

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

PROGETTO DI RIQUALIFICAZIONE URBANISTICA
IMPIANTO SPORTIVO CROSSODROMO "DINO
GRESPLAN"

VERIFICA DI ASSOGGETTABILITÀ ALLA
PROCEDURA DI VALUTAZIONE DI IMPATTO
AMBIENTALE

PROGETTO PRELIMINARE

A01

RELAZIONE TECNICA

Data: Maggio 2014

Cod.: 1545

Committente

MOTO CLUB PAESE

Via Levante, 4 – 31038 Paese TV

Progetto preliminare

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 di Impatto Ambientale

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 0422.42.13.01

INDICE

1	PREMESSA	3
1.1	IDENTITÀ DEL RICHIEDENTE	3
1.2	CRONISTORIA DEL SITO	4
2	INQUADRAMENTO DEL SITO (TAV. B01)	5
2.1	COLLOCAZIONE GEOGRAFICA	5
2.2	INDIVIDUAZIONE CATASTALE – SUPERFICI INTERESSATE	6
2.3	INQUADRAMENTO URBANISTICO	6
2.3.1	Piano Regolatore Generale (P.R.G.)	6
2.3.2	Piano di Assetto del Territorio (P.A.T.)	7
2.3.3	Piano degli Interventi (P.I.)	8
3	VERIFICA DI ASSOGGETTABILITÀ DEL PROGETTO ALLA PROCEDURA V.I.A.	10
3.1	CARATTERISTICHE DELL'INTERVENTO.....	10
3.2	VALUTAZIONE DI IMPATTO AMBIENTALE DI COMPETENZA STATALE.....	10
3.3	VALUTAZIONE DI IMPATTO AMBIENTALE DI COMPETENZA REGIONALE O PROVINCIALE	10
3.4	VERIFICA DI ASSOGGETTABILITÀ ALLA VALUTAZIONE DI IMPATTO AMBIENTALE DI COMPETENZA REGIONALE O PROVINCIALE	10
3.4.1	Conclusioni	11
4	DIMENSIONI DEL PROGETTO	12
4.1	STATO ATTUALE (TAV. B02)	12
4.1.1	Stato dei luoghi	12
4.1.2	Gestione delle acque	13
4.1.3	Aree esterne	13
4.1.4	Attività svolta attualmente in corrispondenza del sito.....	14
4.2	STATO DI PROGETTO (TAV. B03 – B04)	14
4.2.1	Obiettivi	14
4.2.2	Sistemazione morfologica – Movimenti terra.....	15
4.2.3	Recinzione perimetrale – Piantumazioni	16
4.2.4	Parcheggio.....	16
4.2.4.1	Dimensionamento sistema di trattamento acque di prima pioggia.....	17
4.2.4.2	Dimensionamento trincea di drenaggio	17
4.2.5	Magazzino spogliatoi	21
4.2.6	Lavaggio moto	22
4.2.7	Pista motocross	24
4.2.8	Sistema di irrigazione.....	24
5	CUMULO CON ALTRI PROGETTI.....	25
5.1	PROCEDURA DI VALUTAZIONE DELL'EFFETTO CUMULO.....	25
5.2	ELENCO DEI CROSSODROMI INDIVIDUATI NEL RAGGIO DI 5 KM	25
5.3	ANALISI DELLE POSSIBILI CONNESSIONI	26
5.4	CONCLUSIONI	26
6	UTILIZZAZIONE DI RISORSE NATURALI.....	27
6.1	RISORSE MINERARIE	27
6.2	RISORSE ENERGETICHE	27
6.3	RISORSE AMBIENTALI	28
6.4	CONCLUSIONE	28
7	PRODUZIONE DI RIFIUTI	28
8	INQUINAMENTO E DISTURBI AMBIENTALI.....	29
9	RISCHIO DI INCIDENTI PER LE SOSTANZE O LE TECNOLOGIE UTILIZZATE	30

1 PREMESSA

Il Moto Club Paese, con sede in Via Levante, 4 – 31038 Paese (TV), ha in gestione il Crossodromo "*Dino Grespan*" ubicato in corrispondenza dell'ex cava posta sempre in Via Levante 4, in prossimità del confine comunale Sud di Paese.

L'associazione sportiva, al fine di limitare gli impatti sul sistema residenziale locale, intende intervenire sulla configurazione del crossodromo riducendo del 17% la lunghezza della pista, spostandola più ad Est, più distante dalle abitazioni poste lungo Via Bernadino.

Con la nuova disposizione della pista sono creati gli spazi per la realizzazione di un ampio parcheggio e la riorganizzazione delle strutture accessorie.

Il progetto rientra fra le categorie elencate nell'allegato IV della parte II del D.Lgs 152/06 e s.m.i. ed è prodotta, quindi, la verifica di assoggettabilità ai sensi dell'art. 20 della norma citata.

La presente relazione descrive il progetto preliminare, come richiesto dall'art. 20 del D.Lgs 3 aprile 2006, n. 152 e s.m.i. seguendo le linee guida riportate nell'allegato V della parte II e, più precisamente, le caratteristiche del progetto tradotte nei seguenti punti:

- dimensioni del progetto;
- cumulo con altri progetti;
- utilizzazione di risorse naturali;
- produzione di rifiuti;
- inquinamento e disturbi ambientali;
- rischio di incidenti, per quanto riguarda, in particolare, le sostanze o le tecnologie utilizzate.

1.1 IDENTITÀ DEL RICHIEDENTE

La proposta è avanzata da:

Moto Club Paese
Via Levante, 4
31038 Paese (TV)

1.2 CRONISTORIA DEL SITO

Il sito è una ex cava abbandonata gestita dalla Ditta Brussi, durante gli anni 60-70 fu oggetto di occasionale abbandono di rifiuti solidi urbani che venivano poi ricoperti da terreno. Dalla fine degli anni 70 fu utilizzata come pista da motocross. Successivamente il sito venne venduto alla Ditta Sabbie del Brenta ed in seguito ceduto al Comune di Paese. Alcuni mappali risultano acquisiti per usucapione.

Diverse indagini condotte in sito hanno appurato che dei rifiuti solidi urbani sono rimaste solo poche tracce in quanto gli stessi risultano per lo più mineralizzati.

In fase progettuale, sono stati eseguiti campionamenti di terreno sulle zone considerate più a rischio e i risultati hanno dimostrato il rispetto dei limiti di colonna A, tabella 1 dell'all. 5 del Titolo V nella parte quarta del D.Lgs. 152/06.

L'impianto sportivo è presente dal 1977 ed è sempre stato gestito dal Moto Club Paese.

2 INQUADRAMENTO DEL SITO (TAV. B01)

2.1 COLLOCAZIONE GEOGRAFICA

Il sito è ubicato nella porzione di alta pianura trevigiana posta ad Ovest di Treviso e poco più a Nord del Fiume Sile.

Il sito rientra in un contesto agricolo intensamente sfruttato dalle attività estrattive per l'approvvigionamento di ghiaia e sabbia.



Figura 1: inquadramento geografico del sito

Il sito ricade in corrispondenza del confine comunale fra i comuni di Paese e Quinto di Treviso.

