



Settore T Ambiente e Pianificazione Territ.le
Servizio AU Ecologia e ambiente
U.O. 0069 Valutazione Impatto Ambientale
Ufficio UVIA Valutazione Impatto Ambientale
C.d.R. 0023 Ecologia e Ambiente

Marca da bollo € 16.00
id. 01191014934038
del 25/08/2020

Valutazione impatto ambientale

N. Reg. Decr. 42/2020 Data 26/08/2020
N. Protocollo 45478/2020 5

Oggetto: NICOLA RUI. CROSSODROMO IN VIA BOSCHETTE IN COMUNE
DI GORGIO AL MONTICANO (TV).
VERIFICA DELL' ASSOGGETTABILITA' ALLA VIA AI SENSI
DELL'ART. 19 DEL D.LGS. 152/2006

IL DIRIGENTE

PREMESSO CHE:

- in data 13 maggio 2020 (prot. Prov. n.ri 24496 e 24499) il proponente NICOLA RUI ha presentato istanza di Verifica di assoggettabilità alla VIA (screening), ai sensi dell'art. 19 del D.Lgs. 152/2006 per il progetto di "Realizzazione del Crossodromo in via Boschette " in comune di Gorgio al Monticano (TV);
- il progetto ricade fra le categorie di intervento elencate al Punto 8. Altri progetti e lettera b) dell'allegato IV alla Parte Seconda del D.Lgs. 152/2006 ed in particolare nella seguente tipologia: "piste permanenti per corse e prove di automobili, motociclette ed altri veicoli a motore", pertanto è soggetto alla verifica di assoggettabilità a VIA (screening);

TENUTO CONTO CHE:

il Comitato Tecnico Provinciale VIA nella seduta del 25 agosto 2020, ha valutato gli elaborati agli atti e le problematiche connesse alla realizzazione del progetto, non rilevando la possibilità di impatti negativi e significativi diretti e cumulativi sui vari aspetti ambientali e conseguentemente, dopo esauriente discussione, ha ritenuto di escludere il progetto di cui all'oggetto dalla procedura di VIA con le considerazioni contenute nel parere allegato e che costituisce parte integrante del presente decreto;

VISTO il D.Lgs. n. 152/2006, Parte II, recante disciplina relativa alle procedure per la VAS, per la VIA e per l'IPPC;

VISTA la L. 241/1990 come modificata dal D.Lgs. 127/2016;

VISTA la L.R. 16 febbraio 2016, n. 4 "Disposizioni in materia di valutazione di impatto ambientale e di competenze in materia di autorizzazione integrata ambientale" ed in particolare l'art. 5 comma 1 che pone in capo alla Provincia il rilascio dei provvedimenti di VIA e di



Verifica di assoggettabilità a VIA con riferimento alle tipologie progettuali individuate nella ripartizione di cui all'allegato A della medesima legge;

RICHIAMATO, per quanto compatibile, il D.Lgs. 18/8/2000 n. 267;

ATTESTATA la legittimità, la regolarità e la correttezza dell'azione amministrativa, nonché la completezza dell'istruttoria condotta, ai sensi dell'art. 147bis del D.Lgs. n. 267/2000;

DECRETA

- di prendere atto e di fare proprio quanto espresso dal Comitato Tecnico Provinciale VIA nella seduta del 25/08/2020, relativamente al parere favorevole all'esclusione dalla procedura di VIA del progetto di cui all'oggetto;
- di escludere conseguentemente dalla procedura di VIA il progetto di "Realizzazione Crossodromo in via Boschette" in comune di Gorgo al Monticano (TV), come da istanza proponente NICOLA RUI, pervenuta in data 13 maggio 2020 (prot. Prov. n.ri 24496 e 24499), con le considerazioni contenute nel parere espresso dal Comitato Tecnico Provinciale di Valutazione Impatto Ambientale del 25/08/2020, allegato al presente provvedimento di cui costituisce parte integrante.

Simone Busoni



**PROVINCIA DI TREVISO
PARERE COMITATO TECNICO PROVINCIALE VIA
(L.R. 18/2/2016 n. 4 - D.Lgs. 3/4/2006 n. 152)**

SEDUTA DEL 25 AGOSTO 2020

Oggetto: Realizzazione Crossodromo in via Boschette
Proponente: **NICOLA RUI**
Comune di localizzazione: Gorgo al Monticano (TV)
Procedura di Verifica assoggettabilità ai sensi dell'art. 19 del D.Lgs. 152/2006

PREMESSA

In data 13/05/2020 (prot. Prov. n.ri 24496 e 24499) il proponente sig. Nicola Rui, residente in via Armentaressa n. 55, a Ormelle (TV), ha presentato istanza di Verifica di assoggettabilità a VIA (screening), ai sensi dell'art. 19 del D.Lgs. n. 152/2006, relativamente al progetto denominato "REALIZZAZIONE DI CROSSODROMO IN VIA BOSCHETTE", in comune di Gorgo al Monticano (TV). L'attività rientra nella tipologia indicata nell'allegato IV alla Parte Seconda, punto 8 b) del D.Lgs. 152/2006 - "piste permanenti per corse e prove di automobili, motociclette ed altri veicoli a motore", oltre che nell'Allegato A2 della LR 4/2016. Il 03/08/2020 sono state richieste alcune integrazioni al progetto in argomento, riguardanti l'inquinamento da rumore, l'inquinamento luminoso, le sistemazioni a verde ed il cumulo degli impatti, ai sensi dell'art. 27-bis, comma 3 del Testo Unico Ambientale. In data 10/08/2020 il proponente ha trasmesso le integrazioni richieste. In adempimento alla procedura di screening per il suddetto progetto, sono stati presentati i seguenti elaborati.

DOCUMENTAZIONE DI VERIFICA DI ASSOGGETTABILITÀ A VIA

- RELAZIONE ILLUSTRATIVA
- STUDIO PRELIMINARE AMBIENTALE
- RELAZIONE TECNICA ALLEGATA ALLA DICHIARAZIONE DI NON NECESSITÀ DI VINCA
- RELAZIONE TECNICA DI PREVISIONE DI IMPATTO ACUSTICO
- CONTRATTO DI AFFITTO
- TAVOLA T2 - PLANIMETRIA PISTA TIPOLOGIA SALT
- INTEGRAZIONI: richiesta con nota prot. 2020/0041372 del 03/08/2020

LOCALIZZAZIONE DEL PROGETTO

La proposta analizzata si colloca all'interno del territorio comunale di Gorgo al Monticano, in area esterna rispetto al sistema insediativo locale, ad est del centro abitato di Oderzo, in destra idrografica del Monticano. L'area in oggetto risulta accessibile da via Boschette, viabilità di rango secondario che si sviluppa all'interno del territorio agricolo.

In dettaglio il contesto all'interno del quale si colloca lo spazio oggetto d'intervento è caratterizzato da una presenza di edifici estremamente ridotta e sporadica, situata principalmente ai margini della viabilità ordinaria. A nord corre in direzione ovest-est il fiume Monticano, che nel contesto mantiene un andamento sinuoso. Oltre il corso d'acqua si osserva la presenza di alcune realtà produttive, connesse alla SS 53, che collega l'abitato di Gorgo al Monticano con il centro di Oderzo.

Poco a nord dell'area d'intervento, tra questa e il corso del Monticano, corre la linea ferroviaria che collega Treviso con Portogruaro, e quindi la rete del Friuli ad est.

Si premette come l'area analizzata abbia ospitato fino ad oggi una attività equivalente a quella qui proposta, ancorché non oggetto di precedente autorizzazione ambientale e, in quanto tale, sottoposta a procedimento sanzionatorio da parte del Comune.



