

Regione Veneto  
Provincia di Treviso  
Comune di Paese  
Comune di Quinto di Treviso

PROGETTO DI RIQUALIFICAZIONE URBANISTICA  
IMPIANTO SPORTIVO CROSSODROMO "DINO  
GRESPAN"

VERIFICA DI ASSOGGETTABILITÀ ALLA  
PROCEDURA DI VALUTAZIONE DI IMPATTO  
AMBIENTALE

CONTRODEDUZIONI ALLE OSSERVAZIONI del 7  
gennaio 2015

PROGETTO PRELIMINARE

RELAZIONE TECNICA

Data: Maggio 2015

Cod.: 1545-2

Committente

**MOTO CLUB PAESE**  
Via Levante, 4 – 31038 Paese TV

Paolo Dal Zilio  


Progetto preliminare

Studio di Impatto Ambientale

**ing. Marco Durante**

**STUDIO INGEGNERIA**

Via G. Cicogna 27,  
31050 Ponzano Veneto  
tel. 0422/967299  
email: ing.durantemarco@gmail.com  
CF-DRN MRC 68D11 L407E - P.I.:03148470267  
ALBO INGEGNERI DI TREVISO n° 1743

Studio Tecnico Conte & Pegorer  
ingegneria civile e ambientale  
Via Siora Andriana del Vescovo, 7 – 31100 TREVISO  
e.mail: contepegorer@gmail.com  
tel. 0422.30.10.20 r.a. - fax 0422.42113.01



**INDICE**

<b>1</b>	<b>OSSERVAZIONI DEL COMUNE DI PAESE DEL 07.01.2015 .....</b>	<b>3</b>
1.1	IDROGEOLOGIA E TUTELA DELLA FALDA FREATICA.....	3
1.2	GESTIONE DELLE ACQUE .....	5
1.3	STERRO E RIPORTO.....	7
1.4	IMPATTO ACUSTICO .....	9
1.5	VIABILITÀ DI ACCESSO .....	10
1.6	EMISSIONI IN ATMOSFERA.....	11
1.7	ASPETTI DI CARATTERE URBANISTICO .....	11
1.8	SOSTENIBILITÀ ECONOMICA .....	13
1.9	REQUISITI DI AGIBILITÀ E DI SICUREZZA PER MANIFESTAZIONI APERTE AL PUBBLICO.....	13
1.10	TITOLI DI GODIMENTO DELLE AREE INTERESSATE.....	15
<b>2</b>	<b>ALLEGATI.....</b>	<b>16</b>

## 1 OSSERVAZIONI DEL COMUNE DI PAESE DEL 07.01.2015

### 1.1 IDROGEOLOGIA E TUTELA DELLA FALDA FREATICA

*L'osservazione del Comune di Paese riguardava la necessità di valutare più approfonditamente il possibile impatto del progetto sulle acque di falda, fornendo anche dati più dettagliati e coerenti in merito sia alla soggiacenza della falda freatica, sia alle quote di progetto.*

*Inoltre veniva espressa la necessità che il progetto fosse rivisto in modo da garantire un franco di almeno m 2 rispetto al livello di massima escursione della falda.*

*Le integrazioni riportano l'estrapolazione dei dati di soggiacenza della falda mettendo a confronto le quote misurate in un pozzo di riferimento sito a Castagnole (a distanza di circa 4-5 Km) e nel pozzo presente nel sito in esame, evidenziando, per quest'ultimo, un valore massimo di 19,71 m s.l.m. raggiunto il 14/02/2014 ed una stima della media delle massime degli ultimi 20 anni pari a 18,60 m s.l. m..*

*Viene pertanto indicato che è stata modificata la quota minima di progetto della pista portandola a 20,6 m s.l.m., in modo tale da garantire un franco minimo di 2,0 m dal livello "di massima escursione valutata come media delle massime riscontrate in un congruo periodo di tempo", secondo quanto previsto dalla Legge Regionale n. 44/82 in materia di cave.*

*Si rileva, tuttavia, che nella tavola B03 bis - planimetria di progetto la griglia di partenza, posta a sud della pista, si trova ad una quota di soli 19,00 m s.l.m., pertanto tale zona non solo non rispetta il franco di 2 m dalla quota di 18,60 m s.l.m., ma si troverebbe 70 cm al di sotto del livello di falda qualora si presentassero nuovamente le condizioni del febbraio 2014.*

