



Cremona, li 15/12/2020

**DECRETO N. 701 / SETTORE AMBIENTE E TERRITORIO**  
**Territorio**

**Oggetto:** VERIFICA DI ASSOGGETTABILITÀ A VIA RELATIVA AL PROGETTO DI AMPLIAMENTO IMPIANTO PER SPORT MOTORISTICI DA REALIZZARSI IN AREA SEMI INTERCLUSA DALL'IMPIANTO ESISTENTE IN COMUNE DI SAN MARTINO DEL LAGO (CR). **DECRETO**  
**PROPONENTE:** AUTODROMO INTERNAZIONALE- [RIF. NEL SISTEMA INFORMATIVO REGIONALE "S.I.L.V.I.A.": VER 132-CR].

**IL DIRIGENTE**

VISTI:

- il D.Lgs. 3 aprile 2006, n. 152 e s.m.i.: "Norme in materia ambientale", in particolare l'art. 19 "*Modalità di svolgimento del procedimento di verifica di assoggettabilità a VIA*";
- il Decreto del Ministero dell'Ambiente della Tutela del Territorio e del Mare del 30 marzo 2015 n. 52;
- la Legge Regionale 2 febbraio 2010, n. 5 avente a oggetto "*Norme in materia di Valutazione di Impatto Ambientale*" e successive modifiche ed integrazioni;
- il Regolamento Regionale del 25 marzo 2020 n. 2 "*Disciplina delle modalità di attuazione e applicazione delle disposizioni in materia di VIA e di verifica di assoggettabilità a VIA ai sensi della l. r. 5/2010 e delle relative modifiche e integrazioni*";
- la deliberazione della Giunta regionale n. 4792 del 08/02/2016 "Approvazione delle "Linee guida per la componente salute pubblica negli studi di impatto ambientale e negli studi preliminari ambientali";
- la deliberazione della Giunta regionale n. X/5565 del 12/09/2016 "Approvazione delle Linee guida per la valutazione e tutela della componente ambientale biodiversità nella redazione degli studi di impatto ambientale e negli studi preliminari ambientali e a supporto delle procedure di valutazione ambientale";

PRESO ATTO:

che la procedura è stata caratterizzata dai seguenti passaggi amministrativi:

- In data 28/09/2020 [prot. n. 49918], il Proponente Sig. Manuele Muzzucato, in qualità di legale rappresentante dell'Autodromo Internazionale, ha provveduto a depositare presso la Provincia di Cremona, istanza di Verifica di assoggettabilità alla V.I.A. ai sensi dell'art. 19 del D.Lgs. n. 152 del 3/04/2006, relativa al progetto di ampliamento impianto per sport motoristici, da realizzarsi in area semi interclusa dall'impianto esistente in San Martino del Lago (CR);
- Il 30/09/2020 [prot. n. 50630] l'A.C. l'Autorità competente ha inoltrato comunicazione a tutti gli Enti coinvolti circa l'avvenuta pubblicazione su SILVIA del progetto proposto;
- Il 30/09/2020 [prot. n. 50816] l'A.C. ha chiesto ad ARPA supporto tecnico –scientifico;
- Il 25/11/2020 [prot. n. 63069] il Proponente ha inviato documentazione aggiuntiva;
- Il 26/11/2020 [prot. n. 63280] l'A.C. ha inoltrato comunicazione a tutti gli Enti coinvolti circa la documentazione aggiuntiva caricata dal Proponente su SILVIA;
- L'1/12/2020 [prot. n. 64211] il Proponente ha inviato documentazione aggiuntiva relativamente alla componente biodiversità;

RICHIAMATO CHE:

52\_701

1 di 8

- il progetto rientra nella fattispecie di cui al punto nell'Allegato IV, punto 8, lett. b), del D. Lgs. 3/04/2006 n. 152 e succ. mod e dell'allegato B, della L. R. n. 5/2010 "Piste permanenti per corse e prove di automobili, motociclette ed altri veicoli a motore".
- il provvedimento di verifica di assoggettabilità a VIA non costituisce atto autorizzativo e non sostituisce i titoli abilitativi per la realizzazione e l'esercizio del progetto;
- per quanto riportato nella documentazione allegata all'istanza di Verifica di VIA, il progetto non è in contrasto con gli strumenti di programmazione e pianificazione territoriale ed urbanistica; inoltre non si sono rilevati motivi ostativi o di improcedibilità dell'intervento proposto;

#### CONSIDERATO CHE:

essendo stata valutata nel suo complesso la documentazione tecnica presentata, comprensiva del progetto e della disamina degli effetti sull'ambiente nonché la cartografia in atti, si può concludere che:

- a. le informazioni acquisite in atti consentono la comprensione delle caratteristiche del progetto e la valutazione dei principali effetti sull'ambiente, coerentemente con i disposti di cui all'art. 19 del D.Lgs. 152/06 e s.m.i.;
- b. non risultano elementi legati al progetto che possano causare effetti significativi e negativi sull'ambiente, per cui, per il medesimo, è da escludersi l'assoggettabilità a VIA;
- c. nella documentazione a corredo dell'istanza di Verifica di assoggettabilità a VIA, il Proponente ha valutato ed affrontato diverse tematiche, da cui si evince che non emergono potenziali impatti significativi sull'ambiente a seguito di realizzazione dell'intervento proposto.

Di seguito si sintetizza quanto riscontrato nello Studio preliminare ambientale e quanto valutato da ARPA in materia di rumore e sistemi di controllo e monitoraggio.

#### Suolo e sottosuolo

Il Progetto prevede attività di cantiere in corrispondenza delle aree agricole collocate nella zona, interclusa, centrale e a margine ovest del paddock esistente. Per la fase di cantiere e di esercizio non si attendono scarichi diretti di liquidi al suolo o nel sottosuolo. Il rispetto delle regole gestionali di cantiere e, in particolar modo, l'adozione, durante le lavorazioni, di misure di controllo dei mezzi e delle macchine operatrici permettono di scongiurare il verificarsi di impatti relativi all'immissione di inquinanti nel suolo, anche in caso di eventi incidentali. Non sono previste attività o ingombri fisici nel sottosuolo; per quanto attiene agli ingombri nel suolo, i manufatti previsti si estenderanno in profondità sino a massimo circa 80 cm dal p.c..

Si sono eseguite indagini geotecniche negli anni 2016 e 2019, le prove hanno consentito di valutare una successione stratigrafica dell'area, fino a -1,10 m dal piano campagna, costituita prevalentemente da materiali limosi argillosi, talora sabbiosi. Dalla risultanza delle prove è stato possibile caratterizzare, da un punto di vista geotecnico, il terreno fino ad una profondità di 1,10 m dal piano campagna.

Sulla base delle informazioni stratigrafiche e di prima caratterizzazione geotecnica, si tratta di terreni granulari da poco a mediamente addensati, con locali coperture fini, presumibilmente identificabili con una categoria di suolo del tipo C ("Depositi di sabbie e ghiaie mediamente addensate o di argille di media consistenza, con spessori variabili da diverse decine fino a centinaia di metri, caratterizzati da valori di Vs30 compresi tra 180 e 360 m/s). Le categorie di suolo C sono caratterizzate da basso rischio di amplificazione dell'accelerazione sismica.

Dalla fase analitico-valutativa svolta non sono emersi specifici effetti problematici riferibili alla componente "Suolo" e "Sottosuolo", tali da dover indicare l'attuazione di specifiche misure di compatibilità ambientale. Si evidenzia che, le successive fasi di progettazione di dettaglio, saranno sottoposte a conformità alla normativa geologica del comune interessato, relativamente agli approfondimenti geotecnici ed idrogeologici richiesti per la Classe 2 di Fattibilità in cui ricade l'area di intervento.

