

REGIONE EMILIA-ROMAGNA

Atti amministrativi

GIUNTA REGIONALE

Atto del Dirigente DETERMINAZIONE

Num. 4400 del 11/03/2019 BOLOGNA

Proposta: DPG/2019/4560 del 08/03/2019

Struttura proponente: SERVIZIO VALUTAZIONE IMPATTO E PROMOZIONE SOSTENIBILITA' AMBIENTALE
DIREZIONE GENERALE CURA DEL TERRITORIO E DELL'AMBIENTE

Oggetto: PROVVEDIMENTO RELATIVO ALLA PROCEDURA DI VERIFICA DI ASSOGGETTABILITÀ A VIA (SCREENING) RIGUARDANTE IL PROGETTO DI "NUOVO KARTODROMO" NEL COMUNE DI MISANO ADRIATICO (RN).
PROPONENTE: DITTA SANTA MONICA SPA.

Autorità emanante: IL RESPONSABILE - SERVIZIO VALUTAZIONE IMPATTO E PROMOZIONE SOSTENIBILITA' AMBIENTALE

Firmatario: VALERIO MARRONI in qualità di Responsabile di servizio

Responsabile del procedimento: Valerio Marroni

Firmato digitalmente

IL DIRIGENTE FIRMATARIO

PREMESSO CHE:

la ditta Santa Monica SpA ha presentato l'istanza per l'avvio della verifica di assoggettabilità alla VIA (screening) relativa al progetto denominato "Nuovo Kartodromo" alla Regione Emilia-Romagna (acquisita ai protocolli PG/2018/750844, PG/2018/750860 e PG/2018/750871) e all'Arpae SAC (Servizio Autorizzazioni e Concessioni) di Rimini (acquisita ai protocolli PGRN/2018/11907 e PGRN/2018/11908 del 18/12/2018 e PGRN/2018/11915 del 19/12/2018);

il progetto è assoggettato a procedura di screening in quanto ricade tra quelli di cui al punto B.2.44) *Piste permanenti per corse e prove di automobili, motociclette ed altri veicoli a motore* dell'Allegato B.2 della L.R. n.4/2018;

in applicazione della L.R. 13/2015 di riordino istituzionale, le competenze relative alle procedure di valutazione ambientale di cui agli allegati A.2 e B.2 della LR 4/2018 sono state trasferite dalle Province alla Regione Emilia-Romagna, previa istruttoria del SAC di Arpae;

il Servizio Vipsa della Regione Emilia-Romagna ha comunicato la presa in carico e l'apertura del relativo fascicolo informando che dal 20/12/2018 la documentazione relativa al progetto è stata pubblicata sul sito web regionale;

con nota del SAC di Arpae prot. PGRN/2018/12042 del 20/12/2018 è stata data comunicazione della presentazione dell'istanza agli Enti interessati alla realizzazione del progetto, come previsto dall'art. 10 della LR 4/2018 e dell'art. 19, comma 3, del D.Lgs. 152/2006 e s.m.i.;

il progetto prevede la realizzazione di una nuova pista di kart al coperto in connessione con la pista kart esistente e la creazione di servizi aggiuntivi alle attività di pista al fine di migliorare il servizio sportivo ed allo stesso tempo migliorare la visibilità e riconoscibilità del circuito. Il nuovo edificio per i kart, che si trova in una posizione di forte impatto visivo, è stato progettato con lo scopo di diventare un edificio iconico che rappresenti la prima immagine che il visitatore ha del circuito. La copertura permette di

svolgere le competizioni in un ambiente riparato e asciutto in caso di pioggia ed è parzialmente chiuso lateralmente al fine di mitigarne l'impatto acustico ai più vicini ricettori. L'intervento su cui verrà realizzato l'ampliamento del kartodromo si colloca ad ovest della struttura attuale su terreni liberi posti entro l'area pertinenziale dell'autodromo, in vicinanza dell'autostrada A14;

il proponente ha dichiarato nell'istanza di attivazione della procedura di screening all'Autorità competente che siano specificate le condizioni ambientali necessarie e vincolanti per evitare o prevenire quelli che potrebbero altrimenti rappresentare impatti ambientali significativi e negativi così come previsto dall'art. 19, comma 8, del D.Lgs. 152/2006 e s.m.i.;

DATO ATTO CHE:

gli elaborati sono stati pubblicati per 45 giorni consecutivi a far data dal 20/12/2018, al fine della libera consultazione da parte dei soggetti interessati sul sito web della Regione Emilia-Romagna all'indirizzo <https://serviziambiente.regione.emilia-romagna.it/viavas>;

nel periodo di deposito non sono pervenute osservazioni;

il Servizio Autorizzazioni e Concessioni di Arpae di Rimini, terminata la fase istruttoria del progetto, ha inviato la Relazione Istruttoria per la procedura di verifica in oggetto di cui all'ALLEGATO 1, parte integrante e sostanziale del presente atto, al fine di conseguire il provvedimento motivato ed espresso previsto dall'art. 11 della L.R. n. 4/2018 e dall'art. 19, comma 7, del D.Lgs. 152/2006 e s.m.i.; tale invio è stato effettuato con nota prot. n. PGRN/2019/37709 del 07/03/19, acquisita dalla Regione Emilia-Romagna al prot. PG/2019/234853 del 08/03/2019;

il rappresentante di Arpae SAC di Rimini, responsabile del procedimento istruttorio, è l'Ing. Fabio Rizzuto;

il responsabile del procedimento del Servizio regionale competente, ai sensi del punto 7) del paragrafo 3.d) della D.G.R. 1795/2016, è il dott. Valerio Marroni;

RITENUTO CHE:

per l'esame del progetto, Arpae SAC di Rimini ha preso in considerazione i criteri indicati nell'Allegato V alla Parte Seconda del D.Lgs. 152/2006 e s.m.i.;

Arpae SAC di Rimini, sulla base delle valutazioni riportate nella Relazione Istruttoria di screening che costituisce l'ALLEGATO 1, parte integrante e sostanziale della presente determinazione, ha valutato che non vi siano particolari e rilevanti elementi da rilevare per quanto concerne le matrici ambientali interessate dalla campagna di trattamento in oggetto. Tuttavia, occorre prevedere alcune azioni, al fine di mitigare e/o compensare gli impatti cagionati dall'opera stessa;

si ritiene pertanto di escludere, ai sensi dell'art. 11 della Legge Regionale n.4 del 20 aprile 2018 e dell'art. 19, comma 8 del D.Lgs. 152/2006 e s.m.i., il progetto denominato "Nuovo Kartodromo" dalla ulteriore procedura di V.I.A., a condizione che vengano rispettate le prescrizioni di seguito indicate, i cui relativi controlli e verifiche sono in capo ad ARPAE:

1. la ditta proponente Santa Monica SpA, entro 120 giorni dall'emanazione del presente atto, dovrà redigere e trasmettere ad Arpae Rimini un idoneo ed accurato Studio relativo alla campagna di monitoraggio dell'impatto acustico post operam. La relativa campagna di monitoraggio, concordata con Arpae, dovrà essere svolta con impianto pienamente in attività (a pieno regime) e presso tutti i potenziali ricettori. I risultati di detta campagna di monitoraggio dovranno essere trasmessi ad Arpae Rimini entro un anno dalla messa in esercizio del nuovo kartodromo. A seguito di detta campagna, in caso di mancato rispetto dei limiti di legge, dovranno essere posizionate le barriere fonoassorbenti "lungo i muri di confine dell'autodromo", così come già indicato in sede di valutazione previsionale acustica dallo stesso proponente;
2. tenendo anche conto di quanto prescritto con Deliberazione di Giunta provinciale n.64/2007, entro un anno dalla messa in esercizio del nuovo kartodromo, dovrà essere presentata ad Arpae Rimini una relazione tecnica relativa all'effettiva realizzazione del progetto di rinaturalizzazione

dell'intero autodromo attraverso la piantumazione di siepi ed alberature;

3. in considerazione della presenza, nelle adiacenze del nuovo kartodromo e delle aree di sua pertinenza, di 3 (tre) pozzi ad uso acquedottistico, la ditta Santa Monica SpA dovrà, in sede di progettazione definitiva/esecutiva, anche in considerazione della rototraslazione dell'edificio del nuovo kartodromo effettuata per rispettare la distanza dall'asse autostradale, predisporre tutti gli accorgimenti necessari per ottemperare a quanto previsto dall'art. 3.7 del PTCP e del Piano urbanistico vigente del Comune di Misano Adriatico, in merito all'eventuale dispersione nel sottosuolo di acque meteoriche provenienti da strade e piazzali nel raggio di 200 metri dai suddetti pozzi (art. 94, comma 6 D.Lgs. 152/2006). Di detti accorgimenti dovrà essere inviata specifica informativa ad Arpae Rimini entro 120 giorni dall'emanazione del presente atto;
4. la società Santa Monica dovrà presentare ad Arpae Rimini una relazione in merito al rispetto degli adempimenti e degli obblighi derivanti dalla riduzione dell'inquinamento luminoso, essendo l'intervento localizzato all'interno della zona di protezione, avente un raggio di 10 Km, dell'Osservatorio Astronomico "N.Copernico", ai sensi dell'art.10.10 del PTCP vigente e delle norme di settore vigenti;

la relazione di verifica di ottemperanza delle prescrizioni, ai sensi dell'art. 25 della LR 4/2018, dovrà essere trasmessa alla Regione Emilia-Romagna e ad Arpae SAC di Rimini;

la non ottemperanza alle prescrizioni sarà soggetta a sanzione, come definito dall'art. 29 del D.Lgs. 152/2006 e s.m.i.;

VISTO:

- la L.R. n.4 del 20 aprile 2018 "Disciplina della valutazione dell'impatto ambientale dei progetti;
- il D.Lgs. n.152 del 3 aprile 2006 "Norme in materia ambientale" e s.m.i.

