



# 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, 10 luglio 2014

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. Osservazioni.**

Con riferimento al progetto di cui all'oggetto si esprimono le seguenti osservazioni, suddivise per argomenti principali.

## Finalità generale del progetto

In prima battuta si sottolinea che non è indicato chiaramente quale sia la previsione di utilizzo dell'impianto di progetto (allenamento e/o manifestazioni ed entità dei medesimi), dato atto che allo stato attuale il crossodromo è utilizzato quasi esclusivamente per l'allenamento con presenza di non più di 10 mezzi in pista, mentre la dimensione degli interventi previsti (parcheggio di oltre 3.000 m<sup>2</sup>, edificio di circa 380 m<sup>2</sup>) fa supporre un uso ben più ampio. Si richiama tuttavia che nell'ultimo capoverso dell'elaborato E01 "Valutazione previsionale di impatto acustico" 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".

## Idrogeologia e tutela della falda freatica

Al paragrafo 2.1.4.2. della relazione tecnica dello studio preliminare ambientale è trattato l'argomento relativo alla profondità della falda freatica. Il livello di falda nel sito in esame è indicato in:

- 20 m s.l.m. nella "Carta idrogeologica dell'alta pianura veneta" elaborata da A. dai Prà sulla base delle misure effettuate nel novembre 1975;
- 16 m s.l.m. nella carta freatimetrica provinciale dei deflussi di magra realizzata dalla Provincia di Treviso sulla base dei rilievi freatimetrici di marzo 2002 (fase di magra);
- 19 m s.l.m. sulla base di una correlazione con un valore del livello di falda rilevato nel 2011 "nei piezometri di una cava posta a 500 m a nord del crossodromo".

Si rileva che le prime due fonti citate rivestono carattere di ampia scala, mentre per l'ultimo dato non viene indicato il regime di falda (magra o piena) al momento della lettura della quota.

A tale proposito si precisa che nel progetto di riqualificazione ambientale e di ampliamento presentato in data 22/11/2007 dalla ditta Biasuzzi Cave S.p.A. per la cava di ghiaia denominata "Padernello" sita a circa 500 m a nord-ovest dell'area in esame, il livello della falda è indicato essere compreso tra 20.3 e 22.8 m s.l.m

Considerato che:

- il fondo pista viene indicato a pag. 24 della relazione tecnica dello studio preliminare ambientale a 20 m s.l.m., mentre nella tavola B04 "sezioni" tale quota è indicata addirittura in 14 m s.l.m.;
- il progetto prevede l'escavazione di un nuovo terreno, mai soggetto in precedenza ad attività di escavazione, posto ad est dell'attuale crossodromo per una profondità indicata in 4 m a pag. 15 della relazione tecnica e in 5 m nella tavola B04 "sezioni";
- in tempi recenti si è verificato un fenomeno generalizzato di innalzamento sensibile della superficie della falda freatica;
- il Comune di Paese rientra nella fascia ad elevata vulnerabilità della falda freatica, come rilevato dal Piano di Tutela delle Acque regionale,

si ritiene che debba essere valutato 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.

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.

### Gestione delle acque

Per quanto attiene allo stato dei luoghi descritto al punto 4.1.1. della relazione tecnica del progetto preliminare si precisa che:

- lo scarico delle acque reflue assimilabili alle domestiche provenienti dai servizi igienici dovrà essere autorizzato;
- Dovrà essere conseguita l'autorizzazione allo scarico delle acque reflue provenienti dal lavaggio delle moto, verificandone preventivamente la natura;
- Eventuali pozzi idrici a servizio dell'impianto dovranno ottenere i necessari nulla-osta/autorizzazioni da parte del Genio Civile regionale.

### Sterro e riporto

Il progetto prevede, come già sopra indicato, l'escavazione della zona ad est dell'attuale sedime del crossodromo per una profondità indicata in 4 m a pag. 15 della relazione tecnica e in 5 m nella tavola B04 "sezioni". Anche per i volumi di sterro/riporto si rileva una notevole incongruenza tra quanto riportato in tabella a pag. 15 della relazione tecnica del progetto preliminare (**sterro 18224 mc, riporto: 19741mc**) e quanto invece indicato nel Modello A allegato alla domanda di screening (caratteri dimensionali): **sterro 22.780 mc, riporto: 15.185 mc**, pertanto con un ammanco di oltre 1.000 mc oppure un esubero di materiale di oltre 7.500 mc a seconda dei dati presi in considerazione.