#### Acque superficiali e sotterranee

Lungo il perimetro dell'area di intervento vi sono piccoli fossi di colo, normalmente privi d'acqua. Lungo il margine nord scorre il canale Cingia che rappresenta il recapito finale di parte delle acque meteoriche provenienti dall'esistente area paddock. Così come la pista esistente, anche il tratto di progetto sarà provvisto di sistema di raccolta e trattamento delle acque di prima pioggia. L'esperienza maturata, fino ad oggi, ha evidenziato che le acque meteoriche che interessano l'infrastruttura principale vengono totalmente assorbite dal terreno senza raggiungere i fossi di colo.

Non sono previste attività di cantiere a stretto contatto con i fossi di scolo; se ne ricorrerà la necessità, saranno adottate le più idonee misure atte ad evitare l'eventuale caduta di materiali e di sostanze sulle sponde e direttamente in alveo. Nello studio preliminare ambientale, si escludono fattori di pressione relativi all'immissione di inquinanti nei fossi e, indirettamente, nel canale Cingia, anche in caso di eventi incidentali. In fase di cantiere e di esercizio non si prevedono scarichi diretti sul suolo o nel sottosuolo con conseguente

possibile interessamento della falda. Non sono, infine, previsti interventi o ingombri fissi nel sottosuolo, con possibile interessamento della falda.

Dalla fase analitico-valutativa svolta non sono emersi specifici effetti problematici riferibili alla componente "Acque superficiali e sotterranee", tali da dover indicare l'attuazione di specifiche misure di compatibilità ambientale. Nella documentazione agli atti, si dichiara che le successive fasi di progettazione di dettaglio, saranno assoggettate all'ottemperanza alla normativa geologica del comune interessato, relativamente agli approfondimenti geotecnici ed idrogeologici richiesti per la Classe 2 di Fattibilità in cui ricade l'area di intervento, ovvero la verifica puntuale della soggiacenza e la massima escursione della falda.

#### Qualità dell'aria

L'analisi modellistico/statistica della dispersione degli inquinanti in atmosfera ha definito un quadro di impatto atmosferico negli scenari "stato di fatto" e "stato di progetto", i cui risultati sono stati messi anche in relazione con i valori previsti in condizione di impianto chiuso (scenario stato zero) per una valutazione dell'impatto netto attribuibile all'impianto stesso nelle due differenti condizioni di esercizio. Dal punto di vista strettamente numerico si verifica il sostanziale rispetto dei limiti normativi per ciascun parametro indagato, anche nell'ipotesi di sommare il valore differenziale massimo al valore di fondo.

Le attività dell'impianto motoristico insistono su un'area scarsamente impattata da emissioni e con unica fonte significativa costituita dal traffico veicolare sulla SP87, con valori di concentrazioni massimali in corrispondenza con lo svincolo tra questa e le SP70 e SP7 e con la strada di accesso all'impianto stesso. Le attività con veicoli all'interno dell'impianto producono un sensibile aumento delle concentrazioni medie annue dei due parametri analizzati, soprattutto a livello della porzione mediana e dei rettilinei principali dell'autodromo. Per il kartodromo si verifica invece un impatto relativamente maggiore per il parametro polveri, in virtù di un fattore di emissione più elevato per i kart rispetto ad autoveicoli e motoveicoli di grossa cilindrata. Gli areali di massimo differenziale non appaiono interessare alcuna abitazione residenziale, ma risultano concentrati in corrispondenza dei tracciati delle piste.

Si conclude che non vi saranno criticità neppure per ulteriori parametri di qualità dell'aria che sono scarsamente significativi in termini di impatto già nello stato zero (come ad esempio il monossido di carbonio) e/o con fattori di emissioni fortemente contenuti (come ad esempio il biossido di zolfo, per cui ad un fattore di emissione molto contenuto si associano anche condizioni valori di stato di fatto fortemente inferiori rispetto ai limiti normativi).

