Giornaliero (TMG) complessivo (passato da 18.568 a 20.130 veicoli), a fronte però di un leggero calo del transito dei mezzi pesanti (scesi da 690 a 670 veicoli giornalieri). Si evidenzia che la rete stradale risulta ben strutturata al di fuori dei centri abitati e non presenta particolari sensibilità ambientali. Stante quanto sopra, di seguito si riportano le valutazioni condotte dal proponente sul potenziale impatto di progetto in fase di cantiere e di esercizio.

In fase di cantiere, le interferenze sulla viabilità locale sono state di natura temporanea, legate principalmente al transito dei mezzi d'opera e al trasporto dei materiali necessari ai lavori; per le operazioni di rimodellamento del tracciato della pista da cross, le terre sono state movimentate esclusivamente all'interno del sito (in loco), azzerando del tutto la necessità di trasportare nuovo materiale o di allontanare quello scavato tramite la rete stradale pubblica. La gestione del cantiere ha inoltre previsto un'attenta pianificazione della logistica: le consegne e i trasporti sono stati programmati per evitare sovrapposizioni con l'utilizzo sportivo della pista. Grazie a questa ottimizzazione, e considerando che i flussi sono stati limitati alle sole fasce orarie diurne, il traffico di picco in caso di concomitanza di più lavorazioni non ha superato la soglia dei 5 o 6 mezzi al giorno. Sulla base di quanto sopra, il proponente ritiene che il traffico indotto in fase di cantiere non ha in alcun modo compromesso la funzionalità del sistema viario locale, tenuto conto che tale fase ha rappresentato una condizione transitoria e gestibile.

In fase di esercizio, sulla base delle percorrenze dei mezzi citate ad inizio paragrafo, il proponente ha stimato l'incidenza percentuale dei nuovi transiti rispetto al Traffico Medio Giornaliero (TMG) rilevato dalla centralina regionale posta sulla Via Emilia SS9, suddividendo l'analisi in due scenari:

- Utilizzo ordinario (Giornate di Allenamento): nelle normali giornate di apertura, il proponente stima un afflusso esclusivamente di circa 50 veicoli leggeri per gli atleti, equivalenti a 100 transiti/anno totali (andata e ritorno). Rispetto ai flussi della Via Emilia, questo genera un'incidenza percentuale bassa, pari a circa lo 0,5%. Sulle strade locali e di campagna, tale afflusso si diluisce negli orari di apertura, traducendosi in circa 9 mezzi all'ora, ovvero un transito ogni tre minuti. Di conseguenza, per le attività ordinarie l'impatto è irrilevante;

- Utilizzo straordinario (Giornate di Gara): l'organizzazione di eventi agonistici (gare europee o internazionali) rappresenta uno scenario di picco, ma limitato a un massimo di 6 giornate all'anno. In queste occasioni, considerando i mezzi dei team (fino a 200 mezzi, di cui il 30% pesanti) e quelli degli spettatori (stimati in 112 veicoli leggeri), si genera un volume di 744 transiti equivalenti (attribuendo un "peso" doppio ai mezzi pesanti rispetto a quelli leggeri per poter confrontare il traffico indotto di progetto con i dati sul Traffico Medio Giornaliero (TMG)). L'incidenza massima sul traffico della Via Emilia sale al 3,5%. Pur essendoci un innegabile aggravio di traffico sulle strade limitrofe, l'impatto è giudicato accettabile e non critico proprio per il suo carattere eccezionale, essendo circoscritto a poche ore in pochissimi giorni all'anno.

A questi flussi va aggiunto il transito delle autobotti necessarie allo svuotamento delle vasche di accumulo delle acque reflue, stimato in circa 100 mezzi all'anno. Questo flusso secondo il proponente non genera criticità, in quanto le operazioni sono infatti pianificate e scaglionate durante l'anno (generalmente nei giorni di chiusura dell'impianto o di scarsa affluenza), comportando un transito trascurabile di massimo 1-2 mezzi al giorno.

Per quanto sopra è valutata l'incidenza sul traffico locale il proponente considera l'impatto sul sistema della mobilità complessivamente non significativo.

13. Impatti cumulativi

Il proponente ha valutato i potenziali effetti cumulativi generati dalla potenziale sovrapposizione dell'esercizio dell'impianto in esame e altri progetti autorizzati (o in via di realizzazione) situati in un raggio di 1,5 km dall'impianto sportivo, quali progetti afferenti alla realizzazione di reti idriche e invasi, di cui uno proposto dal Consorzio Bonifica della Romagna Occidentale e l'altro dal Consorzio Irriguo Biancanigo – Campiano, per quanto riguarda le matrici traffico indotto ed emissioni polverulente. I potenziali impatti cumulativi si verificano quindi per via della sovrapposizione tra la fase di cantiere di tali progetti e l'esercizio dell'impianto da cross in esame. Per quanto riguarda il traffico indotto, il proponente relaziona che entrambi i progetti dei Consorzi irrigui prevedono che le terre derivanti dagli scavi vengano interamente riutilizzate in loco, di conseguenza non si verifica il trasporto di questi materiali su strada quindi alcun traffico aggiuntivo di mezzi pesanti, rendendo il potenziale impatto cumulativo sul traffico non differente da quanto già stimato per il solo progetto della pista da cross in esame. Per quanto riguarda l'eventuale impatto

cumulativo da emissioni di polveri, il proponente relaziona che gli scavi per la realizzazione della rete di distribuzione idrica in entrambi i progetti considerati sono stati valutati come contenuti, limitati nel tempo e del tutto paragonabili alle normali lavorazioni agricole già svolte nell'area. Considerando che le emissioni di polveri generate dalla pista da cross risultano al di sotto delle soglie di attenzione e accettabilità (grazie alle misure di mitigazione come la bagnatura del tracciato), tenuto conto della distanza considerevole tra i progetti, gli impatti cumulativi relativi al sollevamento di polveri sono stati valutati come non significativi.

14. Misure di mitigazione e di compensazione

Considerato che l'impianto risulta esistente e vista l'assenza di modifiche di progetto, le misure di mitigazione e di compensazione si riferiscono sostanzialmente alle modifiche apportate dal progetto in esame che il proponente considera migliorative rispetto allo stato ante-operam, intese sia come migliorie progettuali sia come misure atte al contenimento degli impatti ambientali, la cui descrizione è stata fornita nella sintesi progettuale e nelle valutazioni condotte per le singole matrici ambientali, capitoli 1 e 2 della presente scheda tecnica ai quali si rimanda.