Si rileva inoltre che nei volumi di sterro riporto non è ricompresa la pista che, invece, appare traslata e rimodellata.

Dovranno quindi essere calcolati in modo univoco i volumi di sterro/riporto, comprendendo tutto il materiale che verrà movimentato, presentando altresì un rilievo quotato dello stato attuale e futuro.

Inoltre tutte le terre e rocce da scavo oggetto di movimentazione dovranno essere opportunamente **caratterizzate** al fine di verificare il rispetto dei limiti di legge previsti per i suoli per la destinazione d'uso del sito.

Si ritiene necessaria la presentazione di un dettagliato programma di caratterizzazione che tenga conto di tutte le possibili fonti di pressione presenti nel sito, con particolare riferimento a:

- Presenza della pista (eventuali perdite dei mezzi, spandimenti incidentali, ricadute ecc.)
- lavaggi moto, officine;
- presenza di rifiuti nel sito (vedasi p. 4 relazione tecnica)

### Impatto acustico

Si rileva che la valutazione previsionale di impatto acustico non è firmata da tecnico competente, a pag. 4/18 viene unicamente riportato che *" lo studio è stato eseguito da tecnico in possesso dei requisiti previsti dalla normativa in vigore: arch. Daniele Tobio tecnico competente in acustica (N. 510/Regione Veneto) e ing. Alessandro Piccinini. Le misurazioni tecniche e la presente relazione sono state eseguite da Q.A. Qualità Ambiente s.a.s Treviso, su incarico del Moto Club Paese"*.

In ogni caso, ferme restando le opportune verifiche tecniche sulla documentazione da parte di Arpav, si esprimono alcune considerazioni:

- le misurazioni fonometriche sono state effettuate con un massimo di 5 moto all'interno del circuito in allenamento, tale condizione non risulta rappresentativa né dello stato attuale, con possibilità di circolazione di 10 mezzi, né tanto meno dello stato di progetto per il quale non è indicata una dimensione di utilizzo della pista;
- la classe acustica indicata per il Comune di Paese non risulta attuale in quanto aggiornata a seguito di variante adottata con d.c.c. n. 14 del 29/04/2013 ed approvata con d.c.c. n. 37 del 30/09/2013;
- a pag. 11/18 è precisato che *"verso gli attuali gestori non vi sono mai state denunce specifiche per disturbo verso la popolazione residente della zona"*, mentre risulta che diversi residenti abbiano formulato osservazioni alla variante del Piano di Classificazione Acustica di cui sopra lamentando, tra l'altro, disagi provocati dall'impianto di cui trattasi;
- il progetto prevede la realizzazione di un terrapieno a "C" lungo i lati nord, ovest e sud del crossodromo, che peraltro non appare continuo, si ritiene necessaria la valutazione di un eventuale effetto "amplificazione" sia in corrispondenza della discontinuità ad ovest, sia ad est dell'impianto, tenuto conto della presenza di abitazioni a circa 700 m di distanza;
- non si ritiene condivisibile il ricorso a ripetute deroghe per le manifestazioni, come previsto a pag. 20/18;

A pag. 64 e 65 della Relazione preliminare ambientale risulta non corretta - raddoppiata - la misurazione delle distanze dell'impianto rispetto alle abitazioni circostanti.

## Emissioni in atmosfera

Nella relazione viene dichiarato che "il progetto non prevede la realizzazione di punti di emissione convogliata che richiedono la specifica approvazione da parte degli Enti pubblici", tuttavia, in considerazione delle emissioni dei mezzi, nonché delle polveri prodotte, si ritiene che debba essere verificata l'eventuale necessità di conseguire una specifica autorizzazione per le emissioni diffuse.

## Rete natura 2000 procedura di valutazione di incidenza

Viene presentata dichiarazione di NON necessità di attivazione della procedura di Valutazione di Incidenza, senza approfondire eventuali effetti sulla ZPS IT 3240011: "Sile: sorgenti, paludi di Morgano e S. Cristina" e sulla SIC IT 3240028 "Fiume Sile dalle sorgenti a Treviso Ovest"

## Aspetti di carattere urbanistico e viabilistico

### **Piano di Assetto del Territorio**

Nel PAT l'area in questione è così individuata (tra parentesi gli articoli delle Norme Tecniche):

#### *Tav. 1 - Carta dei vincoli:*

La zona è interessata da una fascia di rispetto dalle discariche (art. 17) e da una fascia di rispetto da elettrodotto (art. 15).