Le misure di mitigazione previste per il contenimento delle polveri aerodisperse, sono:

- umidificazione controllata del materiale polverulento accumulato nelle aree di cantiere;
- copertura del materiale accumulato soprattutto durante periodi particolarmente siccitosi o con forte vento;
- bagnamento/pulizia delle piste di movimentazione dei mezzi pesanti;
- controllo della velocità dei mezzi in movimentazione, in modo da favorire spostamenti a bassa velocità e riducendo l'eventuale sospensione di polveri anche da aree meno transitate / più polverose;
- possibilità di effettuare trasporti di materiale in contenitori di raccolta chiusi;
- organizzazione dell'area di cantiere in modo da limitare il percorso di movimentazione dei mezzi pesanti. Contribuirà al contenimento della formazione di inquinanti nelle fasi di cantiere anche il corretto utilizzo di mezzi diesel con filtro antiparticolato per le movimentazioni e di apparecchi di lavoro possibilmente a motore elettrico, garantendo comunque la corretta e periodica manutenzione di tutti i mezzi con motore a combustione;
- la realizzazione delle opere durante i mesi autunnali ed invernali, evitando pertanto i periodi dell'anno più critici per la formazione ed il ristagno di inquinanti atmosferici;
- il progetto comprende la previsione di un potenziamento delle strutture verdi presenti, con la creazione di ulteriori fasce tampone di siepe arboreo-arbustiva, che possano svolgere un ruolo comunque positivo nella rimozione di inquinanti primari, nella protezione dei recettori sensibili in relazione alla dispersione degli inquinanti stessi e nel mascheramento dell'impianto di futura realizzazione.

#### Rumore

In merito alla componente ambientale Rumore, lo Studio Preliminare Ambientale (SPA) è integrato da uno specifico Studio previsionale di impatto acustico, datato gennaio 2020 a firma del tecnico competente in acustica ambientale, p.i. Cristian Bortot.

Al fine di verificare la compatibilità acustica con il territorio circostante dell'ampliamento dell'impianto motoristico, lo Studio previsionale ha esaminato i seguenti aspetti:

- il tipo di attività svolta: test, gare e manifestazioni in genere, sia motociclistiche che automobilistiche;
- l'orario di svolgimento dell'attività: l'impianto è attivo in periodo diurno (06:00-22:00), dalle 6 alle 16 ore;
- le sorgenti sonore attuali e future: sono presenti due piste adibite rispettivamente ad autodromo (auto e moto) e kartodromo (go-kart). L'ampliamento in esame riguarda il prolungamento sia del tracciato dell'autodromo che del kartodromo, ma, come puntualizzato nello SPA, non è previsto un incremento del numero di veicoli circolanti;
- il rumore derivante dal traffico indotto: è stato valutato considerando cautelativamente un aumento del 100% rispetto all'attuale volume di traffico da e per l'autodromo;
- l'appartenenza dell'area interessata alle classi IV e V del piano di classificazione acustica vigente;
- la presenza di recettori sensibili (edifici residenziali) nell'area in oggetto: *Rec. A* e *Rec. B* a nord, posti in classe II, *Rec. C* a sud, oltre via Giuseppina, in classe V, *Rec. D* a ovest in classe IV e *Rec. E* a ovest in classe III;
- i risultati dei rilievi strumentali, eseguiti dal tecnico di parte nel giugno 2015, allo scopo di indagare il clima acustico della zona in assenza di qualsiasi attività in svolgimento presso l'autodromo, il quale risulta caratterizzato dal rumore derivante dal traffico veicolare sulla SP87 e sulla SP70. I rilievi eseguiti nel 2015 sono considerati tuttora rappresentativi del clima acustico della zona, stante l'assenza di significative modifiche urbanistiche o antropiche nel contesto dell'autodromo;
- allo scopo di caratterizzare le sorgenti a seguito dell'ampliamento, il tecnico di parte ha considerato i valori di rumore ricavati dalla centralina di misurazione del rumore in continuo, posizionata nell'angolo nord-ovest dell'attuale area kartodromo, già funzionante da tempo. Sono stati considerati due scenari:
- giri di pista del numero massimo di moto di massima cilindrata lungo l'autodromo con il kartodromo fermo;
- giri di pista del numero massimo di kart lungo l'attuale kartodromo e giri di pista del numero massimo di moto di massima cilindrata lungo l'autodromo, derivando dai dati rilevati dalla centralina fissa i livelli di potenza sonora attribuibili alle sorgenti lineari (autodromo e kartodromo) nelle condizioni di massima rumorosità registrate dalla centralina.