Figura 1 Inquadramento su ortofoto



Figura 2 Individuazione su ortofoto

DESCRIZIONE DELLO STATO ATTUALE

Allo stato attuale sono in fase di attuazione interventi di rimozione delle situazioni di incongruità autorizzativa (ambientale ed edilizia). Precedentemente alla presa in gestione dell'area da parte del proponente, infatti, all'interno dello spazio in oggetto era presente una pista di motocross. Le attività propedeutiche all'avvio delle procedure autorizzative hanno riguardato lo spianamento delle strutture in terra. Allo stesso tempo sono state avviate le attività necessarie alla rimozione della struttura adibita a magazzino in prossimità dell'ingresso all'area. Gli spazi interessati al ripristino riguardano la porzione settentrionale dell'area d'intervento. La parte meridionale è caratterizzata



da una copertura naturale (in erba) con presenza di alcuni alberi, seppur di limitate dimensioni. Lungo il margine ovest del sito, a confine con la viabilità, la porzione settentrionale è caratterizzata dalla presenza di una siepe che si integra con la recinzione. Lungo la tratta meridionale non è presente alcun elemento di recinzione o confinamento. A margine di via Boschette è presente un fosso. In prossimità del confine est del sito è presente un impianto di telecomunicazione. Il contesto all'interno del quale si inserisce l'area d'intervento è ad uso agricolo, con presenza di colture permanenti (vigneto) sia ad est che ovest. L'accesso all'area avviene da un unico ingresso in posizione centrale, su via Boschette. La viabilità ha carattere locale, con sezione ridotta. Si tratta di una viabilità principalmente a servizio delle realtà agricole qui presenti e delle abitazioni situate a sud dell'area. Nell'immediato intorno non sono presenti abitazioni. A verifica della rimozione degli elementi preesistenti il proponente ha prodotto specifica documentazione fotografica delle attività di spianamento, che permettono di dimostrare lo stato dei luoghi al momento di avvio della fase di valutazione ambientale.



1



2



3



4

QUADRO DI RIFERIMENTO PROGETTUALE

La proposta in oggetto è finalizzata alla realizzazione e gestione di uno spazio destinato ad attività di carattere sportivo-ricreative, con particolare riferimento ad un crossodromo. La richiesta è motivata dalla volontà di confermare e consolidare un servizio già presente nell'area, conosciuto e utilizzato



dagli appassionati e dagli sportivi del settore, in ragione di una preesistente attività similare a quanto proposto. Il proponente, infatti, subentrato al precedente gestore, ha la volontà di regolarizzare e adeguare la struttura e l'attività precedentemente condotta in assenza di atti autorizzativi. L'avvio dell'iter è pertanto volto alla regolarizzazione di una realtà consolidata nel territorio, anche in attuazione di quanto previsto dagli strumenti urbanistici vigenti, che identificano nell'area per attrezzature a sport "motocross" (PRG vigente), in forza di una nuova proposta d'intervento in sostituzione dell'attuale conformazione della realtà. Il gestore provvederà quindi anche all'omologazione della nuova realtà in modo da fornire un servizio di qualità in osservanza delle normative e indirizzi di conduzione dell'attività sportivo-ricreativa.

L'area interessata dall'intervento ha una superficie complessiva pari a circa 13.400 mq. L'intervento si articola in due ambiti, caratterizzati da funzioni diverse. La porzione settentrionale dell'area, che occupa una superficie pari a poco più di 9.100 mq, ospiterà la pista, mentre la parte meridionale sarà utilizzata a parcheggio e ospiterà la struttura di servizio, garantendo una superficie destinata alla sosta per un totale di circa 1.850 mq. La proposta quindi rispetta il minimo previsto dalle norme tecniche del vigente PI (ex PRG), che richiede spazi a parcheggio pari ad almeno il 20% dello spazio destinato all'attività sportiva. La pista vera e propria sarà sistemata con la realizzazione di un percorso che avrà uno sviluppo complessivo pari a circa 900 m, ripiegandosi su se stessa. Si alternano salite e discese. Tutta la pista sarà realizzata con impiego di terra, utilizzando i soli volumi presenti in sito tramite modellazione del terreno. Non si prevede l'utilizzo di terreni o altre materie provenienti dall'esterno. Le parti più alte della pista avranno una quota di circa 2 m dal piano campagna. In corrispondenza di alcune curve si provvederà alla collocazione di reti di protezione per garantire la sicurezza dell'utenza. In considerazione della dimensione della pista e tipologia di omologazione che si prevede di richiedere non sono necessarie ulteriori opere o impianti riferiti alla pista in sé. L'intervento riguarda pertanto essenzialmente una risagomatura delle superfici dello spazio in oggetto, come da seguente planimetria. All'interno della parte sud saranno ricavati gli elementi necessari per ospitare l'utenza.

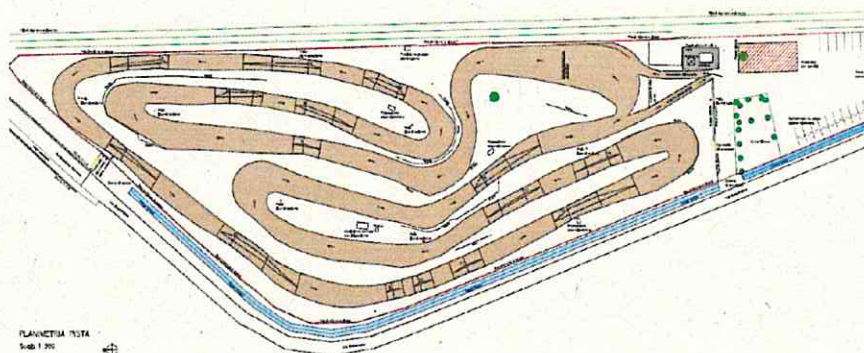


Figura 21 Planimetria di sistemazione della pista

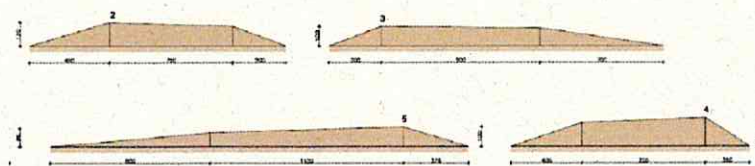


Figura 22 Sezioni di alcuni salti

Lo spazio verde sarà mantenuto come allo stato attuale; qui sarà ricavata l'area di sosta su superficie permeabile inerbata. Il proponente intende utilizzare tale spazio anche per la messa



a punto e piccoli interventi di riparazione delle moto, obbligando gli utenti a condurre le operazioni su teli o altre superfici impermeabili, evitando eventuali rischi di spandimenti di sostanze.

Durante alcuni periodi dell'anno o momenti particolari sarà realizzata una struttura mobile di copertura, permettendo di svolgere le attività al riparo dagli agenti atmosferici o eccessiva insolazione, con rimozione della stessa una volta conclusa l'attività della giornata. Sulla base della tipologia di omologazione prevista non sono necessari edifici o strutture di servizio di particolare entità. Si realizzerà pertanto un'unica struttura prefabbricata che sarà utilizzata come magazzino per gli attrezzi ed elementi necessari per lo svolgimento delle attività e manutenzione dell'area. Qui sarà inoltre ricavato lo spazio per collocare i presidi di primo soccorso e sicurezza, in ottemperanza a quanto richiesto per l'omologazione della realtà.

La struttura sarà collocata in prossimità dell'impianto di telecomunicazione presente nell'area, pertanto in prossimità del margine est del sito d'intervento, in diretta connessione con il punto di accesso all'area. Si tratta di un elemento di dimensioni contenute, di circa 3 x 5 m, con altezza limitata, pari a circa 2,5 m.

Non essendo obbligatori spogliatoi o servizi igienici, il proponente intende installare bagni chimici. Questo garantisce di non creare scarichi o sistemi di trattamento dei reflui all'interno dell'area, che non risulta servita da rete idrica o fognaria. Non essendo presenti elementi che richiedano approvvigionamento idrico, il progetto non prevede la realizzazione di punti di adduzione da rete idrica o da sistemi sotterranei.