#### *Tav. 2 - Carta delle invarianti:*

Sono interessati elementi lineari dell'invariante ambientale (art. 22), mentre la zona dove è previsto l'ampliamento della pista ricade nell'invariante di natura paesaggistica (art. 22).

#### *Tav. 3 - Carta delle fragilità:*

L'area è soggetta a dissesto idrogeologico (art. 24) e ricade in luogo di possibile amplificazione sismica (art. 23); la compatibilità geologica (art. 23) individua l'impianto esistente come terreno idoneo a condizione n. 16 (cava parzialmente colmata di rifiuti) e la parte in ampliamento come terreno idoneo a condizione n. 21 (aree con falda compresa tra 0 e 10m).

#### *Tav. 4 - Carta della trasformabilità:*

L'area dell'attuale impianto ricade in zona di tipo F per servizi (art. 45), con presenza di un corridoio ecologico principale a nord della pista (art. 58). L'area in ampliamento della pista ricade in zona di interesse paesaggistico (art. 55). L'impianto confina ad ovest con un cono visuale (art. 52) e a nord-ovest con un immobile vincolato dall'Istituto Regionale per le Ville Venete (art. 7).

### **Piano degli Interventi**

Il territorio comunale è regolamentato dalla Variante 5 al Piano degli interventi, adottata con deliberazione di Consiglio comunale n. 60 del 16 dicembre 2013 ed approvata con deliberazione di Consiglio comunale n. 5 del 12 marzo 2014.

Il terreno interessato ricade in area di tipo Fc "Aree attrezzate a parco e per il gioco e lo sport" di cui all'art. 102 delle Norme tecniche operative del piano.

La zona contiene una **fascia di rispetto da elettrodotto** di alta tensione (132 Kv), per la quale l'art. 46 prevede che non sia consentita alcuna nuova destinazione di edifici ad uso residenziale, scolastico, sanitario ed ogni altro uso, compreso il produttivo e direzionale, che comporti una permanenza non inferiore a quattro ore, quando le verifiche di misurazione del campo di induzione elettromagnetica superano i valori previsti dalla normativa vigente. Diversamente è consentita la permanenza fino a quattro ore (che potrebbe venir meno in occasione di gare).

La parte a nord dell'impianto esistente confina con un **corridoio ecologico principale** della larghezza di ml 30, parte ricadente all'interno dell'impianto stesso; il terreno oggetto di spostamento della pista ricade anch'esso all'interno del corridoio principale e della rispettiva **buffer zone** – fascia di protezione del corridoio della larghezza di 100 ml, di cui all'art. 97 delle citate norme. Detto articolo prevede delle restrizioni in quanto ad interventi possibili nelle aree interessate da corridoio ecologico principale nonché nelle aree interessate da buffer zone - in particolare il comma 10 lettera g) vieta *"l'allestimento di impianti, percorsi e tracciati per attività sportiva con mezzi motorizzati"*.

In conformità al PAT, anche nel piano degli interventi ad ovest confina con un **cono visuale**, normato dall'art. 55 delle norme stesse, e a nord-ovest con un **edificio**, Casa Lin - Altana, **classificato dall'Istituto Regionale per le Ville Venete**, la cui area esterna costituisce contesto figurativo vincolato ai sensi del D. Lgs 42/2004, normato dall'art. 40, comma 4, che detta prescrizioni anche per gli interventi nel contesto territoriale circostante. Nella relazione progettuale, che al paragrafo 4.1.3 esamina il contesto esterno all'impianto, non si fa alcun riferimento a questo elemento; nella relazione tecnica dello studio preliminare ambientale, a pag. 62, ultimo comma del capitolo 2.1.14.2, si dichiara anzi che in prossimità del sito non sono presenti elementi di interesse storico-architettonico.

### **Piano del Verde**

Il Piano del verde, che integra i contenuti del Piano degli interventi in tema di verde pubblico e privato, è stato approvato con deliberazione di C.C. n. 34 del 28 ottobre 2009. Con provvedimento prot. n. 74.971, il Dirigente del settore Urbanistica e nuova viabilità della Provincia di Treviso ha certificato la conformità della rete ecologica in esso definita al PTCP; decadono pertanto le prescrizioni di cui agli art. 39 e 40 del suddetto piano provinciale.

