

RPM S.r.l.

Via XX Settembre n. 15 – 48018 Faenza (RA)



**Procedura di verifica di assoggettabilità a VIA
postuma relativa al progetto “Lavori di
Ridefinizione del Campo Cross – Monte Coralli” in
Comune di Faenza (RA)**

Art. 29, comma 3, D.Lgs. 152/2006 e s.m.i., L.R. Emilia-Romagna n. 4/2018 e s.m.i.

INT 02.00

**INTEGRAZIONI RICHIESTE CON NOTA REGIONE EMILIA-
ROMAGNA PROT. 09/12/2025.1232211.U**



0	07/01/2026	Emissione	S. Turcato G. Martinelli	M. Monti	P. Zoppellari
Rev.	Data	Descrizione revisione	Redatto	Controllato	Approvato

ZOPPELLARI GOLLINI & ASSOCIATI S.R.L.

SEDE LEGALE E OPERATIVA
VIA ANTONIO MEUCCI 7 | 48124 RAVENNA
RAVENNA@ZGA.SRL | T. +39 0544 40 48 72

SEDE OPERATIVA
VIA ENRICO MATTEI 88 | 40138 BOLOGNA
BOLOGNA@ZGA.SRL | T. +39 051 60 11 72 1

P. IVA / C.F. 02330000395
PEC MAIL@PEC.ZGA.SRL
WWW.ZGA.SRL



- Indice -

1	PREMESSA.....	3
2	RISCONTRO ALLE RICHIESTE DI INTEGRAZIONE.....	4
2.1	MATRICE ACQUE	4
2.1.1	Punto 1.....	4
2.1.2	Punto 2.....	7
2.1.3	Punto 3.....	7
2.1.4	Punto 4.....	15
2.1.5	Punto 5.....	16
2.1.6	Punto 6.....	16
2.1.7	Punto 7.....	17
2.1.8	Punto 8.....	23
2.1.9	Punto 9.....	24
2.2	MATRICE RUMORE	25
2.2.1	Punto 10.....	25
2.2.2	Punto 11.....	26
2.2.3	punto 12.....	26
2.2.4	Punto 13.....	27
2.3	MATRICE EMISSIONI LUMINOSE	27
2.3.1	Punto 14.....	27
2.4	INTERVENTI DI PIANTUMAZIONE	30
2.4.1	Punto 15.....	30

1 PREMESSA

RPM S.r.l. ha presentato istanza di Verifica di Assoggettabilità a VIA postuma, ai sensi dell'art. 10 della L.R. 4/2018 e dell'art. 19 e 29 comma 3 del D.Lgs. 152/2006 e s.m.i., relativa al progetto di “**Lavori di ridefinizione del Campo Cross – Monte Coralli**”, avviata con istanza acquisita dall'Area Valutazione Impatto Ambientale e Autorizzazioni della Regione Emilia-Romagna al PG.2025.941432 del 17/09/2025.

Con nota Prot. 17/10/2025.0184088.U la Regione Emilia-Romagna ha comunicato la pubblicazione sul proprio sito web, a far data dal 20/10/2025, dell'Avviso al Pubblico e della documentazione presentata dal proponente relativa al progetto in oggetto, con contestuale avvio del procedimento e del periodo di deposito.

Decorso il termine di 30 giorni a disposizione per la presentazione delle osservazioni, ai sensi dell'art.19 comma 6 del citato D.Lgs. 152/2006 e s.m.i., con prot. n. 09/12/2025.1232211.U la Regione Emilia-Romagna ha trasmesso una richiesta di integrazioni e chiarimenti in merito alla documentazione presentata.

Con la presente relazione, si forniscono le opportune risposte alle suddette richieste.

2 RISCONTRO ALLE RICHIESTE DI INTEGRAZIONE

2.1 MATRICE ACQUE

2.1.1 PUNTO 1

1. Si chiede di descrivere il tipo di attività effettuate all'interno dell'area paddock, oltre a quelle di ospitare i camper sosta dei mezzi di trasporto, camper e van, e di indicare le attività svolte in essa e nelle strutture a servizio della pista di motocross; in base alle attività svolte dovranno essere valutati gli impatti relativamente alle matrici ambientali coinvolte.

Come riportato all'interno dello Studio Preliminare Ambientale presentato, a servizio degli atleti è presente un'area paddock, per la quale il progetto in valutazione ha previsto la conservazione della parte di paddock esistente e un ulteriore ampliamento nella parte più a sud, per una superficie di circa 20.000 m².

L'area paddock è destinata alla sosta dei mezzi di trasporto (camper, van, furgoni) utilizzati dai team e dai piloti in occasione di gare ed allenamenti.

Più nel dettaglio, nel paddock si svolgono le seguenti attività:

- **Preparazione dei piloti:** gli atleti arrivano con i propri motori già predisposti per l'attività sportiva, ossia già pronti per l'accesso in pista e riforniti di carburante.

In quest'area non sono quindi previste operazioni di manutenzione o interventi meccanici complessi, ma, al più, piccoli e saltuari interventi di assistenza tecnica come regolazioni di assetto, controllo pneumatici, sostituzione di parti leggere (es. filtri, candele).

- **Attività logistiche e di supporto ai piloti:** riposo e ristoro nei camper / van, briefing, gestione documentazione di gara.

Tra una sessione di allenamento e l'altra o durante le gare vi è una remota possibilità che sia necessario prevedere il rabbocco di carburante per i singoli motocicli. Tale operazione viene effettuata mediante l'utilizzo di taniche di proprietà dei singoli atleti, poiché non è presente in sito alcun distributore di carburante.

Si evidenzia tuttavia che tale eventualità è del tutto remota, in quanto, considerando l'elevato impegno fisico richiesto dalla pratica del motocross, solo i piloti con una preparazione fisica professionale possono arrivare a percorrere una distanza massima di circa 70-75 km in una giornata di allenamenti.

Considerando un consumo medio di carburante di 1 litro ogni 10-12 km, e tenuto conto della capacità dei serbatoi delle moto da cross (circa 7-8 litri), si può affermare che un pieno di carburante è sufficiente anche per le sessioni di allenamento più intense.

Di conseguenza, non è normalmente necessario effettuare rifornimenti all'interno del paddock durante la giornata.

In ogni caso il Regolamento Ambiente FMI del 2023¹, riporta alcune specifiche in merito alla corretta esecuzione delle operazioni di rifornimento e di piccola manutenzione al fine di tutelare le matrici ambientali coinvolte.

Si riportano nel seguito gli articoli pertinenti.

Art. 6 – Inquinamento chimico del suolo

[...]

2. Pertanto si consiglia agli Organizzatori di adottare misure per evitare perdite di carburante, olii, fluidi per pulire e sgrassare, fluidi per freni o di raffreddamento ed altro nel suolo e vapori nell'aria. A tal fine sono necessari idonei contenitori e strutture per il recupero di rifiuti liquidi, oli, detergenti ed altro come indicato nelle Linee Guida Ambientali FMI.

3. È vietato svuotare le acque di scarico a terra dai veicoli situati nel paddock, nelle zone adibite a campeggio e in tutte le altre aree interessate dall'evento. Le acque reflue possono essere messe in circolazione nel circuito esclusivamente nel caso in cui l'organizzatore abbia fornito una struttura adeguata a tale scopo.

Art. 7 – Tappetino ambientale

1. Il tappetino ambientale deve essere composto da una porzione superiore assorbente e da una porzione inferiore impermeabile.

2. Le dimensioni minime richieste sono:

I Motociclo: minimo 160 cm x 100 cm

I Motociclo con Sidecar: minimo 160 cm x 200 cm

I Speedway: 160 cm x 75 cm

I Quad: 130 cm x 200 cm

3. L'uso del tappetino ambientale (o altri sistemi efficaci per gli eventi che si svolgono in circuiti permanenti) per la protezione del suolo e dell'acqua dalla contaminazione di agenti inquinanti è previsto dai rispettivi regolamenti di specialità:

a) qualora i lavori di manutenzione della moto siano consentiti dagli organizzatori

b) nel Parco Chiuso

c) nel paddock in occasione di eventi in cui non si dispone di una superficie non porosa con un separatore d'olio adatto a raccogliere qualsiasi contaminante

d) sotto tutti i contenitori per la raccolta olii e carburanti forniti dagli Organizzatori

e) in tutti i punti ufficiali di rifornimento

f) sotto tutti i gruppi elettrogeni e le idropultrici.

[...]

L'uso dei tappetini è obbligatorio per tutte le discipline quando si effettua rifornimento o piccola manutenzione sui motocicli: il mancato uso degli stessi prevede una sanzione a carico del pilota che infrange la norma.

Pertanto, rispetto a quanto previsto nel progetto:

- nella zona paddock è stato installato un punto di scarico per camper (Camper service), con colonnina e vasca di stoccaggio delle acque reflue, in conformità all'art. 6, comma 3, del regolamento;

¹ Approvato dal Consiglio Federale n. 20 del 20 ottobre 2023 con deliberazione n. 565.

- nella zona paddock, qualora gli utenti debbano effettuare piccole operazioni di manutenzione e rabbocchi, per quanto del tutto saltuarie, è **obbligatorio** (art. 7, comma 3, lettera c) del regolamento) l'utilizzo del tappetino ambientale per evitare che eventuali gocciolamenti di oli o carburante possano giungere a contatto con il terreno.

Tale previsione è recepita all'art.13 del Regolamento Sportivo dell'impianto.

Le operazioni, qualora necessarie, avvengono con il mezzo fermo posizionato su telo assorbente (tappetino ambientale) o all'interno di van con fondo impermeabile, per prevenire contaminazioni del suolo.

Presso l'impianto in esame è presente uno stock di tappetini a disposizione per i piloti che non dovessero esserne forniti.

Qualora nel paddock siano portati temporaneamente contenitori per la raccolta di oli esausti, questi saranno ubicati su bacini mobili di contenimento (vasca con grata), posizionata sul tappetino ambientale (art. 7, comma 3, lettera d) del regolamento). Tale previsione è recepita all'art.13 del Regolamento Sportivo dell'impianto.

Tali contenitori, sempre posizionati su bacini mobili di contenimento (vasca con grata) e conformi con quanto richiesto dal Consorzio di recupero degli olii, sono generalmente detenuti dentro l'edificio ripostiglio o nell'area ricovero mezzi / deposito nell'edificio FMI.



Figura 1 – Esempio di tappetino ambientale per moto

Tutti i presidi sopra illustrati consentono di evitare qualsiasi gocciolamento di fluidi (oli, carburante) sul terreno, sebbene vada ribadito ancora una volta come operazioni di rabbocco e piccola manutenzione siano del tutto episodiche in quanto gli atleti giungono in sito con i mezzi già pronti per l'attività su pista.

Non vi sono quindi impatti diversi rispetto a quanto già valutato nella documentazione presentata.

Per quanto riguarda le strutture a servizio della pista da motocross si elencano:

- **edificio multifunzionale:** in questo edificio vi sono:
 - spogliatoi per gli atleti;
 - locali destinati al personale tecnico della direzione gare;
 - infermeria;
- **edificio della Federazione Motociclistica Italiana (FMI):** in questo edificio vi sono:
 - locali per la federazione;
 - alloggio per il custode;
 - servizi per il pubblico;
 - ricovero dei mezzi d'opera e deposito;
- **edificio adibito a ristorazione;**
- **edificio ripostiglio / biglietteria utilizzato:**
 - per la gestione degli accessi all'impianto;
 - per il deposito di attrezzature di servizio e materiali di supporto alle attività sportive;
- **edificio partenza / torre dei cronometristi** destinato alle funzioni di controllo e cronometraggio durante le competizioni, con postazioni per il personale tecnico e spazi per la gestione delle partenze.

2.1.2 PUNTO 2

2. dovrà essere descritto il sistema di distribuzione del carburante e la relativa area di rifornimento delle motociclette (tipologia del deposito interrato o fuori terra - volumi di stoccaggio, tipologia di carburante, rete fognaria dell'area, etc..), il distributore dovrà essere raffigurato all'interno della planimetria di progetto; conseguentemente dovranno essere valutati i relativi impatti su acque superficiali e sotterranee, suolo e sottosuolo;

Come descritto al punto precedente, all'interno dell'impianto non è presente alcun distributore fisso di carburante. Le motociclette arrivano già rifornite per le sessioni di allenamento o gara.