*Inoltre, per quanto attiene ai possibili Impatti ambientali, viene dichiarato che "le moto entrano in pista con circa 1 litro di carburante (benzina) e con qualche decilitro di lubrificante" e che "e sono molto rari gli eventi con rottura dei serbatoi e perdita di liquidi" e viene indicata la procedura attivata in caso di perdite.*

*In merito a ciò si sottolinea che i quantitativi di carburante indicati appaiono essere sottostimati, che le procedure in caso di perdite sembrano essere attivabili solo in caso di gara (si parla di "commissari di gara") e, infine, che non vengono prese in*

*considerazione le eventuali ricadute di carburante e oli combustibili. A tale proposito si ricorda che il sottosuolo del territorio comunale è generalmente costituito, come anche indicato nella relazione tecnica del 26/05/2014, da un materasso alluvionale prevalentemente ghiaioso - sabbioso della profondità anche di centinaia di metri, con una permeabilità estremamente elevata, pertanto il franco previsto tra il fondo della pista e la superficie della falda freatica appare insufficiente a garantire la mitigazione di eventuali impatti sulle acque sotterranee.*

La quota citata di +19 m che compariva nella tavola B03 bis "Stato di progetto" in prossimità della griglia di partenza è errata, così come la quota +20 m in prossimità del tunnel ingresso moto. Sono refusi della precedente quotatura relativa, riferita alla quota +20 m attribuita al piano campagna in prossimità dell'ingresso al crossodromo, con in più un errore aggiuntivo circa la quota +19 che doveva essere semmai + 17,25.

Dal confronto con la tavola B04 bis "Sezioni" la quota relativa + 19 m corrisponde a 22,25 m s.l.m. e la quota +20 m a 25,0 m s.l.m.. I dati sono stati corretti.

Si ribadisce che il fondo pista nel punto più depresso avrà quota di 20,6 m s.l.m. così da garantire un franco insaturo di 2 m come descritto nelle controdeduzioni di ottobre 2014 ed espressamente richiesto dall'amministrazione comunale di Paese con lettera del 10 luglio 2014 "Sulla base delle risultanze degli approfondimenti di cui sopra si ritiene necessario che il progetto sia rivisto in modo da garantire un franco di almeno m. 2 rispetto al livello di massima escursione della falda."

La capacità massima del serbatoio delle moto che mediamente utilizzano l'impianto in allenamento è di circa 6 litri. Per quanto riguarda la quantità di lubrificante che porta ogni moto, la capacità massima del carter dell'olio è di 0,69 litri e la capacità del cambio è di 0,68 l , per un totale di 1,37 litri. In caso di incidente rilevante in pista, tuttavia, è molto improbabile che si verifichino spanti di olio dal cambio, quindi al massimo una moto può disperdere 0,69 l dal carter .

La quantità di carburante che portano le moto è in genere il minimo indispensabile per affrontare la gara così da non appesantire inutilmente la moto.

La gara come l'allenamento durano circa 15 minuti in quanto il motocross è uno sport che impegna molto fisicamente.

La quantità di carburante massima quindi sia in gara che in allenamento dove vengono riprodotte le condizioni di gara per correre 15 minuti circa, è inferiore a 3 litri mentre quella di olio lubrificante resta pari a 1,37.

In caso di perdite di carburanti e oli è descritta alla fine del presente paragrafo la procedura che viene attuata durante le gare dove effettivamente possono verificarsi tali incidenti in quanto si ha il maggior numero di motoveicoli consentiti, spinti al massimo delle prestazioni.

In allenamento invece il ritmo cui vengono condotte le moto è inferiore e si ha meno probabilità che si verifichino incidenti.

In ogni caso durante gli orari di apertura della pista sono presenti presso il crossodromo tre persone addette al controllo che seguono le moto durante gli allenamenti ed intervengono prontamente in caso di incidente. Qualora si verificassero perdite di carburanti e oli, si procederà, come descritto: i tre addetti provvederanno, durante la gara, a raccogliere in appositi bidoni il volume di terra interessato dallo sversamento. Detto materiale verrà quindi smaltito in discarica autorizzata.

La pista che verrà parzialmente rimodellata a seguito dell'ampliamento verso est, sarà costituita da terra battuta, compattata, che ha permeabilità inferiore rispetto alla ghiaia sabbiosa che costituisce il sottosuolo sotto i 2 metri di franco insaturo.

Il sottosuolo ghiaioso è sufficientemente protetto da questo strato di terreno di riporto compattato che protegge la falda da ricadute dai gas di scarico delle moto.