Per quanto riguarda la gestione della realtà in oggetto, il proponente prevede di condurre le attività limitando gli orari di apertura della pista a due giorni la settimana: uno feriale ed uno festivo. L'apertura sarà di 4 ore al giorno, potendo ospitare le attività in ore pomeridiane o nelle mattine dei giorni festivi. Non si prevedono aperture notturne.

La gestione ordinaria non prevede l'organizzazione di gare, ma di sole attività di allenamento. Non è pertanto prevista la presenza di pubblico e quindi di strutture destinate ad ospitare persone (spalti, gradinate). Il gestore prevede infatti di omologare la pista in oggetto in riferimento a quanto previsto dalla Federazione Motociclistica Italiana (FMI), in categoria 5° livello.

L'omologazione prevede il solo utilizzo a scopo di allenamento. Non potranno essere utilizzati mezzi con cilindrata superiore ai 250 cc (motori a 4 tempi). L'omologazione prevede obblighi di corretta gestione della pista finalizzati non solo alla sicurezza dell'attività, ma anche all'inserimento ambientale. In particolare, tra le varie prescrizioni è previsto di:

- bagnare la pista per evitare la dispersione delle polveri;
- mantenere in efficienza il sistema di drenaggio delle acque;
- mantenere in efficienza i contenitori della raccolta degli oli usati se previsti dal gestore;
- garantire la funzionalità del sistema di raccolta e smaltimento dei reflui, se presenti;
- corretta gestione della raccolta dei rifiuti.

All'interno dell'area di sosta saranno posizionati cestini ed elementi utili alla raccolta dei rifiuti. Eventuali rifiuti inquinanti dovranno essere allontanati dal sito degli utenti stessi, evitando presenza di materiale inquinante nell'area.

In riferimento agli aspetti di carattere sociale, il proponente si rende disponibile ad attrezzare lo spazio verde non utilizzato per la sosta dei mezzi con arredo per la presenza delle persone e per un utilizzo dell'area per il tempo libero. Potranno essere collocati tavoli e panchine nonché caminetti o postazioni per griglia per poter utilizzare lo spazio per ritrovi e attività per il tempo libero. L'accesso all'area potrà essere gestito tramite convenzione con il Comune di Gorgo al Monticano in modo da offrire un servizio per la collettività.

Si prevede di collocare segnaletica indicante il raggiungimento dell'area dalla SP 119, e quindi da via Palazzi, evitando così che i mezzi raggiungano l'area da nord, lungo via Boschette. Questo ridurrà il passaggio di mezzi in corrispondenza del sottopasso di via Boschette, che presenta una sezione stradale e una geometria che non garantisce il transito in piena sicurezza; il sottopasso è infatti attualmente gestito con un senso unico alternato. Il posizionamento della segnaletica sarà concordato con gli uffici competenti del Comune di Gorgo al Monticano, nel rispetto comunque del Codice della Strada.



L'energia elettrica sarà fornita da un generatore autonomo, non necessitando di ulteriori allacci. Saranno localizzati punti luce all'interno dell'area, i pali per l'illuminazione saranno situati nelle zone centrali, permettendo di illuminare gli spazi limitando il numero di elementi. I corpi illuminanti saranno studiati in modo da evitare l'irraggiamento al di sopra della linea dell'orizzonte. Il sistema di illuminazione si rende necessario per garantire la sicurezza della pista durante le ore di minor illuminazione naturale nei periodi invernali per le operazioni di sistemazione e manutenzione della struttura. Non si prevede di svolgere attività sportiva nelle ore serali.

Non sarà inoltre necessario illuminare l'area di parcheggio, dal momento che questa non sarà utilizzata nelle ore serali. La presenza di punti luce è connessa alle sole attività di manutenzione e sistemazione degli spazi della pista, che prevedibilmente saranno condotte a seguito della chiusura degli spazi all'utenza. Potrà quindi essere necessario utilizzare sistemi di illuminazione durante le fasi di manutenzione o sistemazione dello spazio della pista, durante le ore di chiusura dell'impianto.

Nel caso queste attività siano condotte nelle ore tardo pomeridiane o serali, in situazioni che comportino la necessità di illuminare lo spazio, saranno utilizzati sistemi mobili di illuminazione (es. fari di cantiere). Si rileva come si tratti di situazioni di carattere sporadico e temporaneo, che si svilupperanno per tempistiche estremamente ridotte.

In queste fasi l'illuminazione riguarderà gli spazi interessati dalle attività di sistemazione dei terreni e spazi interni al sito, limitando di fatto la propagazione dell'illuminazione. Nel caso in fase successiva si rilevasse la necessità di avere un sistema di illuminazione in grado di coprire in modo complessivo l'area della pista, saranno collocati nuovi punti luce. Questi saranno realizzati a seguito di specifica procedura autorizzativa, utilizzando obbligatoriamente caratteristiche conformi con quanto previsto dal quadro normativo vigente in materia di inquinamento luminoso.

Gli elementi indicati nelle planimetrie di progetto fanno riferimento all'eventuale collocazione di punti luce, studiati in modo da minimizzare il numero degli elementi. L'entrata in esercizio di tali elementi sarà quindi subordinata ad una successiva fase progettuale sviluppata nel rispetto degli iter approvativi ed autorizzativi.

Al fine di migliorare l'inserimento paesaggistico dell'attività e ridurre le propagazioni delle polveri più pesanti sollevate dal passaggio dei mezzi, si prevede di consolidare e completare il confinamento della pista tramite siepe. Oltre a questa si prevede di collocare elementi verdi (siepe e alberature) lungo il margine della porzione sud lungo via Boschette. Questo elemento contribuirà ulteriormente a garantire un migliore inserimento paesaggistico dell'attività, limitando la visibilità dei mezzi in sosta e del magazzino.

Il proponente prevede la piantumazione di alberi ad alto fusto con inserimento di arbusti, al fine di creare un elemento funzionale all'inserimento visivo, ma che allo stesso tempo consenta la permeabilità percettiva verso le aree agricole limitrofe, quale elemento caratterizzante il paesaggio. In osservanza del codice della strada le alberature dovranno essere poste ad adeguata distanza dal ciglio stradale, al fine di garantire la sicurezza dell'utenza, come previsto dall'art. 16 comma 6: "La distanza dal confine stradale, fuori dai centri abitati, da rispettare per impiantare alberi lateralmente alla strada, non può essere inferiore alla massima altezza raggiungibile per ciascun tipo di essenza a completamento del ciclo vegetativo e comunque non inferiore a 6 m".

Si prevede quindi di collocare le alberature a circa 12-13 m dal ciglio di via Boschette, prevedendo l'inserimento di piccoli alberi o alberi di terza grandezza, mantenuti comunque con dimensioni contenute. Saranno utilizzate specie autoctone e specie tipiche del contesto rurale, che ben sopportano gli effetti dovuti alle attività antropiche, in particolare si prevede la collocazione di Carpino Bianco (*Carpinus betulus*) e Acacia (*Robinia pseudoacacia*).

La sistemazione si completerà con la collocazione di arbusti collocati in prossimità delle alberature, in modo da garantire la funzionalità dell'area di sosta. Le essenze compatibili con il contesto che saranno qui utilizzate sono sambuco (*Sambucus*), sanguinello (*Cornus sanguinea*) o fusaggine (*Euonymus europaeus*). Gli arbusti si svilupperanno per un'altezza sufficiente a ridurre la visibilità interna, provvedendo alla loro manutenzione ed eventuale sostituzione.