Eventuali rabbocchi di carburante avvengono esclusivamente tramite taniche portatili, gestite dai singoli team nell'area paddock, con utilizzo obbligatorio del tappetino ambientale.

2.1.3 PUNTO 3

3. relativamente alla gestione delle acque meteoriche si chiede di relazionare nel dettaglio circa la configurazione della fognatura interna, specificando le caratteristiche delle tubazioni presenti per la raccolta delle acque meteoriche suddivise per area di impianto (pista da cross, area paddock, ecc...);

Il controllo e la gestione delle acque meteoriche dell'area esterna alla pista vengono effettuati mediante sistemi di drenaggio caratterizzati da trincee opportunamente dimensionate e da tubazioni drenofessurate 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.

Le acque meteoriche incidenti sulla pista da cross vengono invece drenate tramite un sistema tradizionale di raccolta delle acque meteoriche, caratterizzato da un sistema di tubazioni e pozzetti che le convogliano nei rii Carrere e Pideura.

Per una rappresentazione completa del sistema di gestione delle acque meteoriche incidenti sul sito in esame è stata predisposta, come richiesto nell'integrazione n. 5, una Planimetria unitaria dei drenaggi e smaltimento delle acque meteoriche ricadenti sull'impianto, planimetria che unisce gli *as built* relativi ai due ambiti (circuiti ed area circostante) i cui documenti di progetto sono già stati trasmessi nell'ambito della procedura in corso.

Nel seguito si riporta la descrizione di dettaglio della fognatura interna suddivisa per le differenti aree di impianto, a commento della citata Planimetria unitaria dei drenaggi e smaltimento delle acque meteoriche.

Edificio FMI e viabilità d'ingresso

L'area in cui è ubicato l'edificio FMI e dove si trova la viabilità di ingresso alla struttura sono dotate di un sistema di raccolta e gestione delle acque caratterizzato da: tubazioni drenofessurate in PE, tubi in PVC rigido, pozzetti di ispezione in cls (presenti prevalentemente nell'area occupata dalla viabilità interna), pozzetti pluviali in cls (presenti prevalentemente nell'area in cui si trova l'edificio FMI), griglie concave quadrate in ghisa.

In particolare:

- La rete dei pluviali dell'edificio FMI (indicato con D nella figura seguente) recapita in una rete perimetrale con tubi in PVC Ø 200 che nella zona nord recapita in una **vasca di accumulo dell'acqua piovana (già esistente) destinata all'irrigazione** delle specie arboree di recente piantumazione;
- La parte restante dell'area è servita da tubazioni drenofessurate in PE Ø 160 – 315 che drenano le acque e consentono un rilascio graduale delle stesse verso i rii, evitando picchi di portata; tali tubazioni convogliano ad una tubazione in PVC Ø 400 sulla quale è posta una strozzatura a Ø 125 che limita la portata massima convogliabile nel punto di immissione nel corso d'acqua (cerchio rosso nella figura seguente).

Si notano nella seguente figura le due vasche di stoccaggio dei reflui domestici (S3 ed S4), che vengono poi allontanati come rifiuto.

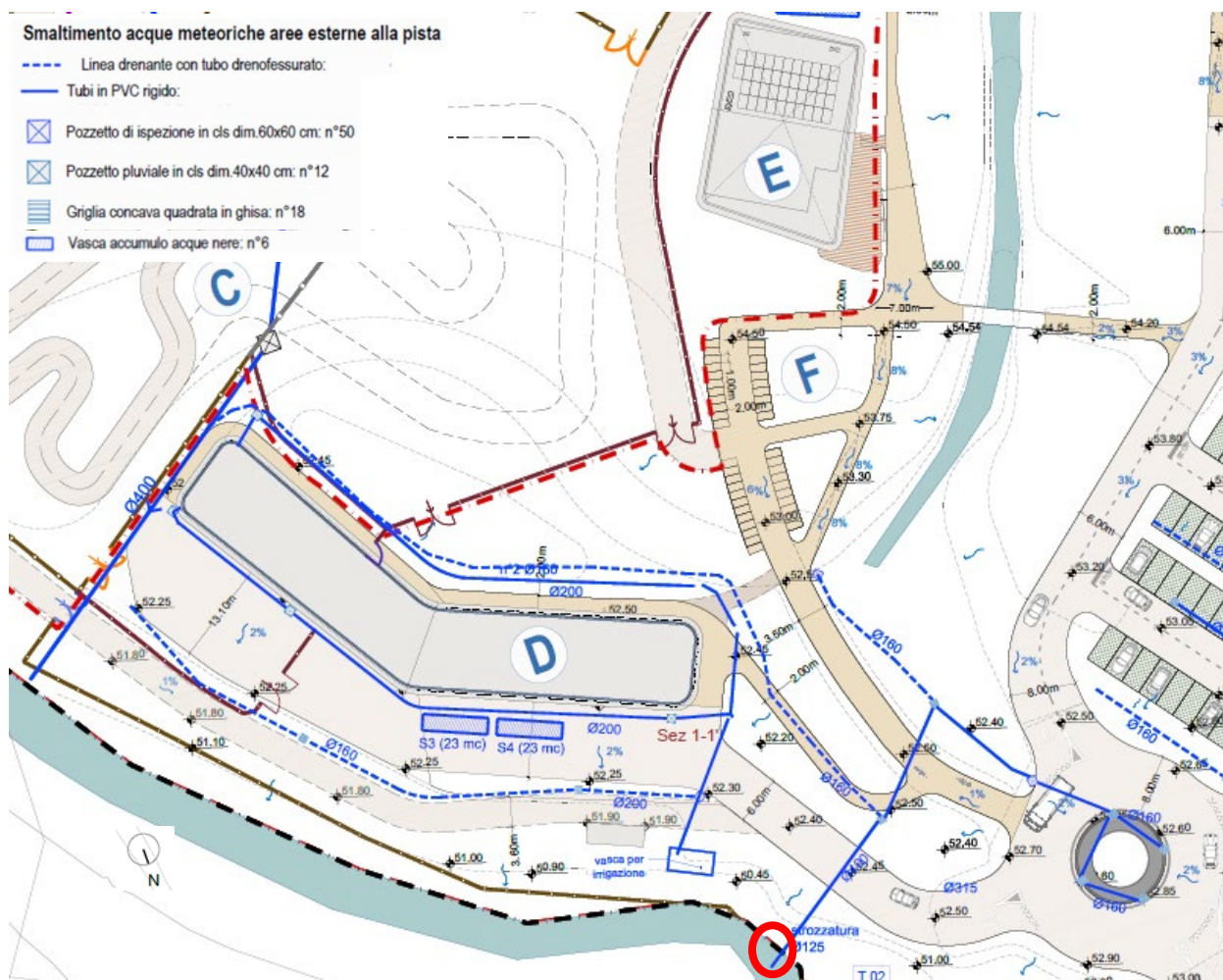


Figura 2 – Sistema di drenaggio dell’area occupata dall’edificio FMI e dalla viabilità d’ingresso
(in rosso indicato il punto di immissione nel rio)

Area parcheggi

Nell’area in cui sono presenti i parcheggi dell’impianto, le acque vengono convogliate, attraverso pendenze superficiali e corselli in inerti terrosi stabilizzati, verso le trincee drenanti che hanno il compito di raccogliere, garantendo un consono drenaggio delle acque anche durante eventi meteorici ed escludendo la formazione di ristagni.

Le tubazioni drenofessurate posizionate all’interno delle trincee drenanti e collegate alla rete di raccolta hanno il compito di gestire l’acqua che si raccoglie all’interno delle trincee stesse e di convogliarle ai riî presenti in sito. Queste sono inoltre integrate da una strozzatura a valle dei bacini, che limita la portata massima in arrivo ai corsi d’acqua.

Il sistema di raccolta delle acque risulta quindi caratterizzato da: tubazioni drenofessurate in PE, tubazioni in PVC rigido, pozzetti di ispezione in cls, pozzetti pluviali in cls, griglie concave quadrate in ghisa.

In particolare, le acque meteoriche sono raccolte da tubazioni drenofessurate in PE Ø 160 e da tubi in PVC Ø 160 – 315 fino ad una dorsale in PVC Ø 315 sulla quale è posta una strozzatura a Ø 125 che limita la

portata massima convogliabile nel punto di immissione nel corso d’acqua (cerchio rosso nella figura seguente).

È inoltre presente una vasca di raccolta dei reflui denominata S1 di capacità pari a 5 m³ al servizio dell’edificio biglietteria.

Nella parte nord dell’area risulta la presenza di una zona utilizzata come laminazione e ricavata tramite depressione nel terreno.

Smaltimento acque meteoriche aree esterne alla pista

- Linea drenante con tubo drenofessurato:
- Tubi in PVC rigido:
- ☒ Pozzetto di ispezione in cls dim. 60x60 cm: n°50
- ☒ Pozzetto pluviale in cls dim. 40x40 cm: n°12
- ▨ Griglia concava quadrata in ghisa: n°18
- Canaletta di drenaggio: 67 m

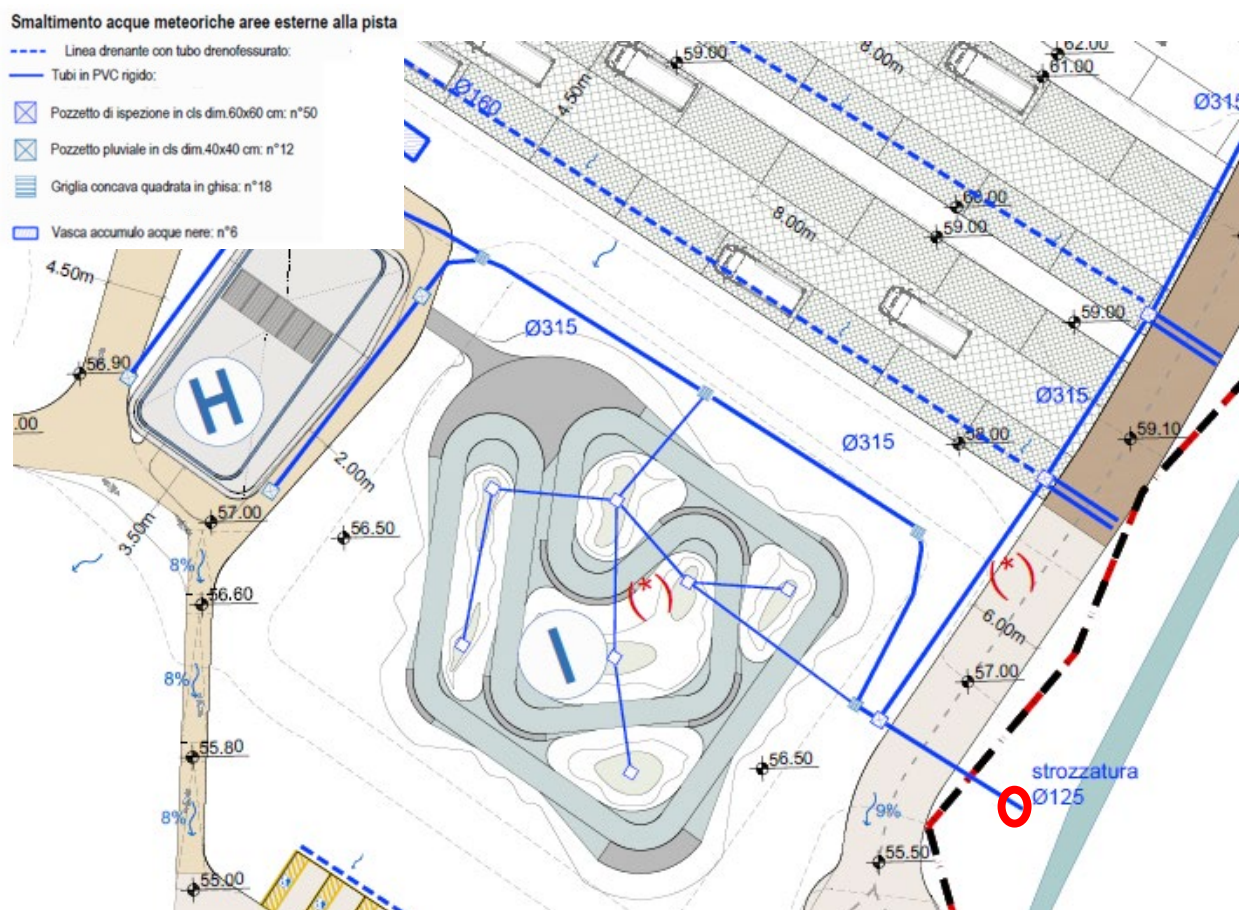


Figura 3 - Sistema di drenaggio dell’area parcheggi (in rosso indicato il punto di immissione nel rio)

Pump track

Nell’area occupata dalla pista da Pump track e dall’edificio multifunzionale (indicato con H nella figura seguente) la gestione delle acque meteoriche avviene per mezzo di un sistema di raccolta caratterizzato da: tubazioni in PVC, pozzetti di ispezione in cls (presenti principalmente nell’area occupata dalla pista da

Si nota inoltre nella seguente figura la vasca di stoccaggio delle acque reflue (S5), che raccoglie sia le acque reflue derivanti dall'edificio multifunzionale che la colonnina di scarico per camper dell'area paddock. Tali acque vengono poi allontanate come rifiuto.



