

STUDIO DI IMPATTO AMBIENTALE

AMPLIAMENTO DEL COMPARTO AUTODROMO DI MODENA

LOCALITA' MARZAGLIA – COMUNE DI MODENA

Redatto in conformità all'art.14 della LEGGE REGIONALE 20 APRILE 2018, N. 4

“Disciplina della valutazione dell'impatto ambientale dei progetti “



COMPARTO: AUTODROMO DI MODENA

PROPRIETA': COMUNE DI MODENA

CONCESSIONARIA: AERAUTODROMO DI MODENA SPA

GRUPPO DI PROGETTAZIONE:

- ARCHILINEA Srl
- BLUEWORKS – Ing. Yos Zorzi
- GEOGROUP Srl
- PRAXIS AMBIENTE Srl
- STUDIO TECNICO CAPELLARI
- STIEM – Ing. Paolo Scuderi e Ing. Luca Buzzoni

ALL.13

GESTIONE RIFIUTI

PREMESSA

Il progetto

L'intervento prevede la realizzazione di una nuova infrastruttura viaria volta principalmente allo sviluppo tecnico delle autovetture ad alimentazione elettrica e con tecnologia di guida autonoma, al collegamento del medesimo anello stradale al circuito esistente per l'uso sportivo dell'autodromo e alla ristrutturazione e alla nuova realizzazione di fabbricati che permettano l'utilizzo del Centro Guida Autodromo di Modena a fini di ricerca e sviluppo e di eventi principalmente Incentive e privati legati al tema della Guida elettrica, Autonoma, Sportiva e Ludica e la realizzazione di un nuovo fabbricato con area Hospitality e tribuna per circa 2800 persone.

Tale ampliamento prevede l'estensione del diritto di superficie a favore del proponente di una fascia precedentemente in uso all'aeroporto di Modena.

La struttura che ne deriva ampliando le possibilità tecniche di sviluppo in termini di innovazione ed inserendosi all'interno dell'ambito della Motor Valley che sta sviluppando tematiche legate allo sviluppo integrato di eccellenze nel campo storicamente preminente in Regione dello sviluppo delle attività Motoristiche comporta la creazione di un polo di ricerca, sviluppo, intrattenimento e sport che trova nelle infrastrutture dell'autodromo il luogo idoneo a sviluppare in sicurezza questi temi.

L'area d'intervento è localizzata, in Comune di Modena, lungo Strada Pomposiana, fra il Centro di Educazione Ambientale e l'aeroporto di Marzaglia ed è delimitata lateralmente da due boschi di pini strobi.

La superficie complessiva del comparto originariamente valutata nella procedura autorizzata di VIA del 2008 era di 277.733 mq, quella dell'attuale proposta come prima evidenziato è pari a mq 415.301.

Il recepimento del polo Funzionale già identificato nel PSC permette di delineare chiaramente

L'area di intervento è destinata ad ospitare funzioni speciali e particolari, da attività laboratoriali e di ricerca specifiche sulla guida autonoma ad altre specialistiche che prevedono l'utilizzo di tecnologie e infrastrutture specialistiche che prevedono test di veicoli, ma con caratteristiche tecniche innovative, per lo più a motorizzazione elettrica o ibrida e prive delle consuete emissioni in termini acustici e di gas in atmosfera, che quindi non risultano adeguatamente precisate dalla pianificazione comunale e sovracomunale che non appaiono sempre tra loro coordinate.

L'AUTODROMO SARA' IN GRADO di accogliere qualsiasi tipo di manifestazione, in considerazione delle strutture ricettive disponibili.

Non si ritiene opportuno, né interessante, comunque riferirci allo sviluppo di attività sportive di primo livello (Formula Uno, Moto Gp, Moto Superbike).