Successivamente, il tecnico di parte ha utilizzato un software di previsione sonora allo scopo di definire i livelli di rumore ambientale presenti nella zona dopo l'ampliamento delle due piste. Nell'elaborazione sono state considerate le seguenti condizioni:

- il flusso più intenso possibile di moto e kart all'interno dei rispettivi circuiti;
- la contemporanea attività delle due piste (autodromo e kartodromo);
- lo spostamento della barriera acustica, attualmente presente in direzione nord-sud lungo il margine ovest del kartodromo, a nord dell'area interessata dall'ampliamento di quest'ultimo, così da estendere la barriera ivi presente in direzione est-ovest a copertura della nuova porzione di pista del kartodromo;
- l'innalzamento del terrapieno posto parallelo alla SP87 fino a un'altezza di 5 m e per una lunghezza di 165 m circa, in posizione interposta tra l'autodromo ed il recettore *Rec. C*.

Lo Studio si conclude dichiarando che, in base alle condizioni valutate:

- risulta rispettato il limite assoluto di immissione previsto per la classe di riferimento dei recettori considerati;
- risulta rispettato il limite di immissione orario previsto dal D.P.R. 304/2001 '*Regolamento recante disciplina delle emissioni sonore prodotte nello svolgimento delle attività motoristiche, a norma dell'articolo 11 della legge 26/11/1995, n. 447*'.

Nello Studio si dichiara inoltre che:

- è previsto il mantenimento della centralina di misurazione del rumore nella posizione attuale, collocazione ritenuta idonea anche a fronte degli ampliamenti previsti per le piste, in quanto, la centralina, venendo a trovarsi di fatto intermedia rispetto allo sviluppo del kartodromo, è ritenuta ancora rappresentativa del rumore prodotto in direzione del centro abitato di Ca' de Soresini;
- a seguito degli interventi di progetto sarà effettuata una campagna di misure per ricalibrare le formule di propagazione necessarie alla correlazione dei dati misurati dalla centralina fissa rispetto alla posizione dei recettori *Rec. A* e *Rec. B*;
- sarà valutata la richiesta all'Amministrazione comunale dell'autorizzazione in deroga prevista dal d.P.R. 304/2001 in caso di svolgimento di manifestazioni competitive motoristiche con utilizzo di veicoli particolari a rumorosità molto elevata o con flussi di mezzi particolarmente sostenuti.

ARPA, preso atto delle valutazioni, considerazioni e conclusioni riportate dai tecnici di parte nella relazione presentata evidenzia che la documentazione esaminata risulta conforme ai disposti dettati dalla vigente normativa in materia di inquinamento acustico e risulta idonea ad attestare il rispetto dei limiti previsti dal Piano di Classificazione Acustica comunale e dal D.P.R. 304/2001, a patto che vengano realizzati gli interventi di mitigazione indicati nello Studio previsionale (prolungamento della barriera fonoassorbente lungo il lato nord del kartodromo e innalzamento del terrapieno lungo la SP87).

#### Sistemi di controllo e monitoraggio

ARPA condivide il mantenimento della centralina fissa di monitoraggio e la necessità di effettuare una campagna di rilievi acustici a seguito della messa in esercizio delle piste nella nuova configurazione, previsti dallo Studio previsionale di impatto acustico:

- riguardo alla centralina fissa, non avendo rinvenuto indicazioni in merito nella documentazione messa a disposizione, si intendono confermate le modalità in essere per la predisposizione e la trasmissione della reportistica di monitoraggio, attualmente effettuata con cadenza settimanale. Rimane comunque a disposizione per valutare, d'intesa con il Comune, frequenze più ampie.