Nell'area paddock la gestione delle acque meteoriche avviene, in continuità con quanto fatto nelle altre aree, attraverso la realizzazione di trincee drenanti opportunamente dimensionate e da tubazioni drenanti fissate posizionate al loro interno e collegate alla rete di gestione, che hanno il compito di drenare l'acqua piovana incidente nelle aree in oggetto e di convogliarla ai riporti presenti in sito.

Le trincee drenanti consentono un rilascio graduale dell'acqua verso i rii, evitando picchi di portata, e sono integrate da una strozzatura a valle del sistema di raccolta, che limita la portata massima in arrivo ai corsi d'acqua. Il sistema di raccolta delle acque è caratterizzato da: canalette di drenaggio, tubi drenofessurati in PE nella parte interna del paddock, tubi in PVC rigido posizionati lungo il lato ovest dell'area, pozzetti di ispezione in cls e canalette di drenaggio lungo i lati ovest e est dell'area.

In particolare, le acque meteoriche sono raccolte da tubazioni drenofessurate in PE Ø 160 – 315 e da canalette di drenaggio.

Nell'area del Paddock 2 (P2) la tubazione drenofessurata in PE Ø 160 recapita ad una strozzatura a Ø 125 prima dell'immissione nel rio, mentre nell'area del Paddock 1 (P1) le tubazioni drenofessurate recapitano in una dorsale in PVC Ø 315 che presenta una strozzatura a Ø 125 prima dell'immissione nel rio (cerchio rosso nella figura seguente).

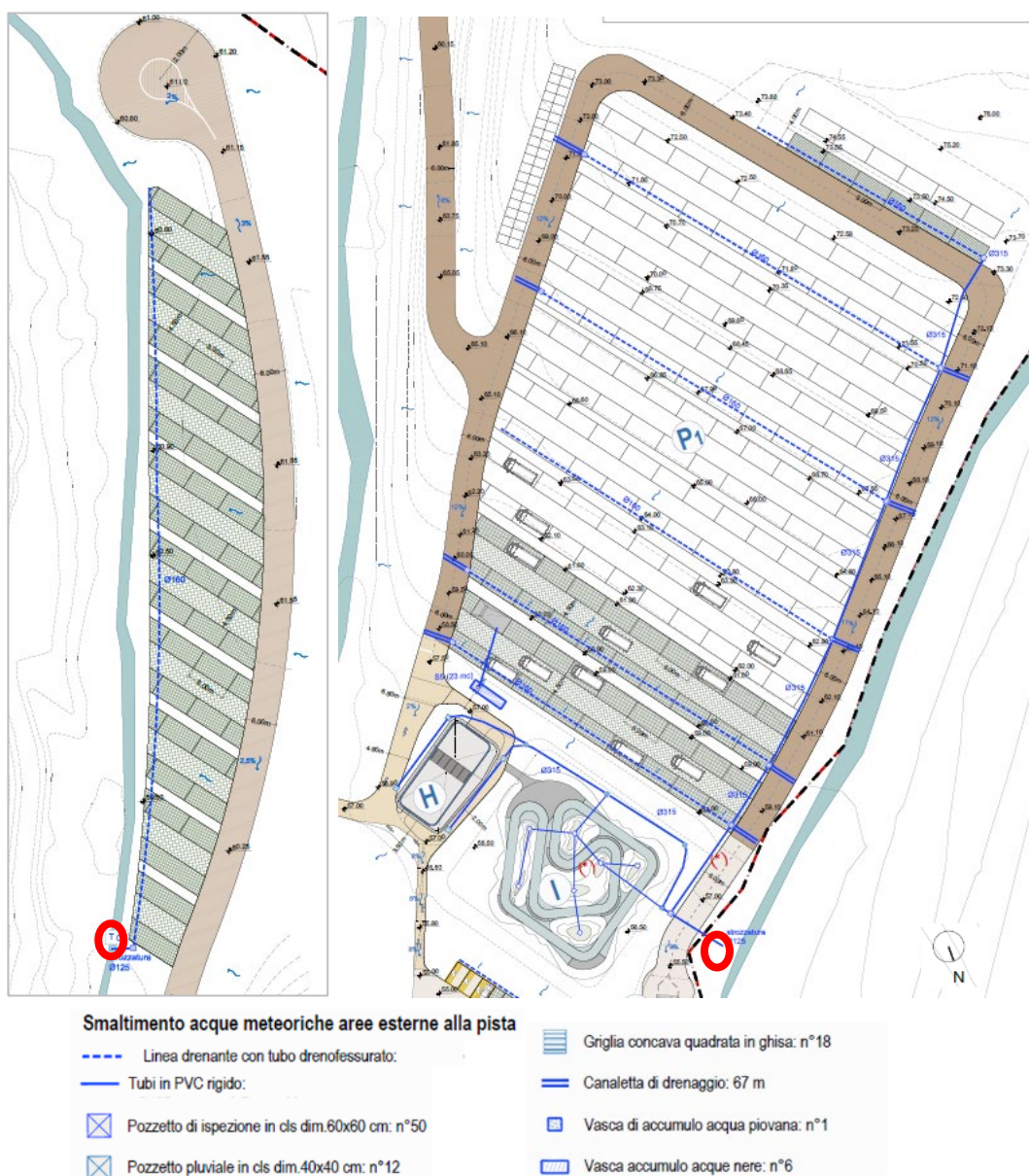


Figura 5 - Sistema di drenaggio dell'area paddock (in rosso indicato il punto di immissione nel rio)

Pista da cross

Il circuito da cross è realizzato in terra battuta ed è dotato di un sistema di raccolta delle acque meteoriche caratterizzato da un sistema di tubazioni e pozzetti che convogliano le acque meteoriche nei rii presenti in sito.

Il sistema di raccolta delle acque è caratterizzato da: tubi corrugati a doppia parete e da pozzetti con caditoie in ghisa. In particolare la pista è sagomata in modo tale da fare defluire le acque meteoriche sui lati, dove sono raccolte da caditoie e veicolate dai tubi corrugati.

Si individuano diversi bacini di raccolta, con 4 punti di recapito nei corpi idrici ad ovest della pista, 1 a nord e 2 ad est, come indicati con cerchio rosso nella figura seguente.



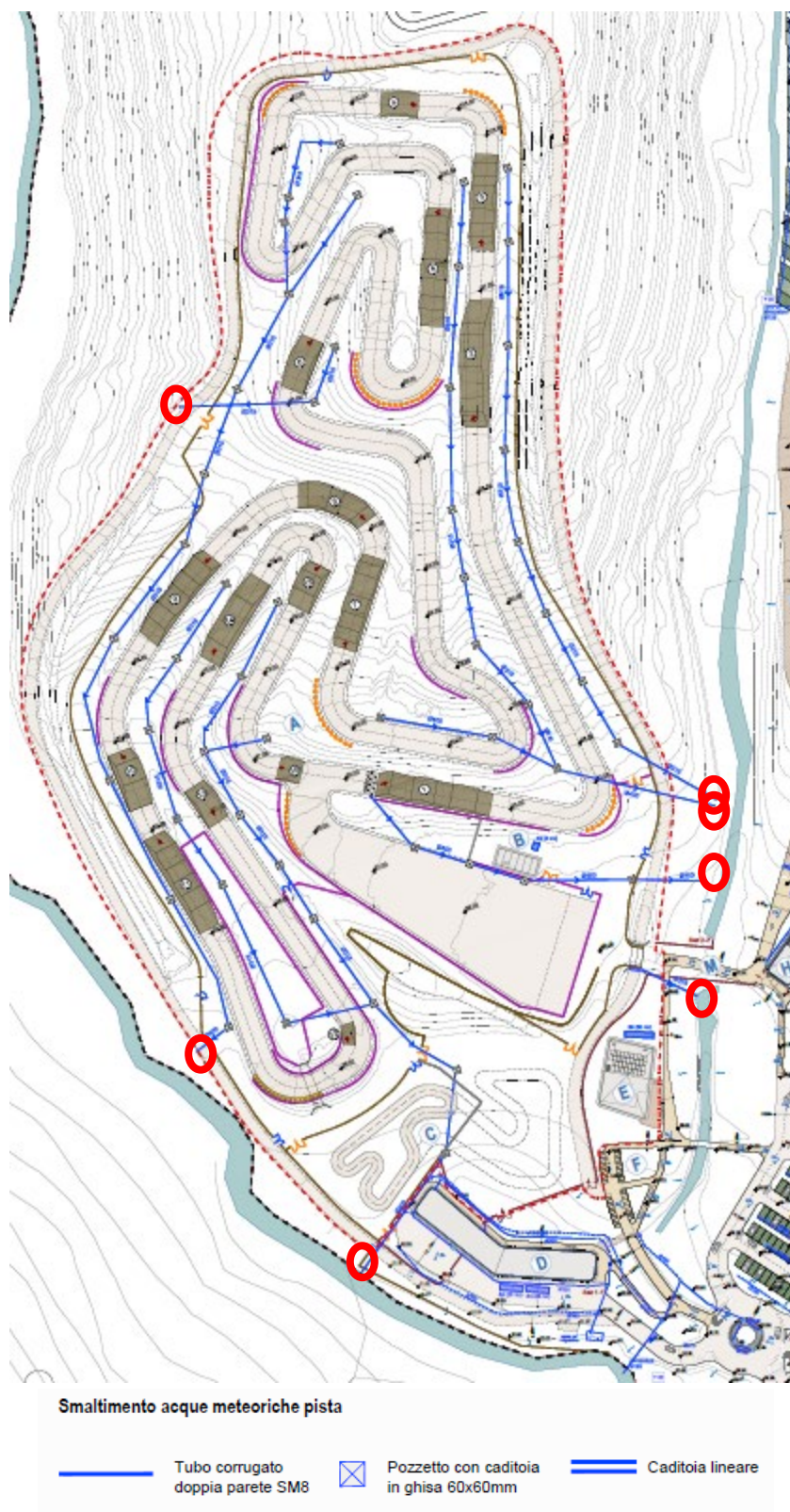


Figura 6 - Sistema di drenaggi della pista da cross (in rosso indicati i punti di immissione nel rio)

2.1.4 PUNTO 4

4. dovrà essere valutata la gestione delle acque meteoriche di dilavamento alla luce dei disposti del PTCP e nel dettaglio all'art. 5.4 del PTCP dove nel punto e) vieta “gli scarichi nel suolo e negli strati superficiali del sottosuolo fatta eccezione per gli scarichi di fognature bianche al servizio di aree a destinazione residenziale e gli scarichi delle acque di seconda pioggia derivanti da scolmatori di piena [...]”;

Il sito è stato progettato con particolare attenzione alla gestione delle acque meteoriche e alla riduzione dell'impermeabilizzazione delle superfici tenendo in considerazione che l'area in esame ricade nelle “Zone di protezione acque sotterranee nel territorio pedecollina-pianura” come analizzato all'interno dello studio presentato.

In particolare, in coerenza con le disposizioni di cui al punto 11, lettere b)² e c)³ dell'art. 5.4 del PTCP, il progetto assicura la massima permeabilità possibile degli spazi non edificati.

La maggior parte delle superfici del sito è quindi permeabile o comunque dotata di pavimentazioni ad elevato potere drenante. L'acqua piovana che ruscella sulle superfici segue le pendenze naturali e viene convogliata verso i rii presenti nell'area mediante le reti di drenaggio descritte in precedenza.