VISTE, altresì, le delibere della Giunta regionale:

- n. 2416 del 29 dicembre 2008, recante "Indirizzi in ordine alle relazioni organizzative e funzionali tra le strutture e sull'esercizio delle funzioni dirigenziali. Adempimenti conseguenti alla delibera 999/2008. Adeguamento e aggiornamento della delibera 450/2007" e successive modifiche, per quanto applicabile;
- n. 468 del 10/04/2017, recante: "Il Sistema dei Controlli Interni nella Regione Emilia-Romagna";
- n. 56 del 25 gennaio 2016, recante "Affidamento degli incarichi di Direttore generale della Giunta regionale, ai sensi dell'art. 43 della L.R. n. 43/2001";
- n. 2189 del 21 dicembre 2015, avente ad oggetto "Linee di indirizzo per la riorganizzazione della macchina amministrativa regionale";
- n. 270 del 29 febbraio 2016, recante "Attuazione prima fase della riorganizzazione avviata con delibera 2189/2015";
- n. 622 del 28 aprile 2016, recante "Attuazione seconda fase della riorganizzazione avviata con Delibera 2189/2015";
- n. 1107 dell'11 luglio 2016, recante "Integrazione delle declaratorie delle strutture organizzative della Giunta regionale a seguito dell'implementazione della seconda fase della riorganizzazione avviata con delibera 2189/2015";

RICHIAMATI, altresì:

- il D.Lgs. n. 33 del 14 marzo 2013 "Riordino della disciplina riguardante il diritto di accesso civico e gli obblighi di pubblicità, trasparenza e diffusione di informazioni da parte delle pubbliche amministrazioni" e ss.mm.ii.,
- la delibera della Giunta regionale n.122 del 28 gennaio 2019 di "Approvazione Piano Triennale di prevenzione della corruzione. Aggiornamento 2019-2021" ed in particolare l'Allegato D "Direttiva di indirizzi interpretativi per l'applicazione degli obblighi di pubblicazione previsti dal D.Lgs. n. 33 del 2013. Attuazione del Piano Triennale di prevenzione della corruzione 2019-2021";

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

Attestata la regolarità amministrativa del presente atto;

Tutto ciò premesso, dato atto, considerato e valutato;

DETERMINA

a) di fare propria la Relazione Istruttoria redatta dal Servizio Autorizzazioni e Concessioni dell'Arpae di Rimini, inviata alla Regione Emilia-Romagna con prot. PGRN/2019/37709 del 07/03/2019, che costituisce l'ALLEGATO 1 della presente determina dirigenziale e ne è parte integrante e sostanziale, nella quale è stato dichiarato che sono stati applicati i criteri indicati nell'Allegato V alla Parte Seconda del D.Lgs. 152/2006 e s.m.i. per la decisione di non assoggettabilità a VIA;

b) di escludere, ai sensi dell'art. 11, comma 1 della Legge Regionale n.4 del 20 aprile 2018 e dell'art. 19, comma 8 del D.Lgs. 152/2006 e s.m.i., il progetto denominato "Nuovo Kartodromo" dalla ulteriore procedura di V.I.A., a condizione che vengano rispettate le prescrizioni di seguito indicate, i cui relativi controlli sono in capo ad ARPAE:

1. la ditta proponente Santa Monica SpA, entro 120 giorni dall'emanazione del presente atto, dovrà redigere e trasmettere ad Arpae Rimini un idoneo ed accurato Studio relativo alla campagna di monitoraggio dell'impatto acustico post operam. La relativa campagna di monitoraggio, concordata con Arpae, dovrà essere svolta con impianto pienamente in attività (a pieno regime) e presso tutti i potenziali ricettori. I risultati di detta campagna di monitoraggio dovranno essere trasmessi ad Arpae Rimini entro un anno dalla messa in esercizio del nuovo kartodromo. A seguito di detta campagna, in caso di mancato rispetto dei limiti di legge, dovranno essere posizionate le barriere fonoassorbenti "lungo i muri di confine dell'autodromo", così come già indicato in sede di

valutazione previsionale acustica dallo stesso proponente;

2. tenendo anche conto di quanto prescritto con Deliberazione di Giunta provinciale n.64/2007, entro un anno dalla messa in esercizio del nuovo kartodromo, dovrà essere presentata ad Arpae Rimini una relazione tecnica relativa all'effettiva realizzazione del progetto di rinaturalizzazione dell'intero autodromo attraverso la piantumazione di siepi ed alberature;
3. in considerazione della presenza, nelle adiacenze del nuovo kartodromo e delle aree di sua pertinenza, di 3 (tre) pozzi ad uso acquedottistico, la ditta Santa Monica SpA dovrà, in sede di progettazione definitiva/esecutiva, anche in considerazione della rototraslazione dell'edificio del nuovo kartodromo effettuata per rispettare la distanza dall'asse autostradale, predisporre tutti gli accorgimenti necessari per ottemperare a quanto previsto dall'art. 3.7 del PTCP e del Piano urbanistico vigente del Comune di Misano Adriatico, in merito all'eventuale dispersione nel sottosuolo di acque meteoriche provenienti da strade e piazzali nel raggio di 200 metri dai suddetti pozzi (art. 94, comma 6 D.Lgs. 152/2006). Di detti accorgimenti dovrà essere inviata specifica informativa ad Arpae Rimini entro 120 giorni dall'emanazione del presente atto;
4. la società Santa Monica dovrà presentare ad Arpae Rimini una relazione in merito al rispetto degli adempimenti e degli obblighi derivanti dalla riduzione dell'inquinamento luminoso, essendo l'intervento localizzato all'interno della zona di protezione, avente un raggio di 10 Km, dell'Osservatorio Astronomico "N.Copernico", ai sensi dell'art.10.10 del PTCP vigente e delle norme di settore vigenti;

c) di dare atto che la non ottemperanza alle prescrizioni sarà soggetta a sanzione, come definito dall'art. 29 del D.lgs. 152/2006 e s.m.i.;

d) di stabilire, ai sensi dell'art. 25 della LR 4/2018, che la relazione di verifica di ottemperanza delle prescrizioni dovrà essere presentata alla Regione Emilia-Romagna e ad Arpae SAC di Rimini;

- e) di determinare le spese per l'istruttoria relativa alla procedura predetta a carico del proponente in Euro 840,00 (ottocentoquaranta/00), ai sensi dell'articolo 31 della Legge Regionale n.4 del 20/04/2018, importo correttamente versato ad Arpae all'avvio del procedimento;
- f) di trasmettere copia della presente determina al proponente, ad ARPAE di Rimini ed al Comune di Misano Adriatico;
- g) di pubblicare, per estratto, la presente determina dirigenziale sul BURERT e, integralmente, sul sito web della Regione Emilia-Romagna;
- h) di dare atto, infine, che per quanto previsto in materia di pubblicità, trasparenza e diffusione di informazioni, si provvederà ai sensi delle disposizioni normative e amministrative richiamate in parte narrativa.

VALERIO MARRONI

ALLEGATO 1

RELAZIONE ISTRUTTORIA DI SCREENING RELATIVA AL PROGETTO DENOMINATO “NUOVO KARTODROMO” IN COMUNE DI MISANO ADRIATICO, PRESENTATO DALLA DITTA SANTA MONICA SPA.

1. PREMESSE

Presentazione della domanda per la procedura di verifica (screening) e degli elaborati

- la ditta Santa Monica SpA ha presentato l'istanza per l'avvio della verifica di assoggettabilità alla VIA (screening) relativa al progetto denominato “Nuovo Kartodromo” alla Regione Emilia-Romagna (acquisita ai protocolli PG/2018/750844, PG/2018/750860 e PG/2018/750871) e all'Arpae SAC (Servizio Autorizzazioni e Concessioni) di Rimini (acquisita ai protocolli PGRN/2018/11907 del 18/12/2018, PGRN/2018/11908 del 18/12/2018 e PGRN/2018/11915 del 19/12/2018);
- il progetto è assoggettato a procedura di screening in quanto ricade tra quelli di cui al punto B.2.44) *Piste permanenti per corse e prove di automobili, motociclette ed altri veicoli a motore* dell'Allegato B.2 della L.R. n.4/2018;
- in applicazione della L.R. 13/2015 di riordino istituzionale, le competenze relative alle procedure di valutazione ambientale di cui agli allegati A.2 e B.2 della LR 4/2018 sono state trasferite dalle Province alla Regione Emilia-Romagna, previa istruttoria del SAC di Arpae;
- il Servizio Vipsa della Regione Emilia-Romagna ha comunicato la presa in carico e l'apertura del relativo fascicolo informando che dal 20/12/2018 la documentazione relativa al progetto è stata pubblicata sul sito web regionale;
- con nota del Servizio Autorizzazioni e Concessioni (SAC) di Arpae prot. PGRN/2018/12042 del 20/12/2018 è stata data comunicazione della presentazione dell'istanza agli Enti interessati alla realizzazione del progetto, come previsto dall'art. 10 della LR 4/2018 e dell'art. 19, comma 3, del D.Lgs. 152/2016 e s.m.i.;
- il progetto prevede la realizzazione di una nuova pista di kart al coperto in connessione con la pista kart esistente e la creazione di servizi aggiuntivi alle attività di pista al fine migliorare il servizio sportivo ed allo stesso tempo migliorare la visibilità e riconoscibilità del circuito. Il nuovo edificio per i kart, che si trova in una posizione di forte impatto visivo, è stato progettato con lo scopo di diventare un edificio iconico che rappresenti la prima immagine che il visitatore ha del circuito. La copertura permette di svolgere le competizioni in un ambiente riparato e asciutto in caso di pioggia ed è parzialmente chiuso lateralmente al fine di mitigarne l'impatto acustico ai più vicini ricettori. L'intervento su cui verrà realizzato l'ampliamento del kartodromo si colloca ad ovest della struttura attuale su terreni liberi posti entro l'area pertinenziale dell'autodromo, in vicinanza dell'autostrada A14;

- il proponente ha dichiarato nell'istanza di attivazione della procedura di screening all'Autorità competente che siano specificate le condizioni ambientali necessarie e vincolanti per evitare o prevenire quelli che potrebbero altrimenti rappresentare impatti ambientali significativi e negativi così come previsto dall'art. 19, comma 8, del D.Lgs. 152/2006 e s.m.i.;

Adeguatezza degli elaborati presentati

Gli elaborati complessivamente presentati appaiono sufficientemente adeguati ed approfonditi per consentire un'adeguata individuazione e valutazione degli effetti sull'ambiente.

Guida alla lettura della presente Relazione

La relazione è strutturata nel modo seguente:

- 1. PREMESSE**
- 2. QUADRO DI RIFERIMENTO PROGRAMMATICO**
 - 2.A. Sintesi degli elaborati
 - 2.B. Valutazioni in merito al Quadro di Riferimento Programmatico
- 3. QUADRO DI RIFERIMENTO PROGETTUALE**
 - 3.A. Sintesi degli elaborati
 - 3.B. Valutazioni e prescrizioni in merito al Quadro di Riferimento Progettuale
- 4. QUADRO DI RIFERIMENTO AMBIENTALE**
 - 4.A. Sintesi degli elaborati
 - 4.B. Valutazioni e prescrizioni in merito al Quadro di Riferimento Ambientale
- 5. CONCLUSIONI**

2. QUADRO DI RIFERIMENTO PROGRAMMATICO

2.A. Sintesi degli elaborati

Premessa

L'intervento riguarda la realizzazione di una nuova pista per Kart in collegamento con l'esistente da realizzarsi all'interno del sedime pertinenziale del circuito Marco Simoncelli di Santamonica in Comune di Misano Adriatico.