Esso è raggiungibile dalla rotatoria ubicata in corrispondenza dell'intersezione stradale fra Via C. di Breda e Via Vecelli dove è situato l'imbocco di Via Levante. Proseguendo sulla strada sterrata di Via Levante, la strada di accesso al Crossodromo è posta a circa 60 m. L'impianto è raggiungibile dopo circa 270 m.

2.2 INDIVIDUAZIONE CATASTALE – SUPERFICI INTERESSATE

L'area oggetto dell'intervento è iscritta al Catasto Terreni come segue:

- Comune di Paese
- Foglio 33
- Mappali n. 111, 112, 113, 114, 115, 153
- Comune di Quinto di Treviso
- foglio 1
- mappali n. 613, 615

La superficie interessata dall'intervento è di circa 39.330 m².

2.3 INQUADRAMENTO URBANISTICO

2.3.1 Piano Regolatore Generale (P.R.G.)

Il Piano Regolatore Generale del Comune di Paese è stato adottato dal Consiglio Comunale con Delibera del 06.11.1989, n. 172 e approvato dalla Giunta Regionale con delibera del 30.09.1992, n. 5668.

Il Comune di Paese ha in seguito redatto il Piano di Assetto del Territorio (P.A.T.) e quattro varianti del Piano degli Interventi (P.I.), ultima delle quali adottata con D.C.C. n. 24 del 27/05/2013.

L'approvazione del Piano degli Interventi fa decadere sostanzialmente l'efficacia del P.R.G..

Il Piano Regolatore Generale del Comune di Quinto di Treviso è stato approvato con Deliberazione della Giunta Regionale del Veneto n. 3047 del 29.10.2002.

Tale strumento urbanistico è stato oggetto di diverse varianti.

La variante generale del P.R.G. che interessa il sito in esame è del febbraio 2005 ed è stata approvata con deliberazione di Giunta Regionale Veneto n. 1172 del 18 marzo 2005.

Per la porzione di sito ricadente nel comune di Quinto di Treviso sono riportate le seguenti indicazioni:

- ◇ Sottozona agricola E2.1
- ◇ Fascia di rispetto degli elettrodotti

2.3.2 Piano di Assetto del Territorio (P.A.T.)

In data 22 gennaio 2009 l'Amministrazione del Comune di Paese ha approvato con modificazioni il Piano di Assetto del Territorio a mezzo di conferenza dei servizi unitamente con la Regione Veneto, ai sensi dell'art. 15 della L.R. 23 aprile 2004, n. 11.

La Giunta Regionale ha ratificato l'esito della conferenza dei servizi con deliberazione n. 288 in data 10 febbraio 2009, pubblicata sul B.U.R. n. 19 del 03 marzo 2009.

Il Piano di Assetto del Territorio del Comune di Paese ha, quindi, acquisito efficacia in data 19 marzo 2009.

Negli elaborati grafici allegati al P.A.T. di Paese sono riportate le seguenti indicazioni per il sito in oggetto:

- TAV. 1: CARTA DEI VINCOLI E DELLA PIANIFICAZIONE TERRITORIALE
 - Vincoli: Vincolo Sismico O.P.C.M. 3274/2003 – Art. 8
 - Altri elementi: Discariche /fasce di rispetto – Art.17
 - Altri elementi: elettrodotti /fasce di rispetto – Art.15
- TAV. 2: CARTA DELLE INVARIANTI
 - Invarianti di natura paesaggistica: ambiti – Art. 22
 - Invarianti di natura ambientale: elementi lineari – Art. 22
- TAV. 3: CARTA DELLE FRAGILITÀ
 - Compatibilità geologica: terreno idoneo a condizione – Art.23
 - Compatibilità geologica: perimetro di luoghi di possibile amplificazione sismica – Art.23
 - Aree soggette a dissesto idrogeologico: Discariche, cave colmate totalmente e/o parzialmente di rifiuti, aree bonificate e/o con probabile inquinamento in atto – Art 24
- TAV. 4: CARTA DELLA TRASFORMABILITÀ
 - Individuazione degli Ambiti Territoriali Omogenei: ATO n. 12 – Art. 39
 - Azioni strategiche: aree di prevalente interesse paesaggistico ed ambientale – Art. 55

- Azioni strategiche: servizi di interesse comune di maggior rilevanza – Art. 45
- Valori e tutele: Corridoi ecologici principali – Art. 58

Il P.A.T. del Comune di Quinto di Treviso è stato adottato in data 23 aprile 2013 con deliberazione del Consiglio Comunale n°16:

Negli elaborati grafici allegati al P.A.T. di Quinto di Treviso è sono riportate le seguenti indicazioni per il sito in oggetto:

- TAV. 1: CARTA DEI VINCOLI E DELLA PIANIFICAZIONE TERRITORIALE
 - Vincolo sismico OPCM 3274/2003 (classe 3 intero territorio comunale) – Art. 12
 - Altri elementi: Elettrodotto/ fascia di rispetto – Art. 27
- TAV. 2: CARTA DELLE INVARIANTI
 - Nessuna indicazione.
- TAV. 3: CARTA DELLE FRAGILITÀ
 - Compatibilità geologica ai fini edificatori: area idonea a condizione (PEN –02) (art.35) – PAT: 8) Area con profondità della falda freatica fino a 5 m dal p.c.
- TAV. 4: CARTA DELLA TRASFORMABILITÀ
 - Ambiti territoriali omogenei ATO – ATO 4 Ambito agricolo art 56, all.A
 - Azioni strategiche: aree di urbanizzazione consolidata residenziale (art. 37)

2.3.3 Piano degli Interventi (P.I.)

Il Piano degli Interventi n. 1 del Comune di Paese è stato adottato con delibera del Consiglio Comunale del 20.04.2009.c.c. n. 28 e approvato con D.C.C. del 28.10.2009, n. 35.

La Variante 4 al Piano degli Interventi, redatta nel marzo 2013 interessa le zone agricole e modifica all'art. 84 delle Norme Tecniche Operative. Essa è stata adottata con D.C.C. n. 24 del 27/05/2013 e approvata con D.C.C n. 36 del 30/09/13.

La Variante 5 al Piano degli Interventi, redatta nel marzo 2014 interessa variazioni puntuali nel territorio comunale, e il recepimento della normativa sul commercio e modifica alle norme tecniche operative. Essa è stata adottata con D.C.C. n. 60 del 16/12/2013 e approvata con D.C.C n. 5 del 12/03/14.