## **1.2 GESTIONE DELLE ACQUE**

*Si ribadisce che tutti gli scarichi dovranno essere preventivamente autorizzati dalle autorità competenti. All'interno della Valutazione di Incidenza Ambientale, ai paragrafi 3.4.5 - magazzino spogliatoi e 3.4.6 - lavaggio moto sono descritte sommariamente le modalità di smaltimento delle acque reflue assimilabili alle domestiche provenienti dai servizi igienici e docce e delle acque reflue provenienti dal lavaggio delle moto.*

*Si ritiene necessario che quanto sopra venga approfondito in fase di istruttoria per la relativa autorizzazione, procedendo altresì alla verifica della natura delle acque reflue provenienti dal lavaggio moto, al fine di individuare l'autorità competente al rilascio.*

Presso il lavaggio moto attualmente è presente una griglia di raccolta acque fangose, un sedimentatore/disoleatore con vasca di accumulo che periodicamente viene svuotata.

Il progetto prevedeva di realizzare un sistema a ricircolo per il riutilizzo delle acque in fase di lavaggio. A monte ed a valle del disoleatore dovevano essere installati i pozzetti di controllo, per la verifica dell'efficienza del sistema di trattamento delle acque.

Il sistema sarebbe stato dotato di apposita saracinesca posizionata tra il disoleatore e la vasca di ricircolo che, a impianto non funzionante, avrebbe deviato le acque trattate direttamente ad una tubazione forata che avrebbe irrigato la siepe sul lato sud del crossodromo.

Le perplessità sollevate su questo sistema in fase di confronto con gli enti hanno determinato una diversa scelta progettuale:

La piazzola di lavaggio verrà dotata di tettoia di copertura così che le acque meteoriche non dilavino la piazzola. I pluviali raccolti dalla tettoia verranno collegati ad una tubazione forata che andrà ad irrigare la siepe sul lato sud del crossodromo.

Le acque derivanti dal lavaggio moto sono assimilabili ad un qualunque lavaggio ruote e contengono principalmente fanghi originati dalla bagnatura della pista per evitare la diffusione di polveri. Le acque di lavaggio possono poi contenere tracce di olio e carburante.

Le acque derivanti dal lavaggio attraverseranno il sedimentatore/disoleatore e passeranno in una vasca di accumulo a tenuta da 4 mc, sufficiente a contenere i reflui del lavaggio di 60 moto (2 mc per lavare 30 moto). Tale vasca sarà dotata di pompa per il ricircolo dell'acqua da riutilizzare così per il lavaggio moto. La vasca verrà svuotata periodicamente ed i reflui avviati a smaltimento.

Il lavaggio moto in questo modo non determinerà scarichi che necessitino di autorizzazione.

Le acque nere derivanti dal magazzino/spogliatoi saranno smaltite da un sistema che comprende una vasca condensa grassi di 1 m di diametro e altezza 80 cm, una vasca IMHOFF di diametro 2 m e altezza 2,65 m (10 abitanti equivalenti), un pozzetto di cacciata 80 x 80 cm e una linea per la sub – irrigazione di lunghezza 30 m (terreno ghiaioso 3 m/abitante) posta ad una profondità di 70 cm dal piano di campagna e posata su trincea profonda 1 m con riempimento in materiale misto.

### 1.3 STERRO E RIPORTO

*Viene precisato che l'escavazione della zona ad est dell'attuale sedime del crossodromo interesserà una profondità pari a 4 m da p.c., situato in media a quota 24,8 m s.l.m..*

*Il volume di sterro verrà impiegato per portare a quota p.c. la parte ovest attualmente posta a quota 19,80 m s.l.m. per la realizzazione del parcheggio, nonché per la realizzazione del terrapieni, che avranno una altezza media di 5 m da p.c. sui lati nord, ovest e sud e di 2 m da p.c. sul lato est.*

*Secondo quanto riportato nelle Integrazioni il volume di sterro (14,760 mc) sarà inferiore al volume di riporto (44.337), rendendo pertanto necessario rapporto di materiale dall'esterno per un valore Indicativo pari circa 29.577.*

*Viene inoltre specificato che l'andamento generale del percorso di pista non subisce modifiche sostanziali, a parte nei tratti coinvolti nelle operazioni di sterro/riporto di cui sopra.*

*Si rileva che quest'ultima affermazione non risulta esatta, in quanto raffrontando la planimetria dello stato di progetto presentata in data 03/11/2014 con lo stato di fatto presentato in data 26/05/2014 la pista che, invece, appare traslata e rimodellata. Inoltre non è stato presentato il rilievo quotato dello stato attuale.*