Le superfici semipermeabili, come i percorsi in inerti stabilizzati utilizzati per gran parte della viabilità interna carrabile, le aree di drop-off e i percorsi pedonali, contribuiscono a ridurre il deflusso superficiale; l'acqua drenata continua a scorrere lungo le pendenze naturali, convogliandosi verso i rii di recapito.

Le aree sono comunque dotate di sistemi di drenaggio costituito da caditoie, canalette, trincee e pozzetti collegati da tubazioni in vari materiali.

Come descritto in dettaglio al § 2.1.3, il sistema di gestione delle acque meteoriche del sito raccoglie le acque provenienti dalle diverse aree e le convoglia tuttavia nei rii di recapito, evitando qualsiasi scarico nel suolo.

Pertanto, come meglio argomentato nel seguito, 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.

In sintesi, dunque il sistema di gestione delle acque meteoriche è conforme all'art. 5.4, punto e) del PTCP, in quanto non prevede scarichi nel suolo o negli strati superficiali del sottosuolo. Le acque convogliate nei rii sono esclusivamente meteoriche provenienti da superfici permeabili o semipermeabili, prive di contaminanti.

² b) gli interventi edilizi di nuova costruzione (compresi gli ampliamenti degli edifici esistenti) devono essere regolamentati al fine di assicurare la massima permeabilità possibile degli spazi non edificati, subordinando gli stessi alla realizzazione di interventi di permeabilizzazione del suolo. Con particolare riferimento alle nuove previsioni insediative, e fermo restando il criterio generale dell'invarianza idraulica di cui all'art. 4.6 del PTCP, dovranno essere definite indicazioni in merito agli interventi tecnici da adottare per ridurre l'effetto della impermeabilizzazione delle superfici nei confronti della ricarica delle acque sotterranee, prevedendo per i nuovi spazi pubblici o privati destinati a parcheggi, piazzali ecc. (anche in occasione di rifacimento degli stessi), le cui superfici non siano soggette a dilavamento di sostanze pericolose e/o contaminanti le acque di falda, modalità costruttive idonee a consentire l'infiltrazione o la ritenzione anche temporanea delle acque, salvo che tali modalità non possano essere utilizzate per comprovati motivi di sicurezza igienico-sanitaria e statica o di tutela dei beni culturali e paesaggistici;

³ c) in presenza di insediamenti urbani preesistenti, in caso di riqualificazione urbana o di sostituzione degli insediamenti i Comuni perseguono la riduzione della superficie impermeabile;

2.1.5 PUNTO 5

5. si chiede di produrre una planimetria unitaria dell'area d'impianto in cui devono essere chiaramente identificabili le tubazioni che convogliano direttamente nei rii e quelle che costituiscono il “sistema di drenaggio urbano sostenibile” o altro;

Si trasmette unitamente alla presente nota di riscontro la planimetria richiesta, prodotta unendo gli *as built* relativi ai due ambiti (circuiti ed area circostante) i cui documenti di progetto sono già stati trasmessi nell'ambito della procedura in corso.

Come illustrato in dettaglio al § 2.1.3, nella tavola sono bene identificate, per ogni area in cui viene suddiviso il sito, le tubazioni che convogliano nei rii e le tubazioni che costituiscono il sistema di drenaggio urbano sostenibile, intendendo con tale termine il sistema generale costituito dalle trincee drenanti, dalle aree permeabili, dal sistema di raccolta delle acque meteoriche e loro convogliamento nei rii.

2.1.6 PUNTO 6

6. si chiede di effettuare una valutazione circa l'assoggettamento ai disposti della DGR 286/2005 per le acque meteoriche di dilavamento derivanti dalle varie aree di impianto, afferenti ai singoli punti di scarico.

La DGR 286/2005 indica che *“In linea generale le acque meteoriche e di dilavamento non sono considerate “scarico” ai sensi dell'art. 1 lettera bb) del Dlgs 152/99. Tuttavia qualora l'acqua meteorica vada a “lavare”, anche in modo discontinuo, un'area determinata destinata ad attività commerciali o di produzione di beni nonché le relative pertinenze (piazze, parcheggi, ecc.) trasportando con sé i “residui”, anche passivi, di tale attività, la stessa acqua perde la sua natura di acqua meteorica per caratterizzarsi come “acqua di scarico”, da assoggettare alla disciplina degli scarichi compreso l'eventuale regime autorizzativo”.*

Nel caso in esame le attività svolte nel sito non configurano la possibilità che le acque meteoriche vadano a “lavare” residui che si possono depositare al suolo, in quanto:

- Come illustrato al § 2.1.1, i motocicli non sono soggetti a significative manutenzioni meccaniche o rifornimenti, in quanto giungono in sito già pronti per la pista.

Qualora gli utenti debbano effettuare piccole operazioni di manutenzione e rabbocchi nella zona paddock, per quanto del tutto saltuarie, è **obbligatorio** (art. 7, comma 3, lettera c) del regolamento FMI) l'utilizzo del **tappetino ambientale** per evitare che eventuali gocciolamenti di oli o carburante possano giungere a contatto con il terreno.

Le operazioni, qualora necessarie, avvengono con il mezzo fermo posizionato su telo assorbente (tappetino ambientale) o all'interno di van con fondo impermeabile, per prevenire contaminazioni del suolo.

Presso l'impianto in esame è presente uno stock di tappetini a disposizione per i piloti che non dovessero esserne forniti.

- Qualora nel paddock siano portati temporaneamente contenitori per la raccolta di oli esausti, questi saranno ubicati su bacini mobili di contenimento (vasca con grata), posizionata sul tappetino ambientale (art. 7, comma 3, lettera d) del regolamento).

Tali contenitori, sempre posizionati su bacini mobili di contenimento (vasca con grata), sono generalmente detenuti dentro l’edificio ripostiglio o nell’area ricovero mezzi / deposito nell’edificio FMI.

- L’attività di motocross non comporta la rilevante usura degli pneumatici che tipicamente determina la gommatura della pista in caso di attività motoristica su pista asfaltata;
- Nel corso dell’ordinario utilizzo della pista non si generano eventi da cui può derivare la perdita di fluidi, in quanto i mezzi girano sempre in ottimo stato meccanico grazie alle frequentissime manutenzioni che gli appassionati apportano ai loro motori.

Qualora in caso di incidente avvenga un rilascio di fluidi (ad es. olio), gli addetti alla pista intervengono immediatamente con assorbenti e provvedono a rimuovere la porzione di terreno interessata dallo sversamento, anche al fine di garantire la sicurezza della pista. Tale terreno viene poi smaltito come rifiuto.

Alla luce di tali modalità gestionali, le acque meteoriche di dilavamento possono essere considerate non contaminate.

Preme infine precisare che la DGR 286/2005 è stata emanata con riferimento a contesti produttivi e commerciali, dove le acque meteoriche possono venire a contatto con residui significativi di lavorazioni o stoccaggi di materiali e rifiuti. Nel caso in esame, trattandosi di un impianto sportivo per attività di motocross, non si configura un vero e proprio sito produttivo, né sono presenti processi industriali o commerciali. L’applicabilità della DGR 286/2005 potrebbe essere dunque non pienamente pertinente, fermo restando che, come illustrato, sono comunque adottate misure preventive per evitare qualsiasi contaminazione accidentale.

La non contaminazione delle acque è stata confermata dagli esiti dell’indagine di caratterizzazione delle acque meteoriche che, come descritto nel successivo paragrafo, non ha indicato alcun superamento dei limiti previsti.

2.1.7 PUNTO 7

7. la documentazione di progetto non riporta valutazioni quali/quantitative delle acque scaricate direttamente e indirettamente nei rii. Ai fini della valutazione ambientale si chiede, a supporto della stessa, di effettuare una caratterizzazione analitica delle acque meteoriche di dilavamento convogliate nei rii circostanti l’impianto. I parametri minimi da attenzionare sono i seguenti, tipici per la tipologia di attività: Zinco, Rame, Nichel, Cadmio, Piombo, Idrocarburi totali e altre sostanze chimiche presenti nei fluidi dei veicoli e altre sostanze chimiche eventualmente presenti nei fluidi dei veicoli (es. glicoli, oli lubrificanti, additivi, ecc.). Il campionamento delle acque meteoriche dovrà essere effettuato, in concomitanza di almeno 3 eventi meteorici significativi, sui punti che recapitano direttamente in acque superficiali. L’esito della caratterizzazione dovrà essere accompagnato da una relazione esplicativa delle risultanze e dai verbali di campionamento. Al fine di interpretare correttamente le risultanze analitiche si ritiene necessario, per singolo punto di campionamento, che i prelievi vengano effettuati dopo 15, 30,





45, minuti dall’inizio dell’evento meteorico. Alla luce delle risultanze, dovrà essere aggiornata e rivista la valutazione degli eventuali impatti sulle acque superficiali, acque sotterranee, suolo e sottosuolo nelle fasi di esercizio.

In riferimento alla richiesta pervenuta è stato predisposto un piano di campionamento ed analisi delle acque meteoriche di dilavamento, da attuarsi in concomitanza di tre eventi meteorici significativi con prelievi effettuati dopo circa 15, 30 e 45 minuti dall’inizio dell’evento meteorico.

Il profilo analitico da ricercare comprende tutti i parametri indicati nella richiesta (Zinco, Rame, Nichel, Cadmio, Piombo, Idrocarburi totali) ed è stato integrato con sostanze chimiche tipiche dei fluidi veicolari, ossia Solventi organici aromatici, MTBE ed ETBE, oltre a pH e COD.

È stato previsto che i campioni fossero prelevati in modo tale da caratterizzare le diverse aree del sito, ossia l’area paddock ed i tre versanti della pista (versante est, nord ed ovest).

Sono quindi stati definiti i seguenti punti di campionamento, individuati in modo tale da consentire un prelievo a caduta in condizioni di sicurezza ed accessibilità:

<p>Punto A - Area paddock</p> 	<p>Punto 1 Pista kids (lato nord)</p> 	<p>Punto 3/3A/4 Pista rio interno (lato ovest)</p> 
<p>Punto 2 - Pista curva (lato est)</p> 		