Nell'elaborato grafico principale allegato al P.I. sono riportate le seguenti indicazioni per il sito in oggetto:

- TAV. 1C: INTERO TERRITORIO COMUNALE- OSSERVAZIONI
 - ATO (definizione del contesto) – Art 22
 - Sistema ambientale: ambito agricolo
 - Sistema ambientale: Corridoio ecologico primario (mt. 30) – Art 97
 - Sistema ambientale: aree di connessione naturalistica (buffer zone) – Art 97
 - Sistema dei servizi e delle infrastrutture: ztp Fc- aree attrezzate a parco, gioco e sport – Art. 99 – 102
 - Vincoli e rispetti: fasce o zone di rispetto n. 5 – Rispetto reti tecnologiche (elettrdotto) – Art 46
 - Tutele e difese dai rischi:terreno idoneo a condizione n.16 – Art 57

Il Comune di Quinto di Treviso ha in corso l'iter per la dotazione dei nuovi strumenti urbanistici previsti dalla Legge Regionale 23 aprile 2004, n. 11. È stato redatto ed adottato il Piano di Assetto del Territorio, mentre il Piano degli Interventi non è ancora stato prodotto.

3 VERIFICA DI ASSOGGETTABILITÀ DEL PROGETTO ALLA PROCEDURA V.I.A.

3.1 CARATTERISTICHE DELL'INTERVENTO

La seguente descrizione permette di individuare la categoria del progetto indicata nelle normative e verificarne la sua assoggettabilità alla procedura di Valutazione di Impatto Ambientale.

- Descrizione sommaria del progetto

Riquilificazione urbanistica di un crossodromo con interessamento di un nuovo terreno.

- Caratteristiche dimensionali

Crossodromo omologato dal comitato tecnico della Federazione Motociclistica Italiana (F.M.I.) come impianto di 3^a categoria.

Il progetto prevede l'incremento della superficie occupata da circa 33.320 m² a 39.330 m² e riduzione della lunghezza della pista da 1.671 m a 1.385 m.

3.2 VALUTAZIONE DI IMPATTO AMBIENTALE DI COMPETENZA STATALE.

L'allegato II "*Progetti di competenza statale*" della parte II del D.Lgs 152/06 e s.m.i. specifica le opere soggette a Valutazione di Impatto Ambientale.

La categoria del progetto NON RICADE fra i progetti da sottoporre alla procedura di V.I.A.

3.3 VALUTAZIONE DI IMPATTO AMBIENTALE DI COMPETENZA REGIONALE O PROVINCIALE

L'allegato III "*Progetti di competenza delle regioni e delle province autonome di Trento e di Bolzano*" della parte II del D.Lgs 152/06 e s.m.i. specifica le opere soggette a Valutazione di Impatto Ambientale.

La categoria del progetto NON RICADE fra i progetti da sottoporre alla procedura di V.I.A.

3.4 VERIFICA DI ASSOGGETTABILITÀ ALLA VALUTAZIONE DI IMPATTO AMBIENTALE DI COMPETENZA REGIONALE O PROVINCIALE

L'allegato IV "*Progetti sottoposti alla Verifica di assoggettabilità di competenza delle regioni e delle province autonome di Trento e Bolzano*" della parte II del D.Lgs 152/06 e

s.m.i. specifica le opere soggette a verifica di assoggettabilità alla procedura di Valutazione di Impatto Ambientale.

La categoria del progetto RICADE fra i progetti da sottoporre alla procedura di verifica di assoggettabilità alla V.I.A..

In particolare, l'impianto rientra nella seguente tipologia d'intervento:

“8. Altri progetti

b) piste permanenti per corse e prove di automobili, motociclette ed altri veicoli a motore;”

3.4.1 Conclusioni

Le caratteristiche tipologiche e dimensionali del progetto PREVEDONO l'applicazione della procedura di verifica di assoggettabilità alla Valutazione di Impatto Ambientale ai sensi della normativa statale.

4 DIMENSIONI DEL PROGETTO

4.1 STATO ATTUALE (TAV. B02)

4.1.1 Stato dei luoghi

Il Crossodromo "*Dino Grespan*" è allestito all'interno di una ex cava di ghiaia e consta di una pista di motocross e delle strutture accessorie di servizio.

Esso occupa una superficie di circa 33.300 m² e presenta una pista, realizzata sullo sterrato, di lunghezza complessiva di 1.671 m e larghezza variabile, attorno agli 8 m. La pista di motocross si articola su 18 dossi e 15 curve di varia difficoltà. La griglia di partenza è ubicata in corrispondenza di un ampio spazio che consente un allineamento di motocicli di larghezza 32 m.

La pista si sviluppa su una superficie di circa 25.100 m² occupando 3/4 di cava; la parte rimanente è utilizzata per le attività accessorie e di servizio.

Sono presenti, in particolare

- un edificio bar ristoro con ambulatorio;
- una torretta con sala riunioni, sala cronometristi e speaker e WC;
- un box officina;
- un edificio WC – Doccia;
- una zona lavaggio moto;
- un pozzo idrico.

Altri elementi o postazioni, non sempre identificati con strutture fisse:

- un punto biglietteria, posto all'ingresso;
- una reception utenti;
- prese per innaffiamento pista;
- pre-parco;
- parco chiuso;
- pali e bandiere.

L'area si presenta completamente recintata e quasi completamente delimitata da una siepe di acacia.

Le modalità organizzative dell'attività sportiva impongono la precisa settorializzazione dell'impianto:

- 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;
- zona vietata al pubblico: area della pista e fuori pista dove sono predisposte le aree meccaniche – segnalatori e le postazioni mobili di pronto soccorso;
- zona accessibile dagli addetti: zona servizi dotata delle strutture già descritte e di un ampio spazio dove sono predisposte le aree di sosta delle autoambulanze.

4.1.2 Gestione delle acque

La pista per le sue caratteristiche e finalità non è dotata di sistema di raccolta acque. L'impianto è dotato di un sistema d'irrigazione per garantire l'idonea umidità dei terreni e consentire lo svolgimento dell'attività nelle condizioni previste dalla pratica sportiva.

Nelle zone esterne, alla pista, non sono presenti pavimentazioni impermeabili.

Le acque meteoriche sono smaltite per assorbimento naturale nel sottosuolo.

I servizi igienici sono dotati di sistemi di smaltimento come previsto dai regolamenti comunali.

Il lavaggio moto è costituito da una piazzola con sistema di raccolta acque che, dopo un processo di sedimentazione, sono avviate ad un pozzo perdente.

4.1.3 Aree esterne

Il sito rientra, come citato, in un contesto agricolo. Nel suo intorno si rilevano appezzamenti con pratiche a seminativo, delimitate, talvolta, da siepi alberate. Nelle aree esterne, in particolare, sono presenti:

- Nord: appezzamento agricolo a seminativo;
- Est: vari appezzamenti agricoli a seminativo;
- Sud: vari appezzamenti agricoli a seminativo;
- Ovest: appezzamento agricolo a seminativo e in corrispondenza del vertice Sud Ovest, un'abitazione con relativa pertinenza esterna a giardino.

4.1.4 Attività svolta attualmente in corrispondenza del sito

Il Crossodromo è stato omologato dal comitato tecnico della Federazione Motociclistica Italiana (F.M.I.) come impianto di 3^a categoria, il suo utilizzo previsto è per Off-Road ed allenamenti.

La pista è utilizzata, quindi, in prevalenza per gli allenamenti, alcune volte dell'anno si svolgono delle manifestazioni più articolate. L'utilizzo del Crossodromo è consentito solo durante specifici orari, che prendono in considerazione, in generale, tre giorni settimanali e solo per alcune ore.