*Per quanto attiene alle terre e rocce da scavo da movimentare all'interno del cantiere viene dichiarato che i risultati analitici dell'analisi ambientale e della caratterizzazione che verranno eseguite rispettivamente sulle terre e rocce da scavo prodotte dall'escavazione del lato est e dal terreno fondo pista saranno confrontati con colonna (riferita a siti ad uso commerciale e industriale) della tabella 1 dell'allegato 5 al titolo V parte quarta del D.Lgs. n. 152/2006.*

*Si ritiene invece che tali risultati debbano essere necessariamente confrontati con la colonna A della medesima tabella (riferita a siti ad uso verde pubblico, privato e residenziale).*

*Analoga considerazione" si esprime per i materiali provenienti dall'esterno, definiti genericamente "riporti" e "materiali di riporto", che si ritiene debbano essere costituiti unicamente da terreni allo stato naturale ed i cui certificati analitici evidenziano concentrazioni al di sotto dei limiti di colonna A, anziché comprese tra i valori della D colonna A e della colonna B, come diversamente indicato in relazione.*

Per quanto riguarda le modifiche che verranno apportate al percorso della pista si specifica che la traslazione della pista verso est ha la funzione primaria di allontanare la stessa dalle abitazioni più prossime e nel contempo creare un parcheggio adeguato alla fruizione dell'impianto.

La pista una volta realizzata verrà sottoposta ad omologa dalla FMI (Federazione Motociclistica Italiana) che verifica la morfologia della pista e la collauda.

Viene allegato alla presente il rilievo in quote assolute dello stato di fatto dell'area.

Il terreno di sterro derivante dallo scavo lungo il lato est ed il terreno di sterro derivante dai rimodellamenti del fondo pista saranno sottoposti ad indagine ambientale ai fini della loro caratterizzazione

### **Sterro derivante da nuova escavazione lato est**

L'indagine ambientale verrà condotta ai sensi dell'art. 41 bis della L. n. 98 del 09/08/13.

Sulle modalità per attuare l'indagine si farà riferimento agli indirizzi operativi forniti da ARPAV e pubblicati sul sito internet che riprendono le indicazioni già avanzate nelle DGRV 2424/08 e 179/13 decadute.

Il terreno di sterro relativo alla zona est da scavare avrà un volume di circa 15.000 mc e si prevede di effettuare 5 campioni ciascuno rappresentativo di 3.000 mc di terreno.

I parametri da ricercare:

- Arsenico, Cadmio, Cromo totale, Cromo VI, Nichel, Piombo, Rame e Zinco
- Idrocarburi pesanti (C>12).

Il terreno derivante dall'escavazione della zona est verrà così reimpiegato:

- il terreno vegetale (primi 60-70 cm da p.c.) sarà utilizzato per modellare i salti nel fondo pista del lato est;
- i terreni ghiaiosi sottostanti i primi 60-70 cm saranno reimpiegati in primis per la realizzazione del riempimento per creare la zona parcheggio sul lato ovest; secondariamente per la realizzazione degli argini perimetrali .

### **Caratterizzazione del terreno di fondo pista**

Il fondo pista attuale ha una superficie di circa 25.000 mq e si prevede di caratterizzarlo effettuando un campione ogni 2500 mq, secondo una griglia con passo di 50 m per 50 m, per un totale di 10 campioni medi di terreno.

I parametri da ricercare:

- Arsenico, Cadmio, Cromo totale, Cromo VI, Nichel, Piombo, Rame e Zinco
- Idrocarburi pesanti (C>12).
- Idrocarburi leggeri (C<12)

I materiali di riporto che entreranno nel sito di progetto dovranno essere caratterizzati con un'analisi ogni 3000 mc.

Se la caratterizzazione del fondo pista dimostrerà la presenza di terreni con risultati analitici inferiori ai limiti di lista A della tabella 1 dell'all. 5 del Titolo V nella parte quarta del D.Lgs. 152/06, i materiali di riporto provenienti dall'esterno da utilizzare sul fondo pista dovranno avere le medesime caratteristiche cioè analisi che rispettino i limiti della colonna A.

Se la caratterizzazione del fondo pista dimostrerà la presenza di terreni con risultati analitici superiori ai limiti di lista A ma inferiori ai limiti di Lista B della tabella 1 dell'all. 5 del Titolo V nella parte quarta del D.Lgs. 152/06, i materiali di riporto provenienti dall'esterno da utilizzare sul fondo pista potranno avere le medesime caratteristiche cioè analisi che rispettino i limiti della colonna B.