L'ampliamento del Kartodromo si colloca ad ovest della struttura attuale su terreni liberi posti entro l'area pertinenziale dell'autodromo, in vicinanza del circuito autostradale dell'A14 e in adiacenza al circuito Kart outdoor esistente. L'intervento si configura come una continuazione del percorso del circuito esistente con il cui è fisicamente collegato attraverso degli IN-OUT.

Piano Territoriale Paesistico Regionale dell'Emilia-Romagna

Il Piano Territoriale Regionale (PTR) è lo strumento di programmazione con il quale la Regione definisce gli obiettivi per assicurare lo sviluppo e la coesione sociale, accrescere la competitività del sistema territoriale regionale, garantire la riproducibilità, la qualificazione e la valorizzazione delle risorse sociali ed ambientali.

Il PTR è predisposto in coerenza con le strategie europee e nazionali di sviluppo del territorio. I valori paesaggistici, ambientali e culturali del territorio regionale sono oggetto di specifica considerazione nel Piano Territoriale Paesistico Regionale (PTPR) che è parte integrante del PTR.

Il PTR definisce indirizzi e direttive per la pianificazione di settore, per i Piani Territoriali di Coordinamento Provinciali (PTCP) e per gli strumenti della programmazione negoziata. Il PTR vigente è stato approvato dall'Assemblea legislativa con delibera n. 276 del 3 febbraio 2010 ai sensi della Legge Regionale 20/2000.

Nel Piano i paesaggi regionali sono classificati mediante “Unità di Paesaggio”, costituenti il quadro di riferimento essenziale per le metodologie di formazione degli strumenti di pianificazione e di ogni altro strumento regolamentare. Il PTPR individua le grandi suddivisioni di tipo fisiografico (montagna, collina, pianura, costa), i sistemi tematici (agricolo, boschivo, delle acque, insediativo) e le componenti biologiche, geomorfologiche o insediative che per la loro persistenza e inerzia al cambiamento si sono poste come elementi ordinatori delle fasi di crescita e di trasformazione della struttura territoriale regionale. Da un punto di vista strettamente urbanistico, il PTPR riveste valore di guida e direttrice dei piani urbanistici provinciali. L'opera in progetto non presenta difformità rispetto alle indicazioni del Piano.

Piano Territoriale di Coordinamento

Il Piano Territoriale di Coordinamento Provinciale considera la totalità del territorio provinciale ed è lo strumento di pianificazione che articola le linee di azione della programmazione regionale con riferimento agli interessi sovracomunali. La Provincia di Rimini è dotata di Piano Territoriale di Coordinamento dal 1999. A seguito dell'entrata in vigore della L.R. n.20/2000, è stata redatta una nuova edizione del piano (PTCP 2007) approvata con delibera di CP n.61/2008 e pubblicata sul BUR n.186 del 5 novembre 2008. Nel 2012, con l'entrata di sette Comuni dalla provincia di Pesaro Urbino e la conseguente estensione della provincia di Rimini, si è reso necessario aggiornare il PTCP.

Il piano di riferimento è il PTCP 2007-variante 2012, approvato con delibera C.P. n. 12 del 23 aprile 2013 entrato in vigore in data 8 maggio 2013. Il Piano si compone dei seguenti documenti: Quadro Conoscitivo, Relazione Generale, Valsat ed Elaborati grafici, ovvero:

- Tavola A - Assetto evolutivo del sistema provinciale;
- Tavola B - Tutela del patrimonio paesaggistico;
- Tavola C - Valorizzazione delle risorse paesaggistiche e storico-culturali;
- Tavola D - Rischi ambientali;
- Tavola D/a - Rischi ambientali – Zone di protezione delle acque sotterranee in territorio montano;
- Tavola E - Aree non idonee alla localizzazione degli impianti di smaltimento e recupero dei Rifiuti.

Il PTCP della provincia di Rimini fa ricadere l'intero sedime del circuito nei poli funzionali (tav. A). La tavola B relativa alla “Tutela del patrimonio paesaggistico” e la tavola C “Valorizzazione delle risorse paesaggistiche e storico-culturali” non evidenziano alcuna tutela.

La tavola D sui “Rischi ambientali” assoggetta l'area all'interno delle aree di ricarica indiretta della falda di cui all'art. 3.5 delle NTA.

PIANO REGOLATORE GENERALE (PRG)

Il PRG vigente del comune di Misano Adriatico, Variante generale 1997, inserisce il sedime di progetto entro la zona D3 “Zone per pubblici esercizi ed attività ricreative” con il n. 2 di cui all'art. 4.5.4. delle NTA. Le norme prescrivono per tali aree gli usi connessi all'autodromo.

Gli indici e parametri d'intervento sono:

UF max = UF esistente, incrementabile della SC richiesta per adeguamenti igienico-sanitari e sicurezza dalle autorità competenti. Tale incremento è ammesso anche nel caso di edifici ricompresi entro categorie di tutela diverse da A1 e A2.1, di cui al Titolo 4;

SC max = SC esistente incrementabile di mq 4.000 nelle aree contrassegnate con il numero 2 nelle planimetrie di PRG situate a monte dell'autostrada;

H max = H esistente, oppure H max = m. 7,5;

Altre prescrizioni indicate all'art. 4.5.4. comma 3 sono:

3. Prescrizioni particolari:

[...]

- il settore D3 parimenti contrassegnato con il numero 2 e ubicato a monte dell'autostrada è destinato ad autodromo. Gli interventi di NC, anche in caso di intervento diretto, dovranno essere subordinati alla stipula di una convenzione che preveda la sistemazione e cessione delle opere di urbanizzazione e degli standard urbanistici. In tale ambito la superficie permeabile dovrà essere maggiore del 50% della ST totale mentre la superficie coperta dovrà essere inferiore al 25% della ST. L'area destinata a parcheggi dovrà essere piantumata in ragione di un albero ogni due posti auto.

La compatibilità con il requisito minimo normativo è stata eseguita. E' richiesta la deroga all'altezza max in considerazione del fatto l'altezza della copertura varia da circa 11.3 a 21.7 m dal p.c..

La tavola relativa alle tutele e rispetti del PRG evidenzia che nelle vicinanze del sedime di progetto sono presenti n. 3 pozzi ad uso acquedottistico gestiti dalla Società delle Fonti. Si tratta dei pozzi denominati Agina 2, Agina 3 ed Agina 5.

Vincoli naturalistici

La Regione si occupa della gestione complessiva del sistema territoriale delle aree protette e dei siti della rete Natura 2000, adottando indirizzi e norme per la loro istituzione, pianificazione e gestione, per conto del Ministero per l'Ambiente e della Commissione Europea, e coordinando l'azione degli enti di gestione.

Natura 2000 è il principale strumento della politica dell'Unione Europea per la conservazione della biodiversità. Si tratta di una rete ecologica diffusa su tutto il territorio dell'Unione, istituita ai sensi della Direttiva 92/43/CEE "Habitat" per garantire il mantenimento a lungo termine degli habitat naturali e delle specie di flora e fauna minacciati o rari a livello comunitario.

La rete Natura 2000 è costituita dai Siti di Interesse Comunitario (SIC), identificati dagli Stati Membri secondo quanto stabilito dalla Direttiva Habitat, che vengono successivamente designati quali Zone Speciali di Conservazione (ZSC), e comprende anche le Zone di Protezione Speciale (ZPS) istituite ai sensi della Direttiva 2009/147/CE "Uccelli" concernente la conservazione degli uccelli selvatici.

La Provincia di Rimini, attualmente, conta 6 Siti, tra SIC (3) e SIC-ZPS (3), così denominati:

- SIC
 - IT4090001 - Onferno, 273 ettari
 - IT4090002 - Torriana, Montebello, Fiume Marecchia, 24003 ettari
 - IT4090004 - Monte S.Silvestro, Monte Ercole e Gessi di Sapigno, Maiano e Ugrigno, 2172 ettari
- SIC-ZPS
 - IT4090003 - Rupi e Gessi della Valmarecchia, 2504 ettari
 - IT4090005 - Fiume Marecchia a Ponte Messa, 265 ettari
 - IT4090006 - Versanti occidentali del Monte Carpegna, Torrente Messa, Poggio di Miratoio, 2139 ettari

Dall'osservazione della cartografia relativa al "Quadro regionale dei siti di importanza comunitaria e delle zone di protezione speciale" e dei siti della "Rete Natura 2000" (Fig. 18), si evince che l'area oggetto di intervento non risulta compresa in SIC, ZPS o parchi.

Vincoli paesaggistici

Il D.Lgs 42/2004 “Codice dei Beni culturali e del Paesaggio” definisce la disciplina per il rispetto e la tutela dei beni culturali e ambientali ai sensi dell’articolo 10 della legge n°137 del 6 luglio 2002 e sostituisce il D.Lgs 490/99.

In base a quanto disposto dall’art. 136 del D.Lgs. 42/2004 sono sottoposti a tutela:

- a) le cose immobili che hanno cospicui caratteri di bellezza naturale o di singolarità geologica;
- b) le ville, i giardini e i parchi, non tutelati a norma delle disposizioni della Parte seconda del Codice, che si distinguono per la loro comune bellezza;
- c) i complessi di cose immobili che compongono un caratteristico aspetto avente valore estetico e tradizionale;
- d) le bellezze panoramiche considerate come quadri e così pure quei punti di vista o di belvedere, accessibili al pubblico dai quali si goda lo spettacolo di quelle bellezze.

Inoltre, sono comunque sottoposti a tutela, in virtù del loro interesse paesaggistico (art. 142 del D.Lgs. 42/2004):

- a) i territori costieri compresi in una fascia della profondità di 300 metri dalla linea di battigia, anche per i terreni elevati sul mare;
- b) i territori contermini ai laghi compresi in una fascia della profondità di 300 metri dalla linea di battigia, anche per i territori elevati sui laghi;
- c) i fiumi, i torrenti ed i corsi d’acqua iscritti negli elenchi previsti dal testo unico delle disposizioni di legge sulle acque ed impianti elettrici, approvato con Regio Decreto 11 dicembre 1933, n. 1775, e le relative sponde o piede degli argini per una fascia di 150 metri ciascuna;
- d) le montagne per la parte eccedente 1.600 metri sul livello del mare per la catena alpina e 1.200 metri sul livello del mare per la catena appenninica e per le isole;
- e) i ghiacciai e i circhi glaciali;
- f) i parchi e le riserve nazionali o regionali, nonché i territori di protezione esterna dei parchi;
- g) i territori coperti da foreste e da boschi, ancorché percorsi o danneggiati dal fuoco, e quelli sottoposti a vincolo di rimboschimento;
- h) le aree assegnate alle università agrarie e le zone gravate da usi civici;
- i) le zone umide incluse nell’elenco previsto dal decreto del Presidente della Repubblica 13 marzo 1976, n.448;
- j) vulcani;
- k) le zone di interesse archeologico.