4.2 STATO DI PROGETTO (TAV. B03 – B04)

4.2.1 Obiettivi

L'obiettivo del progetto è la revisione dell'intero Crossodromo riorganizzando le superfici disponibili al fine di una più razionale gestione dei luoghi.

Tale obiettivo è dettato dall'esigenza di traslare la pista più verso Est, più distante dalle abitazioni più prossime, e la realizzazione di nuove barriere di mitigazione degli impatti.

Il progetto prefigura la redistribuzione degli spazi permettendo l'inserimento di un'ampia area di servizio mantenendo comunque l'irregolarità delle piste di motocross tipica di questa tipologia di circuito.

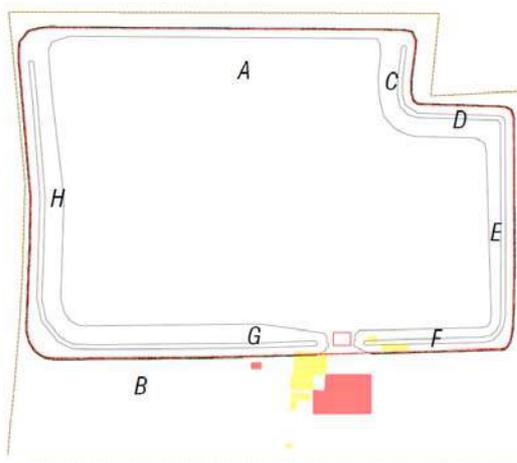
Il progetto contempla i seguenti interventi:

- sistemazione morfologica del sito;
- ridefinizione della pista;
- realizzazione di un parcheggio;
- demolizione dei manufatti esistenti;
- realizzazione di un unico edificio magazzino spogliatoio;
- completamento e rafforzamento della piantumazione perimetrale;
- realizzazione di un argine perimetrale di mitigazione degli impatti ambientali.

Si specifica che la nuova configurazione del Crossodromo comporta l'interessamento di un nuovo terreno posto in adiacenza al confine Est e, quindi, un significativo movimento terra. Ciò determina un incremento della superficie occupata dal crossodromo da circa 33.320 m² a 39.330 m² benché si produca una riduzione della lunghezza della pista da 1.671 m a 1.385 m.

4.2.2 Sistemazione morfologica – Movimenti terra

La sistemazione morfologica della cava comporta uno sterro di 18.224 m³ e un riporto di 19.741 m³, distribuito come illustrato nell'immagine seguente:



SCHEMA VOLUMI DI STERRO E RIPORTO

CALCOLO VOLUMI DI STERRO E RIPORTO			
VOLUMI	DIMENSIONI	STERRO	RIPORTO
A	134 m x 34 m x 4 m	18224 mc	
B	95 m x 45 m x 4 m		17100 mc
C	35 mq x 22 m		770 mc
D	35 mq x 42 m		1470 mc
E	45 mq x 90 m		4050 mc
F	35 mq x 55 m		1925 mc
G	80 mq x 110 m		8800 mc
H	35 mq x 110 m		3850 mc
TOTALE			+19741 mc

Nel bilancio è compreso anche il volume di terra per la realizzazione dell'argine perimetrale di altezza 4 ÷ 6 m, rispetto al piano di campagna esterno, e dei dossi della pista.

Le operazioni di scavo riguarderanno il nuovo appezzamento posto a confine nel lato Est. Il riporto è relativo al ripristino morfologico della parte di cava che sarà destinata a parcheggio ed ad attività di servizio dell'impianto.

Per il reinterro potrà essere utilizzato terreno con caratteristiche qualitative comprese tra i limiti di colonna A e colonna B della tabella 1, allegato 5, Titolo V, parte quarta del D.lgs 152/06.

La destinazione urbanistica del sito "ztp Fc- aree attrezzate a parco, gioco e sport" di fatto si traduce in una attività che non ha nulla a vedere con il verde pubblico o privato, non essendo fruita dai minori e comunque utilizzata per periodi brevi, con elevato utilizzo di motori, materiali di consumo come i pneumatici, carburanti ecc.

Si tratta a tutti gli effetti di una attività assimilabile alle attività produttive.

L'area di sosta sarà impermeabilizzata con asfalto.

4.2.3 Recinzione perimetrale – Piantumazioni

Il crossodromo sarà completamente delimitato da una rete metallica di altezza 1,80 m e sarà accessibile solo dall'ingresso ubicato sulla strada collegata a Via Levante.

Ulteriore recinzione sarà installata per la separazione fra l'area della pista e la zona di accesso e servizi.

Sarà eseguita una nuova piantumazione in corrispondenza della scarpata esterna dell'argine perimetrale, in prossimità della cima. Ulteriore piantumazione sarà eseguita nel nuovo parcheggio e l'intero perimetro sarà delimitato da siepe di acacia esistente opportunamente potenziata.

I lavori comportano l'asportazione della siepe presente nel lato Est che sarà, tuttavia ripristinata lungo il nuovo perimetro.

4.2.4 Parcheggio

In corrispondenza dell'accesso sarà realizzato un nuovo parcheggio pavimentato di dimensioni 91,40 x 37,40 m, che coprirà una superficie totale di circa 3.420 m² e consentirà la sosta di 133 autoveicoli.

Il parcheggio sarà dotato di un sistema di gestione delle acque meteoriche che permette il trattamento dei volumi di prima pioggia ed il successivo scarico delle acque trattate e delle acque di seconda pioggia in una trincea di drenaggio disperdendo i volumi d'acqua nel sottosuolo.

Tale trincea avrà una lunghezza 180 m e sarà realizzata in corrispondenza del limite di confine ovest del crossodromo.

Di seguito si riporta il dimensionamento delle opere principali quali la vasca di prima pioggia e la trincea di drenaggio.

4.2.4.1 DIMENSIONAMENTO SISTEMA DI TRATTAMENTO ACQUE DI PRIMA PIOGGIA

L'area del parcheggio rientra tra le aree in cui è necessario il trattamento delle acque di prima pioggia definite dal Piano di Tutela della Acque come i primi 5 mm di precipitazione. Il volume da stoccare e trattare è perciò semplicemente determinabile in funzione delle superficie e del coefficiente di deflusso assunto per l'area.

$$V_{prima\ pioggia} = \varphi S h = 14,9 \text{ m}^3$$

Dove:

- φ è il coefficiente di deflusso assunto pari a 0,9 corrispondente a superfici impermeabili.
- S è la superficie del bacino di riferimento che contribuisce alla formazione delle portate pari a circa 3315 m².
- h è l'altezza di precipitazione che concorre alla formazione dei volumi di prima pioggia e pari a 5mm.

In base al volume calcolato si è scelta una vasca di capacità sufficiente dotata di un sistema di sedimentazione e disoleazione con successivo rilancio mediante pompa alla trincea di drenaggio per lo scarico delle acque trattate.