PERMESSI DI COSTRUIRE

Il presente PAUR richiede il rilascio contestuale degli atti amministrativi equivalenti ai seguenti permessi di costruire:

P.d.C. 1	AMPLIAMENTO CIRCUITO DI GUIDA
P.d.C. 2	RISTRUTTURAZIONE EDIFICI "EX AUSL " PER INSERIMENTO LABORATORI, UFFICI E BOX
P.d.C. 3	REALIZZAZIONE DI CABINA ELETTRICA A SERVIZIO DI LABORATORI, UFFICI E BOX
P.d.C. 4	REALIZZAZIONE DI TRIBUNA E VISITOR CENTER
P.d.C. 5	REALIZZAZIONE DI PONTE CARRABILE
P.d.C. 6	REALIZZAZIONE DI PONTE PEDONALE
P.d.C. 7	REALIZZAZIONE DI OPERE DI URBANIZZAZIONE (PARCHEGGI AD USO PUBBLICO)
P.d.C. 8	COMPLETAMENTO DI OPERE DI URBANIZZAZIONE PARZIALMENTE REALIZZATE

QUADRO DI RIFERIMENTO AMBIENTALE

Il progetto non è situato in ambiti ove sono superati i limiti di qualità ambientale stabiliti dalla normativa e nemmeno si colloca in ambiti con problemi legati al degrado degli habitat terrestri, acquatici o palustri ovvero in ambiti con significative patologie delle specie animali o vegetali.

EMISSIONI IN ATMOSFERA E ANALISI DEL TRAFFICO

Nel caso in esame, trattandosi di effetti determinate dalla circolazione di veicoli, la stima degli effetti sulla qualità dell'aria, in termini di immissione di inquinanti, viene eseguita per PM10 ed NOx come indicato dal Piano Aria Integrato Regionale (PAIR2020).

Sono stati analizzati I seguenti parametri:

- *Monitoraggio della Qualità dell'aria RRQA*
- *Correlazione qualità dell'aria condizioni climatiche e geografiche*
- *Qualità dell'aria Rilevata fino al 2018 dalla Rete Provinciale ARPAE*

L'area di indagine è collocata a sud del piccolo centro abitato di Marzaglia Nuova, alla distanza di quasi 3km da Rubiera e di 2,5km dalla zona industriale ove sorge anche

l'acciaieria di Rubiera; l'area risulta inoltre lontana dalla rete viaria principale: la SS9 è ad una distanza di circa a 2km, l'autostrada A1 ad oltre 4km.

Il piano di monitoraggio predisposto e successivamente approvato dalla Provincia di Modena ha comportato l'esecuzione di quattro campagne di misura della qualità dell'aria eseguite con mezzo mobile, eseguendo la determinazione dei valori orari di NO, NO2, e parametri meteorologici oltre al valore medio giornaliero di PM10.

La concentrazione del biossido di azoto misurata a bordo pista risulta sempre considerevolmente inferiore a quella misurata nella stazione Giardini di Modena e inferiore o analoga a quella misurata nella stazione di fondo sub-urbano di Carpi; risulta invece significativamente superiore a quella misurata nella stazione di Gavello.

In generale dal monitoraggio eseguito non è emersa correlazione con l'attività svolta in pista, nelle giornate di massima attività e di massima emissione non sono stati misurati concentrazioni superiori di inquinanti; i valori più elevati per ogni periodo di misura sono stati registrati in giornate in cui l'attività in pista era ridotta o quasi nulla.

Ciò porta a concludere che l'emissione di inquinanti è contenuta rispetto altre sorgenti esterne, anche per le PM10 dove i valori misurati è qualche caso sono risultati elevati per i quali si deve presumere la presenza di sorgenti naturali o antropiche nella zona.

NUOVO CIRCUITO

Il solo tracciato autonomo del nuovo circuito avrà una lunghezza di 2,1 km, l'attività infrasettimanale gestita in collaborazione con l'Università di Modena e Reggio Emilia e con aziende pubbliche e private del settore prevederà test relativi alla guida autonoma e laboratori di studio e di ricerca legati alle attività di sviluppo di progetti innovativi. L'attività sarà caratterizzata dal transito nel nuovo anello di veicoli di tipo stradale lungo tracciati che simulano l'ambiente urbano. Al fine di individuare la condizione di massimo carico medio giornaliero è ipotizzata la presenza massima di 20 auto di tipo stradale con motorizzazione elettrica che circoleranno sul tracciato per il 50% delle 6 ore di attività prevista ogni giorno. In questa ipotesi si potrebbero determinare un numero massimo di 1.200 giri di pista nelle condizioni di ridotta velocità. Il traffico indotto per l'accesso e l'uscita del personale impegnato nei laboratori e dei visitatori potrà determinare l'accesso di 50 veicoli ogni giorno e pertanto 100 transiti.

