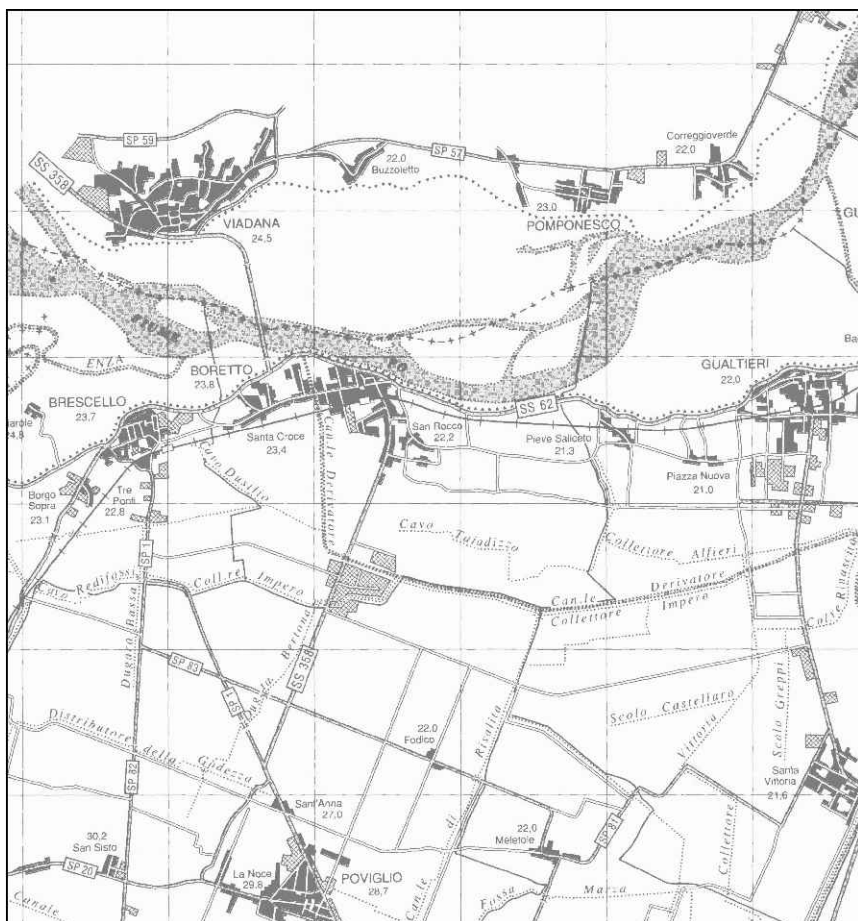




# PROVINCIA DI REGGIO EMILIA COMUNE DI BORETTO

# PRG

## PIANO REGOLATORE GENERALE



## 18<sup>a</sup> Variante parziale al PRG

# R2

Ai sensi dell'art. 14 L.R. 47/78;  
dell'art. 41 comma 4bis della Lg. Rg. 20/2000 e s.m.i.;

## Documento di Valsat e sintesi non tecnica (D.Lgs. 4/2008 e L.R. 24/2017)

adottata con D.C.C. n° del  
approvata con D.C.C. n° del

# ccdp



centro cooperativo di progettazione scrL  
architettura ingegneria urbanistica

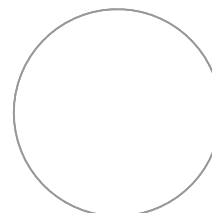
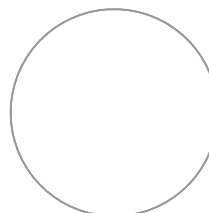
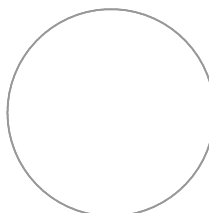
via Lombardia n.7  
42100 Reggio Emilia  
tel 0522 920460  
fax 0522 920794  
www.ccdprog.com  
e-mail: info@ccdprog.com  
c.f.p. iva 00474840352



Il Progettista  
Arch. ALDO CAITI

Il Sindaco

Il Segretario





## **COMUNE DI BORETTO**

- PROVINCIA DI REGGIO EMILIA -

# 18<sup>a</sup> VARIANTE PARZIALE AL P.R.G.

VARIANTE SPECIFICA AL PRG PER AMPLIAMENTO AREA  
DEMOLIZIONI AUTO E DI ROTTAMAZIONE IN GENERE ED  
INDIVIDUAZIONE DI ZONA AGRICOLA SPECIALE PER  
REALIZZAZIONE DI PISTA PER MOTOCROSS

ART. 4 L.R. 24/2017

## **DOCUMENTO DI VALSAT E SINTESI NON TECNICA (D.Lgs 4/2008 e L.R. 24/2017)**

### **Gruppo di lavoro**

Ing. Simone Caiti  
Arch. Giorgio Paterlini  
Sig. Davide Rombi

### **Il progettista**

Arch. Aldo Caiti

Ottobre 2018

## INDICE

1. PREMESSA .....	2
2. INTRODUZIONE .....	3
3. DESCRIZIONE DELLA VARIANTE URBANISTICA.....	7
AMBITO DI VARIANTE 1.....	7
4. SCHEDA DI VALUTAZIONE DI SOSTENIBILITA' .....	14
5. SINTESI NON TECNICA.....	25

## 1. PREMESSA

La proposta di variante al vigente P.R.G. è redatta ai sensi dell'art. 4 comma 4 della L.R. 24/2017. Si configura come la 18<sup>a</sup> variante al PRG ed ha contenuti del tutto analoghi a quelli già proposti all'attenzione dei competenti uffici provinciali e dei partecipanti alla conferenza di pianificazione per la redazione del PSC con la 16<sup>a</sup> variante al PRG per le aree di pertinenza dell'attività produttiva speciale DS-D di rottamazione auto della Ditta Galvani Mario e per la realizzazione della pista di motocross localizzata in territorio agricolo tra il ciglio sud di via Finghè e le sponde nord del collettore Impero - e del cavo di confine Mortolo

Il presente Rapporto Ambientale preliminare è redatto ai fini della Valutazione Ambientale Strategica della 18<sup>a</sup> variante al vigente PRG del Comune di Boretto che nello specifico riguarda:

1. la riclassificazione, da Zona agricola normale, in parte a "Zona Industriale Speciale - DS-D" per attività di demolizione autoveicoli e rottamazione in genere (rifiuti R4 e R13) destinata all'ampliamento dell'attività esistente ed in parte a Zona agricola speciale per realizzazione pista da motocross già inserite nel Documento Preliminare del PSC nella versione 2012 con denominazione di "zona industriale speciale DS-D" per Mq. 4.000 e "Zona per attrezzature sportive private" per Mq 31.510.