4.2.4.2 DIMENSIONAMENTO TRINCEA DI DRENAGGIO

Per il dimensionamento della trincea di drenaggio si sono utilizzate le caratteristiche pluviometriche fornite dal piano di assetto territoriale del comune di Paese. La precipitazione di progetto ricavata è definita dalla curva di possibilità pluviometrica ($h = a \times t^n$) prevista dal PAT comunale per un periodo di ritorno $Tr=50$ anni come segue:

$$h = 59,1 t^{0,29}$$

con h (altezza di pioggia) espresso in mm e t (intervallo di tempo considerato) in ore.

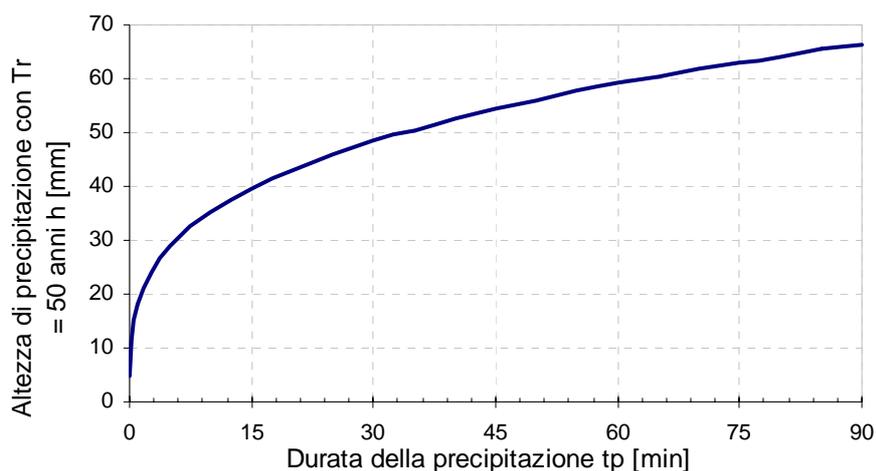


Figura 2: Altezza di precipitazione con periodo di ritorno di 50 anni al variare della durata di precipitazione.

La valutazione delle portate derivanti dalle precipitazioni agenti sull'area di interesse si è fatto riferimento al metodo cinematica o razionale, che prevede la stima delle portate in funzione della superficie di riferimento ed al tempo di corrivazione. La superficie del bacino è semplicemente determinabile, mentre il tempo di corrivazione definito come intervallo di tempo necessario affinché, alla sezione considerata, si raggiunga la portata massima, (ossia quando giungano insieme i contributi di tutte le parti che formano il bacino), risulta essere un parametro dipendente dalla teoria utilizzata. Nel caso specifico a causa della limitata estensione del bacino è presumibile assumere un tempo di corrivazione dell'ordine di alcuni minuti ($t_c=10\text{min}$).

La portata massima scaricata si ricava per un tempo di precipitazione pari al tempo di corrivazione ed è stimabile mediante la seguente formulazione:

$$Q_{\max} = \frac{\varphi S h}{t_c} = 0,175 \text{ m}^3/\text{s}$$

Dove:

- φ è il coefficiente di deflusso assunto pari a 0,9 corrispondente a superfici impermeabili.
- S è la superficie del bacino di riferimento che contribuisce alla formazione delle portate pari a circa 3315 m^2 .
- h è l'altezza di pioggia in questo caso riferita ad una durata pari al tempo di corrivazione.

Il dimensionamento delle trincee è stato fatto con riferimento a trattazioni di tipo teorico-sperimentali, determinando la capacità di smaltimento delle acque di un tratto di lunghezza unitaria della trincea di sezione predefinita. La portata dispersa da una trincea di lunghezza unitaria è:

$$q = \frac{I_s}{K} \cdot K \cdot W_s \text{ [m}^3\text{/s/m]}$$

Dove:

- K coefficiente di permeabilità del terreno assunto pari a $0,01 \text{ cm/s}$;
- W_s larghezza della trincea disperdente (in m);
- I_s/K coefficiente sperimentale che per trincee con $H_w/W_b = 0,75$ (rapporto tra tirante idraulico e larghezza alla base della trincea) può essere stimato dall'abaco riportato di seguito.

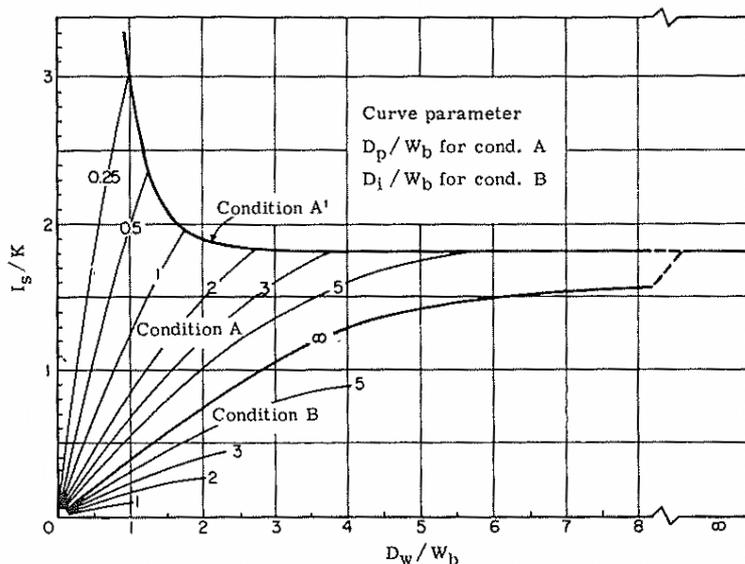


Figura 3: Results of seepage analyses by electrical analogy for a trapezoidal canal ($H_w/W_b = 0,75$) (D.B. Kraatz – Irrigation canal lining, Roma 1977)

Il drenaggio può avvenire secondo diverse modalità a seconda della tipologia di terreno sottostante. Nel caso specifico il terreno sottostante è costituito da materiale più o meno drenante con la falda che si colloca a circa 6 m dal piano campagna. Per tali motivazioni nel modello di calcolo si è assunto un moto di filtrazione di tipo *condition B* corrispondente al caso di drenaggio con fondo impermeabile a profondità D_p .

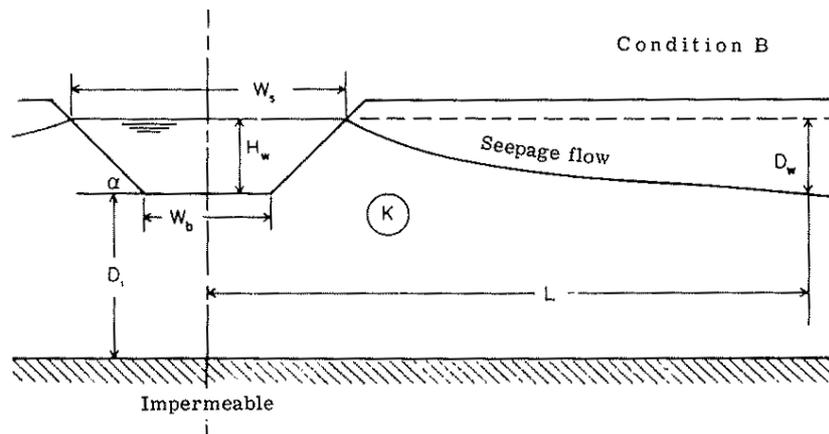


Figura 4: Schema di trincea disperdente in falda poco profonda (D.B. Kraatz – Irrigation canal lining, Roma 1977)

Quindi definita la sezione della trincea partendo dall'altezza della lama d'acqua H_w prevista di 40cm si determina il coefficiente I_s/K a seconda della geometria del meccanismo di dispersione. Nel caso specifico si è rilevato un coefficiente pari a circa 1,3 il che determina una portata dispersa di circa 0,31 l/s per un metro di trincea. Come parametro di controllo si è determinato in modo analogo la portata dispersa secondo il modello di Kozeny $q = K \cdot (W_s + 2H_w) = 0,4$ l/s per un metro di trincea. In via cautelativa si è assunta una portata di dispersione della trincea pari a 0,31 l/s/m.