Trattandosi di valutazione delle emissioni veicolari, gli inquinanti presi in esame, sono quelli maggiormente presenti nei gas di scarico dei veicoli, per i quali si raggiungono elevati livelli di concentrazione nell'aria, soprattutto in ambiente urbano: polveri fini (PM10)

ed ossidi di azoto (NOx). Indicazione in tal senso è contenuta anche nel Piano Aria Integrato Regionale (PAIR2020), approvato con Deliberazione n. 115 dell'11 aprile 2017 l'Assemblea Legislativa della Regione Emilia-Romagna. Si è inoltre aggiunta l'anidride carbonica (CO2) come indicatore dell'incremento del riscaldamento globale.

L'ampliamento non segnala rilevanti scostamenti da quanto accertato nell'attuale progetto.

IMPATTO ACUSTICO

La valutazione dell'impatto e del clima acustico legato al progetto in indagine è stata svolta in tre momenti: una prima fase di caratterizzazione in cui sono state eseguite rilevazioni di rumore in alcuni punti scelti in prossimità dell'area interessata per indagarne il clima acustico. Quindi i dati raccolti hanno permesso di realizzare un modello acustico che rappresenti l'area di indagine nello stato di fatto. Infine il modello numerico è stato modificato per prendere in considerazione l'effetto della nuova attività produttiva sul clima acustico.

Scenario 1: Attività Ordinaria: L'attività ordinaria prevista durante i giorni infrasettimanali, si svolge in modo sostanzialmente autonomo tra i due tracciati. Nel tracciato esistente si continueranno a sviluppare l'attività attualmente in corso mentre nel nuovo circuito in questa configurazione si svilupperanno principalmente le attività di test relative alla guida autonoma.

Nella valutazione dello scenario sono state considerate due condizioni di attività una definita considerando l'attività media ed una rappresentativa di una giornata ad attività intensa.

Scenario 2: Attività Sportiva: L'attività sportiva, concentrata principalmente durante i giorni festivi nella stagione primaverile ed estiva, si svolge utilizzando la configurazione unita dei due circuiti, che portano ad un anello stradale di circa 4,2 Km.

Scenario 3: Attività Straordinaria L'attività sarà di tipo sportivo, con gare automobilistiche di una certa rilevanza e manifestazioni legate al tema principalmente dei motori che porterà all'autodromo un afflusso significativo di pubblico, ma che sarà limitato ad alcune specifiche giornate (si ipotizza inferiori alle 10 giornate all'anno) in cui si chiederanno deroghe ai limiti del rumore e soluzioni straordinarie in termini di viabilità. Le due tipologie di eventi sono state prese in considerazione separatamente in quanto si differenziano per tipologia di emissione: gli eventi di tipo gara saranno caratterizzati da veicoli da competizione guidati da professionisti con attrazione media di pubblico; mentre le manifestazioni di settore, primo fra tutti il **Motor**

Valley Fest, evidenziano maggiore affluenza di pubblico ma un uso della pista meno intenso e caratterizzato da attività differenti: esibizioni, prove su strada, presentazioni prodotti.

Non si sono segnalate criticità.

IL SISTEMA IDRICO SOTTERRANEO

Sulla base dei monitoraggi della falda acquifera effettuati fino ad oggi, non sono stati evidenziati superamenti dei limiti definiti nei D.Lgs. 31/2001 per le acque destinate al consumo umano e nemmeno del D.Lgs. 152/06 e s.m.i. per le acque sotterranee, relativamente a nessuno degli analiti. Sia i valori riscontrati che il trend risultano coerenti con i dati generali dell'acquifero pubblicati da Arpa nel "Rapporto sullo stato delle acque sotterranee nella provincia di Modena". Non si rilevano inoltre differenze significative tra i valori riscontrati nei pozzi /piezometri di monte e quelli di valle.