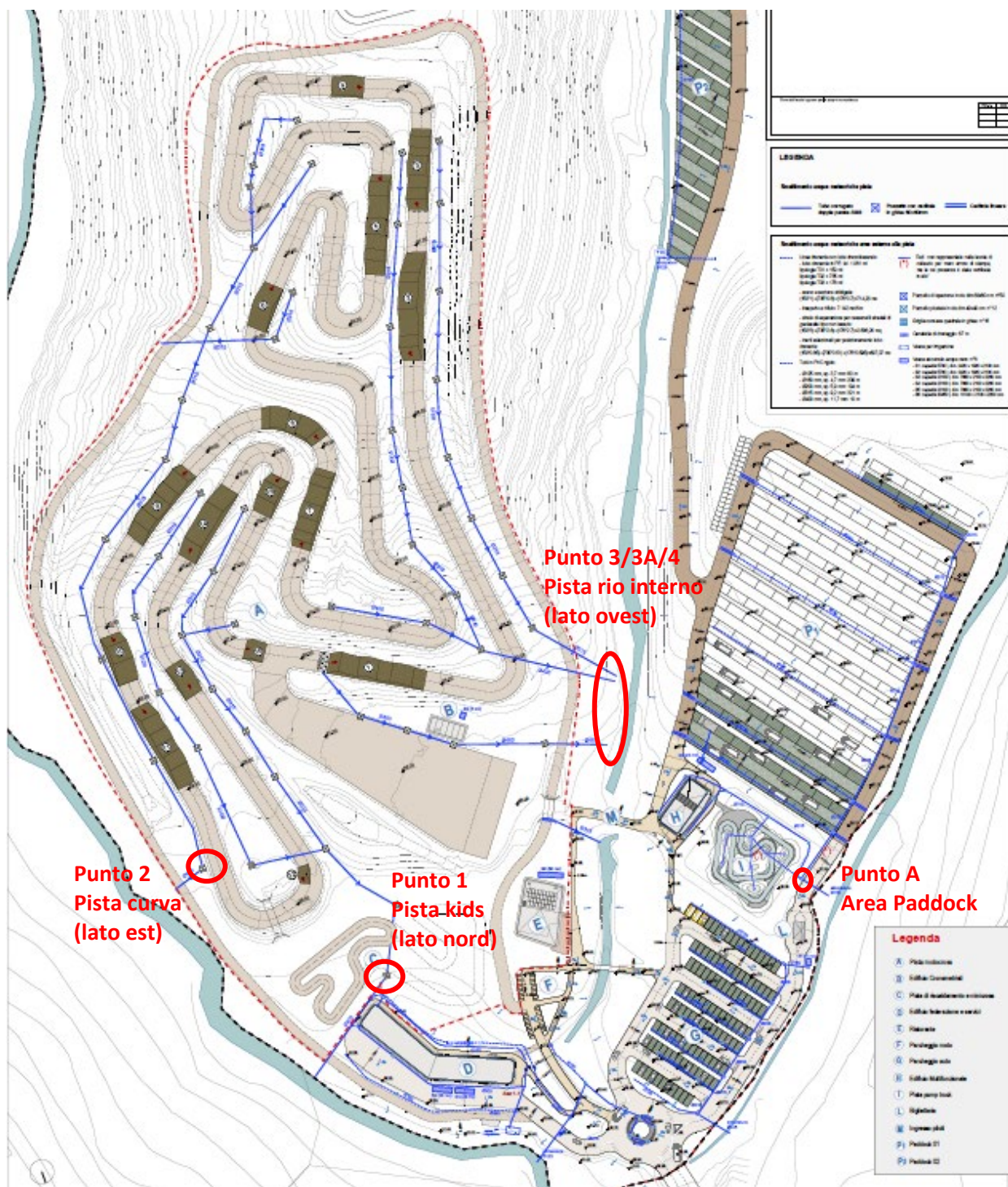


Figura 7 - Punti di campionamento delle acque meteoriche

Analizzando i dati meteorici registrati dalla centralina “Tebano”, localizzata a circa 1 km est dall’impianto sportivo, risulta che a far data dal 9 dicembre 2025, giorno di ricevimento della richiesta di integrazioni, sono stati registrati **due eventi meteorici significativi**, uno dal 16/12/2025 ed uno dal 23-24/12/2025.

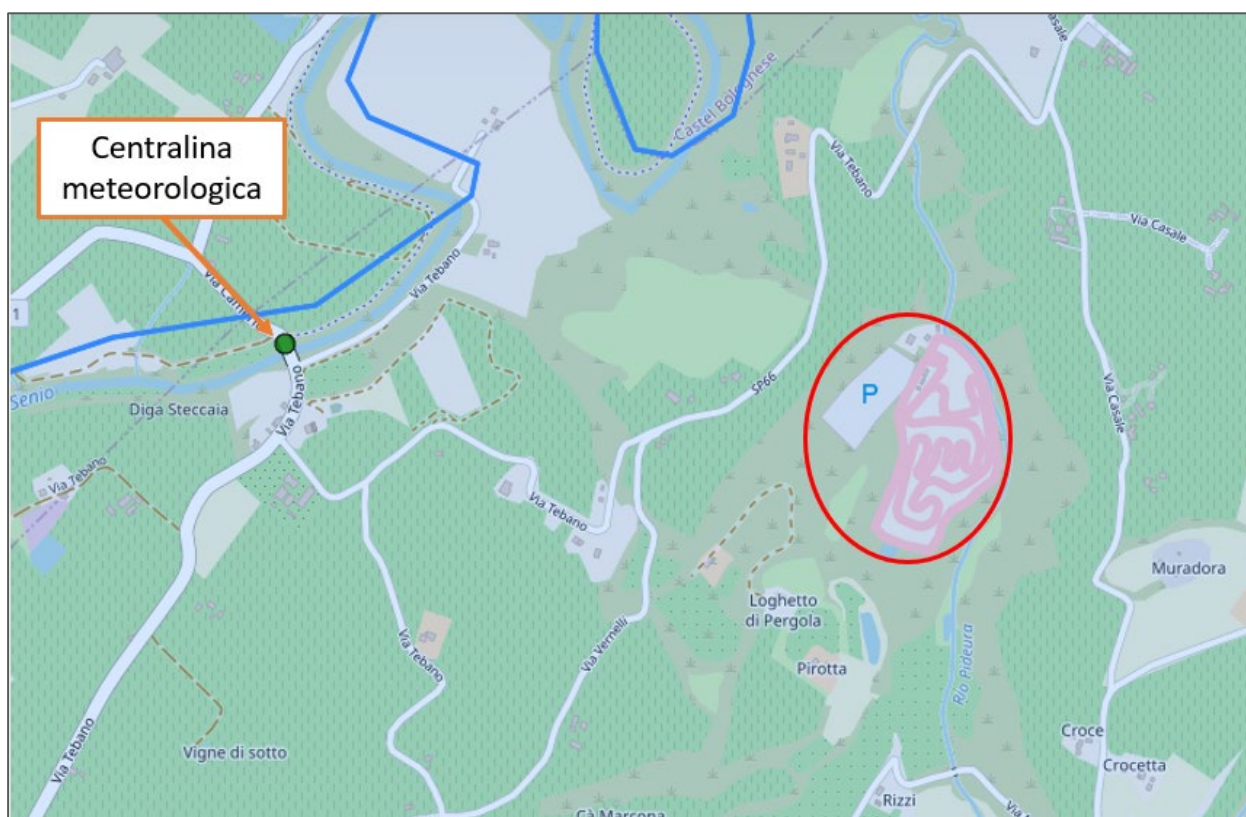


Figura 8 – localizzazione centralina meteorologica “Tebano”, in rosso l’impianto sportivo

Per quanto riguarda l’evento del 16 dicembre, il giorno martedì 16 ha iniziato a piovere al mattino, attorno alle 12.00 (Figura 9); i tecnici incaricati dal Proponente si sono recati presso l’impianto sportivo alle ore 17, tuttavia a causa della ridotta intensità della precipitazione non è stata rinvenuta acqua nella rete di drenaggio e non è quindi stato possibile eseguire il campionamento.

Come descritto pocanzi, la rigenerazione dell’impianto sportivo è stata pensata per ridurre al minimo le superfici impermeabilizzate. La maggior parte delle superfici è drenante, costituita da terreno naturale e piste sterrate, che favoriscono l’infiltrazione e riducono il deflusso superficiale.

Di conseguenza, solo precipitazioni di elevata intensità determinano la presenza di acque nella rete di raccolta.

Nel caso di martedì 16 dicembre, a ciò si aggiunge una configurazione non continuativa della pioggia registrata, che non ha determinato quindi le condizioni minime per il riempimento delle tubazioni; pertanto, l’evento meteorico non è risultato campionabile.

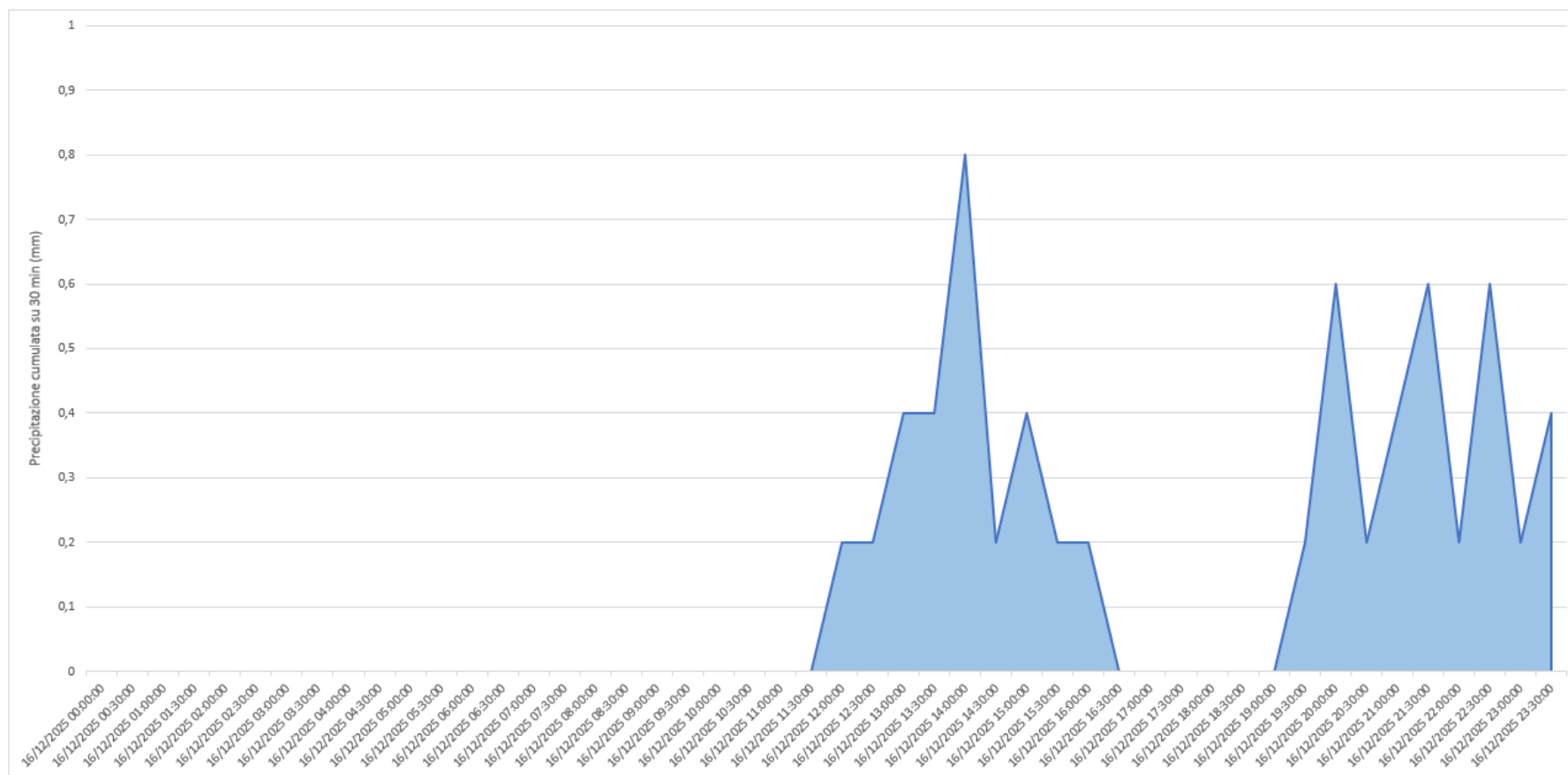


Figura 9 – 16/12/2025 - Precipitazione cumulata su 30 min [Fonte: Elaborazione dati Applicativo D3xter]

Con approccio proattivo, tuttavia, immediatamente a seguito della Conferenza dei Servizi del 18 novembre 2025, durante la quale era emersa la necessità di effettuare campionamenti delle acque meteoriche, il Proponente si è attivato contattando un laboratorio ed organizzando un servizio di pronto intervento per il campionamento in caso di pioggia.

Grazie a tale approccio è stato possibile effettuare un campionamento nella prima data utile, ossia il 27 novembre 2025.

I risultati delle analisi sono riportati nella tabella sottostante.

Parametri (mg/l)	Punto A Area paddock			Punto 1 Pista kids (lato nord)			Punto 2 Pista curva (lato est)			Punto 3/3A/4 Pista rio interno (lato ovest)			LIMITI D.Lgs. 152/2006
Tempo (minuti)	15	30	45	15	30	45	15	30	45	15	30	45	
n. RdP	2511/834	2511/835	2511/836	2511/840	2511/841	2511/842	2511/837	2511/838	2511/839	2511/843	2511/844	2511/845	
pH	9,3	8,6	8,5	8,1	8	8,1	8,3	8,3	8,2	8,2	8,1	8,1	5,5-9,5
COD	28	24	<20	<20	<20	<20	<20	<20	<20	<20	<20	<20	≤160
Zinco	0,054	0,070	0,097	0,048	0,074	0,045	0,072	0,056	0,067	0,113	0,09	0,106	≤0,5
Rame	<0,001	<0,001	<0,001	<0,001	<0,001	<0,001	<0,001	<0,001	<0,001	<0,001	<0,001	<0,001	≤0,1
Nichel	<0,001	<0,001	<0,001	<0,001	0,005	<0,001	0,002	0,002	<0,001	<0,001	<0,001	0,001	≤2
Cadmio	<0,001	<0,001	<0,001	<0,001	<0,001	<0,001	<0,001	<0,001	<0,001	<0,001	<0,001	<0,001	≤0,02
Piombo	<0,001	<0,001	<0,001	<0,001	0,011	<0,001	0,002	0,002	<0,001	<0,001	<0,001	<0,001	≤0,2
Idrocarburi totali	<0,5	<0,5	<0,5	<0,5	<0,5	<0,5	<0,5	<0,5	<0,5	<0,5	<0,5	<0,5	≤5
Solventi organici aromatici	<0,01	<0,01	<0,01	<0,01	<0,01	<0,01	<0,01	<0,01	<0,01	<0,01	<0,01	<0,01	≤0,2
MTBE	<0,01	<0,01	<0,01	<0,01	<0,01	<0,01	<0,01	<0,01	<0,01	<0,01	<0,01	<0,01	-
ETBE	<0,01	<0,01	<0,01	<0,01	<0,01	<0,01	<0,01	<0,01	<0,01	<0,01	<0,01	<0,01	-

Tabella 1 – Risultati dei campionamenti 27 novembre 2025

Successivamente, nonostante il periodo festivo, è stato possibile effettuare i campionamenti relativamente all’evento iniziato nella nottata tra 23 e 24 dicembre, con i tecnici incaricati del campionamento che si sono recati sul posto non appena è stato possibile accedere in condizioni di sicurezza.