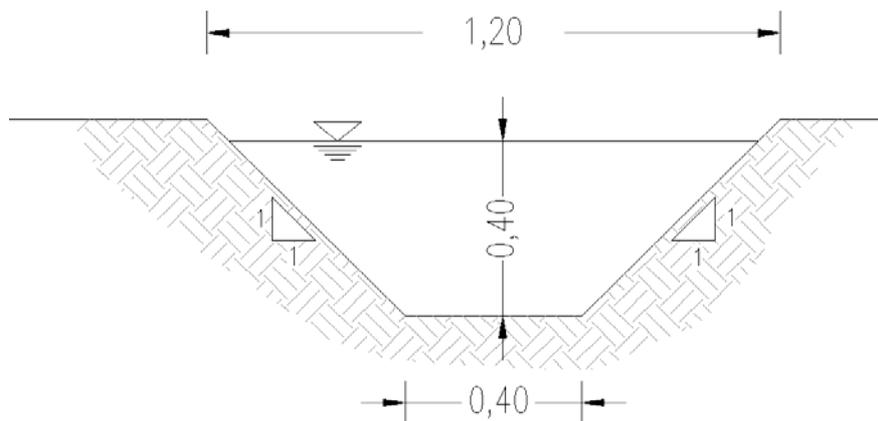


Figura 5; sezione di riferimento della trincea

Il dimensionamento della trincea consiste nel determinare la lunghezza della stessa. Per il calcolo si è assunta in via semplificata una dispersione costante al variare della portata in afflusso, considerando la possibilità che la trincea funga da invaso temporaneo per le portate in eccedenza. Per tali motivazioni è stata fatta una valutazione del comportamento dell'opera al variare della durata della precipitazione considerando diverse condizioni di utilizzo, impiegando per la stima dei volumi di afflusso il metodo cinematico.

Dal seguente grafico riportante la forma dell'onda di piena al variare della durata della precipitazione si nota come le trincee tendono ad invasare acqua in corrispondenza di durate di precipitazione vicine al tempo di corrivazione.

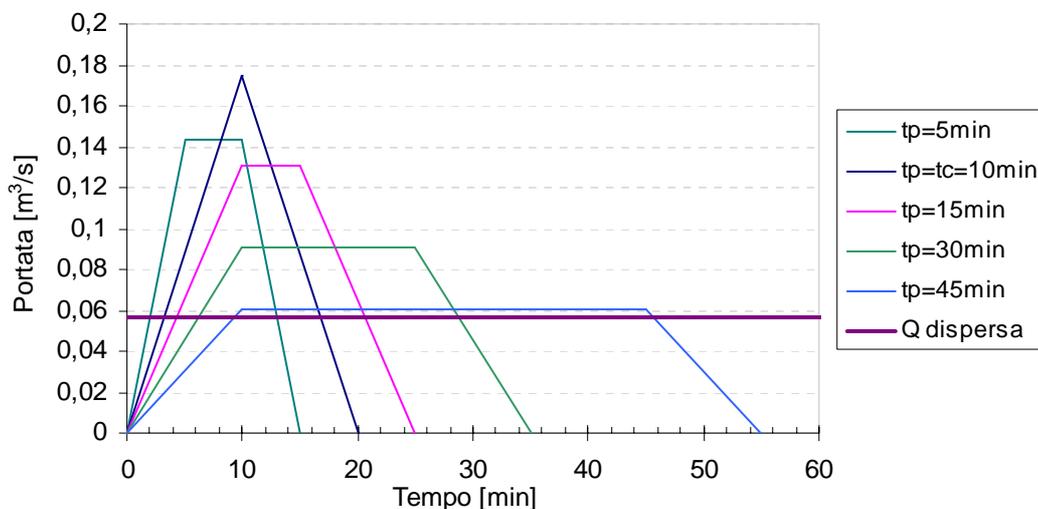


Figura 6: Grafico onda di piena al variare della durata di precipitazione

Tp < Tc		Tp > Tc						
Tp [min]		Tp [min]						
	5		10	15	25	45	60	90
Q(t=0)	0	Q(t=0)	0	0	0	0	0	0
Q(t=tp)	0,143	Q(t=tc)	0,175	0,131	0,091	0,060	0,049	0,037
Q(t=tc)	0,143	Q(t=tp)	0,175	0,131	0,091	0,060	0,049	0,037
Q(t=tp+tc)	0	Q(t=tp+tc)	0	0	0	0	0	0
t1	2,0	t1	3,2	4,3	6,2	9,3	-	-
t2	13,0	t2	16,8	20,7	28,8	45,7	-	-
Vafl	85,77	Vafl	104,87	117,95	136,79	162,21	176,32	198,33
Vass.	43,93	Vass.	56,57	69,80	97,18	153,83	176,32	198,33
Vinv	41,85	Vinv	48,30	48,15	39,60	8,38	0,00	0,00
L trinc	130,774	L trinc	150,952	150,481	123,764	26,193	0,000	0,000

Dalle analisi effettuate si è determinato uno sviluppo minimo della trincea di 150m. Si prevede, in via cautelativa, tenendo conto di una riduzione della permeabilità a causa del deposito di particelle fini sul fondo trincea, uno sviluppo complessivo di circa 180m.

4.2.5 Magazzino spogliatoi

Gli edifici esistenti saranno sostituiti da un unico edificio con destinazione magazzino spogliatoi. Il nuovo fabbricato avrà sedime 23,80 x 16,20 m, superficie 385,56 m² ed altezza interna 3 m.

Esso sarà costituito da un locale principale utilizzato come magazzino ed altri locali destinati a spogliatoio, magazzino, ripostiglio, servizi igienici e docce.

Le acque nere 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.

4.2.6 Lavaggio moto

L'attuale lavaggio moto sarà dotato di sistema di gestione delle acque a ricircolo.

Le acque di lavaggio saranno raccolte da un canale grigliato ed inviate ad una vasca di sedimentazione e disoleatore. Le acque trattate saranno scaricate in una vasca di accumulo in attesa di essere riutilizzate a ricircolo per una nuova fase di lavaggio. A monte ed a valle del disoleatore saranno installati i pozzetti di controllo, per la verifica dell'efficienza del sistema di trattamento delle acque.