Per permettere lo sviluppo degli esemplari e la funzionalità dell'area gli alberi saranno posti a distanza di circa 10 m tra loro. Il nuovo elemento si svilupperà per una lunghezza complessiva pari a circa 50 m, in continuità con lo spazio già piantumato situato in prossimità dell'ingresso all'area. La collocazione di alberature e arbusti consente inoltre di garantire adeguato spazio libero per la pulizia e manutenzione del fossato presente lungo la viabilità. In sede di Permesso di Costruire, successivo alla procedura in corso, potranno essere definiti alcune modifiche di dettaglio sulla base di quanto potrà essere concordato con il Comune di Gorgo al Monticano.

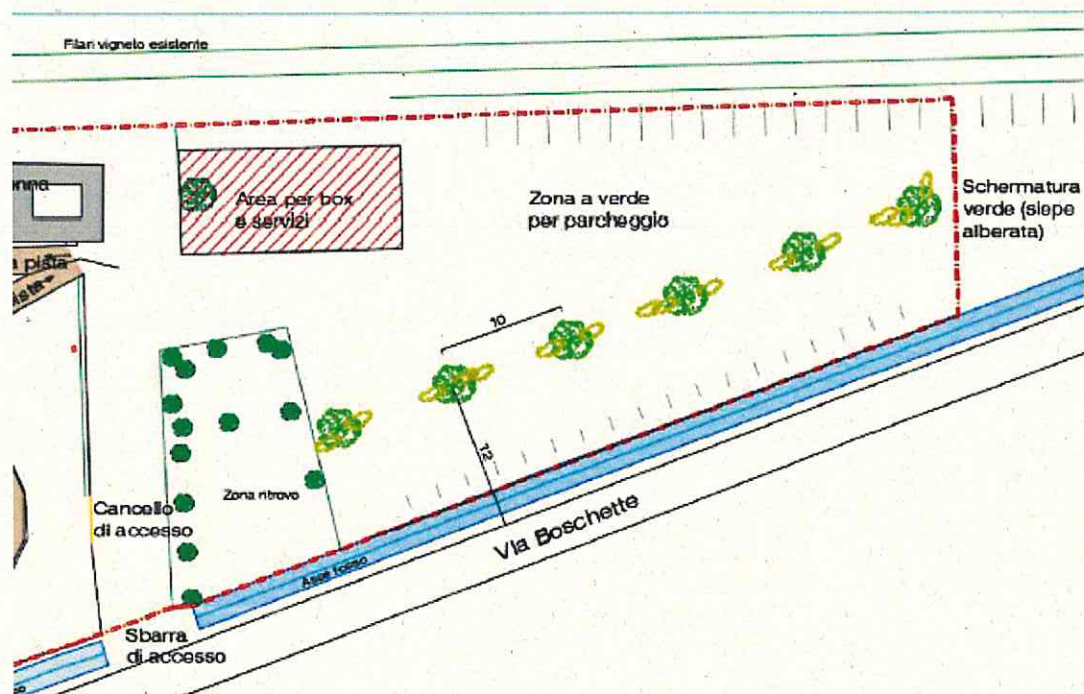


Figura 2 Planimetria della proposta di sistemazione a verde.

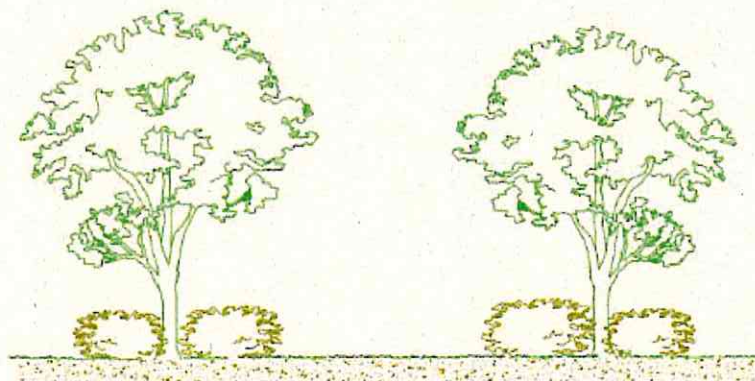


Figura 3 prospetto tipo della sistemazione a verde.

Considerazioni: l'analisi svolta dal Proponente risulta esaustiva. Relativamente all'area dedicata



alla messa a punto delle moto e all'esecuzione di piccoli interventi di riparazione, si raccomanda che tali operazioni siano eseguite all'interno di un'apposita area resa, anche temporaneamente, impermeabile. Si chiede altresì di seguire una modalità operativa codificata per la gestione degli sversamenti accidentali.

QUADRO DI RIFERIMENTO PROGRAMMATICO

Il quadro di riferimento programmatico fornisce gli elementi conoscitivi sulle relazioni tra l'intervento di progetto e gli atti di pianificazione e programmazione territoriale e settoriale insistenti nello specifico contesto.

A seguito dell'approvazione del PAT del Comune di Gorgo al Monticano, il PRG vigente è divenuto il primo PI, per le parti compatibili con lo strumento generale. Per l'area in oggetto le previsioni del PRG non risultano incoerenti con gli indirizzi del PAT, pertanto sono confermate le previsioni del previgente piano.

Il vigente PRG del Comune di Gorgo al Monticano identifica l'ambito in oggetto come "Area attrezzata a parco gioco, sport e verde pubblico, con specifica destinazione a pista di motocross". Il contesto limitrofo risulta a destinazione agricola.

Il PRG riporta inoltre l'indicazione della viabilità di progetto che corre lungo l'asse ferroviario, in relazione alla previsione di scala territoriale rispetto alla quale non è stato ancora avviato alcun iter approvativo.

Il sedime indicato interessa comunque marginalmente l'area d'intervento, spazio che viene comunque individuato come standard. Sulla base della cartografia di piano l'area in oggetto risulta esclusa dalla fascia di rispetto stradale di via Boschette, così come non si rileva sovrapposizione tra lo spazio oggetto d'intervento e la fascia di vincolo paesaggistico riferita al Monticano.

La proposta risulta pertanto pienamente coerente con i contenuti del PRG, del quale si riporta un estratto della cartografia.

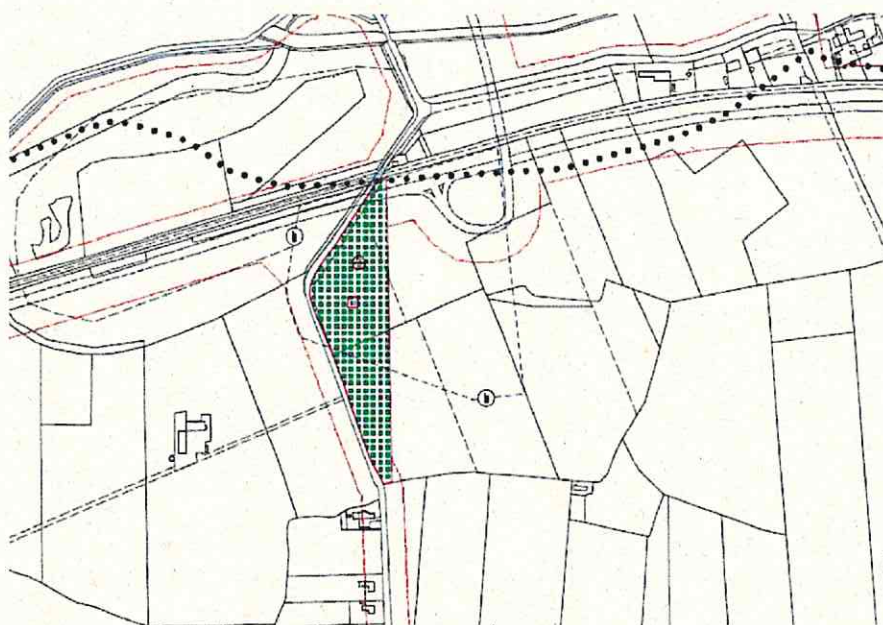


Figura 19 Estratto del PRG vigente

L'area in esame è soggetta anche alla disciplina dei seguenti piani, cui si è fatto particolare riferimento per redigere il giudizio conclusivo:

- Piano Territoriale Regionale di Coordinamento (PTRC) - vigente e di variante,



- Piano di Gestione del Rischio Alluvioni,
- Piano di Tutela delle Acque (PTA),
- Piano di Assetto Idrogeologico (PAI),
- Piano Territoriale di Coordinamento Provinciale (PTCP) della Provincia di Treviso,
- RETE NATURA 2000 ed Aree Naturali Protette,
- PATI dei Comuni di Gorgo al Monticano, Chiarano e Portobuffolè
- Piano di Classificazione Acustica del Comune di Gorgo al Monticano.