I risultati delle analisi sono riportati nella tabella sottostante.

Parametri (mg/l)	Punto A Area paddock			Punto 1 Pista kids (lato nord)			Punto 2 Pista curva (lato est)			Punto 3/3A/4 Pista rio interno (lato ovest)			LIMITI D.Lgs. 152/2006
Tempo (minuti)	15	30	45	15	30	45	15	30	45	15	30	45	
n. RdP	2512/818	2512/819	2512/820	2512/824	2512/825	2512/826	2512/827	2512/828	2512/829	2512/821	2512/822	2512/823	
pH	7,9	8,3	8,3	8,5	8,5	8,5	8,2	8,4	8,4	8,6	8,5	8,2	5,5-9,5
COD	<20	<20	<20	<20	<20	<20	<20	<20	<20	<20	<20	<20	≤160
Zinco	<0,001	<0,001	0,001	<0,001	<0,001	<0,001	<0,001	<0,001	<0,001	0,001	0,001	0,001	≤0,5
Rame	0,011	0,011	0,009	0,005	0,005	0,005	0,006	0,004	0,003	0,022	0,018	0,012	≤0,1
Nichel	0,004	0,003	0,005	0,005	<0,001	0,002	0,001	0,002	<0,001	0,011	0,009	0,004	≤2
Cadmio	<0,001	<0,001	<0,001	<0,001	<0,001	<0,001	<0,001	<0,001	<0,001	0,003	<0,001	<0,001	≤0,02
Piombo	0,048	0,050	0,056	0,027	0,015	0,036	0,032	0,03	0,024	0,079	0,059	0,07	≤0,2
Idrocarburi totali	<0,5	<0,5	<0,5	<0,5	<0,5	<0,5	<0,5	<0,5	<0,5	<0,5	<0,5	<0,5	≤5
Solventi organici aromatici	<0,01	<0,01	<0,01	<0,01	<0,01	<0,01	<0,01	<0,01	<0,01	<0,01	<0,01	<0,01	≤0,2
MTBE	<0,01	<0,01	<0,01	<0,01	<0,01	<0,01	<0,01	<0,01	<0,01	<0,01	<0,01	<0,01	-
ETBE	<0,01	<0,01	<0,01	<0,01	<0,01	<0,01	<0,01	<0,01	<0,01	<0,01	<0,01	<0,01	-

Tabella 2 – Risultati dei campionamenti 24 dicembre 2025

I risultati delle analisi effettuate non hanno evidenziato alcuna contaminazione delle acque meteoriche.

I rapporti di prova ed i relativi verbali di campionamento vengono trasmessi unitamente alla presente relazione.

Nel momento in cui le condizioni meteorologiche lo consentiranno verranno eseguiti ulteriori prelievi al fine di potere caratterizzare il terzo evento meteorico, come richiesto.

In conclusione, alla luce delle analisi ad oggi effettuate non risulta necessario aggiornare la valutazione degli eventuali impatti su acque superficiali, acque sotterranee, suolo e sottosuolo nelle fasi di esercizio in quanto non emergono contaminazioni.

2.1.8 PUNTO 8

8. ai fini della riduzione dell’impatto relativo al bilancio idrico, si chiede di valutare la possibilità di riutilizzare almeno in parte le acque meteoriche di dilavamento e indicare una eventuale ipotesi progettuale.

Come possibile osservare all’interno della Planimetria unitaria dei drenaggi e smaltimento acque meteoriche dell’impianto illustrata in dettaglio al § 2.1.3, la rete di drenaggio delle acque meteoriche dispone di una vasca di raccolta delle acque meteoriche, da cui l’acqua viene prelevata per irrigazione.

Pertanto il sito è già dotato di sistemi che consentono di riutilizzare le acque meteoriche di dilavamento ai fini della riduzione dell’impatto relativo al bilancio idrico.

2.1.9 PUNTO 9

9. si riscontra che le acque reflue domestiche derivanti dalle attività di servizio vengono convogliate in vasche di raccolta che vengono periodicamente svuotate da ditte specializzate e gestite come rifiuti liquidi. Tale modalità di stoccaggio e smaltimento delle acque reflue domestiche è potenzialmente gravosa in termini di impatto per la produzione di rifiuti e aumento di traffico dei mezzi per il trasporto dei rifiuti. Alla luce di quanto sopra si chiede di valutare l’impatto derivante dalla gestione delle acque reflue domestiche quale rifiuto, tenendo conto del numero massimo di spettatori (n.5000), numero massimo degli atleti ed accompagnatori, numero massimo di dipendenti, l’eventuale trasporto di nuovi wc chimici, considerando anche la tipologia di mezzi utilizzati per lo smaltimento dei rifiuti e anche in considerazione dei previsti 170 giorni/anno di attività. In alternativa, il proponente potrà progettare lo scarico delle acque reflue domestiche prodotte dall’intero impianto adeguato a quanto previsto dalla DGR 1053/03, valutandone i relativi impatti.

Riprendendo quanto riportato all’interno dello Studio Preliminare Ambientale presentato, il centro sportivo non era e non è collegato alla fognatura pubblica; per tale ragione nel progetto definitivo⁴ è stato previsto il mantenimento della precedente modalità di gestione: le acque reflue domestiche vengono raccolte in più vasche stagne, periodicamente svuotate da ditte specializzate, e gestite come rifiuti liquidi.

I servizi igienici presenti in sito sono ubicati all’interno dell’edificio multifunzione, dell’edificio FMI, dell’edificio adibito a ristorazione e dell’edificio partenza / torre cronometristi. A questi si aggiunge un punto di scarico dotato di colonnina e vasca ubicato nella zona adibita a parcheggio dei camper (zona paddock).

La produzione annua di reflui è difficilmente stimabile, in quanto strettamente dipendente dalle persone presenti e dalle loro abitudini, nonché dalle tipologie di gare ed allenamenti previsti.

Nello studio presentato è stata stimata una produzione di reflui da gestire come rifiuti liquidi valore attorno ai 1.000 m³/anno.

Tale valore è stato stimato considerando l’utilizzo dei servizi presenti nelle strutture in sito da parte di:

- n. 50 atleti durante gli allenamenti;
- n. 200 atleti per le gare;
- n. 1000 spettatori per le gare;
- n. 100 coperti per la capienza del ristorante;
- n. 20 addetti nella zona biglietteria / partenza.

⁴ Progetto definitivo “Rigenerazione e ampliamento impianto sportivo e campo cross Monte Coralli” approvato con Determinazione Dirigenziale del Settore Cultura, Turismo Sport e Politiche Internazionali Servizio Cultura e Sport dell’Unione della Romagna faentina n. 203/2023

Si precisa che tale stima è di natura ipotetica e cautelativa, in quanto basata su scenari teorici coerenti con le valutazioni di massima pressione ambientale. In un’ottica di ulteriore prudenza, considerando la presenza di 5.000 spettatori per le 6 gare considerate (eventualità del tutto irrealistica, in quanto già il numero di 1.000 spettatori è abbondantemente sovrastimato), il valore stimato dei reflui potrebbe raggiungere circa 2.000 m³/anno, quantitativo privo di qualsiasi ragionevolezza effettiva.

Entrambi i valori risultano comunque eccessivamente cautelativi alla luce delle valutazioni che possono essere tratte considerando i dati reali di produzione di reflui.

Dall’analisi delle fatture relative agli svuotamenti delle vasche effettuati nel periodo di attività nell’anno 2025, emerge che in 8 mesi, ossia da aprile a novembre, (64 giorni di apertura) sono stati raccolti 120 m³ di reflui.

Proiettando tale dato su 170 giorni di apertura, si ottiene un volume stimato di produzione annua di reflui di circa 350 m³/anno.

Questo confronto evidenzia che le stime teoriche effettuate (1.000 – 2.000 m³/anno) sono ampiamente cautelative rispetto alla stima più realistica effettuata a partire dalle effettive produzioni.

Tale differenza conferma la natura cautelativa delle ipotesi adottate e sulla base delle quali sono stati valutati gli impatti.

Stima teorica cautelativa (n. 1000 spettatori / gara)	Stima teorica cautelativa (n. 5000 spettatori / gara)	Stima realistica da dati di esercizio
[m ³ /anno]		
1000	2.000	350

Tabella 3 – Stima quantitativi di reflui da gestire

A contorno delle valutazioni sopra esposte si aggiunge il fatto che la programmazione degli interventi di svuotamento tiene conto del calendario delle attività del sito: le operazioni di svuotamento si svolgono generalmente nei giorni di chiusura o di minor affluenza, riducendo al minimo l’impatto sul traffico e sulla logistica interna.

In sintesi, dunque la modalità di gestione adottata non introduce nuovi elementi di criticità rispetto alla situazione preesistente: il sistema è già da tempo adottato e, grazie alla pianificazione degli svuotamenti, non si determinano aggravii in termini di picchi di traffico dei mezzi di trasporto.

2.2 MATRICE RUMORE

2.2.1 PUNTO 10

10. la valutazione di impatto acustico fa esplicitamente riferimento al solo rumore indotto dalle attività motoristiche e agonistiche del circuito di cross, ma il documento non contiene valutazioni in merito alla rumorosità del traffico indotto dovuto alle attività funzionali allo svolgimento delle gare (camion officina, mezzi funzionali per le attività di gara) e al traffico indotto dai partecipanti alla gare nella viabilità dell’intorno con indicazioni dell’afflusso e del deflusso del traffico; si chiede pertanto di aggiornare la valutazione;

In ottemperanza alla richiesta, è stato aggiornato il documento di valutazione di impatto acustico 22 671 05 IMPATTO ACUSTICO già trasmesso quale elaborato dello studio preliminare ambientale.

Le simulazioni confermano che il contributo del traffico indotto e del parcheggio rispettano i limiti di legge e risultano ininfluenti ai ricettori rispetto al rumore prodotto dalle attività motoristiche.

2.2.2 PUNTO 11

11. si rileva che i rilievi utilizzati per descrivere l'impatto acustico delle manifestazioni sono stati eseguiti in data 28/4/2013 in occasione di gare sportive. Si ritiene che, in considerazione del fatto che la pista è stata modificata, la valutazione di impatto acustico sia da aggiornare con recenti rilievi in occasione di eventi sportivi, ipotizzando lo scenario peggiore e spiegando le motivazioni di tale scenario.

Il documento di valutazione di impatto acustico 22 671 05 IMPATTO ACUSTICO è stato integrato con rilievi acustici più recenti, eseguiti in occasione dell'evento sportivo del 02/08/2025 denominato “Supertrofeo 04 Park by night”, ossia una serata di gara dimostrativa svolta a fini promozionali e per la quale era stata presentata una SCIA, come illustrato nello stesso elaborato 22 671 05 IMPATTO ACUSTICO

Durante l'evento sono stati effettuati rilievi presso i ricettori più esposti (R3 e R6). In questo modo è stato possibile verificare la corretta taratura del modello utilizzato per simulare i vari scenari relativi al progetto ed effettuare ulteriori valutazioni, **considerando inoltre la possibilità di svolgere gare anche in periodo notturno.**

Lo studio acustico così aggiornato ha consentito di dimostrare che:

- Nella normale attività di allenamento in periodo diurno non si prevede superamento dei limiti di legge.
- In eventuale utilizzo notturno, fino alle 23.00, si ha un lieve superamento dei limiti di legge, pertanto, si fa richiesta al Comune di 35 giornate/anno in DEROGA (rispetto alle 60 giornate possibili per legge).