La gestione di tali beni è attuata tramite la redazione di piani territoriali paesistici o di piani urbanistico-territoriali aventi le medesime finalità di salvaguardia dei valori paesistici e ambientali.

Dall’analisi della cartografia delle aree sottoposte a tutela, si evince che il sedime del nuovo kartodromo risulta esterno alla fascia di rispetto ampia 150 m di tutela del rio Agina ai sensi dell’art. 142 comma 1 lett. c) del D. Lgs. 42/2004, come evidenziato dalla cartografia web-gis del Consorzio di Bonifica della Romagna che identifica il corso d’acqua tombinato del rio Agina e la relativa distanza minima dal sito di progetto.

PIANO STRALCIO DI BACINO PER L'ASSETTO IDROGEOLOGICO (PAI)

Il Piano Stralcio di Bacino per l’Assetto Idrogeologico (PAI), è previsto dalla L. n° 183 del 18/05/1989 e dalla L. n° 365 del 11/12/2000.

La legge 18/5/1989 n. 183, “Norme per il riassetto organizzativo e funzionale della difesa del suolo” definisce finalità, soggetti, strumenti e modalità dell’azione della pubblica amministrazione in materia di difesa del suolo. Le finalità della legge sono quelle di “assicurare la difesa del suolo, il risanamento delle acque, la fruizione e la gestione del patrimonio idrico per gli usi di razionale sviluppo economico e sociale, la tutela degli aspetti ambientali ad essi connessi”.

Tale legge ha sia introdotto il concetto fondamentale di Bacino idrografico, come unità di riferimento per tutte le azioni che attengono alla difesa del suolo, sia istituito le Autorità di Bacino, come enti preposti al governo di tali unità idrografiche e individua anche gli strumenti attraverso i quali tali enti sono chiamati a progettare e attuare le varie attività di pianificazione e programmazione, questi sono i Piani di Bacino e i Programmi di intervento.

Il Piano di Bacino ha valore di piano territoriale di settore ed è lo strumento conoscitivo, normativo e tecnico-operativo mediante il quale sono pianificate e programmate le azioni e le norme d'uso finalizzate alla conservazione, difesa e valorizzazione del suolo e alla corretta utilizzazione delle acque. Esso contiene anche l'individuazione delle problematiche relative a tre temi principali: assetto dei versanti, assetto idraulico e risorsa acqua e l'indicazione di priorità degli interventi necessari.

I Programmi di intervento, redatti su base triennale, attuano le indicazioni del Piano di Bacino, tenendo conto delle finalità e degli indirizzi in esso contenuti, attraverso il finanziamento di interventi di manutenzione ordinaria e straordinaria, lo svolgimento di studi e rilevazioni, la redazione di progetti generali, di studi di fattibilità, di progetti di massima ed esecutivi di opere di difesa del suolo. Il Piano di bacino si attua attraverso due principali categorie di azioni: quelle non strutturali e quelle strutturali.

Le azioni non strutturali sono costituite dalle disposizioni normative che definiscono il quadro delle possibili trasformazioni d'uso del suolo e del territorio in relazione alle fragilità e criticità esistenti; con l'approvazione del Piano di bacino, tali disposizioni assumono carattere immediatamente vincolante per amministrazioni, enti pubblici, nonché per i soggetti privati.

Le azioni strutturali sono gli interventi, ossia la traduzione progettuale e in opere delle azioni di pianificazione intraprese per il bacino di riferimento.

Con la legge 267/98, aggiornamento della 183/89 avvenuto a seguito dei tragici fatti di Sarno, viene data una spinta al completamento e al rafforzamento del sistema delle Autorità di Bacino e dei Piani di Bacino, fissando termini temporali perentori per l'adozione di questi strumenti, individuando la priorità per i Piani stralcio per l'Assetto Idrogeologico (PAI) e mettendo a disposizione importanti risorse per il completamento del sistema delle Autorità e per l'adozione della prima generazione di Piani con particolare riferimento al rischio idraulico e da frana.

Per quanto attiene all'area di pertinenza del presente studio, l'autorità competente è l'Autorità di Bacino Interregionale Marecchia-Conca, oggi Autorità di Bacino distrettuale del fiume Po. In particolare, il Piano Stralcio di Bacino per l'Assetto Idrogeologico (PAI Marecchia-Conca) è stato approvato con DGR n. 1703 del 6 settembre 2004. Sono inoltre state fatte diverse modifiche e integrazioni fino all'ultimo Progetto di Variante adottato con deliberazione di Comitato Istituzionale n°1 del 27 aprile 2016. L'Autorità di Bacino ha elaborato il Piano stralcio per l'Assetto Idrogeologico in relazione agli studi sull'assetto e sicurezza idrogeologica e sull'assetto e sicurezza idraulica; tale piano rimane lo strumento generale ed organico dell'azione di pianificazione e programmazione delle azioni e delle norme d'uso finalizzate alla conservazione, alla difesa e alla valorizzazione del suolo sulla base delle caratteristiche fisiche ed ambientali del territorio interessato.

In relazione alla conformità con il PAI, la Mappa della pericolosità degli elementi esposti all'ambito territoriale del Reticolo Secondario di Pianura (RSP) evidenzia per l'intervento proposto alluvioni poco frequenti (eventi P2 bassa probabilità - art. 20 comma 3 delle NTA). Riguardo alle alluvioni marine, le mappe escludono tale rischio.

PIANO ARIA INTEGRATO REGIONALE (PAIR 2020):

Il PAIR 2020 della Regione Emilia-Romagna è stato approvato con deliberazione dell'Assemblea Legislativa DAL n. 115 dell'11 aprile 2017 ed è entrato in vigore il 21 aprile 2017 e prevede di raggiungere entro il 2020, importanti obiettivi di riduzione delle emissioni dei principali inquinanti (rispetto al 2010 è prevista la riduzione del 47% per le polveri sottili (PM10), del 36% per gli ossidi di azoto, del 27% per ammoniaca e composti organici volatili e del 7% per l'anidride solforosa) che

permetteranno di ridurre del 63% la popolazione esposta al rischio di superamento dei limiti consentiti per il PM10, riducendola di fatto al solo 1%. Il PAIR2020 per raggiungere gli obiettivi fissati, prevede ben 94 misure per il risanamento della qualità dell'aria, differenziate in sei ambiti di intervento: gestione sostenibile delle città; mobilità di persone e merci; risparmio energetico e la riqualificazione energetica; attività produttive; agricoltura; acquisti verdi della pubblica amministrazione (Green Public Procurement).

Dal momento che l'intervento si eserciterà all'interno di un polo funzionale non rapportabile ad un insediamento urbano, si valuta che detto Piano non sia inerente alla proposta.

2.B. Valutazioni in merito al Quadro di Riferimento Programmatico

Non vi sono particolari considerazioni e/o prescrizioni sulla base di quanto evidenziato nel Quadro di Riferimento Programmatico, ad eccezione del fatto che il progetto del nuovo edificio kart interferisce in parte con la perimetrazione della zona di rispetto di un pozzo ad uso idropotabile come delimitata in base all'art. 94 del D.Lgs 152/2006 e graficamente riportata nella Tavola D del PTCP, per la quale si applicano le prescrizioni di cui all'art. 3.7, comma 3, delle NTA del PTCP medesimo (è vietata l'attività di dispersione nel sottosuolo di acque meteoriche provenienti da piazzali e strade). Il progetto, al riguardo, prevede un parcheggio con aree permeabili, tipologia green park. Inoltre, ai sensi dell'art.10.10 del PTCP vigente e delle norme di settore vigenti, occorre specificare in modo puntuale l'ottemperanza agli obblighi derivanti dalla riduzione dell'inquinamento luminoso, essendo l'intervento localizzato all'interno della zona di protezione, avente un raggio di 10 Km, dell'Osservatorio Astronomico "N.Copernico" di Saludecio.

3. QUADRO DI RIFERIMENTO PROGETTUALE

3.A. Sintesi degli elaborati

Il progetto prevede la realizzazione di una nuova pista per Kart indoor in collegamento con l'esistente da realizzarsi all'interno del sedime pertinenziale del circuito Marco Simoncelli di Santamonica in Comune di Misano Adriatico. Il nuovo edificio Kart indoor si trova nell'area nord del circuito, in adiacenza al circuito Kart outdoor esistente. Si configura come una continuazione del percorso del circuito esistente con il cui è fisicamente collegato attraverso degli IN-OUT.

Dati progettuali

All'interno dell'edificio Kart trovano spazio i servizi dedicati agli atleti e al personale di servizio e una zona tribune per assistere alle competizioni. Le superfici di progetto sono le seguenti:

- Area impianto sportivo coperto AI = 4688,35 mq
- Servizi per l'impianto sportivo SC = 480,15 mq

L'edificio è stato previsto di Hmax pari a 21,70 m.

La pista costituisce l'elemento caratterizzante dell'intervento. E' stata prevista una pista avente le seguenti caratteristiche di massima:

- lunghezza circa 380 metri
- larghezza costante di 7 metri
- lunghezza rettilineo di partenza arrivo di circa 45 metri.

La pista indoor, prevede la possibilità di collegarsi con la pista outdoor attualmente esistente così da realizzare un unico circuito della lunghezza complessiva di circa 1200 metri. Il collegamento avviene con due corsie, una di entrata ed una di uscita in corrispondenza di varchi nella parete esterna opportunamente distanziati per evitare interferenza di traiettoria (IN-OUT).

La pista verrà sviluppata su di una superficie completamente asfaltata e sarà delimitata da strisce bianche longitudinali. Non è inoltre prevista la presenza dei cordoli né interni né esterni nelle curve. La separazione tra le varie corsie, sarà effettuata, oltre che dalla striscia bianca, anche da una serie di barriere in plastica (tipo TECPRO) semplicemente poggiate sulla superficie asfaltata e quindi dotati di una certa mobilità.

La sicurezza in pista è assicurata, oltretutto dalla mobilità delle barriere, anche dalla presenza di banchine e di zone di fuga che, anche se di dimensione ridotta, permettono comunque di aumentare lo spazio a disposizione per l'arresto dei mezzi. Le barriere di plastica fungeranno anche da protezione nei confronti della struttura esterna di chiusura del fabbricato.