#### **1.4 IMPATTO ACUSTICO**

*La valutazione previsionale di impatto acustico è stata integrata simulando la presenza di 10 moto, di cui una in parcheggio.*

*Secondo tale documento la realizzazione dei terrapieni e degli altri interventi previsti dovrebbe garantire il rispetto dei limiti di zona sia nel Comune di Paese che in quello di Quinto di Treviso nelle condizioni "normali" di utilizzo, ovvero dieci moto in fase di allenamento.*

*Viene ribadito che per l'evento gara dovrà essere richiesta deroga, Per quanta attiene alla possibilità di deroga si sottolinea che, secondo quanto previsto dall'art. 3, del D.P.R. 3.4.2001, n. 304 le deroghe sono consentite solo per "impianti esistenti". Si ritiene comunque necessario che vengano previste misurazioni fonometriche di verifica successive alla messa in funzione dell'impianto sportivo.*

La valutazione previsionale di impatto acustico è stata già aggiornata con la presenza di 10 moto presso l'impianto che rappresenta il numero massimo di moto in allenamento per

avere il rispetto dei limiti acustici di zona (vedi documentazione allegata alle controdeduzioni del 3 novembre 2014) .

Una volta realizzato l'impianto si provvederà comunque ad effettuare una campagna di misure fonometriche per verificare che i limiti della zonizzazione acustica vengano rispettati.

Per le gare, eventi che verranno realizzati al massimo 1 o 2 volte all'anno, verrà avanzata domanda di deroga che è ammissibile richiedere ai sensi dall'art. 3, del D.P.R. 3.4.2001, n. 304, in quanto l'impianto è attualmente esistente e il progetto avanzato mira unicamente a migliorare la fruizione dell'impianto ed a minimizzare l'impatto locale.

## **1.5 VIABILITÀ DI ACCESSO**

*Viene previsto l'allargamento della carreggiata da 4,4 a 8 m di larghezza per "consentire il passaggio di due mezzi affiancati" e la realizzazione di una pista ciclabile".*

*Si ritiene che la realizzazione della medesima debba avvenire prioritariamente all'allestimento del cantiere, ai fine di mitigare l'impatto dovuto al transito di automezzi e macchinario vista anche la necessità di apporto dall'esterno di quasi 30.000 mc di terreno.*

*Si sottolinea che, allo stato attuale, la proprietà del terreno interessato dalla viabilità sia esistente che di progetto risulta essere di proprietà di terzi.*

*Si ritiene pertanto che debbano essere fin d'ora presentati i titoli di godimento dell'area necessari per la realizzazione di quanto sopra.*

Il Motoclub Paese risulta essere al momento in trattativa per l'acquisizione dei terreni per l'ampliamento della strada di accesso. A seguito dell'approvazione del progetto e prima dell'inizio lavori verrà fornita la documentazione attestante la disponibilità dei terreni.

La strada verrà realizzata come primo intervento, preliminare alla riqualificazione dell'impianto.

## 1.6 EMISSIONI IN ATMOSFERA

*Non risulta essere stata verificata l'eventuale necessità di conseguire una specifica autorizzazione per le emissioni diffuse.*

L'attività sportiva in essere ed in progetto non è soggetta ad autorizzazione alle emissioni diffuse ai sensi del D.Lgs 152/06 parte quinta.

## 1.7 ASPETTI DI CARATTERE URBANISTICO

*Piano di Assetto del Territorio - Piano degli Interventi*

*Si richiamano le specifiche di cui alla precedente nota relativamente all'individuazione dell'area così come classificata dal Piano di Assetto del Territorio (PAT) e dal Piano degli Interventi (PI) vigente.*

*In merito alla presenza della fascia di rispetto da elettrodotto di alta tensione si sottolinea che nessuno studio è stato prodotto dalla ditta interessata in merito alla possibilità di permanenza in sito oltre le 4 ore.*

Entro la fascia di rispetto di 21 metri non è prevista la permanenza di persone per più di 4 ore (vedi dichiarazione del Presidente Moto Club Paese Sig. Dal Zilio Paolo allegata)

In merito è stato richiesto un parere tecnico rispetto al gestore di linea elettrica Terna, sulle distanze di rispetto dalla linea elettrica da 132 kV "Scorzè-Trevignano" che attraversa il Crossodromo.