Nella tav. 1 - Analisi del verde - risultano censite delle **siepi** a margine dell'attuale pista, individuate con la **codifica 618 e 619**, per le quali è stata redatta un'apposita schedatura che individua come attività gestionali solo un diradamento o una potatura leggera. La siepe indicata con il n. 619, in particolare, corrisponde al **corridoio ecologico principale** individuato nella tav. 5 - Verde di progetto - affiancato dalla **buffer zone**, normati dagli art. 25 e 26 del Regolamento. Dalle sezioni allegate al progetto sembra che detta siepe sia rimossa al fine di realizzare il terrapieno con funzione di barriera fonoassorbente a bordo pista; la stessa siepe verrebbe sicuramente rimossa nella parte est dell'attuale pista, per poter eseguire lo spostamento della pista stessa. Le dimensioni di progetto delle siepi non corrispondono in ogni caso a quelle esistenti e a quelle previste per un corridoio ecologico principale. Per quanto riguarda gli interventi possibili in presenza di corridoio ecologico principale e di buffer zone vale quanto già riportato per il piano degli interventi.

In data 12 marzo 2014, con deliberazione di Consiglio comunale n. 4 è stata adottata la variante 1 al Piano del verde. Nella tavola 5 di detta variante, il cui iter di approvazione non si è ancora concluso, il crossodromo e l'area individuata per l'ampliamento dello stesso, vengono indicati come area per servizi, nella quale rimane il corridoio ecologico principale mentre la buffer zone risulta arretrata.

### **Parcheggio di progetto**

Il progetto presenta un'area a parcheggio di oltre 3.400 mq; si ravvisano gli elementi per cui possono essere individuate soluzioni alternative all'impermeabilizzazione dell'intera superficie, nel rispetto di quanto previsto dall'art. 39 comma 10 delle Norme tecniche di attuazione del Piano di Tutela delle acque della Regione Veneto

(che vieta la realizzazione di superfici impermeabili superiori a 2000 mq, salvo che sussistano giustificati motivi e/o non siano possibili soluzioni alternative).

Si rileva che nella relazione acustica, al paragrafo 8, la descrizione del nuovo impianto riporta un parcheggio diverso da quello di progetto, parzialmente interrato e con fondo in ghiaia, funzionale a "qualche decina di auto e furgoni o camper".

### **Viabilità di accesso**

Considerata l'entità dell'intervento che comporta, sia in fase di cantiere che successivamente, un consistente flusso di automezzi, risulta necessario verificare la compatibilità della viabilità di accesso, costituita da una stradina sterrata, confinante da una parte con l'ambito vincolato della villa e, dall'altra, per il primo tratto, con una canaletta di irrigazione.

La strada comunale di via Levante, di entrata verso l'impianto sportivo dalla rotatoria di via Mons. C. Breda, risulta sufficientemente larga per il passaggio di due veicoli, ma essendo strada bianca può causare disagi per l'innalzamento di polvere ad un continuo passaggio di veicoli.

La stradina privata che da via Levante conduce all'ingresso del crossodromo, non è sufficiente per il passaggio di due veicoli.

### **Valutazione di incidenza ambientale**

L'area dista poco più di 1 km e mezzo da due siti censiti come SIC e ZPS della Rete natura 2000, rispetto ai quali si dichiara che l'intervento "per sua intrinseca natura può essere considerato, singolarmente o unitamente ad altri, non significativamente incidente"; a pag. 41 della stessa relazione si afferma però che durante l'attività l'insediamento e la soste delle specie faunistiche non sono favorite. La valutazione di incidenza ambientale sembra, quanto meno a fini cautelativi, necessaria.

### Requisiti di agibilità e di sicurezza per manifestazioni aperte al pubblico

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 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.

### **Conclusioni**

Allo stato attuale le informazioni fornite non sono sufficienti per valutare tecnicamente l'assenza di impatti negativi e significativi sull'ambiente determinate dalla realizzazione del progetto in esame, ai sensi dell'art.20 comma 5 del D.Lgs. 152/06. Si ritiene quindi, ai sensi dell'art.20 c.6, che il progetto in parola debba essere assoggettato a procedura di V.I.A.

Distinti saluti.



Il Dirigente dell'Area Gestione del Territorio

- ing. Riccardo Vianello -