Il Rapporto tratta gli obiettivi di trasformazione proposti per la variante di piano e i potenziali effetti ambientali previsti dall'attuazione delle azioni derivanti dalla variante stessa, e si completa attraverso schede di valutazione, con identificazione puntuale delle criticità e indicazione delle eventuali azioni di miglioramento e di monitoraggio degli effetti.

## 2. INTRODUZIONE

Il procedimento di VALSAT, nel rispetto della direttiva 2001/42/CE, previsto dall'art. 18 della L.R. n° 24/2017, come parte integrante del processo d'elaborazione ed approvazione degli strumenti pianificatori a livello regionale, provinciale e comunale, supporta le scelte di piano al fine di promuovere uno sviluppo sostenibile prendendo in considerazione gli effetti significativi sull'ambiente e sul territorio che possono derivare dall'attuazione dei medesimi piani.

### *RIFERIMENTI NORMATIVI*

È di recente approvazione la nuova LR n.24 del 21/12/2017 “Disciplina Regionale sulla tutela e l'uso del Territorio” che al Capo III tratta la Sostenibilità ambientale dei Piani rimandando al rispetto della Direttiva 2001/42/CE a cui si ispirano il D.Lgs. 152/2006 e D.Lgs. 4/2008.

La procedura sviluppata per l'analisi e la valutazione del quadro ambientale di riferimento per la variante al PRG di Boretto in esame, assume i passi contenuti nella Direttiva 2001/42/CE concernente la valutazione degli effetti di determinati piani e programmi sull'ambiente così come recepiti dal D.Lgs. 3 aprile 2006 n. 152 (come modificato dal D.Lgs. n. 4/2008), relativi al “Rapporto ambientale” ovvero al documento del piano o programma ove sono individuati, descritti e valutati gli effetti significativi che l'attuazione del piano o programma medesimo potrebbe avere sull'ambiente, oltre le ragionevoli alternative funzionali agli obiettivi e all'ambito territoriale specifico.

Lo schema rappresentativo dei contenuti del rapporto è ispirato ai punti dell'allegato VI del D.Lgs. n. 4/2008, che puntualizzano i passaggi della Valutazione Ambientale Strategica:

- a. illustrazione dei contenuti, degli obiettivi principali del piano o programma e del rapporto con altri pertinenti piani o programmi;
- b. aspetti concernenti lo stato attuale dell'ambiente e la sua probabile evoluzione senza l'attuazione del piano o del programma;
- c. caratteristiche ambientali delle aree che potrebbero essere significativamente interessate;

- d. qualsiasi problema ambientale esistente, pertinente al piano o programma;
- e. obiettivi di protezione ambientale stabiliti a livello internazionale, comunitario o degli Stati membri, pertinenti al piano o al programma, e il modo in cui, durante la sua preparazione, si è tenuto conto di detti obiettivi e di ogni considerazione ambientale;
- f. possibili effetti significativi sull'ambiente, compresi aspetti quali la biodiversità, la popolazione, la salute umana, la flora e la fauna, il suolo, l'acqua, l'aria, i fattori climatici, i beni materiali, il patrimonio culturale, anche architettonico e archeologico, il paesaggio e l'interrelazione tra i suddetti fattori;
- g. misure previste per impedire, ridurre e compensare nel modo più completo possibile gli eventuali effetti negativi significativi sull'ambiente dell'attuazione del piano o del programma;
- h. sintesi delle ragioni della scelta delle alternative individuate e una descrizione di come è stata effettuata la valutazione, nonché le eventuali difficoltà incontrate (ad esempio carenze tecniche o mancanza di know-how) nella raccolta delle informazioni richieste;
- i. descrizione delle misure previste in merito al monitoraggio;
- j. sintesi non tecnica delle informazioni di cui alle lettere precedenti.

La Direttiva prevede inoltre apposite consultazioni: la proposta di piano o programma e il relativo rapporto ambientale devono essere messi a disposizione delle autorità e del pubblico (una o più persone fisiche e le loro associazioni o gruppi) che devono poter esprimere il loro parere.

Lo schema metodologico generale, che riprende i punti sopra enunciati ed a cui si fa riferimento per l'elaborazione del procedimento di valutazione del piano in oggetto, prevede:

- uno schema interpretativo degli effetti del tipo DPSIR (determinanti, pressioni, stato, impatto, risorse);
- una sequenza operativa del tipo contesto/obiettivi/azioni/stime/proposte di miglioramento/controlli;
- la considerazione degli aspetti ambientali come oggetto specifico di approfondimento, come richiesto dalla direttiva.

Nello stesso tempo sono da considerarsi anche gli aspetti sociali ed economici, nonché delle identità territoriali, per il loro contributo alla determinazione degli obiettivi di piano e

per la loro capacità potenziale di condizionare l'evoluzione del sistema territoriale-ambientale a supporto delle scelte di piano stesse.

### *LINEE GUIDA E PERCORSO METODOLOGICO ADOTTATO*

Lo schema metodologico, conformemente ai punti enunciati nell'allegato VI D.Lgs 4/2008, prevede un percorso di analisi delle azioni proposte sintetico ed immediato, utile ad orientare le scelte di piano (declinate nelle specifiche varianti di trasformazione). Tale strumento valutativo è stato impostato in modo da poter fornire indicazioni e strumenti per il processo decisionale successivo, anche e soprattutto in funzione dei comparti territoriali ove le informazioni disponibili non risultano sufficienti per una valutazione esaustiva di compatibilità ambientale.

La traduzione di tale percorso consiste nell'elaborazione di apposite Schede di valutazione di sostenibilità per ciascuna variante di piano proposta che sottendono:

- uno schema logico-interpretativo (sequenza operativa “contesto ambientale e normativo di riferimento/ obiettivi-azioni di trasformazione/ stime-valutazioni/ proposte di miglioramento/ controlli”) ispirato ai criteri DPSIR, al fine di valutare l'entità degli effetti delle azioni di trasformazione (pressioni potenziali) sulle componenti ambientali (sensibilità);
- l'esplicitazione dei passaggi del processo analitico-valutativo, attraverso l'utilizzo di specifici criteri e gerarchie di giudizio, in modo da poter essere ripercorso da altri soggetti interessati alla valutazione;
- la selezione e il riordino delle informazioni documentali e cartografiche necessarie per le analisi di livello comunale, in modo da disporre di un sistema articolato e coerente di sensibilità ambientali utilizzabile per le analisi e le valutazioni delle pressioni prodotte dalle azioni di piano;
- la calibrazione degli obiettivi-azioni di trasformazione per la condivisione dei principali attori coinvolti nel piano, attraverso fasi di verifica progressiva del processo tecnico.