Si allega a tal proposito la risposta di Terna del 20 maggio 2015, nel quale l'ente dichiara la compatibilità del progetto presentato, prende atto delle dichiarazioni del Presidente del MotoClub paese Sig. Dal Zilio Paolo sulla permanenza delle persone e definisce alcune prescrizioni progettuali quali l'abbassamento di 200 cm del terrapieno del tunnel piloti, e considerazioni gestionali.

Ad ogni buon conto si allega come detto sopra, il parere succitato.

*In relazione al cono visuale di Casa Lin - Altana si rileva che la ditta proponente ha controdedotto in merito, ma si ritiene che la questione debba essere meglio argomentata.*

Si ribadisce quanto già espresso nelle controdeduzioni di maggio 2014:

La documentazione fotografica, effettuata sui lati dai quali si potrebbe vedere la villa, evidenzia che la presenza di siepi e alberature già attualmente nasconde la visuale alla villa. La sistemazione della pista con le nuove sponde alberate non modifica pertanto in maniera significativa detta visuale.

*Relativamente al corridoio ecologico e alle siepi censite, a differenza di quanto dichiarato dalla ditta, si rileva che il progetto insiste in parte sugli stessi, pertanto dovranno essere previste adeguate forme di potenziamento o di compensazione ambientale, secondo quanto previsto dal regolamento del Piano del Verde vigente.*

Sul lato est è previsto un argine di altezza pari a 2.0 m rispetto al piano campagna nelle immediate vicinanze del confine della proprietà ad una distanza utile di circa 4.0 m, in tale spazio viene garantita la realizzazione di una siepe che compenserà quella rimossa a causa dell'ampliamento verso est. La siepe verrà ricostituita secondo quanto previsto dal regolamento del Piano del Verde vigente, con essenze a foglia caduca tra quelle indicate dal Piano ed essenze sempreverdi sempre scelte tra quelle indicate dal Piano, bilanciate in modo da mantenere funzione di barriera per tutto l'anno.

Il corridoio ecologico primario, come cartografato nella tavola del P.I. del comune di Paese, presente lungo il lato nord, non verrà interessato dal progetto.

*A proposito della presenza della Buffer Zone sull'area oggetto di ampliamento del crossodromo la ditta ha presentato un'osservazione alla variante del Piano del Verde, che è stata accolta con stralcio della medesima in corrispondenza dell'ambito oggetto dell'osservazione.*

*Tale stralcio dovrà essere recepito graficamente recepito nella prossima variante al Piano degli Interventi.*

## 1.8 SOSTENIBILITÀ ECONOMICA

*Per quanto riguarda la previsione di utilizzo dell'impianto di progetto (allenamento e/o manifestazioni ed entità dei medesimi), in diversi punti della relazione integrativa viene ribadita la presenza di n. 10 moto in allenamento e la volontà di promuovere n. 1 manifestazioni all'anno. Sebbene la valutazione dei costi dell'opera non riverberi sull'approvazione del progetto, si sottolinea comunque che l'entità dei lavori necessari alla realizzazione del progetto proposto risulti avere proporzioni esagerate rispetto all'utilizzo previsto.*

L'associazione sportiva Motoclub Paese ha in essere diversi contatti con aziende specializzate nell'abbigliamento sportivo da moto (AXO, SIDI, GAERNE) che sono interessate a sostenere il progetto con sponsorizzazioni a lungo termine.

Il Motoclub inoltre ha accantonato i fondi necessari alle opere preliminari.

A progetto approvato la federazione Motociclistica Italiana, cui aderisce il Motoclub Paese, contribuirà in parte, a fondo perduto, alle spese per la realizzazione del progetto .

Alcuni imprenditori della zona hanno già manifestato interesse a sostenere l'iniziativa.

## 1.9 REQUISITI DI AGIBILITÀ E DI SICUREZZA PER MANIFESTAZIONI APERTE AL PUBBLICO

*Si rileva che in merito al punto non è stata effettuata dalla ditta proponente alcuna considerazione, si ritiene utile, pertanto, riproporlo per intero, ritenendo, tra l'altro, che eventuali prescrizioni della citata Commissione di Vigilanza possano implicare varianti anche sostanziali al progetto in esame:*

*"Come già precisato in apertura del presente parere, si richiama quanto segnalato nell'ultimo capoverso dell'elaborato E01 "Valutazione previsionale di Impatto acustico" dove si dichiara espressamente che "Quanto contenuto nella presente, considera l'utilizzo normale della pista, non si è preso in considerazione l'evento (derogabile da parte del Comune di Paese) costituito dalla manifestazione".*