In una posizione compresa tra la pista ed i locali di servizio interni, è stata realizzata la pit-lane, zona di sosta dei mezzi prima di entrare in pista dotata di due corsie distinte, una di ingresso in pista e l'altra di uscita dalla pista. La pit-lane è stata organizzata tenendo conto della ipotesi di utilizzo della pista anche da parte di mezzi a motore elettrico che necessitano di colonnine per la ricarica. La pit-lane è stata pertanto suddivisa in tre linee di ricarica ognuna in grado di ospitare fino a 10 mezzi con le relative stazioni di carica. La pit-lane così organizzata funge anche da pre-griglia in caso di competizioni.

Unitamente alla pista è presente al piano terra una zona d'ingresso con un bar a servizio degli spettatori, sono collocati gli spogliatoi per gli atleti (affollamento max 25 atleti), degli ambienti di servizio per i giudici di gara e il personale, un vano tecnico. Tramite un ascensore o, in alternativa, due rampe di scale si accede agli ambienti superiori.

Al primo livello sono collocati un locale tecnico e uno spazio tribune che può accogliere fino a 200 spettatori. All'ultimo livello è situato uno spazio polivalente per eventi corredato dai servizi igienici e da uno spazio per il deposito dei materiali.

Per quanto riguarda le modalità di sosta, l'attuale parcheggio di 16 p.a. sarà sostituito da un nuovo parcheggio che sarà costruito tra il tracciato autostradale ed il nuovo kartodromo. La nuova capacità di sosta ammonta a n. 90 posti auto incrementando quindi la capacità attuale di circa n. 74 p.a..

Le porzioni di edificio tamponate presentano due diversi rivestimenti: uno formato da pannelli in lamiera forata, l'altro da pannelli di spessore pari a circa 12 cm con pannello interno fonoassorbente e rivestimento esterno in materiale composito tipo Alucobond. In alcune porzioni è presente un rivestimento in lamelle di alluminio verniciato che riporta le colorazioni del Misano World Circuit.

La pavimentazione della pista è in asfalto con superficie di adeguata aderenza, livellata ed uniforme. Per la pavimentazione della zona spettatori è stato scelto un tipo di pavimentazione in resina per consentire di garantire una continuità visiva e allo stesso tempo un elevato standard di funzionalità e resistenza al passaggio.

La copertura dell'edificio si configura come una paraboloide iperbolica.

La struttura portante è realizzata in acciaio, gli elementi di sostegno risultano a vista: pannello in acciaio e profilo in alluminio sottostante. La copertura sarà completata da un tessuto in Teflon, un fluoropolimero in grado di sopportare alti livelli di sollecitazione termica ed aggressione chimica, classificato come non combustibile, quindi particolarmente adatto ad essere impiegato per la realizzazione di coperture di grandi strutture pubbliche.

3.B. Valutazioni e prescrizioni in merito al Quadro di Riferimento Progettuale

In riferimento al progetto presentato, non si evidenziano particolari criticità, al netto di quanto evidenziato nei punti successivi relativi alle attività da condurre al fine di mitigare e/o compensare gli impatti ambientali cagionati dall'opera. In tal senso, sia dal punto di vista dell'impatto sul rumore sia da quello della protezione delle aree di rispetto dei pozzi acquedottistici, anche a seguito delle

modifiche al progetto in virtù della rototraslazione dell'edificio del nuovo kartodromo, al fine di mantenere la prevista distanza dall'asse autostradale, è necessario adempiere ad alcune prescrizioni indicate nelle valutazioni al quadro di riferimento ambientale e nelle conclusioni della presente istruttoria.

4. QUADRO DI RIFERIMENTO AMBIENTALE

4.A. Sintesi degli elaborati

Le potenziali componenti ambientali che potrebbero essere interessate dalle attività di realizzazione della nuova pista per Kart indoor all'interno del sedime pertinenziale del circuito Marco Simoncelli di Santamonica in Comune di Misano Adriatico sono le seguenti:

- Suolo e sottosuolo;
- Acque superficiali e sotterranee;
- Traffico veicolare;
- Inquinamento acustico;
- Inquinamento atmosferico;
- Inquinamento luminoso;
- Paesaggio e vegetazione;
- Inquinamento elettromagnetico.

L'analisi e la caratterizzazione delle componenti ambientali coinvolte sono svolte in relazione al livello di approfondimento necessario per la tipologia dell'attività in oggetto e per le peculiarità dell'ambiente interessato. Dall'analisi delle variazioni delle componenti ambientali di riferimento è possibile individuare gli eventuali possibili impatti e le relative misure di mitigazione da adottare.

Suolo e sottosuolo

Per quanto concerne l'uso del suolo, attualmente l'area è inutilizzata, mai edificata ed impiegata in passato come deposito temporaneo di inerti.

La carta geologica regionale alla scala 1:10.000 individua per l'area di interesse terreni costituiti da depositi quaternari identificati come AES8 – subsintema di Ravenna ovvero limo sabbioso-argilloso di piana alluvionale. La copertura geologica rientra nell'ambito del Dominio Padano Adriatico, le formazioni di riferimento sono le Argille Azzurre (FAA), argille, argille marnose e argille siltose strutturalmente ordinate, stratificate, con eventuale rara presenza di livelli arenitici.

A livello locale le informazioni stratigrafiche possono essere desunte dai pozzi ad uso acquedottistico che sono stati terebrati nelle vicinanze. In base ad essi e ad altre informazioni stratigrafiche, l'ufficio geologico regionale ha realizzato la sez. n. 130 che corre da NW verso SE. Attraverso lo studio della sez. 130 si deduce che sino a -11/-12 m dal p.c. i depositi sono di natura limoso-argilloso-sabbioso; successivamente si alternano spessori di ghiaia di qualche metro senza apparente continuità ed in profondità, a circa 32 m dal p.c., si raggiunge uno spessore di ghiaia di circa 8 m poggiato sul substrato di ghiaie marine (FAA). Complessivamente lo spessore alluvionale AES8 è di circa 40-45 m.

Ad agosto 2008 è stato svolto un approfondimento geologico-geotecnico locale sui terreni di fondazione che saranno interessati dal nuovo Kartodromo. In particolare sono state caratterizzati i terreni interessati dalle opere fondali ed è stato effettuato lo studio della pericolosità sismica di base (Macrozonazione, Microzonazione e Azione sismica). Ai fini della definizione delle azioni sismiche secondo le nuove "Norme Tecniche per il progetto sismico di opere di fondazione e di sostegno dei terreni" il profilo stratigrafico dei terreni coinvolti nel progetto permette di classificare il sito come appartenente alla Categoria C nella tipologia topografica "T1".

Il calcolo di verifica al rischio di liquefazione ha fornito un coefficiente di sicurezza ($F_s = R/T$) = 1,94 per $M \bullet 7.5$, pertanto il terreno in oggetto risulta non liquefacibile.

Dal punto di vista geomorfologico l'area si colloca in riva destra del torrente Agina su di un terreno pressoché pianeggiante e senza elementi morfologici di rilievo, anche perché, nelle vicinanze dell'intervento, la presenza di infrastrutture (A14) e le opere dell'Autodromo hanno di fatto eliminato la morfologia naturale preesistente.

Acque superficiali e sotterranee

L'ambito territoriale direttamente interessato dal progetto è il bacino idrografico del Rio Agina, piccolo corso d'acqua di pianura che si sviluppa perpendicolarmente alla costa e sfocia direttamente in mare.

Il bacino imbrifero ha una superficie complessiva di 10,6 km² con un'altezza media di bacino drenato di 48 m s.l.m.. Il punto più alto del bacino è 150 m (monte Annibolina) e la lunghezza complessiva del corso d'acqua di 6.8 km.

I sedimenti di copertura del bacino possiedono una medio-bassa permeabilità, che si riflette nella zona in una fitta rete idrica superficiale, tipica di aree ad alta densità di drenaggio, e un medio-alto grado di gerarchizzazione fluviale, con aste di III e IV ordine, e uno spessore di alcune decine di metri.

Per quanto concerne le portate idriche superficiali, il Piano stralcio dell'Autorità Interregionale Marecchia-Conca (maggio 2001) ha previsto una portata con tempo di ritorno 25ennale pari a circa 22,4 mc/s.

Lo spartiacque del bacino imbrifero del Rio Agina rispetto a quello del torrente Conca è indicativamente posto lungo via del Carro.

E' possibile suddividere le acque reflue generate dall'impianto nelle seguenti categorie:

- 1) acque piovane: derivano dalla raccolta delle acque meteoriche provenienti dai tetti o dagli spazi a terra dedicati alla ricreazione ed alla sosta temporanea;
- 2) acque piovane da disoleare: derivano dai piazzali dove sostano i veicoli da competizione o a questi dipendenti;
- 3) acque nere: derivanti dai locali di servizio, bagni, cucine, ecc.;
- 4) acque nere di lavaggio mezzi: derivano dalle zone in cui sostano le auto e le moto da competizione (box) e dove si effettuano i lavaggi delle auto.

Le tipologie 2, 3 e 4 sono convogliate in pubblica fognatura nera.

Il Rio Agina non rientra nella rete dei prelievi per la valutazione della qualità delle acque superficiali provinciali.

La circolazione idrica nel sottosuolo è sostanzialmente modesta e risente della presenza di orizzonti maggiormente permeabili, litologicamente marcati da granulometrie più grossolane e rinvenibili nei depositi ghiaiosi riscontrati nelle stratigrafie dei pozzi terebrati limitrofi all'area di interesse e localizzati a circa -12 m, -20 m e -32 m dal p.c.. L'orizzonte più produttivo è quello più profondo e le portate emunte dai pozzi limitrofi variano da 4 l/s (Agina 2) a 20 l/s (Agina 3).

Traffico veicolare

L'analisi del traffico veicolare è stata eseguita quale ausilio allo studio sull'impatto acustico determinato dal traffico indotto della nuova infrastruttura.

L'analisi è stata effettuata considerando il periodo estivo in cui la struttura lavora maggiormente.

Per la stima del traffico esistente su via del Carro sono stati utilizzati i dati rilevati da ARPA per conto della Provincia di Rimini nell'ambito della Mappatura acustica delle infrastrutture stradali principali pubblicato nell'agosto del 2013. Per quanto riguarda via del Carro, ovvero SP50, il monitoraggio è avvenuto in due punti, uno all'altezza della frazione di Belvedere (a mare dell'autodromo), ed una poco a monte dell'abitato di Santamonica. I rilievi sono stati eseguiti il 14-15 dicembre 2011 (mercoledì e giovedì).