Tutto ciò considerato, si conclude che la realizzazione della Pista Guida Sicura non ha prodotto, in 8 anni, alcun impatto sulle acque di falda: ci sono pertanto i presupposti per supporre che sarà lo stesso anche per quanto riguarda l'ampliamento in progetto.

ANALISI GEOLOGICA, GEOMORFOLOGICA, IDROGEOLOGICA

Le principali zone di tutela ai sensi del Piano Paesistico sono quelle di cui all'art. 12 "aree di alimentazione degli acquiferi sotterranei". Sono inoltre presenti tracce di viabilità storica (art. 44A) e alcune modeste zone di concentrazione di materiali archeologici (art. 41A).

Per quanto riguarda la **vulnerabilità degli acquiferi** all'inquinamento, ovvero alla possibilità di penetrazione e di propagazione di inquinanti provenienti dalla superficie nei serbatoi naturali ospitanti la falda, si fa riferimento al Piano Territoriale di Coordinamento Provinciale di Modena (CARTE 3 Carte di vulnerabilità ambientale - 3.1 Rischio inquinamento acque: vulnerabilità all'inquinamento dell'acquifero principale): in particolare l'area in esame è caratterizzata da un **grado di vulnerabilità da B = BASSO a M = MEDIO**.

INQUADRAMENTO SISMICO

A supporto dell'identificazione delle criticità sismiche dell'area, è stato consultato lo studio di microzonazione sismica predisposto per il territorio comunale di Modena.

VEGETAZIONE, FLORA E FAUNA

I caratteri vegetativi dell'area circostante quella oggetto di intervento, interessata da importanti interventi di recupero delle aree estrattive, in linea con gli indirizzi impartite dalla Provincia di Modena. Il territorio in esame non possiede rilevanza naturalistica, annoverando solamente aree prative con vegetazione caratterizzata da un bilancio idrico complessivo a carattere medio, sia per la disponibilità d'acqua nel suolo, sia per l'umidità nell'aria. Tra le aree più interessanti si segnalano il Parco della Cooperativa Sociale Rinatura - ONLUS a nord e il BOSCO DI PINUS STROBUS a est-ovest. Scendendo a sud, il territorio dell'area studiata confina con l'area di pertinenza dell'AEREO CLUB MODENA.

Gli elementi vegetazionali dominanti sono costituiti da boschi cedui, lontani dalla proprietà, appartenenti a querceti xerofili, con elementi mesofili in pendii esposti a Nord - Est ed elementi igrofili nei fondi dei rii, ove, peraltro, spesso la vegetazione spontanea è costituita dal pioppo ibrido. *La quantità più considerevole della flora nell'area è tuttavia costituita da specie di latifoglie decidue (classe Querce-Fagetea).*

Il progetto definitivo delle opere prevederà la realizzazione di aree verdi di compensazione del verde, per il mantenimento dei corridoi ecologici presenti nell'area.

Le tipologie di piante prese in considerazione per tale finalità saranno attentamente esaminate nelle loro caratteristiche estetiche (forma e volume, disegno e colori delle foglie e *Sulla base dei dati progettuali di massima e delle caratteristiche naturali dell'area, si ritiene che si possa procedere con le valutazioni ambientali di impatto dell'area, giudicandone positiva la fattibilità, in particolare sulla base delle seguenti considerazioni:*

- *l'area è inserita in un contesto di scarso pregio naturalistico, trattandosi di un'area ampiamente sfruttata per le attività estrattive e nelle immediate vicinanze dell'Autodromo esistente e dell'aeroporto.*
- *la realizzazione di aree verdi di compensazione ridurranno al minimo l'impatto su flora, fauna ed ecosistemi.*

LE ACQUE SUPERFICIALI

Nell'ambito del progetto che prevede l'ampliamento del circuito di Marzaglia, anche per ciò che attiene il problema dello smaltimento delle acque reflue si è necessariamente dovuto rapportare le strutture in previsione a quelle esistenti ed ai vincoli noti che da sempre contraddistinguono il sito specifico oggetto di attenzione.