*Al riguardo si ritiene che le previsioni di attività che si devono valutare ai fini della corretta procedura di screening debbano riguardare anche le manifestazioni di pubblico spettacolo, da autorizzare ai sensi degli articoli 68 e 80 del T.U.L.P.S di cui al R.D. 18.6.1931, n. 773, con le modalità previste agli articoli 141, 141-bis, 142 e successivi del relativo Regolamento R.D. 6.5.1940, n. 635, anche con l'intervento del*

STUDIO TECNICO CONTE & PEGORER – VIA SIORA ANDRIANA DEL VESCOVO, 7 – 31100 TREVISO

L:\Moto Club Paese - cod. 1545 - APRILE 2014\Ver\_00 - Aprile 2014 - Screening VIA2 - CONTRODEDUZIONI - mar 2015\Relazioni\2015 03 00 Controdeduzioni.doc

*CONI in ambito di Commissione di Vigilanza sul Locali di Pubblico Spettacolo, sia per il parere sul progetto come per la verifica finale dell'agibilità dell'impianto. Si è già riscontrato che tali manifestazioni possono richiamare un pubblico numeroso, stimato attorno alle 500-700 persone, e quindi con esigenze di sicurezza e di corretta accoglienza che impongono una mirata previsione della gestione degli spazi e delle attrezzature e strutture, con un impatto importante sul progetto dell'impianto sportivo in esame, in particolare per quanto riguarda la viabilità di accesso del tutto inadeguata, la disponibilità di spazi a parcheggio per il pubblico, la dotazione di idonei servizi igienici, il posizionamento delle aree e delle strutture accessibili al pubblico, in totale sicurezza rispetto alla pista ed al percorsi delle moto in competizione. E' infatti del tutto superficiale e non adeguato quanto si indica a pag. 13 della Relazione Tecnica, dove si scrive "aree accessibili al pubblico: situate lungo i lati Sud, Ovest e Nord rispetto alla pista. Non sono presenti gradinate, scalinate; il pubblico per osservare le competizioni si posiziona sui versanti inerbati della cava". Al riguardo è altresì da verificare se sia ammissibile, comunque solo riguardo al superamento dei limiti di rumore e non per la regolarità delle strutture, la deroga prevista all'art. 3, comma 5 del D.P.R. 3.4.2001, n. 304 ritenendo che tale deroga sia autorizzabile solo per gli autodromi o altri Impianti sportivi esistenti e già autorizzati per gare motoristiche, mentre quelli di nuova previsione, come nel caso all'esame, dovrebbero essere realizzati nel rispetto di tutta la normativa vigente, compresa quella in materia acustica".*

Premesso che l'impianto sportivo è attualmente in esercizio ed è entrato in attività circa 30 anni fa e che il progetto non propone un impianto ex novo ma avanza richiesta di intervenire sull'esistente al fine di migliorarne la fruibilità ed allontanare la pista dalle case più vicine, traslandola verso est, nonché realizzando argini perimetrali per il contenimento delle emissioni acustiche.

L'attuale impianto già allo stato attuale è stato sede di eventi sportivi autorizzati dalla *Commissione di Vigilanza sul Locali di Pubblico Spettacolo del Coni*.

Gli stessi eventi sportivi sono stati anche autorizzati anche dal Comune di Paese, così come gli orari di apertura infrasettimanali, quindi è possibile richiedere la deroga delle emissioni acustiche prevista all'art. 3, comma 5 del D.P.R. 3.4.2001, n. 304.

Si ribadisce che l'impianto una volta realizzato sarà soggetto a collaudo da parte della Federazione Motociclistica Italiana.

Per quanto riguarda la fruibilità da parte del pubblico agli eventi sportivi, la natura stessa dell'evento richiama spettatori avvezzi a frequentare questa tipologia di impianti che normalmente prevede la sosta del pubblico a bordo pista in piedi o seduta.

Il progetto prevede la realizzazione di scarpate con inclinazione idonea alla sosta degli spettatori sia da seduti che in piedi.

La creazione di un'ampia zona a parcheggio ha lo scopo di migliorare l'accoglienza esercitata dall'impianto sportivo proprio in occasione delle manifestazioni aperte al pubblico (non più di 2 nel corso dell'anno).

Il magazzino spogliatoio sarà dotato di servizi igienici aperti al pubblico.