Al fine di rapportarli allo stato attuale, sia in termini temporali che stagionali, si è tenuto conto delle variazioni occorse presso due sezioni stradali differenti monitorate in continuo dalla Regione: la 440 sulla SP 35 al confine con il comune di San Clemente (che costituisce il prolungamento verso monte della SP 50) e la 263 sulla SS16 al confine con Riccione.

Il calcolo è stato eseguito confrontando inizialmente:

- 1) i flussi veicolari tra dicembre 2011 e dicembre 2017;
- 2) le rispettive variazioni tra dicembre e luglio.

Per quanto riguarda il punto 1), l'analisi tra le due annate, a parità di rilevazione e punti di misura, evidenzia una diminuzione dei flussi veicolari. I dati analizzati si riferiscono alle medie giornaliere mensili degli anni di riferimento per dicembre, luglio e marzo. Considerando i transiti complessivi giornalieri, l'aggiornamento dei transiti al 2017 per la sez. 440 vede le seguenti diminuzioni:

- dicembre -25%;
- luglio -10%;
- marzo -5%.

In ragione di ciò, l'aggiornamento dei dati di traffico dal dicembre 2011 al dicembre 2017 comporta una riduzione del 20%.

Per quanto riguarda il punto 2), sono state analizzate le differenze percentuali tra i transiti medi giornalieri di dicembre e luglio rispettivamente degli anni 2011 e 2017. Tenendo conto che la variazione luglio – dic 2017 della sez. 440 non risulta realistica poiché di una corsia sono risultati validi solo 4 gg su 31, e valutando che nel 2011 si era in piena crisi economica, si considera opportuno stimare un incremento dei flussi del 15% tra periodo invernale e periodo estivo.

In merito alla circolazione dei veicoli pesanti, si evidenzia che per la sez. 440 si ha una diminuzione durante il mese di luglio rispetto alla primavera (marzo), mentre invece la circolazione sulla SS16, strada di ordine più elevato con un altre tipologie di utilizzo, ha un passaggio di veicoli pesanti maggiore durante il periodo. Si ritiene plausibile che per i veicoli pesanti, tra dicembre e luglio, si abbia un incremento di circa il 25%. Durante il periodo estivo aumenta inoltre il flusso veicolare dei veicoli leggeri in periodo notturno.

Rumore

Il Misano World Circuit Marco Simoncelli è situato in Via Daijro Kato, n. 10, a Misano Adriatico. La zona, posta nella periferia collinare del centro balneare romagnolo, è molto eterogenea da un punto di vista urbanistico; vi si sovrappongono, infatti, destinazioni d'uso estremamente diverse e non sempre compatibili: l'Autodromo, un impianto sportivo, attività artigianali e produttive, alberghi, ristoranti, discoteche ma anche residenza non intensiva e terreni coltivati. Non molto distante si trova l'agglomerato urbano di Santa Monica Cella e quello di Misano Monte. Lungo il confine nord orientale del circuito, corre l'A14, una delle arterie stradali più trafficate dell'intero territorio nazionale, specialmente nel periodo estivo. L'area, inoltre, è zona di sorvolo di aeromobili.

Il clima acustico del territorio esaminato è determinato, oltre che dalle attività che si svolgono in Autodromo, dal transito dei mezzi sulla viabilità circostante, in modo particolare su Via del Carro e sull'Autostrada. Per il resto la zona è caratterizzata da una notevole attività antropica, specialmente nell'area residenziale che si affaccia su Via del Carro.

Il Comune di Misano Adriatico è stato tra i primi in Italia a dotarsi di una zonizzazione acustica. La zona produttiva ed il sedime del Circuito sono state inserite in *Classe V, Aree prevalentemente industriali*: “rientrano in questa classe le aree interessate da insediamenti industriali e con scarsità di abitazioni” (Tab. A del D.P.C.M. 14 Novembre 1997).

La sorgente maggiormente rumorosa tra le attività ordinarie svolte all'interno dell'Autodromo è rappresentata dalle prove di moto di serie ed elaborate riservate a Privati. Pertanto, cautelativamente, è stato deciso di utilizzare proprio questa sorgente per la valutazione previsionale del nuovo kartodromo. La scelta risulta essere estremamente cautelativa per i ricettori sensibili presenti nell'intorno acustico in esame poiché le moto sono più rumorose sia dei kart sia delle supermotard.

Per la valutazione di impatto acustico sono stati presi in considerazione i ricettori giudicati più esposti alle emissioni sonore derivanti dalle attività dell'Autodromo, in pratica tutti gli edifici che si trovano ad una distanza inferiore ai 1000 m dal sedime del circuito. I ricettori inseriti sono circa duemila e cento; la destinazione d'uso degli edifici è stata censita nel 2006 e, pertanto, potrebbe aver subito delle variazioni.

La propagazione del suono in un ambiente esterno è la somma dell'interazione di più fenomeni, specialmente se l'ambito considerato è una zona urbana in territorio collinare, quali la divergenza geometrica, l'assorbimento del suono nell'aria, l'effetto delle riflessioni multiple dell'onda incidente sul terreno, sulle facciate degli edifici e/o su altri ostacoli naturali e/o artificiali e la diffrazione e la diffusione sui bordi liberi degli oggetti nominati. Le stesse sorgenti, inoltre, sono in genere direttive: la funzione di direttività, a sua volta, varia con la frequenza.

Per tenere nella debita considerazione tutti i fenomeni descritti, è stato utilizzato un accreditato programma di simulazione acustica, Predictor® Type 7810, versione 7.1, distribuito dalla Brüel & Kjær, che permette di realizzare modelli diversi in funzione del tipo di sorgente che determina il campo sonoro; nel presente studio è stato adottato il modello ISO 9613.

La valutazione dell'impatto acustico prodotto dalle attività ordinarie dell'Autodromo è stata effettuata secondo le seguenti fasi:

- caratterizzazione del modello di simulazione utilizzato per la "Valutazione previsionale di Impatto Acustico dell'Autodromo Santamonica in seguito all'ampliamento della Pista Internazionale e progettazione degli interventi di bonifica" eseguita nel corso dell'anno 2006;
- creazione del modello della configurazione Ante Operam;
- creazione del modello della configurazione Progetto di bonifica, in cui, mantenendo le sorgenti sonore ed i ricettori descritti nel punto precedente, sono stati inseriti gli interventi di mitigazione acustica.

I risultati ottenuti dalla simulazione del Progetto di bonifica sull'area di interferenza acustica delle attività che si svolgono nell'Autodromo Simoncelli consentono la verifica del limite di immissione richiesto dal D.P.R. 304/2001, pari a "73 dB(A) Leq orario, in qualsiasi ora nel periodo diurno dalle ore 6 alle 22" (Cfr. Art. 3, comma 3, del D.P.R. 3 Aprile 2001, n. 304). Gli interventi proposti permetteranno di proteggere la totalità dei ricettori compresi nell'ambito di interferenza acustica della struttura in oggetto ai sensi del D.P.R. 304/2001 per ogni tipo di attività ordinaria svolta nell'impianto sportivo. L'obiettivo è stato raggiunto progettando un sistema di mitigazioni costituito da barriere antirumore alte 8 m, posizionate all'interno del sedime dell'Autodromo, in aggiunta agli interventi già realizzati. Gli schermi sono stati previsti in cemento armato.

Dopo la realizzazione degli edifici in progetto (essi stessi importanti ostacoli alla diffusione del rumore) e gli interventi di mitigazione acustica previsti, è prevedibile una dimensione acustica migliore di quella attuale anche per quanto riguarda il rispetto dei limiti della zonizzazione ora in fase di adozione.

Utilizzando le centraline di monitoraggio, è comunque possibile indagare le situazioni che possono sembrare più critiche. Ovviamente, al raggiungimento dei limiti di zona concorrono tutte le sorgenti presenti nell'intorno considerato: le attività antropiche, importanti in tutta l'area considerata, il sorvolo di aeromobili, la fauna, il traffico che interessa la viabilità circostante l'Autodromo, su cui spicca l'Autostrada A14, chiaramente udibile anche ad una certa distanza dall'arteria nazionale. L'Autodromo è preesistente alla gran parte delle sorgenti che insistono sull'area, specialmente a tutte le attività antropiche connesse alle residenze che negli anni si sono insediate sulle aree limitrofe al circuito. L'Autodromo è probabilmente la realtà industriale più importante della zona: non è un caso che siano probabilmente in sofferenza le residenze poste nelle immediate vicinanze del circuito.

Un'ultima notazione riguarda le condizioni meteorologiche. La zona è spesso battuta dal vento: questo fenomeno meteorologico è molto importante perché non solo costituisce un'importante fonte rumorosa ma soprattutto perché influenza profondamente l'andamento del campo sonoro, privilegiando certe direzioni di propagazione piuttosto che altre.

Il clima sonoro presente nelle aree più lontane non dipende solo dalla velocità e dalla direzione del vento, ma anche da condizioni di microclima locali che possono creare dei “corridoi” privilegiati per la trasmissione del suono proveniente dal lato “mare”, saltando tutti gli ostacoli, naturali ed artificiali che ci sono lungo la direzione di propagazione.

Inquinamento atmosferico

Il comune di Misano Adriatico non possiede una stazione meteorologica sul proprio territorio. Le stazioni meteo-climatiche che possono fornire informazioni circa l'area in oggetto sono le seguenti: Osservatorio di Rimini, Lido di Rimini, Rimini Aeroporto Miramare e Croce di Montecolombo. I dati più esaurienti sui parametri meteorologici sono forniti dalla stazione di Rimini Miramare, la cui ultima media climatica si riferisce al trentennio 1971-2000. La zona in esame presenta piogge medie annuali di circa 700 mm.

Circa l'andamento dei venti, i dati più aggiornati sono forniti da un report recentemente realizzato dal Comune di Rimini – Settore Ambiente e Sicurezza - ottenuto elaborando i dati per il periodo 1971-2000 dalla stazione meteorologica di Miramare. Dall'elaborazione dei dati è emerso che la direzione maggiore verso cui spirano i venti è est, cui segue ovest e nord. In inverno ed in autunno la direzione prevalente è da ovest, in primavera e in estate da est nord-est.

Inoltre il territorio Misanese, non essendo coperto da ampie aree urbanizzate e caratterizzato da una morfologia collinare vicina al mare, gode ancora di una buona ventilazione naturale, specie in periodo estivo, per effetto dell'escursione termica notte-giorno che localmente si esplicita tra la zona mare e la zona monte.