In linea del tutto sintetica detti vincoli possono essere riassunti in riferimento alla tipologia di acque prodotta dall'attività nei seguenti punti:

- **Acque reflue di origine antropica:** il recettore ultimo di tale tipologia di acque risulta essere il sistema fognario di Marzaglia e il suo depuratore. Tale depuratore limitato in termini di capacità idraulica e depurativa risulta, nella pianificazione d'ambito, necessitoso di adeguamento o più propriamente di superamento, essendo possibile il collettamento a gravità dell'agglomerato di Marzaglia al depuratore del Capoluogo Modena.
- **Acque reflue di origine meteorica:** il recettore ultimo di tale tipologia di acque risulta essere il rio Colombarone essendo il più limitrofo Rio Ghiarola più "problematico" in quanto transitante all'interno dell'area di rispetto e protezione (PA2) dei pozzi del campo C. Il problema è la limitata capacità di deflusso del sistema di collettamento al campo pozzi C che nella sostanza è costituito dal fosso stradale posto in fregio alla via Pomposiana che risulta scarsamente mantenuto in corrispondenza di quasi tutti i passi carrai che si annoverano tra l'immissione dell'Autodromo e il recapito nel Colombarone

Tali vincoli sussistono sull'area di interesse e l'intervento di ampliamento, di cui alla presente, si colloca in un contesto non differente dei vincoli a cui ottemperare da un punto di vista idraulico ambientale,

Lo sviluppo delle infrastrutture attese nel quadro del progetto autodromo 3.0 prevede:

- **Ampliamento del circuito:** creazione di un nuovo anello stradale che possa collegarsi a quello attuale ma anche sviluppare autonomamente un'attività di prova sulle autovetture e sulle sue componentistiche che prevede ad esempio la necessità di lunghi tratti rettilinei (maggiori di 1 Km), attualmente non presenti nella struttura in essere: ciò implica una nuova infrastruttura di circa 2,3 km di lunghezza per 12 di larghezza in grado di offrire alle case motoristiche una infrastruttura che permetta in totale sicurezza di provare vetture e componentistiche senza dover ricorrere a situazioni stradali più pericolose: la vocazione del circuito non muta, ma si adegua alle diverse istanze nate in questo ultimo decennio.
- **Ampliamento delle Strutture:** il nuovo progetto non comporta nessun aumento in termini di capacità edificatorie del comparto, ma ne determina una nuova configurazione che declina alle strutture previste sia attività confermate, quelle

ricettive e commerciali, sia attività di sviluppo di laboratori scientifici capaci di studiare direttamente a contatto con i test sulle vetture i risultati delle proprie invenzioni.

- **Nuove strutture per il pubblico:** si prevede la creazione di una struttura autonoma, una tribuna per il pubblico che consenta la fruizione degli eventi di maggior significato.
- **Adeguamento delle opere di urbanizzazione e della viabilità a contorno**

E' opportuno sottolineare tuttavia come, per la quasi totalità degli interventi previsti, tutto il nuovo sviluppo infrastrutturale risulta previsto al di fuori di quelle che sono gli areali maggiormente attenzionati nell'ambito del precedente iter autorizzativo ovvero la quasi totalità delle opere risulta prevista esternamente alle aree di protezione PA2 del campo pozzi "c" di Modena in gestione ad HERA spa.

Fa infatti eccezione la tribuna la quale ricade per la quasi interezza all'interno del PA2 e che potrà ospitare fino a 3000 spettatori: per tale sistema insediativo, anche da un punto di vista idraulico, sussistono le attenzioni vincolanti per i sistemi fognari in progetto, previste da norma e già utilizzate anche nell'ambito del precedente sviluppo progettuale, che nella sostanza si concretizzano in:

- Le fognature di collettamento delle acque reflue luride sono previste a perfetta tenuta idraulica in HDPE saldabile contro tubato.
- I sistemi di pretrattamento delle acque luride –fosse imhoff e condensagrassi- sono previsti monoblocco possibilmente in HDPE saldabile alle tubazioni di collettamento.
- Per l'equalizzazione delle acque reflue di origine antropica, visti i limiti imposti dal sistema depurativo di valle, è prevista una vasca di equalizzazione monoblocco a perfetta tenuta idraulica.
- Le fognature di collettamento delle acque reflue di origine meteorica (al servizio delle acque pluviali e delle acque di corrivazione di aree di transito e parcheggio) sono previste in PVC SM8 con le guarnizioni preinserite il che rende anche queste a perfetta tenuta idraulica.