Il modello concettuale generale per le relazioni tra le differenti componenti e fattori del sistema ambientale e territoriale considerato a livello comunale, prevede il riconoscimento delle seguenti categorie di elementi:

- attività del piano (variante);
- sensibilità del sistema da considerare;

- stime di effetto, intese come livelli di criticità potenziale;
- risposte proponibili per limitare le criticità;
- monitoraggio del processo a valle per verificare le attese ed eventualmente perfezionare il processo decisionale stesso.

Le *sensibilità* del sistema che possono risentire degli effetti delle attività del piano sono state raggruppate nelle seguenti categorie, coerenti per quanto riguarda la natura degli elementi afferenti oltre che coerenti per gli aspetti d'analisi tecnica:

<b>SSE</b>	<b>Sistemi di sensibilità</b>
GEO	Sistema geologico-geomorfologico
IDR	Sistema idrico
ECO	Sistema ecologico e Parchi
AGR	Sistema agricolo
PAE	Paesaggio culturale
ANTR	Sistema antropico

**Tabella 2-1 – Elenco dei sistemi di sensibilità utilizzati per la valutazione di sostenibilità**

Le sensibilità considerate ai fini delle valutazioni comprendono:

- vincoli e tutele; tali sensibilità rappresentano anche parametro per valutazioni di coerenza interna del piano (variante);
- elementi a cui viene riconosciuta una rilevanza ai fini delle valutazioni di livello provinciale e declinati anche a livello locale.

Trattandosi di variante a strumenti urbanistici vigenti, per il principio di non duplicazione, si farà riferimento agli elaborati tecnici ed alle tavole grafiche tematiche esistenti, che riassumono le molteplici analisi conoscitive e valutative già condotte per la loro stesura.

Per il sistema di monitoraggio si rimanda al sistema di monitoraggio comunale condiviso e utilizzato dal comune di Boretto con l'ausilio degli enti di controllo.



### **3. DESCRIZIONE DELLA VARIANTE URBANISTICA**

Il presente provvedimento riguarda due ambiti di variante discendenti da Accordo con i privati ai sensi dell'ex Art. 18 della L.Rg. 20/2000, i cui contenuti vengono di seguito illustrati.

#### **AMBITO DI VARIANTE 1**

La variante discende da Accordo ai sensi dell'ex Art. 18 della L. Rg. 20/2000 approvato con DC 12/10/2011 e sottoscritto in data 13/10/2011, conseguente a richiesta preventiva di variante al PRG inoltrata dalla proprietà dell'ambito in oggetto che ha elaborato un progetto unitario integrato che prevede di ampliare l'area su cui insiste l'impianto di demolizione auto e rottamazione in genere (zona DS-D in territorio rurale), della Ditta Galvani Mario al fine di avere più spazi a disposizione su cui gestire al meglio l'attività regolarmente autorizzata, oltre che l'opportunità di trasformare la restante area di proprietà, tenuto conto dell'ubicazione in zona isolata e lontana dai centri abitati e da insediamenti abitativi, in una zona agricola speciale per "pista da motocross" con relativi servizi e aree di pertinenza, da mettere a disposizione ad una Società sportiva dilettantistica locale che opera nel settore.

Sulla base di quanto stabilito nell'Accordo, la variante al vigente PRG deve prevedere l'estendimento della "Zona Industriale Speciale DS-D" e l'individuazione di una "Zona agricola speciale per realizzazione pista da motocross" su mappali attualmente destinati nel PRG a "Zona Agricola Normale" con l'integrazione delle Norme Tecniche d'Attuazione del PRG per regolamentarne gli interventi.

Il progetto unitario è stato redatto per incarico dei privati dal Geom. Artoni Antonio tenendo conto delle osservazioni e dei contenuti espressi dai competenti uffici provinciali e dai partecipanti alle conferenze di pianificazione del PSC.

Nella messa a punto del progetto sono stati modificati lievemente i perimetri delle aree riservate all'ampliamento dell'attività di demolizioni auto DS-D esistente e alla realizzazione della pista di motocross tenendo conto della opportunità di localizzare le

aree di parcheggio pubblico esternamente alle recinzioni degli spazi pertinenziali, in fregio al lato sud di via Finghè.

Allo stesso tempo si sono ridotte le quantità edificabili per la realizzazione dei locali e dei servizi di supporto alla pista di motocross, si sono limitate al minimo indispensabile le superfici impermeabilizzate, si è meglio localizzato l'ampliamento dell'area riservata all'attività di demolizione auto, si è elaborato un progetto a carattere planivolumetrico unitario e si sono predisposte le visualizzazioni di inserimento paesaggistico nel contesto che nello stato di fatto si caratterizza per l'assenza di vegetazione arborea e di edifici se si escludono i capannoni e le aree di pertinenza dell'attività di demolizione auto esistente peraltro insediata a seguito di processo di delocalizzazione e regolarmente autorizzata.

Relativamente alle misure di mitigazione degli impatti visivi ed ambientali il progetto unitario predisposto ai cui elaborati cartografici e alla cui relazione illustrativa si rimanda, prevede in particolare:

- La piantumazione di aree a verde alberato e cespugliato lungo il perimetro delle aree recintate a pertinenza dell'attività di demolizione auto e di svolgimento dell'attività sportiva dilettantistica ad integrazione dello scarso equipaggiamento verde esistente;
- La messa in atto delle misure necessarie per limitare l'inquinamento da polveri e da rumore tenendo conto: delle risultanze dello studio di impatto acustico predisposto, e del fatto che il primo recettore sensibile a destinazione residenziale agricola, si trova a circa 300 metri; e che la pista da motocross verrà usata solo nel periodo diurno e che le gare sportive che si prevede di disputare nell'anno solare saranno solo 3;
- La realizzazione dei parcheggi pubblici e di pertinenza delle attività insediate ed insediabili in misura sufficiente e proporzionata al carico urbanistico generato;
- Il contenimento al minimo indispensabile degli spazi impermeabili anche per quanto riguarda la viabilità di adduzione in macadam ed i parcheggi pubblici e privati di pertinenza;
- L'integrazione e l'utilizzo delle reti tecnologiche esistenti a servizio dell'attività di demolizione auto esistente anche per i bisogni dei servizi a supporto dell'attività sportiva di nuovo insediamento (rete elettrica, pozzo, raccolta rifiuti, rete fognaria servita da depuratore ad ossidazione totale in conformità alla vigente legislazione con convogliamento dei reflui in acque superficiali);
- L'approvvigionamento di acqua potabile tramite "taniche/serbatoi" provenienti da fornitore esterno autorizzato;