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

Per il dimensionamento del sedimentatore disoleatore si sono utilizzate le caratteristiche pluviometriche fornite dal piano di assetto territoriale del comune di Paese. La precipitazione di progetto ricavata è definita dalla curva di possibilità pluviometrica ($h = a \times t^n$) prevista dal PAT comunale per un periodo di ritorno $Tr=50$ anni come segue:

$$h = 59,1 t^{0,29}$$

con h (altezza di pioggia) espresso in mm e t (intervallo di tempo considerato) in ore.

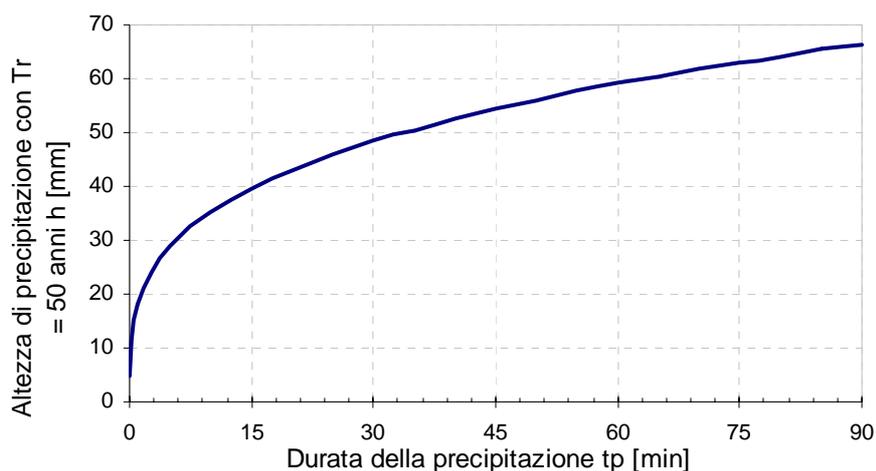


Figura 7: Altezza di precipitazione con periodo di ritorno di 50 anni al variare della durata di precipitazione.

La valutazione delle portate derivanti dalle precipitazioni agenti sull'area di interesse si è fatto riferimento al metodo cinematica o razionale, che prevede la stima delle portate in funzione della superficie di riferimento ed al tempo di corrivazione. La superficie del bacino è semplicemente determinabile, mentre il tempo di corrivazione definito come intervallo di tempo necessario affinché, alla sezione considerata, si raggiunga la portata massima, (ossia quando giungano insieme i contributi di tutte le parti che formano il bacino), risulta essere un parametro dipendente dalla teoria utilizzata. Nel caso specifico a causa della limitata estensione del bacino è presumibile assumere un tempo di corrivazione dell'ordine di alcuni minuti ($t_c=5 \text{ min}$).

La portata massima scaricata si ricava per un tempo di precipitazione pari al tempo di corrivazione ed è stimabile mediante la seguente formulazione:

$$Q_{\max} = \frac{\varphi S h}{t_c} = 0,175 \text{ m}^3/\text{s}$$

Dove:

- φ è il coefficiente di deflusso assunto pari a 0,9 corrispondente a superfici impermeabili.
- S è la superficie del bacino di riferimento che contribuisce alla formazione delle portate pari a circa 60 m^2 .

h è l'altezza di pioggia in questo caso riferita ad una durata pari al tempo di corrivazione

$$(t_c = 5 \text{ min}) \text{ ed è uguale a } h = 59,1 t^{0,29} = 59,1 \text{ mm} * 0,084^{(0,29)} \text{ ore} = 28,75 \text{ mm}$$

$$Q_{\max} = (0,9 * 60 \text{ mq} * 28,75 \text{ mm}) / 300 \text{ s} = 0,0026 \text{ mc/s} = 2,6 \text{ l/s}$$

Il sedimentatore/disoletatore è stato quindi dimensionato per una portata di 3 l/s, più che sufficiente a soddisfare la portata così calcolata.

Per dimensionare la vasca di accumulo e ricircolo delle acque di lavaggio si è considerata la quantità di acqua necessaria per lavare 30 moto, ipotizzando per ciascuna moto l'utilizzo di una portata di lavaggio di 0,3 l/s per 2-3 minuti , e un consumo di circa 50 litri per moto.

La quantità stimata è quindi di 1500 litri, quindi la vasca è stata dimensionata per garantire l'accumulo di 2 mc di acqua , sufficiente a garantire il lavaggio consecutivo fino a 30 moto.

4.2.7 Pista motocross

La nuova pista di motocross, realizzata sullo sterrato, avrà una lunghezza complessiva di 1.385 m e larghezza costante di 8 m, e presenterà 20 dossi e 15 curve di varia difficoltà.

La griglia di partenza è ubicata sempre a Sud, in corrispondenza di un ampio spazio che consente un allineamento di motocicli con larghezza di 32 m.

La pista occuperà una superficie di circa 26.400 m².

4.2.8 Sistema di irrigazione

Sarà mantenuto il pozzo idrico esistente ed il sistema di irrigazione, e le relative prese per innaffiamento, sarà modificato in funzione del nuovo sviluppo della pista.

5 CUMULO CON ALTRI PROGETTI

5.1 PROCEDURA DI VALUTAZIONE DELL'EFFETTO CUMULO

L'effetto cumulo è da intendersi il sommarsi delle interferenze o sovrapposizioni fra attività produttive presenti in uno stesso contesto territoriale, con conseguente amplificazione degli impatti sull'ambiente o conflitti a danno dell'economia locale e, quindi, delle attività stesse.

La valutazione è effettuata, in genere, considerando i seguenti aspetti:

- posizione geografica;
- tipologia di attività svolta;
- bacino di distribuzione dei prodotti;
- bacino di raccolta materie prime o semilavorati;
- sistema viario utilizzato.

Per il caso in oggetto è da considerare che non si tratta di un'attività produttiva e, quindi, non si ha la commercializzazione di beni o richiesta di materie prime.

La procedura di valutazione è effettuata, in conclusione, considerando la presenza di altri impianti sportivi destinati a crossodromo ubicati nel raggio di circa 5 km dal sito.

5.2 ELENCO DEI CROSSODROMI INDIVIDUATI NEL RAGGIO DI 5 KM

La ricerca è effettuata analizzando le riprese satellitari aggiornate al 5/12/2012 e non si individua nessuna pista nel raggio di 5 km.

La pista di motocross, visibile da satellite, più prossima a quella in esame è posta a 6,4 km in direzione Nord Nord Ovest e cade in comune di Trevignano ma non risulta omologata.

I crossodromi omologati in Provincia di Treviso, oltre a quello in esame sono:

1) Crossodromo Latteria Montello

17,5 km in direzione Nord

Località: Via Gorini – 31040 Giavera del Montello (TV) – Omologato FMI

2) Crossodromo Ardosetta

28,5 km in direzione Nord Ovest

Località: Via Asolana – 31017 Crespano del Grappa (TV)

Omologato FMI

3) Pista cross Gorgo “al Boschetto”

34,0 km in direzione nord est

Via Boschette Gorgo al Monticano (TV)

Omologato FMI

Dall'analisi dell'elenco dei progetti sottoposti a Screening o VIA presentati in Provincia di Treviso non risulta presentata alcuna istanza per la realizzazione di nuovi crossodromi o ampliamento esistenti.