Per quanto concerne la campagna di rilievi acustici, rammenta che dovranno essere considerate tutte le sorgenti imputabili all'attività e tutti i recettori indagati nello Studio previsionale e, qualora si dovesse riscontrare un superamento dei limiti vigenti, dovrà essere presentato un piano di risanamento acustico. Rammenta altresì che la relazione della campagna di rilievi acustici dovrà essere inviata all'Autorità competente, ad ARPA stessa e al Comune.

d. durante l'iter istruttorio relativo sono pervenute osservazioni del pubblico (art. 19, comma 4, del D. lgs. n. 152/2006). Nello specifico il comune di Cingia de' Botti, con nota del 16/11/2020 [prot. n. 60908], nell'ambito della Conferenza dei Comuni per la variante al PTCP e, facendo riferimento alla documentazione depositata per la Verifica di assoggettabilità a VIA, esprime parere favorevole con la seguente richiesta:

*“In merito alla componente rumore e vibrazioni interessante il comune di Cingia de' Botti, fermo restando quanto già previsto nel decreto della D.G. Territorio ed Urbanistica della Regione Lombardia n.7020 del 8 luglio 2009, tenendo conto che la direzione dei venti dominanti, ovvero est-ovest, è opposta al senso di percorrenza del rettilineo principale del circuito, ovvero ovest-est, si chiede un miglioramento di barriere e filtri presenti sul lato di ovest del circuito principale (ovvero verso il comune di Cingia de' Botti) e l'installazione nella zona di una centralina di rilevazione fonometrica.”*

Nello Studio previsionale di impatto acustico, prodotto a corredo dell'istanza, l'esito della simulazione, circa le ricadute sui recettori presenti ad ovest dell'impianto in esame, ha evidenziato il rispetto dei limiti assoluti, presso tutti i recettori indagati; tale problematica è stata esaminata nel contributo tecnico scientifico prodotto da ARPA, in data 6/11/2020 [prot. n. 58959], a cui si rimanda.

e. i pareri-contributi tecnici pervenuti dagli Enti coinvolti e dai Settori provinciali interessati sono di seguito riportati:

- Il 16/10/2020 [prot. n. 54378] il Servizio Pianificazione Territoriale del Settore Ambiente e Territorio informa che il progetto di variante presentato ha previsto la sottoscrizione di apposito Accordo di Programma tra Provincia, Comune e committente, (ADP pubblicato sul BURL n. 28 Serie Avvisi e Concorsi di Mercoledì 08 luglio 2020) al fine di acconsentire la variazione urbanistica del PTCP in merito agli Ambiti Agricoli Strategici (art. 19bis). A tal proposito, comunica che, la relativa procedura risultava in itinere, senza particolari fattori ostativi in merito alle risultanze ambientali riferibili alle procedure di VAS e che, una volta conclusosi il procedimento in corso, sarebbe stato comunicato l'esito della variante al PTCP.