- La manutenzione della viabilità di adduzione via Finghè con fondo in macadam secondo modalità che verranno precisate in accordo con l'amministrazione comunale in sede di stipula della convenzione attuativa;
- Il ripristino del suolo agricolo al cessare dell'attività sportiva e dell'attività di demolizione auto e rottamazione in genere oggi regolarmente esistente ed autorizzata e che con la variante si ha intenzione di ampliare;

Dal punto di vista tecnico rispetto alla variante n° 2 della 16<sup>a</sup> variante al PRG discussa in conferenza di pianificazione del PSC si evidenzia quanto segue:

- L'attività di demolizione auto e rottamazione che attualmente si svolge su di un'area produttiva speciale DS-D di mq 15.300 viene ampliata di mq 5.200 anziché mq 4.000 come proposto nell'accordo;
- L'area per attività sportive private per la realizzazione di pista per motocross viene proposta con una estensione di 27.000 mq anziché di mq 31.510 come previsto nell'accordo e riportato nella variante discussa in conferenza di pianificazione del PSC;
- L'indice di utilizzazione territoriale della zona per attrezzature sportive private già proposto con il valore di 0,02 mq/mq viene ora fortemente ridotto a 50 Mq/Ha di St mentre rimane inalterato in 0,15 mq/mq l'indice di utilizzazione fondiaria per l'area adibita a demolizione auto e rottamazione in genere, introducendo nelle norme vigenti il limite dell'altezza massima fissato in ml 7 per le nuove costruzioni.

I dati tecnici sono i seguenti:

	MQ
Superficie catastale area in proprietà: Fg. 20 particelle 238, 129, 130, 131, 155, 156, 157, 158	50'884.00
Superficie reale da rilievo	47'500.00
Aree attualmente classificate in "zona DS-D" per impianti di demolizione auto e rottamazione in genere	15'300.00
Ampliamento previsto di zona classificata DS-D (comprese aree a parcheggio pubblico)	5'200.00 (+33.9%)
Aree a parcheggio pubblico comprese nell'ampliamento	1'900.00
Estensione zona sportiva per pista da motocross	27'000.00

La variante comporta inoltre modifiche alle vigenti norme tecniche di attuazione del PRG allo scopo di:

- a) Sopprimere nell'art. 18 i riferimenti alla zona produttiva speciale DS-D area per delocalizzazione di attività esistente ed introdurre un nuovo art. 18 bis del seguente tenore letterale:

<<art. 18 bis - Zona speciale DS-D per demolizione autoveicoli e rottamazione in genere>>. Detta zona localizzata in territorio agricolo tra via Finghè ed il collettore impero, coincide con le aree già oggetto di delocalizzazione di attività esistente di demolizione auto e rottamazione in genere regolarmente autorizzata ai sensi di legge e con le aree agricole contigue oggetto di variante specifica al PRG del novembre 2018. In dette aree è consentito il mantenimento degli impianti di demolizione auto esistenti e regolarmente autorizzati al novembre 2018 e la realizzazione degli interventi di ampliamento e riqualificazione paesaggistica ed ambientale previsti nel progetto a carattere planivolumetrico allegato alla variante specifica al PRG n° 18 progetto che si intende qui richiamato. Gli interventi si attuano con permesso di costruire supportato da convenzione attuativa nel rispetto dei seguenti indici, parametri e prescrizioni:

Modalità di attuazione =	intervento diretto convenzionato
Sm =	intera area individuata nel PRG con la 18 <sup>a</sup> variante specifica
Superficie utile costruibile =	Mq 2'040 (come risultante dalla applicazione di Ut = 1.000 Mq/Ha sui 15.300 di St del PRG vigente al novembre 2018 e di Uf di 0,15 Mq/Mq sui 3.400 Mq di zona DS-D introdotta con la variante specifica al PRG n° 18)
Q =	rapporto massimo di copertura = 15% della Sf
VI =	1
H max =	ml7, salvo altezze maggiori degli edifici esistenti e volumi tecnici indispensabili all'esercizio dell'attività insediata
Distanza da via Finghè =	minimo 20 m
Distanza dagli altri confini =	minimo 10 m salve minori distanze dello stato di fatto
Parcheggi di pertinenza =	come da precedente art. 10
Parcheggi pubblici	Mq 1'900
(da prevedere esternamente alle recinzioni nella fascia di rispetto a sud di via Finghè) =	

È fatto obbligo della realizzazione e mantenimento di fascia verde alberata e cespugliata con specie autoctone lungo il perimetro delle aree di pertinenza della attività che potranno essere recintate con pali in legno e rete metallica integrata da siepe di specie autoctone.

Gli spazi adibiti alla attività di demolizione auto e stoccaggio dei rottami dovranno essere impermeabilizzati e dotati delle necessarie opere di raccolta e trattamento delle acque piovane e dei reflui inquinanti in conformità alla vigente legislazione in materia.

La manutenzione della viabilità di adduzione e dei parcheggi pubblici o di uso pubblico previsti nel progetto a carattere planivolumetrico allegato alla variante è a carico dei soggetti attuatori secondo le modalità che dovranno essere specificate, in accordo con il Comune in sede di stipula della convenzione attuativa.

Dovranno inoltre essere rispettate le condizioni di sostenibilità dell'azione e di mitigazione degli impatti previsti nel "rapporto preliminare per la verifica di assoggettabilità a VAS" che corredata la variante.

Nel caso di cessazione dell'attività si dovranno porre in essere misure di bonifica e di desigillazione delle aree impermeabili a valori inferiori al 15% della Sf e gli edifici esistenti potranno essere mantenuti e recuperati agli usi ammessi per la zona agricola normale in cui sono collocati.

- b) Inserire un nuovo articolo 21 ter, per la regolamentazione della "zona agricola speciale per realizzazione di pista motocross del seguente tenore letterale:

<<Art. 21 ter - zona agricola speciale per realizzazione di pista motocross>>.

Tale zona coincide con le aree di Via Finghè contigue all'insediamento produttivo esistente (zona DS-D con impianto di demolizione auto e rottamazione in genere) inserite nel PRG vigente con la 18<sup>a</sup> variante parziale al PRG del novembre 2018.

Su tali aree, in attuazione dell'Accordo ex Art. 11 della Legge n. 241/1990 e s.m. ed ex Art. 18 della Lg. Rg. 20/2000, è prevista la realizzazione di un impianto per l'allenamento e lo svolgimento di gare relative allo sport del motocross, che sarà gestito da una società sportiva locale.