Il Proponente ha provveduto ad analizzare i suddetti strumenti urbanistici, senza rilevare la presenza di vincoli specifici, né ulteriori prescrizioni di ordine locale e sovra-comunale, che risultassero in conflitto con le caratteristiche dell'intervento in esame.

Considerazioni: *l'analisi svolta dal Proponente risulta esaustiva ed ha permesso di accertare la conformità dell'intervento di progetto rispetto alle previsioni degli strumenti di pianificazione territoriale ed urbanistica ed ai vincoli insistenti sull'area.*

QUADRO DI RIFERIMENTO AMBIENTALE

Nel Quadro di Riferimento Ambientale il Proponente ha provveduto ad analizzare e descrivere l'ambiente in cui si colloca l'intervento in esame, al fine di individuarne gli aspetti più critici e delicati, esaminando le seguenti componenti ambientali. Nel seguito si riporta una sintesi delle analisi e delle valutazioni affrontate relativamente alle seguenti componenti ambientali.

Clima

L'intervento in sé, come gli effetti indotti in particolare dal traffico veicolare, non assumono una rilevanza tale da poter incidere rispetto alla componente considerata. Le emissioni di sostanze climalteranti non avranno infatti una significatività e continuità tale da incidere rispetto alle caratteristiche e dinamiche climatiche locali o più ampie. In ragione della dimensione complessiva dell'intervento non si stimano modifiche dell'assetto locale capaci di alterare il microclima locale. Si stimano pertanto effetti nulli rispetto alla componente.

Considerazioni: *le valutazioni esposte dal Proponente indicano che relativamente alla componente clima non si evidenziano impatti negativi significativi.*

Atmosfera

L'attuale stato della componente non rileva situazioni di significativa criticità. Le operazioni che saranno necessarie per la realizzazione di quanto previsto dall'intervento comporteranno emissioni in atmosfera dovute alla movimentazione di mezzi necessari per la sagomatura della pista. A queste si sommano le polveri sollevate durante le attività di sistemazione della terra per la realizzazione della pista. In particolare queste ultime, trattandosi di particelle più pesanti, avranno un raggio di dispersione contenuto, interessano gli spazi limitrofi all'area d'intervento. Gli effetti connessi alla fase di cantiere saranno contenuti, dal momento che le attività di maggior rilievo si concentreranno in un arco temporale ridotto, stimabile in circa 2 settimane. Una volta ultimate le operazioni di sistemazione della pista gli effetti saranno eliminati. Per le attività riguardanti la realizzazione della struttura di servizio si stimano effetti marginali, trattandosi di una struttura prefabbricata e comunque di dimensioni estremamente ridotte, che non necessitano di tempistiche prolungate di lavorazione (qualche giorno). Per quanto riguarda l'entrata in esercizio dell'attività si stimano effetti contenuti e non significativi, dal momento che le attività che determinano emissioni in atmosfera, per la presenza di moto all'interno della pista, si limitano a poche ore al giorno e a soli 2 giorni la settimana. Le potenziali alterazioni dovute a incrementi di concentrazioni di gas sono infatti poco probabili in assenza di fenomeni emissivi continuativi e comunque all'interno di un contesto che non presenta situazioni potenzialmente critiche. Anche in questa fase possono aversi effetti in relazione alla propagazione di polveri mosse dall'attività sportiva. Si ribadisce quanto sopra esposto in riferimento alla ridotta dimensione temporale della presenza di mezzi. Inoltre le polveri potranno avere una propagazione ridotta, che coinvolgerà gli spazi immediatamente prossimi allo spazio della pista. Va ricordato come le prescrizioni previste dall'omologazione che sarà richiesta prevedevano la bagnatura della pista, proprio per ridurre l'emissione di polveri. Saranno inoltre mantenute e integrate le strutture a verde poste



lungo il confine della pista, che permettono di captare parte delle polveri, riducendo ulteriormente le propagazioni all'esterno. Le attività di manutenzione e gestione della struttura non comporteranno la presenza o la movimentazione continua di mezzi che possano determinare emissioni di rilievo. In relazione agli effetti indiretti, connessi al traffico indotto, si stimano effetti marginali in considerazione della limitata estensione temporale dei periodi di apertura e la dimensione della realtà in oggetto, che quindi non determina flussi significativi di mezzi. Si stima come l'intervento non produrrà impatti significativi riferiti alla componente indagata, sia considerando gli effetti diretti che indiretti.

Considerazioni: le valutazioni espresse dal Proponente indicano che relativamente alla componente atmosfera non si evidenziano impatti negativi significativi.

Acque superficiali

Allo stato attuale non si rilevano situazioni critiche della componente, sia per quanto riguarda gli aspetti qualitativi che quantitativi del contesto. L'intervento proposto non modifica l'assetto attuale dei luoghi, non prevedendo modifiche del sistema delle canalizzazioni esistenti. Vengono mantenuti gli scoli e fossati esistenti che garantiscono il deflusso delle acque dell'area agricola all'interno della quale si opera. L'intervento non prevede allacci idrici, pertanto non si avranno incrementi dei consumi o necessità di creare nuovi punti di recapito della rete. Allo stesso modo la proposta in oggetto non prevede di immettere nella rete locale reflui o scarichi idrici di altra natura. Non si stimano pertanto possibili alterazioni dirette dovute all'attività. Le superfici verranno mantenute permeabili, confermando l'attuale stato dei luoghi sotto il profilo dell'assetto idraulico del territorio. Non saranno realizzate opere capaci di modificare il deflusso delle acque dei suoli o l'infiltrazione rispetto allo stato attuale, mantenendo la rete esistente senza modificare la capacità di portata del sistema. In tal senso non si stimano nemmeno alterazioni rispetto alle dinamiche idrauliche del contesto a seguito della realizzazione degli interventi proposti. Si stimano pertanto effetti nulli sulla componente sia per quanto riguarda gli aspetti qualitativi che quantitativi.

Considerazioni: le valutazioni espresse dal Proponente indicano che relativamente alla componente acque superficiali non si evidenziano impatti negativi significativi.

Acque sotterranee

Come precedentemente rilevato, la proposta d'intervento non prevede modifiche del grado di impermeabilizzazione dei suoli, pertanto vengono mantenute le attuali dinamiche in essere anche in riferimento all'infiltrazione delle acque nel sottosuolo. La realizzazione dell'intervento non necessita di scavi di particolare entità, riguardando essenzialmente alcune rimodulazioni delle quote per la porzione riferita alla pista. Per la parte meridionale non sono previsti scavi o interventi in sottosuolo. La struttura che sarà qui collocata sarà di tipo prefabbricato, senza necessità di creare sistemi di fondazione di particolare entità. Non saranno realizzati sottoservizi o altri scavi lineari. La gestione dell'area consentirà di effettuare alcune operazioni sui mezzi, quali messa a punto e piccole riparazioni all'interno dell'area a sud. Le operazioni dovranno essere condotte su spazi opportunamente impermeabilizzati tramite utilizzo di teli o altri elementi che dovranno essere rimossi a chiusura dell'attività. In tal senso si evitano spandimenti ed eventuali percolazioni di sostanze inquinanti. Questo garantisce che non vi siano alterazioni delle acque sotterranee. Gli spazi di sosta, come visto, saranno mantenuti permeabili, con copertura erbacea. Data la tipologia dei suoli, con limitata capacità di infiltrazione, eventuali perdite o presenze di sostanze dovute alla presenza di veicoli potranno infiltrarsi in tempi lunghi. Sarà compito del gestore provvedere all'eventuale rimozione di situazioni di rischio riferite alla sosta dei veicoli. Si ricorda come l'area non sia soggetta a rischi di carattere idrogeologico o possibili situazioni di allagamento o esondazione. La presenza dell'attività in oggetto risulta pertanto compatibile con l'assetto idraulico del territorio e non comporta potenziali rischi indiretti. Si stima un effetto nullo sulla componente a seguito dell'entrata in esercizio dell'intervento.

