



# COMUNE DI PAESE

PROVINCIA DI TREVISO

AREA GESTIONE DEL TERRITORIO

Via Sen. Pellegrini, 4 31038 Paese C. fisc./p. IVA 00389950262

Prot. n. indicato nella p.e.c.

Paese, 7 gennaio 2015

INVIATA VIA P.E.C.

Provincia di Treviso  
via Cal di Breda, 116  
31100 Treviso

**Oggetto: Progetto di riqualificazione Urbanistica impianto sportivo crossodromo "Dino Grespan" – Verifica di assoggettabilità alla procedura di V.I.A. ai sensi dell'art.20 del D.Lgs.152/06 per attività di crossodromo. Integrazioni pervenute in data 03/11/2014.**

Con riferimento alle integrazioni di cui all'oggetto si rileva che le integrazioni presentate, sebbene chiariscano molte delle perplessità espresse sulla precedente documentazione, non siano del tutto esaustive.

Permangono infatti alcune perplessità, sia di carattere strettamente ambientale, sia, più in generale, sulla effettiva realizzabilità del progetto proposto.

Si ritiene utile, ai fini del procedimento in oggetto, esprimere di seguito tali perplessità.

In merito agli aspetti ambientali:

## 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 in 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 olii 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.

### 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.

### 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 dei 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 l'apporto di materiale dall'esterno per un valore indicativo pari a 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 B (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 evidenzino concentrazioni al di sotto dei limiti di colonna A, anziché comprese tra i valori della colonna A e della colonna B, come diversamente indicato in relazione.

#### 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 quanto 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.

#### Viabilità di accesso

Viene previsto l'allargamento della carreggiata da 4,4 m ad 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, al fine di mitigare l'impatto dovuto al transito di automezzi e macchinari, 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.

#### Emissioni in atmosfera

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

#### 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

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.

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.

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 cartograficamente recepito nella prossima variante al Piano degli Interventi.

In merito alla effettiva realizzabilità del progetto:

#### 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. 2 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 risulta avere proporzioni esagerate rispetto all'utilizzo previsto.

#### 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 CONI in ambito di Commissione di Vigilanza sui 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 ai 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 inerbiti 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".*

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.

Gli Uffici restano a disposizione per eventuali ulteriori chiarimenti che si rendessero necessari.

Distinti saluti.

Il Dirigente dell'Area Gestione del Territorio



- ing. Riccardo Vianello -