- Il 30/10/2020 [prot. n. 57420] ATS evidenzia che non risultano nuovi e diversi elementi che portino a superare quanto osservato in sede di "Procedimento di Valutazione Ambientale Strategica -VAS " relativa alla procedura di Variante allo Strumento Urbanistico del comune di San Martino del Lago.
- Il 6/11/2020 [prot. n. 58959] ARPA non avendo ravvisato necessità di richiedere chiarimenti o integrazioni al proponente, ai sensi dell'art. 10 del r.r. 2/2020 e in attuazione della Convenzione di collaborazione in materia ambientale sottoscritta in data 29.01.2020, inoltra contributo relativo alle tematiche Rumore e Sistemi di controllo e piano di monitoraggio.
- Il 16/11/2020 [prot. n. 60629] il Servizio Acqua, Aria, Cave del Settore Ambiente e Territorio comunica che gli interventi proposti non comportano la modifica degli scarichi autorizzati con l'Autorizzazione Unica Ambientale già rilasciata all'Autodromo Internazionale S.r.l. (DDP n. 520 del 28/06/2016, prot. n. 55144). Coglie altresì l'occasione per rammentare che l'autorizzazione allo scarico, ai sensi dell'art. 124 del D. Lgs. 152/2006, riguarda unicamente gli aspetti qualitativi delle acque scaricate e non gli aspetti quantitativi, per i quali si rimanda alle norme in materia di polizia idraulica.
- Il 30/11/2020 [prot. n. 63923] il Servizio Pianificazione territoriale del Settore Ambiente e Territorio informa che la variante urbanistica del PTCP si è conclusa positivamente con la ratifica da parte del Consiglio (DCP n. 32 del 26/11/2020); pertanto il progetto presentato può ritenersi compatibile con i criteri di sostenibilità mediante i quali opera il PTCP nonché coerente alla disciplina di tutela prevista dalla Normativa in riferimento ed alle componenti ambientali/paesaggistiche, senza alcuna interferenza con le salvaguardie disposte dal medesimo strumento. Comunica anche che, con Decreto del Settore Risorse Umane e Provveditorato n. 90 del 20/11/2020, sono state approvate le controdeduzioni alle osservazioni pervenute in fase di verifica di assoggettabilità a VAS della variante al PTCP.
- Il 30/11/2020 [prot. n. 63941] il Settore Infrastrutture stradali esprime parere favorevole con la conferma della prescrizione che l'ingresso/uscita all'autodromo da parte dell'utenza ordinaria, anche a seguito dell'ampliamento, continui ad avvenire unicamente per il tramite dell'esistente rotonda posta all'intersezione delle SS.PP. n. 7-70-87.
- Il 1/12/2020 [prot. n. 64068] ARPA conferma parere espresso in data 6/11/2020
- Il 15/12/2020 [prot. n. 66801] Servizio Aree protette del Settore Ambiente e Territorio prende atto della documentazione presentata in materia di biodiversità constatando che i contenuti sono conformi alle disposizioni di cui alla DGR 5565/2016.

In considerazione a quanto evidenziato da ATS il 30/10/2020 [prot. n. 57420], si prende atto delle controdeduzioni alle osservazioni pervenute in fase di verifica di assoggettabilità a VAS della variante al PTCP, approvate con Decreto del Settore Risorse Umane e Provveditorato n. 90 del 20/11/2020 che, per quanto osservato da ATS a pag. 3 di 4, osservazione 5, riporta la seguente controdeduzione :

**“CONTRODEDUZIONE:** *Come concordato con il Comune le osservazioni di ATS ripropongono tematiche già superate nel corso dell'iter che ha portato alla realizzazione dell'impianto nel periodo 2009 – 2012, non considerate pertinenti con l'attuale progetto, oggetto della variante. L'attuale assetto dell'autodromo è, infatti, conforme a quello esaminato da Regione Lombardia nel 2009, preliminarmente alla sua realizzazione, in sede di verifica di assoggettabilità a VIA; iter conclusosi, con decreto di non assoggettabilità e con la sola prescrizione di provvedere ad un monitoraggio del rumore e all'impianto di essenze arboree. L'area definita Kartodromo è una pista secondaria con caratteristiche di multifunzionalità ed è usata dai Kart in modo non esclusivo; tale pista unitamente a quella principale è un impianto sportivo (finalizzato a sport motoristici) e non luogo di spettacoli e allestimenti fieristici temporanei come definiti dalla circolare citata nell'osservazione. Dal momento che la ratio della citata circolare sta nell'evitare rumori molesti agli abitati, va riconosciuto che la documentazione di progetto relativa alla valutazione di impatto acustico permette di comprendere come i valori di rumorosità siano al di sotto dei limiti di legge; conformemente a quanto già avviene attualmente, il livello di rumore sarà monitorato in continuo con report direttamente accessibili da ARPA. L'ubicazione della strada di accesso, che non rientra nell'ambito di variante, è stata determinata dalla prescrizione provinciale di accesso diretto in rotonda (D.G.P. n. 381 del 28.06.2004); al pari del parcheggio a sud del cimitero e della strada provinciale ad est dello stesso non appare ostacolo ad un eventuale, ampliamento del cimitero. La strada, peraltro, si configura come opera di urbanizzazione primaria e, pertanto, non in contrasto con il r.r. n. 6 del 9.11.2004 e al successivo r.r. n. 1 del 6.02.2007 (art. 3 comma 8). L'osservazione non viene quindi accolta.”*