Le giornate richieste sono 35:

- 30 allenamenti dal 9 giugno a 17 settembre;
- 4 / 5 gare in notturna.

In questi casi i valori simulati ai ricettori sono pari a 61,3 dBA (R3) e 60,6 dBA (R6) quindi ampiamente inferiori ai 73 dBA previsti per legge in caso di deroga.

- Si è dimostrato che il contributo del parcheggio, della strada privata e del traffico indotto sono ininfluenti ai ricettori

2.2.3 PUNTO 12

12. si chiede conferma sul numero massimo di moto presenti nel circuito (indicati come 40);

Sebbene nel certificato di omologazione dell'impianto del 31/07/2025 risulti che il numero massimo di moto che possono essere contemporaneamente presenti in pista sia pari a 50, il numero massimo di mezzi si ha in occasione delle gare ed è limitato dal numero di porte alla partenza, pari a 40, come riportato nel medesimo certificato di omologazione.

Si conferma quindi che il numero massimo di mezzi in pista è pari a 40.

2.2.4 PUNTO 13

13. in merito ai parcheggi riservati al pubblico (escluso l'area di paddock), nel caso siano privati ad uso pubblico, nella valutazione di impatto acustico dovrà essere valutato il differenziale presso i recettori individuati;

In ottemperanza alla richiesta, il documento 22 671 05 *IMPATTO ACUSTICO* è stato integrato con la simulazione del contributo acustico del parcheggio privato ad uso pubblico, applicando il criterio differenziale ai ricettori individuati.

La simulazione, condotta con il software Cadna, ha considerato lo scenario peggiorativo (riempimento totale, movimenti in periodo diurno e notturno) e il traffico indotto su via Tebano.

I risultati mostrano che il contributo del parcheggio ai ricettori non modifica il livello complessivo percepito.

Pertanto, il criterio differenziale risulta rispettato e il contributo del parcheggio è influente rispetto alle sorgenti principali.

2.3 MATRICE EMISSIONI LUMINOSE

2.3.1 PUNTO 14

14. Deve essere dimostrata la conformità alla normativa regionale sull'inquinamento luminoso di cui alla LR 19/2003 e DGR 1732/2015 e s.m.i.; a tale scopo deve essere prodotto il Progetto illuminotecnico redatto da progettista qualificato, in conformità alle norme UNI 11630:2016, e completo di tutte le dichiarazioni, certificazioni, dati fotometrici e calcoli previsti dalla normativa citata, corredato dalla dichiarazione di conformità di progetto firmata dal progettista, di cui all'Allegato H3. Al riguardo si ricorda che:

- l'impianto ricade nella Zona di particolare protezione assegnata all'Osservatorio “Urania-Lamonia” sito in Faenza e pertanto l'uso di sorgenti LED è limitato a quelle di temperatura di colore non superiore a 3000K e non 4000K come scritto nell'Allegato SPA-01 pg. 46;
- l'impianto ricade nella fattispecie di cui all'articolo 6, comma 1 della citata direttiva regionale “Particolari impianti di illuminazione- Impianti destinati ad attività sportiva” e pertanto deve rispondere ai requisiti ivi previsti;
- l'illuminazione in fase di cantiere deve essere conforme a quanto stabilito all'articolo 6, comma 5, lett. c) punto III della citata direttiva regionale. Ad ogni buon conto si evidenzia però anche la Norma UNI 12464-2 “Illuminazione dei luoghi di lavoro esterni” che fornisce importanti elementi tecnici per illuminare al meglio le aree in tale fase, per garantire anche la sicurezza dei lavoratori.

Preliminarmente, preme evidenziare come l’osservatorio astronomico sia ubicato in ambito urbano, dalla parte opposta dell’abitato di Faenza rispetto al sito Monte Coralli, pertanto è difficile ipotizzare che l’illuminazione del circuito possa arrecare disturbo all’osservatorio.



Figura 10 – Ubicazione del circuito rispetto all’osservatorio astronomico

Ciò premesso, a partire dalla primavera 2024 è stato realizzato il rifacimento elettrico ed illuminotecnico dell’esistente impianto di illuminazione dell’intera area, comprensiva sia della pista di motocross sia delle aree dedicate a parcheggi, paddock, piste ciclo-pedonali.

Con riferimento **all’area della pista**, si presentano contestualmente alla presente i principali documenti utili per descrivere il progetto “*Illuminazione pista da allenamento campo cross Monte Coralli*”, commissionato a DZ Engineering:

- Primo stralcio; committente RPM S.r.l.
 - E1 - Relazione generale specialistica;
 - E2 - Planimetria generale ed elaborati grafici;
 - E3 - Schemi elettrici;
 - E4 - Calcoli linee ed illuminotecnici;
 - E8 - Piano della manutenzione;
- Completamento; committente Comune di Faenza
 - E2 - Planimetria generale ed elaborati grafici;
 - Schemi completamento;

Si riporta inoltre la dichiarazione di conformità di progetto sia per il primo stralcio progettato per conto di RPM che per il completamento realizzato a carico del Comune di Faenza.

L’illuminazione di impianti e aree sportive è disciplinata dall’art. 6 comma 1 della DGR 1732/2015, la quale richiede che vengano rispettati i requisiti delle norme italiane ed europee di settore, ossia di non emettere luce verso l’alto nel rispetto dell’art. 4 comma 1 lettera ‘b’ e di utilizzare sistemi di riduzione di potenza.

Come riportato nei documenti allegati, **l’impianto realizzato rispetta pedissequamente la normativa cogente ed in particolare il citato articolo 6,** come di seguito specificato:

- l’impianto è stato realizzato con apparecchi a LED nel rispetto dei requisiti minimi contenuti nelle norme Italiane ed Europee di settore;
- gli apparecchi installati non emettono luce verso l'alto nel rispetto di quanto indicato all'art. 4, comma 1, lett. b), punto I), cioè, hanno nella loro posizione di installazione, per almeno $\gamma \geq 90^\circ$, un’intensità luminosa massima compresa tra 0,00 e 0,49 cd/klm;
- l’impianto è dotato di sistema DALI che consente la dimmerazione automatica con scenari di luce differenti a seconda dello scenario di utilizzo della pista (manutenzione, allenamento, competizione con riprese televisive).

Si precisa inoltre che, considerato il livello illuminotecnico 3 (livello massimo) dell’impianto ai sensi del Regolamento tecnico F.M.I. Omologazione Impianti Sportivi e della norma UNI EN 12193:2019 - Luce e illuminazione – Illuminazione di installazioni sportive) con la possibilità di ospitare gare nazionali ed internazionali di alto livello e con riprese televisive nonché la potenziale capienza dell’impianto, si sarebbe potuto considerare l’installazione in deroga alle norme descritte.

Tuttavia, si è optato per rispettare il medesimo articolo, valutata la particolarità della zona di intervento.

Con riferimento **all’area al servizio dell’impianto**, il progetto di illuminazione, presentato nell’ambito del progetto “*Rigenerazione e ampliamento impianto sportivo e campo cross Monte Coralli*” è descritto nei seguenti documenti che si trasmettono contestualmente alla presente:

- G.04a_Relazione Tecnica Impianti Elettrici - Illuminazione Pubblica;
- IE.02_Progetto Impianto Elettrico - Planimetria Parcheggio;
- Schede tecniche.

Si riporta inoltre la dichiarazione di conformità di progetto.

Gli impianti di pubblica illuminazione esterna ricadono nell’ambito di applicazione dell’art. 4 della DGR 1732/2015, il quale, al comma 1 lettera ‘a’, richiede esplicitamente l’utilizzo di apparecchi illuminanti con temperature di colore minore o uguale a 3000 gradi Kelvin, qualora installati in zone di particolare protezione dall’inquinamento luminoso.

Nella fattispecie il progetto di illuminazione di parcheggi, paddock e aree verdi è stato redatto mediante l’uso di apparecchi illuminanti con temperatura di colore pari a 3000 gradi Kelvin come prescritto dalla DGR di cui sopra.

Per quanto riguarda il **cantiere**, la delibera regionale prevede che “*in caso di illuminazione di cantieri, nel rispetto delle norme in materia di sicurezza dei lavoratori, deve essere illuminata in modo opportuno l’area*

di lavoro, preferibilmente con apparecchi rivolti dall'alto verso il basso, e che comunque non costituiscano mai, fonte di abbagliamento o di fastidio per i lavoratori. Nel caso in cui il "coordinatore per la sicurezza in fase di progettazione o di esercizio" di cui al DLgs 81/08 e s.m.i., ritenga necessaria l'illuminazione per tutta la notte per motivi di sicurezza, questa deve essere ridotta in termini di potenza di almeno il 50% una volta terminati i lavori”.

Con l’eccezione di 3 giorni nel luglio 2024, quando l’impresa che realizzava le “terre solide” ha dovuto lavorare di notte in quanto durante il giorno era troppo caldo per poterle realizzare correttamente, le attività di cantiere sono state svolte solo in periodo diurno, con illuminazione attivata, nel rispetto dei requisiti previsti dalla delibera, solo nelle ore del tardo pomeriggio dei periodi invernali. Nel corso della notte il sito di cantiere non era illuminato.

2.4 INTERVENTI DI PIANTUMAZIONE

2.4.1 PUNTO 15

15. si rileva che i valori di assorbimento degli inquinanti da parte della vegetazione piantumata di progetto (nell’ambito del progetto “*Rigenerazione e ampliamento impianto sportivo e campo cross Monte Coralli*”) riportati nella documentazione ai fini del bilancio emissivo dell’impatto in atmosfera di progetto si riferiscono ai valori di massimo assorbimento degli inquinanti citati dalle “Linee guida per la messa a dimora di specifiche specie arboree per l’assorbimento di biossido di azoto, materiale particolato fine e ozono” elaborate dalla Regione Toscana, riferibili a piante aventi altezza maggiore di 10 m per “High Tree”, altezze comprese tra 3 e 10 m per “small tree”. Considerato che il fattore di assorbimento varia in funzione dello sviluppo della pianta e considerato che i valori di assorbimento riportati si riferiscono a piante a piena maturità, si chiede di indicare, rispetto allo stato delle piantumazioni al momento della messa a dimora e al periodo di esercizio dell’impianto, l’orizzonte temporale in cui si verifica il massimo assorbimento di inquinanti in accordo ai valori riportati, dandone evidenza nel bilancio emissivo di progetto.

Richiamando quanto presentato, nell’ambito del progetto “*Rigenerazione e ampliamento impianto sportivo e campo cross Monte Coralli*” sono state messe a dimora un totale di 421 piante, di cui 340 esemplari di specie arboree e 81 esemplari di specie arbustive identificate per il loro legame con la cultura agraria locale.

Nella tabella seguente si riporta l’elenco completo delle alberature previste dal progetto.

Nome volgare	Nome latino	N. piante
Acero campestre	<i>Acer campestre</i>	22
Carpino europeo	<i>Carpinus betulus</i>	16
Orniello	<i>Fraxinus ornus</i>	80
Noce nero americano	<i>Juglans nigra spp</i>	16
Alloro	<i>Laurus Nobilis</i>	81
Gelso bianco senza frutti	<i>Morus alba var. Fruitless</i>	41
Carpino	<i>Ostrya carpinifolia</i>	16
Ciliegio selvatico	<i>Prunus avium</i>	8
Cerro	<i>Quercus cerris</i>	23

Nome volgare	Nome latino	N. piante
Quercia comune	<i>Quercus robur</i>	29
Sorbo	<i>Sorbus spp</i>	7
Olmo	<i>Ulmus spp</i>	82
TOTALE		421

Tabella 4 - Specie arboree e arbustive messe a dimora dal progetto in esame

A tal riguardo si può far riferimento alle seguenti condizioni:

- 1) Le piante messe a dimora hanno circa 7/8 anni di accrescimento in vivaio.

Si sono utilizzati “astoni” allevati in vivaio al fine di raggiungere una dimensione in altezza e circonferenza del fusto idonea per il mercato. Durante l’accrescimento e la formazione in vivaio tali piante vengono trapiantate ogni 3 anni, per mantenere l’apparato radicale contenuto nell’ambito della zolla di terreno che verrà trapiantata. Le piante subiscono almeno 2/3 trapianti prima di essere commercializzate.