Detto impianto prevede la realizzazione di una pista per l'allenamento e la pratica sportiva, di strutture prefabbricate per l'alloggiamento dei servizi tecnici ed igienico-sanitari, e di servizio agli utenti, nonché di parcheggi e infrastrutture viabilistiche di adduzione all'area secondo uno schema organizzativo di massima allegato all'Accordo, precisato in sede di variante al PRG nel rispetto dei limiti e delle

condizioni d'intervento riportati all'ottavo comma dell'Art. 48 delle Norme di PTCP (lettere a e b) e a recepimento dei contributi esplicitati dai competenti uffici provinciali in sede di conferenza di pianificazione per la redazione del PSC.

A tali fini gli interventi vengono subordinati alla redazione di un progetto unitario supportato da convenzione attuativa esteso all'intera superficie oggetto di variante (Mq. 27.500) con l'obbligo di effettuare in sede di permesso di costruire la simulazione dello stato dei luoghi a seguito della realizzazione del progetto e di mettere in atto le necessarie opere di mitigazione paesaggistica ed ambientale.

In sede di permesso di costruire dovranno essere rispettate le prescrizioni contenute nella Relazione di fattibilità geologico-sismica e nella Relazione di assoggettabilità a VAS che corredano la variante urbanistica, nonché i seguenti indici e parametri urbanistico edilizi.

Sm =	Intera superficie oggetto di variante specifica al PRG come definitivamente approvata
Ut - indice di utilizzazione territoriale =	50 Mq/Ha (con l'obbligo di realizzare gli interventi edificatori con strutture prefabbricate leggere a ridotto impatto ambientale e facilmente amovibili)
Q =	rapporto massimo di copertura = 1% della St
VI =	≥ 0,5
H max =	3,5 mt
D1 - distanza minima dai confini di proprietà e di zona =	mt. 5
D2 = distanza minima dalle strade pubbliche	mt. 30
Distanza da via Finghè =	minimo 20 m
Distanza dagli altri confini =	minimo 10 m salve minori distanze dello stato di fatto
Parcheggi di urbanizzazione primaria =	posti auto minimi = n° 70 (con obbligo di allestire un adeguato numero di parcheggi per gli spettatori anche su aree attigue asservite allo scopo in caso di manifestazioni sportive pubbliche)

Realizzazione delle aree di parcheggio e viabilità di servizio in materiali permeabili e messa in opera di barriere verdi per la mitigazione degli impatti visivi e di adeguati sistemi di mitigazione degli impatti acustici nei confronti degli edifici circostanti a diversa destinazione

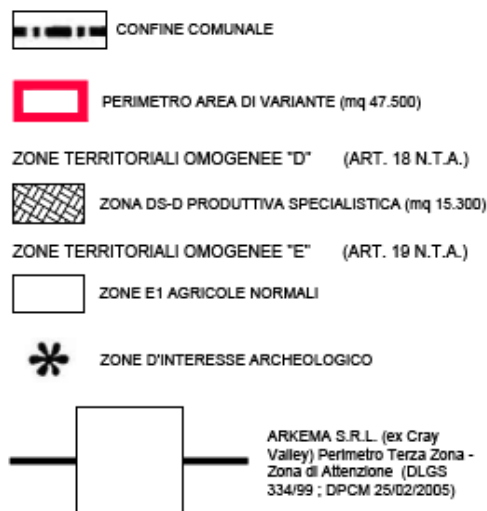
Realizzazione delle opere di allacciamento alle reti per l'erogazione dei servizi tecnologici e messa in opera di sistemi di convogliamento e depurazione dei reflui in conformità alla vigente legislazione in materia e ai pareri dei competenti Uffici dell'ARPA e AUSL cui dovrà essere sottoposto per parere positivo il progetto esecutivo per la realizzazione delle opere di urbanizzazione.

Al cessare dell'attività sportiva che genera la variante urbanistica le strutture edilizie e le relative opere di impermeabilizzazione dei suoli dovranno essere rimosse a cura dei soggetti privati sottoscrittori dell'Accordo e dovrà essere ripristinato l'uso agricolo del suolo investito dalla variante specifica del novembre 2018>>.

Di seguito si riporta la sintesi grafica della variante.



### LEGENDA



### LEGENDA

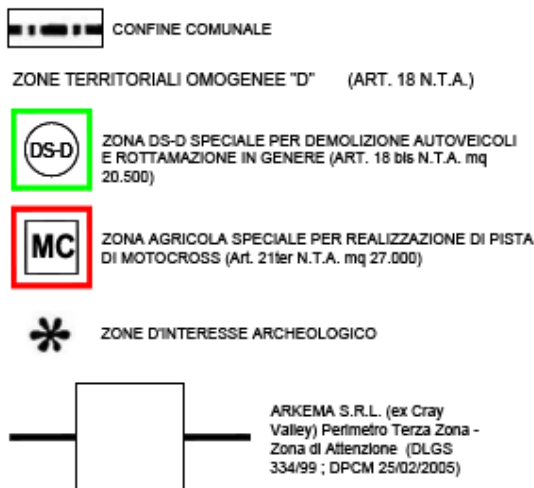


Fig. 3-1 – Estratto tav. 7 del PRG- Localizzazione Variante (in alto) edestratto Tav di PRG modificata.

#### **4. SCHEDA DI VALUTAZIONE DI SOSTENIBILITA'**

Come già riportato nel paragrafo relativo al percorso metodologico adottato, le valutazioni specifiche sono esplicitate nella scheda di Valutazione di sostenibilità allegata che riporta nel dettaglio:

##### *Informazioni generali*

- Localizzazione e caratteri morfologico-funzionali
- Caratteristiche idrogeologiche
- Presenza di vincoli sovraordinati:
- Classe acustica
- Presenza territori ecosensibili
- Sistema antropico

##### *Informazioni sulle pressioni attese*

- Consumi di suolo
- Mobilità e trasporti
- Uso dell'acqua
- Uso dell'energia
- Inserimento nel paesaggio e nell'ecosistema
- Materiali e Rifiuti
- Emissioni

##### *Quadro sintetico delle criticità potenziali relativi ai sistemi sensibili:*

- Sistema geologico-geomorfologico
- Sistema idrico
- Sistema ecologico e Naturalistico
- Sistema agricolo
- Paesaggio culturale
- Sistema antropico

##### *Condizioni di sostenibilità dell'azione*

- Sistema geologico-geomorfologico
- Sistema idrico
- Sistema ecologico e Naturalistico
- Sistema agricolo
- Paesaggio culturale
- Sistema antropico



## SCHEMA DI VARIANTE 1

Località Territorio agricolo – Via Finghè



## INFORMAZIONI GENERALI

### **A) Localizzazione e caratteri morfologici funzionali**

La variante riguarda il cambio d'uso di una porzione di territorio agricolo in "Zona Industriale Speciale DS-D" per l'ampliamento di un'area per demolitore e l'inserimento di un'area agricole speciale per poter realizzare una pista da motocross con i relativi servizi.