Tutto ciò premesso,  
PRESO ATTO dell'avvenuto espletamento degli obblighi previsti dalla L. 241/1990 e succ. mod.;

DICHIARATO ai fini dell'osservanza delle disposizioni di cui all'art. 6-bis della Legge n. 241/1990 e dell'art. 7 del Codice di comportamento dei dipendenti pubblici, emanato con D.P.R. n. 62/2013, consapevole delle sanzioni penali conseguenti a dichiarazioni non veritiere e/o a falsità in atti ai sensi del D. Lgs. 445/2000, di non trovarsi in situazioni di incompatibilità né in condizioni di conflitto di interessi, anche potenziale;  
TENUTO CONTO delle motivazioni sopra succintamente richiamate  
ADOTTA la seguente

### **DETERMINAZIONE MOTIVATA DI ESCLUSIONE**

dalla procedura di Valutazione di Impatto Ambientale (V.I.A.), ai sensi dell'art. 19 del D.Lgs. 3 aprile 2006, n. 152 e s.m.i., per le motivazioni di cui in premessa, relativamente al progetto di ampliamento dell'impianto per sport motoristici da realizzarsi in area semi interclusa da quello esistente, sito in comune di San Martino del Lago (CR) e presentato dalla Autodromo Internazionale, avente sede legale in via Marconi 48/A del comune di Rubano (PD).

Dispone pertanto:

1. di provvedere alla pubblicazione integrale del presente provvedimento sul sito web <https://www.silvia.servizirl.it/silviaweb/#/home> [SILVIA: VER 132-CR];
2. di trasmettere il presente decreto:
  - All'Autodromo Internazionale - comune di Rubano (PD) in Via Marconi 48/A – P.IVA 04481440289;
3. dandone notizia a :
  - Comune di San Martino del Lago (CR);
  - ARPA Dipartimento di Bergamo e Cremona;
  - UTR Val Padana;
  - Soprintendenza Archeologica, Belle arti e Paesaggio per le province di Cremona, Lodi e Mantova;
  - Prefettura – Ufficio Territoriale del Governo;
  - ATS della Val Padana;
  - Dirigente Settore Infrastrutture Stradali;
  - Responsabili P.O. del Settore Ambiente e Territorio.

**IL DIRIGENTE**

**(Dott. Roberto Zanoni)**

Documento informatico firmato digitalmente  
Ai sensi dell'art. 21 del D.lgs 82/2005 e s.m.i.

Contro il presente provvedimento è proponibile ricorso giurisdizionale davanti il T.A.R. della Lombardia secondo le modalità di cui al d.lgs. 2 luglio 2010 n. 104, ovvero è ammesso il ricorso straordinario al Capo dello Stato ai sensi del D.P.R. 1199/71, rispettivamente entro 60 e 120 giorni dalla data di avvenuta notificazione del presente provvedimento.

Gli atti inerenti il procedimento sono depositati presso il Servizio Pianificazione Territoriale, accessibili da parte di chiunque vi abbia interesse secondo le modalità ed i limiti previsti dalle vigenti norme in materia di accesso ai documenti amministrativi.

IMPOSTA DI BOLLO ASSOLTA

IN MODO VIRTUALE

Autorizzazione n. 2013/24616 del 22/04/2013

dell'Agenzia delle Entrate-Direzione Provinciale di Cremona

Documento informatico firmato digitalmente ai sensi dell'art. 21 D.Lgs 82/2005 e successive modifiche ed integrazioni.