FASE DI CANTIERE

L'attività svolta è l'esecuzione delle opere civili necessarie per la realizzazione dei nuovi fabbricati e delle piste che prevedono l'allestimento di un unico cantiere.

Il progetto prevede opere di tipo ordinario quali la costruzione di edifici a mezzo di strutture prefabbricate, con relativa impiantistica, adeguamento reti tecnologiche e sistemazioni esterne finali. Anche il cantiere per la realizzazione delle piste prevede attività ordinarie tipiche di un cantiere stradale. Le strutture di cantiere non comprenderanno strutture residenziali (baracche) per le maestranze che alloggeranno in strutture recettive esterne.

Verrà quindi apprestato un cantiere mobile nel quale saranno adottate le ordinarie cautele previste dalla normativa vigente. La produzione di rifiuti potrà essere generata quindi dai lavori eseguiti all'interno delle aree di lavorazione per quanto riguarda le opere di demolizione degli edifici esistenti, le opere di urbanizzazione, il cantiere stradale e il cantiere edile.

Verrà predisposta una zona per il posizionamento di cassoni per la raccolta differenziata dei rifiuti prodotti durante le lavorazioni di cantiere. I cassoni saranno periodicamente sostituiti per essere avviati al recupero o allo smaltimento presso impianti autorizzati.

I rifiuti prodotti saranno collocati in deposito temporaneo nel luogo in cui sono stati prodotti in attesa di essere poi destinati al recupero o allo smaltimento; essi saranno detenuti nel luogo di produzione per il tempo strettamente necessario al loro conferimento nei limiti quantitativi e temporali prescritti in assenza di autorizzazione alla gestione.

Le terre di scavo verranno tutte utilizzate all'interno dello stesso cantiere per i riempimenti e il livellamento delle aree di pista e di edificazione delle nuove strutture e per le successive opere di sistemazione del verde, pertanto ai sensi dell'art.186 del D.Lgs 152/06 e s.m. non sono da ritenere rifiuti. Il Decreto Legislativo n° 152/06 stabilisce che i rifiuti siano classificati, secondo l'origine, in rifiuti urbani e rifiuti speciali e, secondo le caratteristiche di pericolosità in rifiuti pericolosi e non pericolosi.

I rifiuti come sopra individuati sono classificabili, secondo la normativa vigente, in:

- Rifiuti speciali di costruzione e demolizione (con riferimento ai materiali essenzialmente lapidei come calcestruzzi, laterizi, ecc.) nonostante le dimensioni dell'area le attività di demolizione sono piuttosto limitate anche perché uno dei due edifici rurali verrà conservato. Si provvederà a valutare se utilizzare i rottami di demolizione previa selezione e triturazione come materiali di riempimento oppure se procedere al loro conferimento ad un centro di recupero. In caso di eventuale presenza di coperture o di rivestimenti in cemento/amianto in edifici destinati alla demolizione, questa verrà

eseguita in seguito ad approvazione del piano di bonifica da parte della AUSL di Modena. I rifiuti contenenti amianto verranno rimossi e trattati secondo le modalità previste nel piano di bonifica e verranno collocati all'interno di area recintata nel cantiere in attesa di essere conferiti ad una discarica autorizzata; il trasporto verrà fatto eseguire da trasportatore iscritto all'Albo gestori per la categoria 5.