Sull'area in oggetto non esistono stazioni fisse di misura della qualità dell'aria. Pertanto, i dati necessari alla valutazione dell'inquinamento atmosferico, sono stati ricavati dalle analisi del laboratorio mobile in dotazione ad ARPA ed eseguite sul territorio misanese presso le località Misano Mare (Piazzale Gramsci), Santamonica (Via Puccini 4/6) e Belvedere (Piazza De Chirico).

I monitoraggi si riferiscono sempre a due periodi dell'anno, invernale ed estivo, e gli inquinanti monitorati rientrano tra i principali gas e le principali particelle primarie e secondarie che caratterizzano l'inquinamento atmosferico del territorio.

Tra gli inquinanti primari si segnalano:

- i composti dell'azoto (NO, NH₃);
- i composti dello zolfo (H₂S, SO₂);
- i composti del carbonio (idrocarburi, CO);
- i composti alogenati (CFC, acidi alogenidrici).

Nell'ecosistema urbano le principali sorgenti antropogeniche di questi gas sono il traffico veicolare, il riscaldamento domestico e, quando presenti, le emissioni industriali. Le particelle solide primarie hanno diverse origini. Le più sottili sono generate principalmente da processi di combustione, mentre quelle più grossolane sono generate da azioni meccaniche come l'usura dei pneumatici, dei freni e del manto stradale oppure dal risollevarimento in atmosfera del particolato precedentemente depositato. Le polveri possono essere anche di origine naturale, come ad esempio le sabbie, le polveri delle eruzioni vulcaniche, i pollini e le spore e i sali marini.

Anche gli inquinanti secondari comprendono sia gas che particelle.

Tra i gas secondari si segnalano:

- il biossido di azoto (NO₂);
- l'ozono (O₃) troposferico.

Entrambi i gas (NO₂ ed O₃) sono prodotti da un complesso sistema di reazioni fotochimiche e costituiscono i componenti principali dello smog fotochimico.

Il particolato secondario può derivare da reazioni chimiche che coinvolgono inquinanti gassosi sia primari che secondari. I più noti processi sono la trasformazione di SO₂ in solfati, di NO₂ in nitrati, di NH₃ in ammonio e dei composti organici in agglomerati particellari organici.

I rilievi effettuati dal laboratorio mobile di ARPA nel corso degli anni presso le tre località del territorio misanese limitrofe all'autodromo, evidenziano come la qualità dell'aria sia influenzata primariamente dal traffico veicolare e secondariamente dalle emissioni dovute al riscaldamento degli edifici in inverno.

Le punte di concentrazione si riscontrano in genere poco dopo le fasce orarie di intenso traffico, mentre le medie giornaliere sono sempre inferiori a quelle registrate dalle stazioni fisse posizionate in zone ad intenso traffico e ad alta densità abitativa (stazione di via Flaminia a Rimini).

Vi sono poi alcuni inquinanti, come l'Ozono, la cui mitigazione non è affrontabile a scala comunale e locale e accomuna condizioni di criticità di gran parte del territorio regionale.

Paesaggio e vegetazione

Le unità di paesaggio individuate dal PTCP che caratterizzano il territorio nel quale si colloca il progetto fanno parte dell'Unità di Paesaggio della pianura alluvionale Bassa Valconca. Il paesaggio di questa unità è il risultato dell'intensa attività umana degli ultimi decenni che ne ha pesantemente modificato l'aspetto. Il territorio si presenta come un mosaico di campi coltivati, strade, agglomerati urbani e industriali (comprensivi dell'Autodromo di Santamonica). Là dove permane il paesaggio agrario, sono presenti campi ad orditura regolare con alternanza di colture arboree specializzate, rappresentate in maggioranza da viti e seminativi. Esiste una persistenza e coincidenza tra la viabilità odierna e quella storica (via del Carro), anche se queste antiche direttrici sono le più interrotte dall'edificazione di zone industriali e grandi infrastrutture come l'autostrada A14.

Il paesaggio può essere ulteriormente suddiviso nei seguenti:

- paesaggio di pianura: si tratta degli ambiti della piana alluvionale compresa tra il Marano e il Conca. Si presenta come un mosaico di campi coltivati, strade, agglomerati urbani e industriali con un reticolo idrografico fortemente artificializzato. Questo territorio è caratterizzato da agroecosistemi con una significativa superficie a seminativi. Gli elementi di vegetazione naturale sono scarsi e ridotti a qualche filare arboreo/arbustivo e a relitti di siepi;
- paesaggio fluviale: questo paesaggio interrompe l'omogeneità e l'artificialità delle zone collinari e pianeggianti limitrofe. Il paesaggio fluviale del Rio Agina è interrotto dalla presenza dell'autodromo, mentre per il paesaggio fluviale del torrente Conca è interrotto dalla diga all'altezza del tracciato autostradale.

Vegetazione

Il progetto previsto si inserisce in un'area marginale del sedime dell'autodromo che, pur essendo libera, è stata oggetto negli ultimi anni di interventi di accumulo temporaneo di materiali edili, rendendola di fatto già antropizzata.

In considerazione di ciò anche l'immediato intorno presenta caratteristiche vegetazionali non molto rilevanti, dal momento che la matrice ambientale originaria risulta decisamente modificata e pertanto scarseggiano elementi di naturalità pregevoli.

Le categorie di uso del suolo prevalenti sono quelle urbano-industriali e i seminativi; da sottolineare la presenza dell'autostrada A14, importante infrastruttura lineare che determina una frammentazione dell'agroecosistema.

Le uniche aree emergenti di importanza naturalistica risultano l'Oasi di protezione della fauna del Conca e dal suo bacino artificiale, distanti però almeno 800 m. Sono assenti in tutta l'area endemismi vegetazionali e faunistici di interesse provinciale e regionale. Gli elementi di naturalità esistenti sono in generale legati a relitti di vegetazione ripariale che si collocano però a mare del tracciato autostradale. Tra di essi si evidenzia un albero monumentale segnalato anche dal PTCP e riportato nella tavola 3.A del Quadro Conoscitivo del nuovo Piano Urbanistico comunale.

La componente faunistica presente nell'area di studio è caratterizzata da cenosi piuttosto comuni e tipiche di ambiti agricoli ed antropizzati. Il paesaggio antropico delle colture agrarie, nonostante il mosaico di coltivazioni di diverso tipo e la presenza, seppur discontinua, di elementi residuali di connessione quali le siepi, risulta, dal punto di vista della ricettività faunistica, abbastanza povero.

La mancanza di elementi naturaliformi funzionali, quali siepi e boschi connessi tra loro, limitano la capacità portante del sistema ambientale e determinano una monotonia ecologica del paesaggio ed una sua conseguente vulnerabilità. Giardini annessi a case e ruderi circondati da vegetazione ruderale, spesso ospitanti esemplari arborei di notevoli dimensioni, contribuiscono alla diversificazione dell'ambiente, ospitando oltre a specie sinantropiche e ubiquitarie anche specie maggiormente legate ad ecosistemi di tipo forestale.

E' possibile comporre il seguente quadro utile all'analisi relativa alle presenze faunistiche:

1. le aree incolte naturali (prative o arbustive) sono relegate alla vegetazione ripariale lungo il rio Agina;
2. la matrice è tipica del paesaggio agrario urbanizzato, con alternanza di colture erbacee, seminativo semplice, vigneti e frutteti;
3. la fascia urbanizzata, prima relegata lungo e a ridosso della costa, si sta estendendo verso monte, espandendosi lungo il tracciato autostradale e della SS16.

Il paesaggio storico-archeologico

Le prime tracce di frequentazione umana risalgono alla fase finale del Paleolitico inferiore (circa 200-150.000 anni fa), quando cominciano ad emergere testimonianze del passaggio di gruppi di cacciatori-raccoglitori (probabilmente del tipo *Homo erectus*), in quello che anche allora era un corridoio obbligato tra centro e nord Italia. La casualità e la sporadicità dei rinvenimenti non consentono di delineare un quadro dettagliato dell'evoluzione di questa presenza umana.

Tracce di insediamenti Neolitici sono stati rinvenuti nel territorio compreso tra il rio Agina ed il cimitero di Misano. Del Neolitico più recente (3000 a.C.) è il rinvenimento di un vasto insediamento durante i lavori di costruzione dell'autodromo di Santamonica nel 1971: gli sbancamenti misero in evidenza due vaste zone antropiche, all'incirca quadrangolari e della superficie di circa 400 mq, nelle quali vennero raccolti abbondanti resti culturali.

Il Tardoneolitico-Eneolitico è testimoniato da un rinvenimento in località Belvedere, in via Ponte Conca, a circa 500 metri dal fiume Conca. L'insediamento è caratterizzato da ceramiche a "squame" e da un'abbondante testimonianza di reperti. Altri reperti dello stesso periodo sono stati ritrovati in altri due siti di via Ponte Conca.

Mentre rimane poco caratterizzato il paesaggio dal tardo neolitico all'età del rame, si hanno più ricche e articolate testimonianze riferibili all'età del bronzo. Questo lungo periodo (che copre, in Italia, quasi un millennio fra XIX e X secolo a.C.) è ben attestato nella zona della Romagna meridionale attraverso numerosi villaggi, il più delle volte non coevi fra loro. Dell'età del Bronzo sono state rinvenute testimonianze nell'ex podere dei conti Spina a Riccione e nel podere Montaletto in località Celle del Comune di Misano (Bronzo medio e recente).

Dell'età del Ferro sono rinvenibili testimonianze a Riccione presso il Podere Catalini e nel territorio di Misano, nella zona Viola e nel podere Montaletto in frazione Celle, a poca distanza dal sito dell'insediamento dell'età del Bronzo.

La zona costiera assume nuovamente rilevanza nel corso del V-VI secolo, quando si verificano frequenti approdi fluviali di navi greche: ceramica greca arricchisce piccoli villaggi e porti (Misano, Monte Faggeto e Montefiore, S.Marina di Focara). Il panorama storico diviene più sfuggente nei suoi contorni fra IV e III secolo a.C., quando, secondo le fonti, avviene l'insediamento lungo la costa romagnola e marchigiana di tribù celtiche. In particolare la zona riminese rientra nell'area controllata dai Senoni, ma l'archeologia non documenta quasi per nulla questa fase. Mancano rinvenimenti di oggetti celtici, se si esclude il modesto corredo di una tomba recuperata casualmente a Misano Adriatico, rinvenuta nel 1982 in località Belvedere in via Tintoretto, attribuibile (sebbene di datazione discussa) al periodo Gallico detto La Tène (seconda metà del III a.C.).

La romanizzazione del territorio, avvenuta certamente a partire dalla fondazione della colonia latina di Ariminum nel 268 a.C., ma le cui premesse risalgono ad avvenimenti dell'inizio del III secolo, provvede a uniformare progressivamente e costantemente l'intera area. La presenza di numerosi coloni romani rese più omogeneo il popolamento.