Considerazioni: le valutazioni espresse dal Proponente indicano che relativamente alla componente acque sotterranee non si evidenziano impatti negativi significativi.

Geologia

L'ambito oggetto di intervento non presenta particolarità o significatività dal punto di vista geologico. Il



contesto in oggetto è utilizzato a fini agricoli, e pertanto soggetto a interventi che hanno interessato manomissioni costanti degli strati più superficiali. L'intervento in oggetto prevede la creazione di uno spazio dedicato alla collocazione della pista tramite modellazione dei suoli, senza apporti di terre da altri siti. Le operazioni riguardano pertanto la risagomatura del terreno senza necessità di realizzare opere edilizie o interventi in sottosuolo. Tali interventi riguarderanno la porzione settentrionale del sito, coinvolgendo così lo spazio dove precedentemente era già condotta la medesima attività. Non si prevedono alterazioni della struttura dei suoli o operazioni che possano compromettere la stabilità del contesto. All'interno della porzione meridionale non saranno condotte attività di particolare significatività. La struttura dedicata a magazzino e deposito non necessita di opere in sottosuolo, trattandosi di un manufatto prefabbricato e removibile. Si prevede il mantenimento della copertura del suolo attuale, inerbito, con la piantumazione di alberature e siepi lungo il margine dell'area, senza quindi alterare lo stato dei luoghi sotto il profilo pedologico. Questo garantisce anche il mantenimento dell'uso del suolo attuale, nonché del livello di permeabilità in essere. La presenza di mezzi e attività temporaneamente è limitata, dal momento che la gestione prevede di condurre le attività per soli 2 giorni la settimana per 4 ore al giorno. La gestione delle attività, inoltre, è finalizzata a limitare la possibile contaminazione dei suoli conducendo le operazioni di piccola manutenzione su superfici impermeabili removibili (es. teli). In riferimento al carattere dei luoghi e la tipologia di interventi previsti, anche in riferimento alla gestione dell'attività, si stimano effetti nulli per la componente.

Considerazioni: le valutazioni esposte dal Proponente indicano che relativamente alla componente geologia non si evidenziano impatti negativi significativi. Relativamente all'area dedicata alla messa a punto delle moto e all'esecuzione di piccoli interventi di riparazione, si raccomanda che tali operazioni siano eseguite all'interno di un'apposita area resa, anche temporaneamente, impermeabile. Si chiede altresì di seguire una modalità operativa codificata per la gestione degli sversamenti accidentali.

Rischio sismico

Il contesto locale non presenta situazioni di rischio sismico. L'intervento non prevede comunque realizzazione di strutture che possano risentire di eventuali fenomeni sismici. Non si rilevano pertanto effetti rispetto alla componente, né fattori limitanti per la realizzazione dell'opera e la sua entrata in esercizio.

Considerazioni: le valutazioni esposte dal Proponente indicano che relativamente alla componente rischio sismico non si evidenziano impatti negativi significativi.

Paesaggio

L'intervento in oggetto interessa spazi inseriti in un contesto agricolo integro dove sono presenti elementi che permettono la lettura del rapporto tradizionale tra presenza antropica e territorio che connota il sistema rurale. Tuttavia lo spazio direttamente coinvolto non è all'oggi utilizzato per fini agricoli, pertanto l'utilizzo proposto non modifica spazi di potenziale interesse. Le modifiche proposte non alterano la percezione del quadro complessivo, determinando variazioni di carattere locale. Dal momento che lo spazio coinvolto non è prossimo a percorsi o vie d'accesso di larga fruizione non si vengono ad alterare ambiti facilmente o direttamente visibili dall'utenza. La proposta in oggetto prevede comunque la realizzazione di sistemi verdi che permettono il mascheramento degli spazi interni, limitandone la percezione diretta. La struttura edilizia proposta ha dimensioni limitate, la sua collocazione e l'assetto complessivo dell'area, considerando in particolare gli elementi verdi, fanno sì che la visibilità della stessa sarà limitata. L'intervento si colloca all'esterno degli ambiti di valore paesaggistico secondo quanto definito dal D.Lgs 42/2004, così come dagli strumenti urbanistici vigenti. Anche in riferimento ai potenziali disturbi indiretti, dovuti alle attività sportive in sé, l'effetto risulta limitato per la temporaneità delle attività stesse. In sintesi, si stimano effetti non significativi rispetto alla componente, con particolare riferimento agli ambiti ed elementi tutelati dalla vigente normativa in materia.

Considerazioni: le valutazioni esposte dal Proponente indicano che relativamente alla componente paesaggio non si evidenziano impatti negativi significativi.



Biodiversità

Lo spazio all'interno del quale si opera non è caratterizzato da valenze o sensibilità di carattere ambientale. L'intervento di colloca all'interno di un contesto agricolo dove non sono presenti spazi o elementi che determinano significatività naturalistiche. Gli spazi di maggiore valenza si trovano poco più a nord dell'area d'intervento, in corrispondenza del corso del fiume Monticano. Questi spazi risultano comunque separati dall'area in oggetto a causa della barriera determinata dalla linea ferroviaria, che oltre a limitare le relazioni dirette, determina pressioni di carattere acustico limitando le potenzialità ecologiche dello spazio. L'intervento proposto, inoltre, non modifica in modo sostanziale lo stato dei luoghi, vengono infatti mantenute le aree agricole e le alberature presenti nell'intorno, che possono svolgere una funzione secondaria di supporto al sistema principale. L'entrata in esercizio dell'opera non comporta immissioni di sostanze o alterazioni qualitative della risorsa idrica, non agendo quindi in termini né diretti né indiretti, rispetto a potenziali vettori ambientali. I potenziali disturbi possono essere imputati all'alterazione del clima acustico, considerando come l'attività che si andrà ad insediare rappresenta un fattore di potenziale disturbo rispetto alla componente. Va tuttavia rilevato come la gestione proposta dal proponente limiti in modo significativo i tempi di apertura dell'attività. Si prevede infatti di condurre le attività per soli 2 giorni della settimana (in linea di massima uno feriale e uno festivo) concentrando l'apertura a 4 ore al giorno. Le emissioni acustiche saranno pertanto concentrate durante questi momenti, evitando di creare una situazione continua di potenziale pressione. In tal senso gli effetti indiretti rispetto agli spazi di potenziale interesse naturalistico risultano contenuti e sporadici. Va altresì ricordato come rispetto alla componente acustica siano già presenti effetti, anch'essi discontinui, riferiti alla presenza della linea ferroviaria. In tal senso la significatività delle potenziali alterazioni risulta ulteriormente contenuta. Sulla base dei caratteri del contesto e delle scelte progettuali e di gestione si stimano impatti nulli riferiti alla componente.

Considerazioni: le valutazioni esposte dal Proponente indicano che relativamente alla componente biodiversità non si evidenziano impatti negativi significativi.