#### **1.10 TITOLI DI GODIMENTO DELLE AREE INTERESSATE**

*Si precisa che:*

- *la maggior parte della superficie interessata dal progetto di cui trattasi è proprietà del Comune di Paese, nella quale la ditta opera al momento in virtù di una deliberazione della Giunta comunale*
- *la parte est in ampliamento non risulta al momento in disponibilità della ditta;*
- *la strada di accesso da via Levante non risulta al momento in disponibilità della ditta.*

Per la parte est è stato stilato un preliminare di compravendita, per i terreni relativi all'ampliamento della strada sono in corso trattative private che dovranno essere concretizzate prima dell'inizio lavori, comunque a seguito dell'approvazione del progetto.

## 2 ALLEGATI

- Scheda tecnica tipo moto che usufruiscono dell'impianto sportivo
- Preliminare di compravendita terreni fascia est
- Dichiarazione Presidente Moto Club Paese Sig. Paolo Dal Zilio
- Parere Terna su distanze da elettrodotto e Perizia asseverata Ing. Marco Durante con tavola allegata
- Tavola 0.2 Stato di fatto in quote assolute
- Tavola B03 ter - Stato di progetto aggiornato

**SCHEDA TECNICA TIPO MOTO CHE USUFRUISCONO DELL'IMPIANTO SPORTIVO**

Elemento	Sistema metrico
<b>Dimensioni</b>	
Lunghezza totale	2.181 mm
Larghezza totale	827 mm
Altezza totale	1.271 mm
Passo	1.489 mm
Altezza della sella	951 mm
Altezza dei poggiatesta	418 mm
Distanza da terra	322 mm
<b>Telaio</b>	
Tipo	Bitubo
Sospensioni anteriori	Forcella telescopica corsa 269 mm escursione 305 mm
Sospensioni posteriori	Pro-link corsa 313 mm
Pneumatico anteriore	80/100-21 51M DUNLOP MX52F
Pneumatico posteriore	100/90-19 57M DUNLOP MX52
Tipo di pneumatico	a carcassa diagonale, con camera d'aria
Pressione pneumatico anteriore (a freddo)	100 kPa (1,0 kgf/cm <sup>2</sup> )
Pressione pneumatico posteriore (a freddo)	100 kPa (1,0 kgf/cm <sup>2</sup> )
Freno anteriore, superficie di frenata	Freno a disco singolo 361,0 cm <sup>2</sup>
Freno posteriore, superficie di frenata	Freno a disco singolo 390,3 cm <sup>2</sup>
Carburante	benzina senza piombo, numero di ottano RON non inferiore a 95
Capacità di carburante	6,3 ℓ
Angolo di inclinazione sterzo	27°23'
Avancorsa	118 mm
Capacità olio stelo destro	350 cm <sup>3</sup>

Elemento	Sistema metrico
<b>Motore</b>	
Tipo	Raffreddato a liquido, 4 tempi
Disposizione cilindri	Monocilindrico inclinato di 5° dalla verticale
Alesaggio e corsa	76,8 x 53,8 mm
Cilindrata	249,4 cm <sup>3</sup>
Rapporto di compressione	13,5 : 1
Gioco valvole (a freddo)	Aspirazione: 0,12 ± 0,03 mm Scarico: 0,28 ± 0,03 mm
Quantità di olio motore	0,67 ℓ
Dopo lo svuotamento	
Dopo lo svuotamento e il cambio del filtro dell'olio	0,69 ℓ
Dopo lo smontaggio	0,85 ℓ
Capacità olio cambio	0,68 ℓ
Dopo lo svuotamento	
Dopo lo smontaggio	0,75 ℓ
<b>Corpo farfallato</b>	
Numero d'identificazione	GQ2CA
Regime minimo	2.000 ± 100 min <sup>-1</sup> (giri/min)
<b>Impianto di raffreddamento</b>	
Capacità di liquido refrigerante	0,95 ℓ
dopo lo svuotamento	
dopo lo smontaggio	1,01 ℓ

Elemento	Sistema metrico
<b>Trasmissione</b>	
Tipo di Inizone	Multidisco in bagno d'olio
Cambio	A 5 marce, con ingranaggi sempre in presa
Rapporto di riduzione primario	3,166
Rapporto di riduzione I	2,357
Rapporto di riduzione II	1,888
Rapporto di riduzione III	1,555
Rapporto di riduzione IV	1,333
Rapporto di riduzione V	1,136
Rapporto di riduzione finale	3,769
Schema dei cambi di marcia	Pedale sinistro con ritorno automatico 1-F-2-3-4-5
<b>Impianto elettrico</b>	
Accensione	ECM
Avviamento	Avviamento a pedale
Candela :	NGK R0451B-8
Standard	
Distanza tra gli elettrodi della candela	0,60 - 0,70 mm