### **B) Caratteristiche Idrogeologiche**

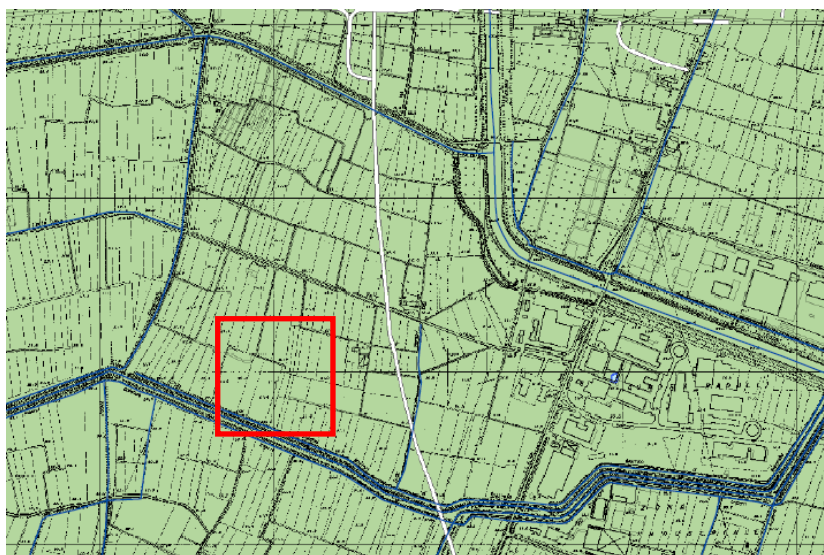
Le caratteristiche litologiche dell'area di studio sono determinate da uno strato consistente di limi e argille (come si evince anche dall'estratto di tavola 1 "Tavola degli elementi fisico – geomorfologici" dell'allegato QC6 del PTCP) che ricoprono un profondo intreccio di paleo-alvei sabbiosi meglio individuabili nella relazione idrogeologica e geotecnica allegata alla proposta di variante a cui si rimanda.

La morfologia del comparto è piatta con debole inclinazione verso nord-est.

La soggiacenza della falda oscilla tra i – 1,5 e i – 3.5.

L'area in oggetto rientra, come tutto il territorio di Boretto, nella zona sismica III a sismicità medio bassa.

L'area non presenta caratteri predisponenti alla liquefazione.



Estratto Tav 1 dell'allegato QC6 del PTCP - "Elementi fisico geomorfologici"

Il PGRA mette in evidenza che quasi tutto il territorio comunale rientra tra le aree con scenari di pericolosità a scarsa probabilità di alluvioni o scenari di eventi estremi (P1 – L) legate al reticolo naturale principale, per il reticolo secondario la maggior parte del territorio è collocato tra le aree a scenario di pericolosità P2 (alluvioni poco frequenti aventi tempi di ritorno da 100 a 200 anni), mentre l'area oggetto di variante è collocata in zone a pericolosità P3 (alluvioni frequenti: con tempi di ritorno tra 20 e 50 anni).

In relazione a quanto sopra dovranno essere osservate, nei casi di trasformazione dello stato di fatto le precauzioni della DGR n. 1300/2016



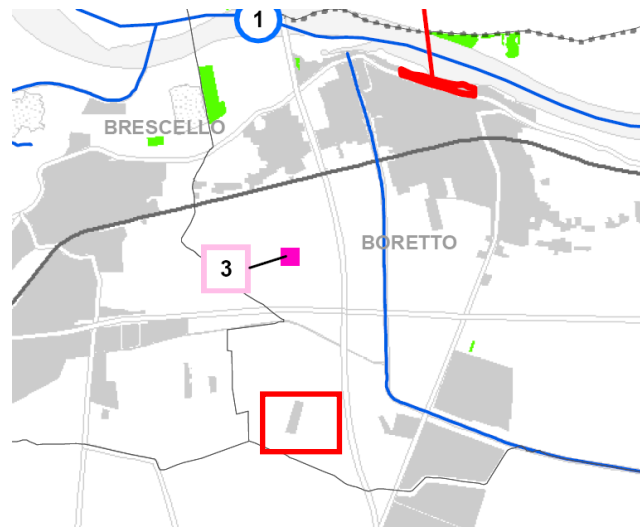
Estratto TavRSP 182NE-GUASTALLA Mappa della pericolosità e degli elementi potenzialmente esposti Reticolo Secondario di Pianura

**C) Presenza di vincoli sovraordinati: Copertura forestale/ Area Sic-Zps/ Galassini/ D.Lgs: 42/2004/ 1497-39/ ecc**

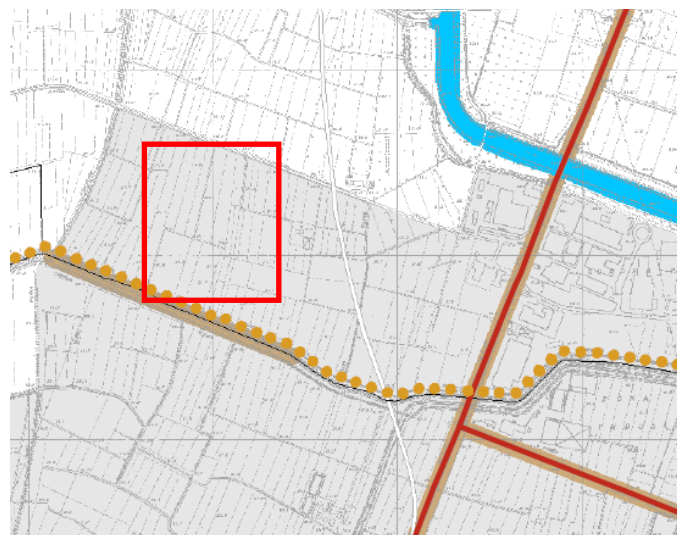
L'ambito nel PTCP 2010 è collocato in zona di tutela della struttura centuriata (art 48).

Rientra inoltre all'interno del "sistema delle bonifiche storiche" di cui all'art 53.

Di seguito si riportano gli estratti delle tavole P4 e P5a del PTCP 2010.