- 2) Le piante presentano uno sviluppo coerente con quello previsto dalle Linee Guida Regione Toscana dopo circa 20 anni di vita, anche se il pieno sviluppo dipende di differenti fattori (Zone di accrescimento, distanze di impianto, irrigazione, etc.).
- 3) Le piante messe a dimora a Monte Coralli sono dotate di impianto di irrigazione a goccia che favorisce lo sviluppo della pianta, specie nei primi tre anni dopo al trapianto, quando l’apparato radicale è ancora confinato nella zolla originaria.

In generale in ambito naturalistico ed extraurbano come l’area collinare di Monte Coralli, la piena maturità e l’intensità di accrescimento è più rapida.

La valutazione degli impatti su clima in termini di bilancio dei gas climalteranti illustrata nello Studio presentato è stata effettuata ipotizzando un anno di funzionamento alla massima capacità dell’impianto sportivo.

Per coerenza, si è quindi scelto di confrontare tale scenario con l’efficacia massima delle azioni di mitigazione, anche tenendo conto del fatto che le condizioni di massimo esercizio della pista considerate sono difficilmente concretizzabili nella realtà, mentre l’assorbimento di CO₂ da parte delle piante è un effetto certo derivante dalle piantumazioni effettuate.

In ottemperanza alla richiesta prevenuta, si propone nel seguito il bilancio emissivo considerando la variazione nel tempo del fattore di assorbimento delle piantumazioni, in funzione del loro sviluppo vegetativo.

Considerando dunque le informazioni sopra riportate, si ipotizza che la pianta abbia fattore di assorbimento nullo al primo anno e che lo stesso cresca linearmente sino a raggiungere il fattore di assorbimento massimo indicato nelle linee guida Toscana⁵ a 20 anni di vita.

⁵ “Linee guida per la messa a dimora di specifiche specie arboree per l’assorbimento di biossido di azoto, materiale particolato fine e ozono” del Piano Regionale per la Qualità dell’Aria ambiente della Regione Toscana.

Oltre tale periodo il fattore di assorbimento si mantiene costante.

Fattori di assorbimento CO ₂ (ton/anno per pianta)												
Anno	<i>Acer campestre</i>	<i>Carpinus betulus</i>	<i>Fraxinus ornus</i>	<i>Juglans nigra</i> spp	<i>Laurus Nobilis</i>	<i>Morus alba</i> var. Fruitless	<i>Ostrya</i> <i>carpinifolia</i>	<i>Prunus avium</i>	<i>Quercus cerris</i>	<i>Quercus robur</i>	<i>Sorbus spp</i>	<i>Ulmus spp</i>
0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
1	0,0014	0,0109	0,0012	0,0045	0,0222	0,0041	0,0015	0,0041	0,0044	0,0044	0,0001	0,0100
2	0,0028	0,0217	0,0024	0,0089	0,0443	0,0083	0,0030	0,0081	0,0089	0,0089	0,0003	0,0201
3	0,0042	0,0326	0,0035	0,0134	0,0665	0,0124	0,0045	0,0122	0,0133	0,0133	0,0004	0,0301
4	0,0056	0,0434	0,0047	0,0178	0,0886	0,0165	0,0060	0,0163	0,0178	0,0178	0,0006	0,0402
5	0,0071	0,0543	0,0059	0,0223	0,1108	0,0206	0,0076	0,0204	0,0222	0,0222	0,0007	0,0502
6	0,0085	0,0651	0,0071	0,0267	0,1329	0,0248	0,0091	0,0244	0,0267	0,0267	0,0009	0,0603
7	0,0099	0,0760	0,0083	0,0312	0,1551	0,0289	0,0106	0,0285	0,0311	0,0311	0,0010	0,0703
8	0,0113	0,0868	0,0094	0,0356	0,1772	0,0330	0,0121	0,0326	0,0356	0,0356	0,0012	0,0804
9	0,0127	0,0977	0,0106	0,0401	0,1994	0,0371	0,0136	0,0366	0,0400	0,0400	0,0013	0,0904
10	0,0141	0,1086	0,0118	0,0445	0,2215	0,0413	0,0151	0,0407	0,0445	0,0445	0,0015	0,1005
11	0,0155	0,1194	0,0130	0,0490	0,2437	0,0454	0,0166	0,0448	0,0489	0,0489	0,0016	0,1105
12	0,0169	0,1303	0,0142	0,0534	0,2658	0,0495	0,0181	0,0488	0,0533	0,0533	0,0017	0,1205
13	0,0183	0,1411	0,0153	0,0579	0,2880	0,0536	0,0196	0,0529	0,0578	0,0578	0,0019	0,1306
14	0,0197	0,1520	0,0165	0,0623	0,3101	0,0578	0,0211	0,0570	0,0622	0,0622	0,0020	0,1406
15	0,0212	0,1628	0,0177	0,0668	0,3323	0,0619	0,0227	0,0611	0,0667	0,0667	0,0022	0,1507
16	0,0226	0,1737	0,0189	0,0712	0,3544	0,0660	0,0242	0,0651	0,0711	0,0711	0,0023	0,1607
17	0,0240	0,1845	0,0201	0,0757	0,3766	0,0701	0,0257	0,0692	0,0756	0,0756	0,0025	0,1708
18	0,0254	0,1954	0,0212	0,0801	0,3987	0,0743	0,0272	0,0733	0,0800	0,0800	0,0026	0,1808
19	0,0268	0,2062	0,0224	0,0846	0,4209	0,0784	0,0287	0,0773	0,0845	0,0845	0,0028	0,1909
20	0,0282	0,2171	0,0236	0,089	0,443	0,0825	0,0302	0,0814	0,0889	0,0889	0,0029	0,2009
...												
30	0,0282	0,2171	0,0236	0,0890	0,4430	0,0825	0,0302	0,0814	0,0889	0,0889	0,0029	0,2009

Tabella 5 – Stima di variazione nel tempo dei fattori di assorbimento della vegetazione

Si considera poi che le piante vengano effettivamente messe a dimora al settimo anno di età e da quel momento inizino ad assorbire con il valore indicato nella precedente tabella.

Per effettuare un confronto coerente, l'assorbimento stimato dovrebbe essere confrontato con le emissioni dell'impianto sportivo derivanti dall'effettiva attività svolta da quando è stato aperto e da una stima realistica per gli anni futuri.

Tuttavia, per offrire un confronto estremamente cautelativo, si considera che l’impianto sportivo operi sempre alla massima potenzialità, ossia con l’emissione (diretta ed indiretta) di anidride carbonica stimata nello studio presentato, ossia 26,68 ton/anno.

Nella tabella seguente si pongono quindi a confronto, anno per anno, le emissioni stimate (come detto, alla massima operatività) e gli assorbimenti attesi (considerando la crescita delle piante). Si precisa che l’anno 1 di esercizio dell’impianto sportivo corrisponde all’anno 7 delle alberature in quanto queste ultime sono state piantumate in sito al raggiungimento del loro settimo anno di vita.

Anno di esercizio dell’impianto sportivo	Emissione CO ₂ (ton/anno)	Assorbimento CO ₂ (ton/anno)	Emissione cumulata CO ₂ (ton)	Assorbimento cumulato CO ₂ (ton)
1	26,68	24,12	26,68	24,12
2	26,68	27,57	53,36	51,69
3	26,68	31,02	80,04	82,71
4	26,68	34,46	106,72	117,17
5	26,68	37,91	133,40	155,08
6	26,68	41,35	160,08	196,43
7	26,68	44,80	186,76	241,23
8	26,68	48,25	213,43	289,48
9	26,68	51,69	240,11	341,17
10	26,68	55,14	266,79	396,31
11	26,68	58,58	293,47	454,89
12	26,68	62,03	320,15	516,92
13	26,68	65,48	346,83	582,40
14	26,68	68,92	373,51	651,32
15	26,68	68,92	400,19	720,24
16	26,68	68,92	426,87	789,17
17	26,68	68,92	453,55	858,09
18	26,68	68,92	480,23	927,01
19	26,68	68,92	506,91	995,93
20	26,68	68,92	533,59	1.064,86
21	26,68	68,92	560,27	1.133,78
22	26,68	68,92	586,95	1.202,70
23	26,68	68,92	613,63	1.271,63
24	26,68	68,92	640,30	1.340,55
25	26,68	68,92	666,98	1.409,47
26	26,68	68,92	693,66	1.478,39
27	26,68	68,92	720,34	1.547,32
28	26,68	68,92	747,02	1.616,24
29	26,68	68,92	773,70	1.685,16
30	26,68	68,92	800,38	1.754,09

Tabella 6 – Emissioni stimate dall’esercizio dell’attività sportiva e assorbimento atteso della vegetazione piantumata nel corso degli anni

Come dimostrato dalla precedente tabella, di fatto sin da subito le piantumazioni consentiranno di assorbire pressoché totalmente la CO₂ emessa.

L’assorbimento di CO₂ aumenta poi con lo sviluppo della vegetazione, determinando, nel complesso, assorbimenti complessivi ben superiori alle emissioni attese, come reso evidente nel seguente grafico.

Si precisa inoltre che, con ulteriore cautela, il bilancio emissivo proposto non considera le emissioni che si sarebbero comunque verificate in mancanza della realizzazione del progetto (alternativa zero), derivanti dalle attività di motocross già in essere nello stato ante operam.

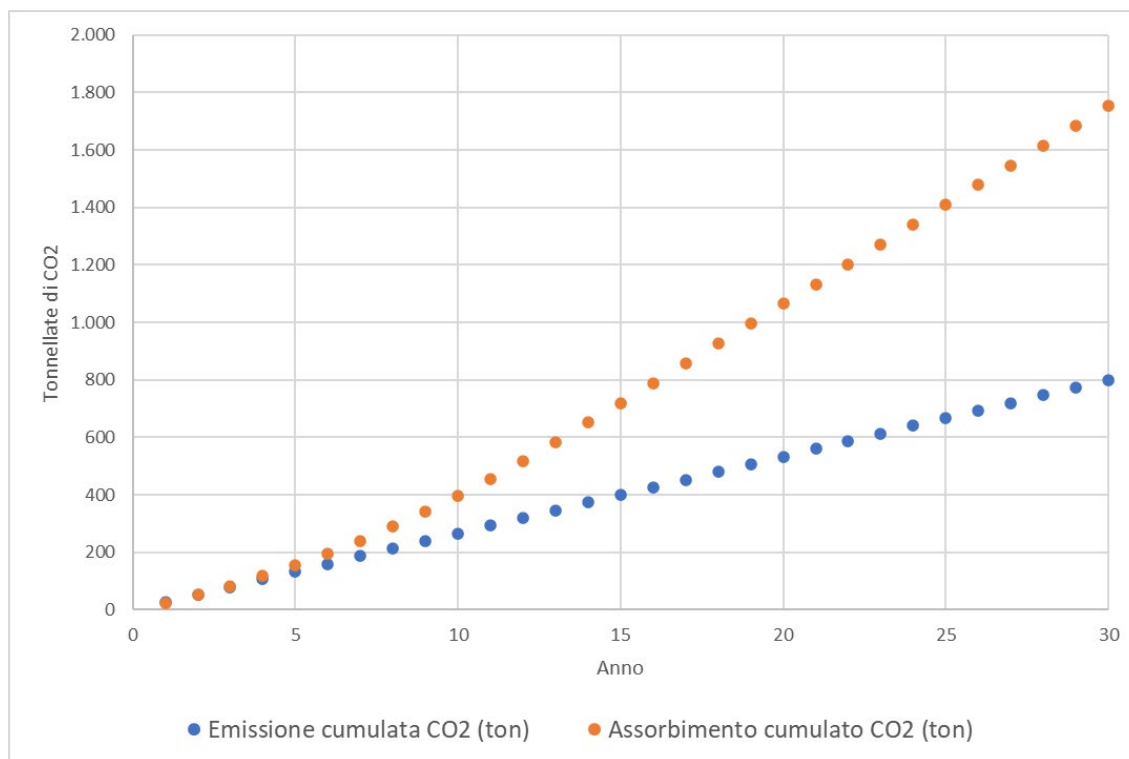


Tabella 7 – Confronto tra emissione di CO2 del progetto con l’assorbimento di CO2 della vegetazione piantumata