- Rifiuti assimilabili agli urbani provenienti principalmente da refettori e dagli uffici (per tali tipologie di rifiuti che per natura risulteranno del tutto simili ai rifiuti domestici, ancorché prodotti fuori dall'area in cui è istituito il pubblico servizio di raccolta verranno stipulate convenzioni con HERA SpA per la fornitura di contenitori (cassonetti) e per le operazioni di svuotamento periodico degli stessi.
- Rifiuti speciali pericolosi: quali oli esausti, batterie esauste verranno prodotti in modo del tutto occasionale, i produttori risulteranno le imprese appaltatrici che dovranno provvedere allo smaltimento.
- Rifiuti speciali non pericolosi: saranno costituiti in prevalenza da Residui di carpenteria e casserature in legno, rottami di ferro per armature, residui di cls o materiali a base di cemento residui di imballaggi come: bancali in legno, fogli di polietilene o cellophane termoretrattili, reggenti in plastica o metallo, sacchi di varia natura, scatole e contenitori vuoti. Tali rifiuti saranno stoccati in modo differenziato al fine di avviarli per quanto possibile al recupero limitando il conferimento a discarica ai soli rifiuti non concretamente recuperabili.
- Le acque reflue generate dai servizi di cantiere approntati dovranno essere stoccate in un contenitore e conferite presso impianti di depurazione autorizzati al ritiro di rifiuti liquidi a base acquosa con contaminanti biodegradabili

FASE DI ATTIVITÀ

Sulla base della breve descrizione riportata in premessa le attività svolte a progetto realizzato, possono sostanzialmente essere distinte in attività sulle piste e attività ricettive. In questa fase non è possibile descrivere in modo quantitativo la produzione di rifiuti del nuovo impianto che intuitivamente sarà in ogni caso limitata, in quanto ciò dipenderà anche delle modalità di gestione che verranno attivate e dipenderanno quindi dalle scelte che saranno effettuate dalla società che gestirà l'impianto stesso. Il Decreto Legislativo n° 152/06 stabilisce che i rifiuti siano classificati, secondo l'origine, in rifiuti urbani e rifiuti speciali e, secondo le caratteristiche di pericolosità in rifiuti pericolosi e non pericolosi.

I rifiuti provenienti da attività della Tribuna Hospitality e di ristorazione e dalle attività laboratoriali del MASA per caratteristiche qualitative risulteranno del tutto simili ai rifiuti domestici ancorché prodotti fuori dall'area in cui è istituito il pubblico servizio di raccolta e saranno costituiti da scarti alimentari rifiuti da imballaggio vari che saranno oggetto di raccolta differenziata.

Nel caso venisse disposta l'estensione del servizio pubblico di raccolta i rifiuti prodotti verranno conferiti al servizio pubblico in conformità a quanto previsto dal regolamento comunale dei servizi di raccolta dei rifiuti urbani.

Nel caso in cui non venisse disposta l'estensione dell'area di raccolta verranno stipulate convenzioni con HERA Spa, o con gestori privati autorizzati, per la fornitura di contenitori e per le operazioni di svuotamento periodico degli stessi.

Le acque reflue generate dai servizi presenti in tutto il complesso saranno scaricate nelle pubblica fognatura, verranno quindi prodotti solo saltuariamente rifiuti liquidi dallo spurgo di pozzetti di sedimentazione o pretrattamento delle acque reflue

La tipologia di rifiuti prodotti dal Centro Masa dipenderanno dalle modalità di gestioni attivate, è probabile che vi sia un'attività di manutenzione periodica ordinaria e di riparazione sui mezzi utilizzati per i corsi effettuate nell'officina attrezzata presso il centro, che però potrebbero essere affidate ad officine specializzate esterne.

Si può ipotizzare la produzione di batterie, filtri olio, parti meccaniche sostituite e pneumatici, contenitori vuoti per olio o fluidi per le automobili.

Per la raccolta degli oli esausti verrà collocato un serbatoio di ridotta capacità, inferiore ai 200 litri dotato di idonee chiusure per impedire la fuoriuscita del contenuto, di dispositivi per effettuare in condizioni di sicurezza le operazioni di riempimento e svuotamento, di apposita

etichettatura e di un bacino di contenimento in grado di raccogliere, in caso di rottura, l'intero contenuto. Anche per le altre tipologie di rifiuto verranno predisposti idonei contenitori in attesa del loro conferimento.