Rumore

L'analisi condotta ha valutato in dettaglio le possibili ricadute dovute all'entrata in esercizio dell'intervento in oggetto per gli aspetti acustici. È stato redatto uno studio specialistico che ha analizzato lo scenario di progetto e simulato le condizioni di maggior penalità dell'area, nelle condizioni di potenziale massima emissione. Il modello utilizzato è stato tarato sulla base delle condizioni riferite al periodo in cui era già in funzione un'attività simile a quella proposta, avendo quindi un diretto e preciso parametro di confronto. Le attività motoristiche sono disciplinate da una specifica normativa ed in particolare il DPR 304 del 03.04.2001 "Regolamento recante disciplina delle immissioni sonore prodotte nello svolgimento delle attività motoristiche, a norma dell'articolo 11 della legge 26 novembre 1995, n. 447". Tale decreto disciplina le emissioni sonore prodotte nello svolgimento delle attività motoristiche di autodromi, piste motoristiche di prova e per attività sportive, ai sensi dell'articolo 11, comma 1, della legge 26 ottobre 1995, n. 447. Nel caso specifico il decreto fissa limiti acustici per lo svolgimento delle attività

al di fuori del sedime, fatto salvo il rispetto dei limiti derivanti dalle zonizzazioni effettuate dai comuni, ai sensi del decreto del Presidente del Consiglio dei Ministri 14 novembre 1997. La simulazione condotta ha considerato la potenzialità massima di attività del crossodromo, ipotizzando la presenza di 12 moto in pista e 5-6 nel paddock. Come previsto dal gestore il crossodromo sarà aperto nelle ore diurne, per non più di 4 ore. Il gestore non prevede di condurre attività che comportino la circolazione di moto all'interno della pista negli orari notturni. L'uso della pista non avverrà infatti in orari serali o preserali. Potranno nel caso essere condotte attività di manutenzione e sistemazione dell'area prima della chiusura, senza comunque sfiorare le fasce orarie diurne. La valutazione è comunque stata sviluppata considerando l'intera fascia diurna, come previsto dalla normativa. Lo studio ha quindi considerato i livelli di immissione generati dalla nuova attività e allo stesso tempo ha verificato i livelli acustici presso i recettori sensibili più prossimi, al fine di verificare il rispetto dei limiti di zona previsti dal vigente piano di classificazione acustica comunale. I recettori più prossimi considerati sono alcune abitazioni presenti nell'intorno, all'interno di un raggio di circa 500 m. Il recettore sud (R1s) è stato considerato l'elemento bersaglio più prossimo, assumendo che nel caso questo rientri entro i limiti di zona anche le abitazioni limitrofe, più lontane, non siano soggette a criticità.

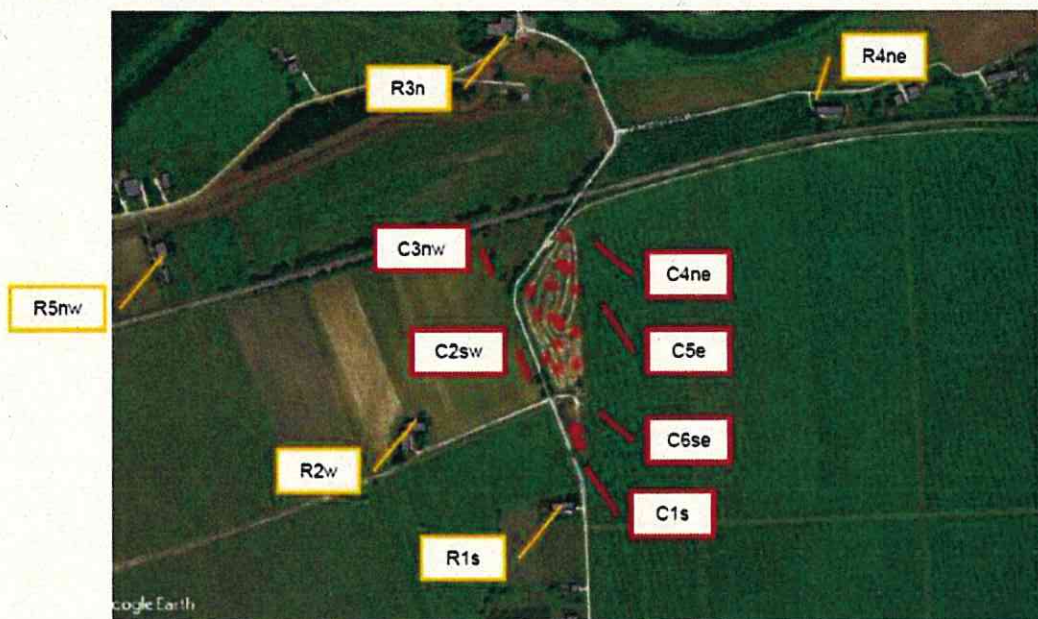
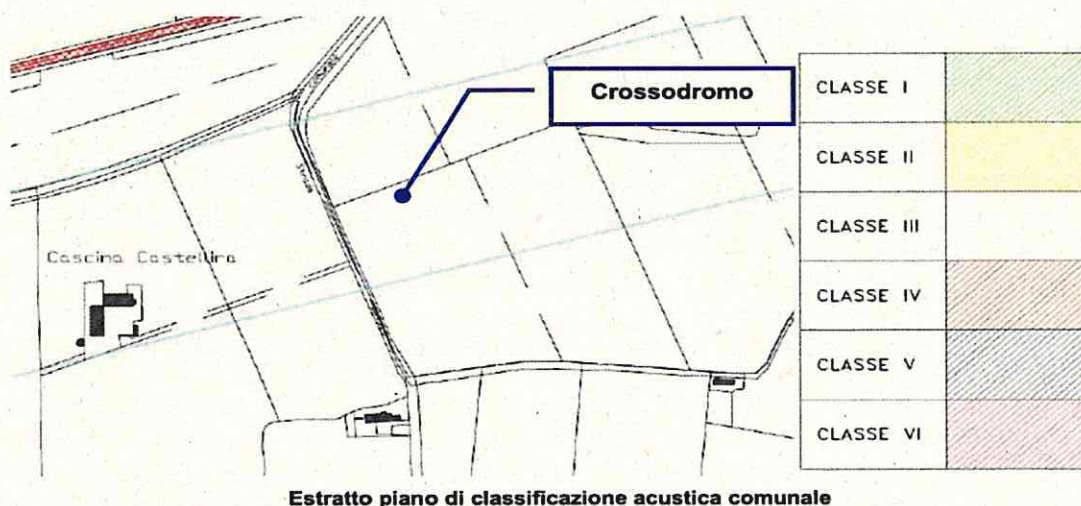


Figura 48 Individuazione recettori sensibili (R) e punti di verifica dei livelli di calcolo (C)

Il Comune di Gorgo al Monticano (TV) ha provveduto ad effettuare ed approvare la zonizzazione acustica comunale e la zona sede dell'attività e dei ricettori sensibili circostanti è classificata in Classe III - "Aree di tipo misto". Si applicano pertanto i seguenti limiti di emissione ed immissione acustica in ambiente esterno.





Classi di destinazione d'uso del territorio	Emissione sonora		Immissione sonora	
	Diurno (06:00 - 22:00)	Notturno (22:00 - 06:00)	Diurno (06:00 - 22:00)	Notturno (22:00 - 06:00)
III Aree di tipo misto	55 dB(A)	45 dB(A)	60 dB(A)	50 dB(A)

D.P.C.M. 14.11.97 Art. 2/3

Per quanto riguarda i recettori considerati il modello ha verificato come i livelli acustici si attestino al di sotto del limite massimo di zona del periodo diurno. Non essendo prevista attività in orari notturni non si è provveduto a sviluppare una simulazione in tal senso. Il modello ha verificato come per tutti i recettori considerati il livello di immissione sia coerente con i limiti massimi previsti, senza determinare quindi situazioni di criticità. Da considerare, inoltre, come l'attività verrà condotta durante soli 2 giorni la settimana, pertanto anche i livelli acustici sopra indicati non sono riferiti ad una situazione continua o prolungata. Considerando la limitata estensione temporale delle attività di cantiere di maggiore entità (realizzazione della pista), che si stima in circa 2 settimane, risultano non significative le possibili alterazioni acustiche anche in fase di cantiere. Sulla base delle simulazioni condotte gli effetti risultano pertanto non significativi, definendo livelli acustici che rispettano quanto previsto dalla vigente normativa.