5.3 ANALISI DELLE POSSIBILI CONNESSIONI

- Ubicazione

Il crossodromo più prossimo è il n. 1 ubicato sul Montello, in comune di Giavera a 17,5 km dal crossodromo “Dino Grespan”.

- Attività svolta

Il crossodromo del Montello è omologato FMI, è di categoria 1 , lunghezza 1800 metri dotato di servizi igienici e ristoro.

- Strutture viarie

Il Crossodromo è accessibile da via Gorini, una laterale della strada dorsale.

5.4 CONCLUSIONI

L'analisi territoriale degli impianti presenti nel raggio di 5 km dal sito in questione ha evidenziato l'assenza di piste da motocross. La più prossima è posta a 17,5 km, sul Montello, ed è di categoria diversa dal quella del crossodromo oggetto di studio.

L'analisi non ha dimostrato possibili interferenze dal punto di vista viario, vita la distanza tra gli impianti sportivi. Non si evidenziano, in conclusione, elementi che possono generare un effetto cumulo e, quindi, conseguenti amplificazioni degli impatti sull'ambiente o conflitti a danno dell'economia locale e delle attività stesse.

6 UTILIZZAZIONE DI RISORSE NATURALI

La miglior definizione di risorsa naturale riportata in letteratura è *“tutto ciò che può essere utilizzato dall'uomo per le proprie esigenze, sia allo stato originario, sia dopo essere stato trasformato.”*

Il concetto di risorsa naturale, di conseguenza, non riguarda solo l'aspetto strettamente ambientale, ma è fortemente legato al sistema economico della società ed alle sue mutazioni storiche. In antichità erano considerate risorse naturali la terra, la pesca, la caccia, i minerali, ecc. Attualmente una delle principali risorse è, ad esempio, quella energetica di origine fossile (gas, petrolio) e non fossile (legno, sole, uranio).

Le risorse naturali si distinguono, inoltre, in risorse rinnovabili o non rinnovabili. Le prime si rinnovano mediante un ciclo biologico breve, mentre le seconde sono presenti in quantità predeterminate e si formano solo dopo lunghi cicli geologici. Le risorse non rinnovabili sono, quindi, quelle che richiedono maggiore attenzione, poiché esauribili, e sono prese in considerazione, di conseguenza, per il progetto in questione. Esse sono riassunte di seguito:

- risorse minerarie: metalli e materie prime inorganiche;
- risorse energetiche: combustibili fossili, gas naturale e legno;
- risorse ambientali: acqua, suolo, vegetazione e paesaggio.

6.1 RISORSE MINERARIE

La realizzazione dell'intervento richiede quantità di materiali da costruzione e stradali non rilevanti. La sistemazione morfologica produce un eccesso di terreni di sterro, quindi, non necessita di riporti dall'esterno.

6.2 RISORSE ENERGETICHE

Il cantiere richiede l'utilizzo di risorse energetiche per il funzionamento delle macchine operatrici. Le risorse energetiche richieste per l'esercizio dell'attività sportiva non sono significative.

6.3 RISORSE AMBIENTALI

Il progetto prevede l'occupazione di un nuovo terreno, attualmente utilizzato ai fini agricoli, di superficie di 6.100 m². L'asporto della siepe di acacia lungo il lato Est è compensato con la realizzazione di una nuova siepe di lunghezza maggiore e di altre piantumazioni.

6.4 CONCLUSIONE

L'analisi descritta dimostra che il progetto non richiede l'utilizzo di quantità significative di risorse naturali.

7 PRODUZIONE DI RIFIUTI

Il progetto prevede la demolizione di alcune costruzioni e di altri manufatti presenti. I materiali di risulta potranno essere sottoposti a recupero in impianti autorizzati di gestione dei rifiuti.

La realizzazione delle opere può determinare la formazione di sfridi, in quantità minime.

I rifiuti prodotti dall'esercizio dell'attività sportiva determina formazione di quantità ridotte di rifiuti che sono raccolti in modo differenziato ed opportunamente smaltiti o recuperati in appositi impianti.

La presenza di due disoleatori comporta la produzione di rifiuti fangosi e oli che verranno smaltiti in idonei impianti.

8 INQUINAMENTO E DISTURBI AMBIENTALI

Il progetto prevede la traslazione della pista verso Est, previa escavazione della nuova area, l'interramento della porzione Nord Ovest, più prossima alle case, e la realizzazione di un rilevato lungo i lati Nord, Ovest e Sud con funzione di barriera alle emissioni sonore e spalto spettatori.

È prevista, inoltre, la demolizione degli edifici esistenti e la nuova costruzione di un magazzino servizi.

In fase di cantiere i potenziali impatti a breve raggio, classificabili come disturbi alla popolazione locale saranno dovuti alle emissioni polverose e rumorose, che saranno mitigate dalla siepe perimetrale e, quando realizzato, dall'argine di delimitazione.

In fase di attività sportiva i potenziali impatti a breve raggio, classificabili come disturbi alla popolazione locale saranno dovuti principalmente alle emissioni rumorose e secondariamente alle emissioni polverose. Le prime saranno mitigate dalla realizzazione del rilevato perimetrale, le seconde già attualmente sono ridotte dall'umidificazione della pista operata dal sistema di irrigazione alimentato da acqua di falda dal pozzo presente sul fondo cava. L'attività sportiva può produrre reflui nell'eventualità di incidenti alle moto lungo il percorso (perdita olio e carburante), in tali casi è prevista una messa in sicurezza d'emergenza con raccolta e accantonamento in contenitori a tenuta del terreno interessato e tenuta di un registro per annotazione dell'evento e dello smaltimento del terreno.

Non sono individuati altri potenziali elementi contaminanti che possono influenzare direttamente o indirettamente l'uomo, la flora e la fauna e non sono individuati potenziali rischi di bioaccumuli nelle catene alimentari di interesse umano o animale.

9 RISCHIO DI INCIDENTI PER LE SOSTANZE O LE TECNOLOGIE UTILIZZATE

L'attività più consistente svolta durante la fase di cantiere è relativa al movimento terra connesso alla sistemazione morfologica. Le altre attività non richiedono l'utilizzo di quantità ingenti di materiali.

Le macchine e le attrezzature utilizzate sono dotate di marchio CE e sono conformi alle direttive comunitarie.

Gli addetti, nello svolgere l'attività, utilizzeranno le Dotazioni di Protezione Individuali in funzione delle relative mansioni.

Il rischio di incidenti è limitato con l'applicazione della normativa sulla sicurezza e tutela della salute dei lavoratori, che prende in considerazione sia la tipologia dell'attività svolta sia le caratteristiche tecniche delle macchine utilizzate.

Durante l'esercizio dell'impianto sportivo sono applicate le norme di sicurezza di settore che prendono in considerazione i vari aspetti della protezione degli utenti e del pubblico.

Presso il crossodromo non è previsto il deposito di carburanti o oli.