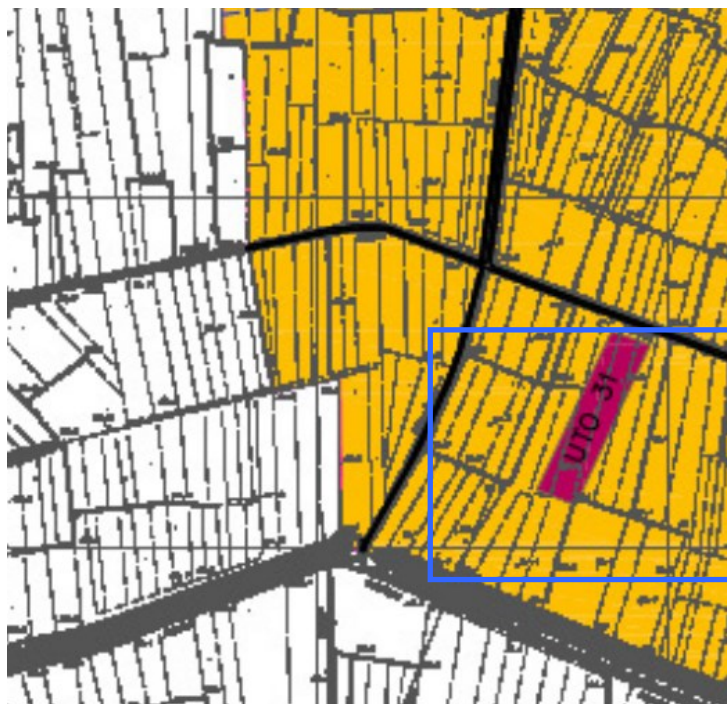
Estratto tavola P4 nord PTCP - "Carta dei beni paesaggistici"



Estratto tavola P5A PTCP - "Zone sistemi ed elementi della tutela paesistica"

#### **D) Classe Acustica**

L'area in variante è attualmente inserita nel Piano di Classificazione Acustica in classe III. Andrà dunque predisposto l'adeguamento del Piano di Classificazione Acustica con l'inserimento della classe acustica del nuovo ambito in classe V come il vicino lotto per zona industriale speciale. Per la classe V devono essere rispettati i 70 dBA di giorno e i 60 dBA di notte. Tali limiti sono anche quelli previsti dal DPR 304/01 per le aree esterne alle piste motoristiche. Inoltre per le attività motoristiche sono da rispettare gli orari indicati nel suddetto DPR. In fase di permesso di costruire sarà da allegare la relazione di previsione di clima/impatto acustico.



**Estratto tavola del Piano di classificazione acustica**

### **E) Presenza di territori Ecosensibili**

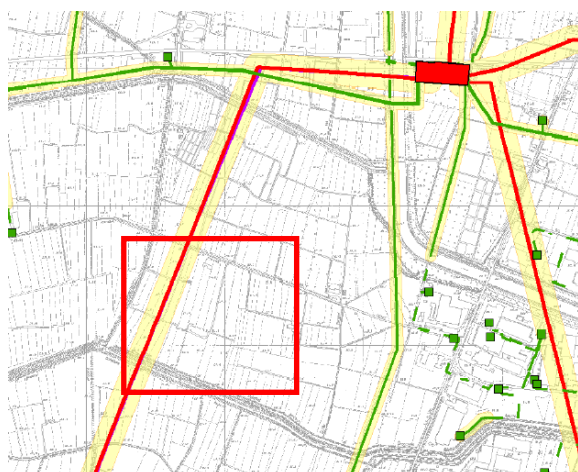
Sul confine comunale è evidenziato un elemento della rete ecologica provinciale (corridoio secondario in ambito pianiziale), come si desume dall'estratto di tavola P2 "Rete ecologica polivalente" del PTCP 2010.



**Estratto tavola P2 del PTCP "Rete Ecologica Polivalente"**

### **F) Sistema Antropico**

L'area di variante è collocata in territorio agricolo, in adiacenza all'attuale area in zona industriale speciale DS-D, ed è collocata all'esterno della DPA di un elettrodotto ad alta tensione. E' servita da linea elettrica, impianto fognario servito da depuratore ad ossidazione totale pozzo parcheggi. La viabilità di accesso è lungo via Finghé sul confine nord, strada comunale con fondo in macadam.



**Estratto tavola P11 PTCP "impianti elettrici"**

**INFORMAZIONI SULLE PRESSIONI ATTESE**  
**VARIANTE N° 2**

**CONSUMI DI SUOLO AGRICOLO – SAU**

L'ampliamento comporta consumo di suolo agricolo produttivo per circa 5'200 mq, oltre a 27'000 mq trasformati a zona agricola speciale.

**MOBILITA' E TRASPORTI – MT**

L'accesso a tutta l'area del demolitore e per attività sportive avviene da via Finghé con fondo in ghiaia eccetto i primi 200 metri in prossimità dell'incrocio con via per Poviglio più ad est. Il flusso di traffico indotto è di difficile definizione, soprattutto per i giorni destinati ad eventi sportivi, tuttavia vista la dimensione della strada, la collocazione dell'impianto, lontano da centri urbani e facilmente raggiungibile dalla SP 358R e la capacità della tribuna (al massimo per 100 spettatori), non si prevedono situazioni di criticità legate alla normale utilizzazione. Per quanto riportato nel progetto unitario e visto il carattere amatoriale dell'impianto, l'aumento del traffico indotto rispetto alla SP 358R sarà irrilevante.

**USO DELL'ACQUA – AQ**

Vista la destinazione d'uso prevista il consumo di acqua potabile è limitato, le operazioni di bagnatura pista avverranno con acqua di pozzo autorizzato.

Considerate le attività di progetto, dovranno essere previsti opportune procedure o sistemi di contenimento oli o benzine in caso di sversamento accidentale nelle zone box.

Le aree di stoccaggio del demolitore andranno impermeabilizzate.

Vista la mancanza di pubblica fognatura i reflui fognari di servizi igienici, docce e cucine saranno opportunamente depurati con impianto ad ossidazione totale prima dello scarico su suolo. Andrà comunque richiesta apposita autorizzazione all'AUSL di competenza.

**USO DELL'ENERGIA – EN**

L'utilizzo di energia in relazione alle attività previste è limitato.

**INSERIMENTO NEL PAESAGGIO E NELL'ECOSISTEMA – IN**

L'ambito in oggetto riguarda l'estendimento dell'attuale area per demolitore, inoltre la pista da cross realizzata per la maggior parte in terra e materiale inerte con volumi fuori terra di non elevatissima altezza, non determina impatti significativi nel paesaggio. Il corridoio secondario della rete ecologica sul margine sud dell'area di proprietà rappresenta l'unico elemento d'attenzione per l'ecosistema anche se di fatto non è direttamente interessato dall'intervento.