A partire dal periodo tardoantico manca un'esposizione che illustri la storia locale, in quanto non sono recuperabili testimonianze archeologiche di un'età in cui l'edilizia e la cultura materiale fanno uso di materiali poveri.

Nella zona di Misano la continuità dell'insediamento umano viene ricostruita con particolare completezza intorno alla chiesetta dell'Agina. Anche la pieve di Misano Monte viene ricordata sin dal 997.

Circa le fornaci si evidenzia come queste, nel XV secolo, siano abbastanza numerose, seppur modeste per dimensioni e caratterizzate da una attività normalmente stagionale. Anche se mancano documenti specifici, si valuta siano state presenti con buona approssimazione lungo il rio Albarello, non lontano dal Villaggio Argentina. Altre fornaci si valuta fossero presenti nel podere Castellaro e nell'area del fiume Conca (comunque distanti dalla zona del presente progetto).

Nel medioevo l'intorno all'area oggetto di indagine non è caratterizzato da un aggregato rurale di una certa consistenza, ovvero un vero paese con varie case e botteghe, con una vita interna ed un minimo di struttura amministrativa, ma da nuclei abitativi più modesti.

Nella zona di Misano non vi è la presenza di un castello che faccia da riferimento univoco per l'intera area, per cui si riscontra la diffusione di numerosi ma piccoli aggregati che assumono il nome di tombe. Si tratta di un'entità fortificata di dimensioni non grandi, posta su un rilievo o comunque in luogo atto alla difesa. I caratteri architettonici sono spesso diversi, ma l'elemento che le accomuna è il fatto di essere un punto di riferimento per la popolazione circostante la quale, nei momenti di invasioni armate, scorrerie o pericoli in genere vi si rifugia e si attrezza alla resistenza.

Inquadramento ecosistemico

L'ecomosaico presente nell'area di indagine è l'espressione del contesto territoriale nel quale è inserita. Si tratta di un'area a "doppia faccia" dove lo sviluppo intenso delle superfici costruite, caratterizzate quindi da una elevata presenza antropica, si oppone ad aree residuali agricole.

Nell'area di indagine le zone a vegetazione naturale assumono carattere ancor più residuale rispetto all'agricoltura ed ai fattori di trasformazione territoriale e, pertanto, non permettono più la funzione di corridoio ecologico da decenni.

Gli elementi di pressione e di frammentazione

Sono costituiti dai continui allargamenti delle aree residenziali ed artigianali che tendono a rendere sempre più frammentarie e discontinue le aree agricole. Ad essi sono da aggiungere le infrastrutture lineari esistenti e di progetto (variante alla SS16).

Percezione del paesaggio

Lo studio dell'ambito territoriale è stato affrontando partendo dall'analisi cartografica, per una presa di conoscenza generale del territorio da cui desumere i diversi ambiti paesaggistici ed i loro elementi fisici ed antropici caratterizzanti, così come le relazioni evolventi fra uomo e ambiente.

Si sono poi individuate le direttrici di percorso che più agevolmente consentono l'esplorazione e il rilevamento delle connotazioni dei luoghi. E' possibile affermare che l'aspetto prettamente pianeggiante dell'area non permette una percezione netta della presenza dell'autodromo. Le barriere fisiche e visive identificate dalla recinzione fanno ormai parte del paesaggio esistente, dal momento che l'autodromo è presente sul territorio da più di trent'anni.

Inoltre, il Comune di Misano Adriatico si è dotato di recente di una carta del rischio archeologico (non ancora adottata). Sulla base delle informazioni reperite da bibliografia si ritiene debba essere effettuato uno scavo ricognitivo prima dell'esecuzione delle fondazioni.

Inquinamento luminoso

L'autodromo Santamonica di Misano Adriatico rientra nella fascia di protezione dell'Osservatorio Astronomico "N.Copernico", ai sensi dell'art.10.10 del PTCP vigente e delle norme di settore vigenti.

Inquinamento elettromagnetico

Per quanto concerne questo aspetto sono stati ricercati gli impianti per radiotelecomunicazione più vicini e pertanto potenziali sorgenti di campi elettromagnetici ad alta frequenza. Si tratta di n. 3 impianti Tim, n. 3 impianti Vodafone e di n. 2 impianti Wind-Tre distribuiti tutti all'interno del sedime dell'autodromo.

Le campagne di rilievo dell'inquinamento elettromagnetico eseguite con regolarità da ARPA tra il 2003 ed il 2008 presso almeno una decina di edifici, potenziali ricettori esistenti nell'intorno, hanno evidenziato livelli molto bassi rispetto al limite di 6 V/m. Tuttavia è necessario precisare che alcune delle sorgenti cartografate sono state posizionate dopo il 2008.

4.B. Valutazioni e prescrizioni in merito al Quadro di Riferimento Ambientale

Non vi sono particolari e rilevanti elementi da evidenziare per quanto concerne le matrici ambientali interessate dal progetto in esame, ad eccezione del rumore, dell'inquinamento luminoso, degli aspetti naturalistico-vegetazionali e della protezione delle falde in area di rispetto dei pozzi di acquedotto.

Si prescrivono le seguenti azioni, al fine di mitigare e/o compensare gli impatti cagionati dall'opera:

- La ditta proponente Santa Monica SpA, entro 120 giorni dall'emanazione del presente atto, dovrà redigere e trasmettere ad Arpae Rimini un idoneo ed accurato Studio relativo alla campagna di monitoraggio dell'impatto acustico post operam. La relativa campagna di monitoraggio, concordata con Arpae, dovrà essere svolta con impianto pienamente in attività (a pieno regime) e presso tutti i potenziali ricettori. I risultati di detta campagna di monitoraggio dovranno essere trasmessi ad Arpae Rimini entro un anno dalla messa in esercizio del nuovo kartodromo. A seguito di detta campagna, in caso di mancato rispetto dei limiti di legge, dovranno essere posizionate le barriere fonoassorbenti "lungo i muri di confine dell'autodromo", così come già indicato in sede di valutazione previsionale acustica dallo stesso proponente;
- Tenendo anche conto di quanto prescritto con Deliberazione di Giunta provinciale n°64/2007, entro un anno dalla messa in esercizio del nuovo kartodromo, dovrà essere presentata ad Arpae Rimini una relazione tecnica relativa all'effettiva realizzazione del progetto di rinaturalizzazione dell'intero autodromo attraverso la piantumazione di siepi ed alberature;
- In considerazione della presenza, nelle adiacenze del nuovo kartodromo e delle aree di sua pertinenza, di 3 (tre) pozzi ad uso acquedottistico, la ditta Santa Monica SpA dovrà, in sede di progettazione definitiva/esecutiva, anche in considerazione della rototraslazione dell'edificio del nuovo kartodromo effettuata per rispettare la distanza dall'asse autostradale, predisporre tutti gli accorgimenti necessari per ottemperare a quanto previsto dall'art. 3.7 del PTCP e del Piano urbanistico vigente del Comune di Misano Adriatico, in merito all'eventuale dispersione nel sottosuolo di acque meteoriche provenienti da strade e piazzali nel raggio di 200 metri dai suddetti pozzi (art. 94 comma 6 D.Lgs. 152/2006). Di detti accorgimenti dovrà essere inviata specifica informativa ad Arpae Rimini entro 120 giorni dall'emanazione del presente atto;

- La società Santa Monica dovrà presentare ad Arpaè Rimini una relazione in merito al rispetto degli adempimenti e degli obblighi derivanti dalla riduzione dell'inquinamento luminoso, essendo l'intervento localizzato all'interno della zona di protezione, avente un raggio di 10 Km, dell'Osservatorio Astronomico "N.Copernico", ai sensi dell'art.10.10 del PTCP vigente e delle norme di settore vigenti.

5. CONCLUSIONI

A conclusione di quanto espresso nella presente relazione istruttoria di Screening, si ritiene di non assoggettare il progetto ad ulteriore procedura di VIA, a condizione che siano rispettate le prescrizioni di seguito riportate:

1. La ditta proponente Santa Monica SpA, entro 120 giorni dall'emanazione del presente atto, dovrà redigere e trasmettere ad Arpaè Rimini un idoneo ed accurato Studio relativo alla campagna di monitoraggio dell'impatto acustico post operam. La relativa campagna di monitoraggio, concordata con Arpaè, dovrà essere svolta con impianto pienamente in attività (a pieno regime) e presso tutti i potenziali ricettori. I risultati di detta campagna di monitoraggio dovranno essere trasmessi ad Arpaè Rimini entro un anno dalla messa in esercizio del nuovo kartodromo. A seguito di detta campagna, in caso di mancato rispetto dei limiti di legge, dovranno essere posizionate le barriere fonoassorbenti "lungo i muri di confine dell'autodromo", così come già indicato in sede di valutazione previsionale acustica dallo stesso proponente;
2. Tenendo anche conto di quanto prescritto con Deliberazione di Giunta provinciale n°64/2007, entro un anno dalla messa in esercizio del nuovo kartodromo, dovrà essere presentata ad Arpaè Rimini una relazione tecnica relativa all'effettiva realizzazione del progetto di rinaturalizzazione dell'intero autodromo attraverso la piantumazione di siepi ed alberature;
3. In considerazione della presenza, nelle adiacenze del nuovo kartodromo e delle aree di sua pertinenza, di 3 (tre) pozzi ad uso acquedottistico, la ditta Santa Monica SpA dovrà, in sede di progettazione definitiva/esecutiva, anche in considerazione della rototraslazione dell'edificio del nuovo kartodromo effettuata per rispettare la distanza dall'asse autostradale, predisporre tutti gli accorgimenti necessari per ottemperare a quanto previsto dall'art. 3.7 del PTCP e del Piano urbanistico vigente del Comune di Misano Adriatico, in merito all'eventuale dispersione nel sottosuolo di acque meteoriche provenienti da strade e piazzali nel raggio di 200 metri dai suddetti pozzi (art. 94 comma 6 D.Lgs. 152/2006). Di detti accorgimenti dovrà essere inviata specifica informativa ad Arpaè Rimini entro 120 giorni dall'emanazione del presente atto;
4. La società Santa Monica dovrà presentare ad Arpaè Rimini una relazione in merito al rispetto degli adempimenti e degli obblighi derivanti dalla riduzione dell'inquinamento luminoso, essendo l'intervento localizzato all'interno della zona di protezione, avente un raggio di 10 Km, dell'Osservatorio Astronomico "N.Copernico", ai sensi dell'art.10.10 del PTCP vigente e delle norme di settore vigenti.