### **MATERIALI E RIFIUTI – MR**

I demolitori e le attività connesse allo svolgimento della pratica sportivo-motoristica devono sottostare alla normativa di settore per lo smaltimento dei rifiuti diversi dalla tipologia assimilabile all'urbano. Nella relazione di accompagnamento al progetto della pista da motocross è confermata l'assenza di rifiuti speciali o pericolosi.

### **EMISSIONI – EM**

Il comune di Boretto è un comune di zona A (con rischio di superamento dei valori limite sull'inquinamento di lungo periodo). Gli impatti sulla qualità dell'aria derivano quindi dall'attività produttiva e dal traffico.

L'incidenza dei veicoli dovuti alla variante, per quanto riguarda il traffico indotto, si attesta ad un massimo di 100 veicoli tra spettatori e corridori nelle giornate di gara (non più di 3 all'anno), mentre nell'utilizzo standard sono previsti non più di 80 motociclisti spalmati nell'arco della settimana. Per quanto riguarda invece le giornate in cui sono previste attività motoristiche agonistiche si potrebbero avere locali emissioni di polveri.



## QUADRO SINTETICO DELLE CRITICITA' POTENZIALI

Nei seguenti prospetti sono riassunti i possibili impatti, sugli stessi sistemi sensibili considerati anche nella ValSAT del PTCP 2010, determinati dalla variante al PRG e le soluzioni adottabili per un loro contenimento e/o compensazione.

<b>Sistemi Sensibili</b>	<b>Criticità potenzialmente associate alle azioni di piano</b>
Sistema Geologico-Geomorfologico	La relazione geologica geotecnica non ha messo in evidenza particolari criticità o fattori limitanti l'intervento.
Sistema Idrico	Non si evidenziano particolari criticità aggiuntive derivanti dalla variante; le uniche criticità riscontrabili sono legate allo sversamento accidentale di sostanze inquinanti sul suolo comunque di minima entità e in relazione alle zone di stoccaggio del demolitore.
Sistema Ecologico e Naturalistico	L'attività di demolizione e motoristica è collocata a nord di un corridoio secondario planiziale della rete ecologica che va preservato. L'intervento in progetto non interessa in modo diretto il corridoio.
Sistema Agricolo	Si determina una lieve sottrazione di suoli produttivi per l'attività agricola.
Paesaggio Culturale	Non si rilevano criticità
Sistema Antropico	Gli impatti emissivi su atmosfera dovuti alla variante si possono ritenere trascurabili anche per quanto concerne l'emissione di polveri di carattere locale, determinati solo dal passaggio delle moto nel momento di attività sportiva. Le emissioni dovute al traffico indotto su media annua si ritengono in questa fase limitate. Per quanto riguarda il rumore si fa presente che la pista è pressoché isolata e il ricettore più vicino si trova ad est ad oltre 300 metri di distanza.

## CONDIZIONI DI SOSTENIBILITA' DELL'AZIONE

<b>Sistemi Sensibili</b>	<b>Descrizione interventi mitigatori</b>
Sistema Geologico - Geomorfologico	Attenersi alle specifiche della relazione geologico sismica del sito, per gli aspetti geotecnici. In fase esecutiva dovrà essere inoltre predisposta la documentazione di gestione delle terre e rocce da scavo.
Sistema Idrico	Andrà richiesta apposita autorizzazione allo scarico su suolo all'ARPA – AUSL di competenza per i reflui provenienti da servizi igienici, docce e cucine. Dovranno comunque essere messi in atto sistemi e/o procedure da attuare in caso di sversamento accidentale di oli e benzine su suolo. Le zone di ampliamento del demolitore andranno pavimentate.
Sistema Ecologico e Naturalistico	Il sistema ecologico dovuto alla presenza di un corridoio secondario planiziale della rete ecologica non viene direttamente interessato tuttavia è necessario prevedere la messa in opera di barriere verdi per la mitigazione degli impatti visivi e dovuti alle polveri.
Sistema Agricolo	-
Paesaggio Culturale	Gli interventi dovranno essere mascherati con essenze arboree di tipo autoctono e possibilmente non disposte a filare.
Sistema Antropico	Gli impatti su atmosfera sono assolutamente limitati ai periodi di utilizzo della pista per l'emissione di polveri; le fasce verdi contribuiranno a limitarne la diffusione, è inoltre prevista la bagnatura delle pista in periodo secco tramite acqua di pozzo. Per l'ottenimento del permesso di costruire dovrà essere predisposto il documento di previsione di impatto acustico in relazione all'attività motoristica prevista nelle giornate di gara e nelle giornate di normale fruizione e dovranno essere realizzate le opportune opere di bonifica eventualmente necessarie.

## 5. SINTESI NON TECNICA

Il presente Rapporto Ambientale preliminare è redatto ai fini della Valutazione Ambientale Strategica della variante al vigente PRG del Comune di Boretto che nello specifico riguarda la riclassificazione, da Zona agricola normale, in parte a “Zona Industriale Speciale - DS-D” per attività di demolizione autoveicoli e rottamazione in genere destinata all’ampliamento dell’attività esistente ed in parte a Zona agricola speciale per realizzazione pista da motocross.

In particolare l’ampliamento della zona DS-D riguarda 5200 mq oltre a 27000 mq che verranno adibiti a pista da motocross in Zona agricola speciale.

Il Rapporto ambientale ha indagato i possibili elementi di criticità in relazione ai sistemi di sensibilità che possono risentire degli effetti delle attività previste.

Gli elementi di maggior attenzione sono relativi alle problematiche delle emissioni in atmosfera, per lo più di polveri, alle problematiche di rumore e di gestione dei reflui.

Dal progetto unitario allegato alla richiesta di variante è emerso che il traffico indotto è limitato in quanto abitualmente la pista non verrà utilizzata da più di 80 motociclisti spalmati nell’arco della settimana e che le giornate di gare con maggior affluenza saranno solo 3 all’anno di tipo amatoriale, sono previsti dunque non più di 50 corridori con relativi mezzi e automezzi e non più di 100 spettatori.

Per limitare l’emissione di polveri durante le gare in periodo secco verranno attuate procedure di bagnatura pista con acqua da pozzo, inoltre l’intero impianto prevede sul perimetro una fascia alberata che aiuta a contenere la diffusione di polveri e anche per attuare una mitigazione paesaggistica.

I reflui fognari di limitata entità, saranno depurati da apposito depuratore ad ossidazione totale per consentire lo smaltimento su suolo.

Per la verifica degli impatti dovuti al rumore e delle eventuali opere di bonifica necessarie dovrà essere presentata la documentazione di previsione di impatto acustico per l’ottenimento del permesso di costruire.