Considerazioni: le valutazioni esposte dal proponente indicano che relativamente alla componente rumore non si evidenziano impatti negativi significativi. La Documentazione Previsionale di Impatto Acustico e le relative integrazioni presentate hanno dimostrato con sufficiente attendibilità, che l'esercizio del crossodromo, secondo le limitazioni temporali e le modalità gestionali indicate dal proponente, risulta essere compatibile con il contesto di insediamento, nel rispetto dei valori limite stabiliti dalla normativa vigente in materia di inquinamento acustico.

In relazione alla variabilità degli assetti ed alle combinazioni di funzionamento delle sorgenti di rumore previste, tenuto conto della prossimità di ricettori a destinazione residenziale, si prescrive l'esecuzione di rilievi fonometrici post-operam, in tempi di misura sufficientemente rappresentativi del periodo diurno in cui si svolgeranno le attività motoristiche. Le misure dovranno essere eseguite in prossimità dei ricettori, in posizioni sufficientemente rappresentative preventivamente concordate con il dipartimento ARPAV di Treviso, tali da consentire la verifica del rispetto dei limiti vigenti. L'estensione dei tempi di misura (TM) sarà scelta in relazione alle caratteristiche di variabilità dei rumori indagati. I rilievi dovranno essere eseguiti secondo le disposizioni del DM 16/3/1998 - "Tecniche di rilevamento e misurazione dell'inquinamento acustico" e delle linee guida ARPAV, riportanti i criteri per l'elaborazione della documentazione in materia di impatto acustico. L'esito delle misurazioni andrà presentato all'interno di una specifica relazione tecnica, allegando i tracciati delle registrazioni del livello equivalente.

Agenti fisici

All'interno dell'area saranno collocati punti luce funzionali alla gestione dell'attività, con particolare riferimento alla pista e alla struttura di deposito. In riferimento a quest'ultima l'illuminazione riguarderà essenzialmente l'interno e sarà funzionale all'agibilità e accessibilità della struttura stessa. Per quanto riguarda la pista saranno collocati punti luce al fine di garantire la visibilità e la sicurezza dell'attività durante le ore di minor luce, in particolare durante le stagioni autunnali e invernali. Si ricorda come l'attività non sarà condotta in orari notturni, e comunque potenzialmente per soli 2 giorni alla settimana. In tal senso l'illuminazione del sito non comporta alterazioni significanti dello stato dei luoghi. L'illuminazione sarà utile, nei periodi di minor luminosità naturale, principalmente per le fasi e attività di sistemazione per la chiusura della struttura ed eventuali interventi di manutenzione da condursi durante le ore del tardo pomeriggio e della prima sera. L'impianto di illuminazione sarà realizzato nel rispetto della vigente normativa, e in particolare della LR 17/2009. In tal senso i corpi illuminanti dovranno concentrare l'irraggiamento verso il basso, con utilizzo di sistemi ad alta efficienza. La collocazione dei punti luce, inoltre, dovrà evitare di



illuminare spazi esterni all'area d'intervento. In riferimento agli aspetti legati alla componente elettromagnetica, si precisa come non saranno collocati impianti o sistemi in grado di creare campi elettromagnetici di particolare entità. Si prevede l'utilizzo di un generatore che risponderà comunque ai requisiti di legge. All'interno dell'area è già presente un impianto di telecomunicazione già autorizzato. In riferimento a tale elemento si precisa come l'utenza qui ospitata non sarà presente in modo continuativo e ripetuto, dal momento che l'attività potrà svolgersi durante due soli giorni la settimana e per non più di 4 ore al giorno. In tal senso i potenziali rischi dovuti ad esposizione di campi elettromagnetici riferiti all'impianto esistente risultano non significativi. Sulla base delle scelte d'intervento e della gestione che si prevede di avviare, si stimano effetti non significativi in riferimento all'inquinamento luminoso ed emissioni elettromagnetiche.

Considerazioni: *le valutazioni esposte dal Proponente indicano che relativamente alla componente agenti fisici non si evidenziano impatti negativi significativi.*

Mobilità

La dimensione e i caratteri dell'attività in oggetto permettono di stimare come il carico veicolare generato dalla realtà sarà estremamente ridotto, potendo essere ricondotto ad un massimo di una decina di mezzi. L'attività, inoltre, sarà utilizzabile solamente 2 giorni la settimana. I veicoli arriveranno nell'area in corrispondenza dell'ora di apertura per poi andarsene all'ora di chiusura, alcuni movimenti potranno aversi tra questi due momenti. All'infuori delle 4 ore di attività non sono previsti movimentazioni di mezzi connessi all'intervento in oggetto, se non per attività di manutenzione dell'area. In tal senso la movimentazione di mezzi risulta estremamente limitata sia in quantità che per le tempistiche coinvolte. Nonostante la viabilità di accesso sia caratterizzata da geometrie stradali penalizzanti, il limitato flusso dei mezzi attratti non determina situazioni di sofferenza dell'asse. Va inoltre ricordato come via Boschette sia utilizzata quasi esclusivamente dai residenti e dagli operatori agricoli e pertanto da un numero estremamente esiguo di mezzi nell'arco della giornata. Considerando le caratteristiche della viabilità, al fine di limitare le potenziali situazioni critiche, dovute in particolare all'accessibilità da nord, tramite il sottopasso ferroviario, si rileva l'opportunità di collocare segnaletica stradale che indichi come percorso d'accesso la SP 119, e quindi via Palazzi. La sosta dei mezzi interesserà solamente lo spazio interno dell'area d'intervento, evitando di creare situazioni di pericolosità dovuta a mezzi posti lungo o a margine della carreggiata. Le scelte di gestione dell'attività che si insedierà fanno sì che gli effetti indotti sulla mobilità risultino non significativi.

Considerazioni: *le valutazioni esposte dal Proponente indicano che relativamente alla componente mobilità non si evidenziano impatti negativi significativi.*

Sistema socio-economico

La proposta ha la funzione di rendere regolare e conforme con il quadro autorizzativo una realtà già insediata nell'area e riconosciuta come servizio di carattere ricreativo e sportivo all'interno del territorio. La scelta del gestore è quella di rimuovere la situazione precedente di incongruità amministrativa al fine di permettere la presenza di un servizio ritenuto di interesse anche dall'amministrazione locale, che ha destinato all'interno dei propri strumenti urbanistici l'area alla presenza del crossodromo. La prospettiva è pertanto quella di confermare la presenza di un'attività di interesse collettivo, verificando la compatibilità dell'attività rispetto ai caratteri ambientali del territorio. In considerazione dei caratteri dimensionali e della scelta di limitare l'utilizzo degli spazi a 2 giorni la settimana, non si prevede lo sviluppo di un indotto economico di particolare entità, agendo essenzialmente sul piano di un servizio di carattere ricreativo settoriale. La disponibilità alla creazione di spazi aperti al pubblico, durante alcuni orari e giorni oggetto di eventuale futura convenzione, per il tempo libero (spazi pic-nic) potranno svolgere un ulteriore effetto di carattere sociale, permettendo la fruizione di spazi che testimoniano la qualità del sistema rurale, in prossimità di elementi di valore ambientale e paesaggistico, in riferimento al vicino corso del Monticano. Si tratta di un'azione in linea con i principi di valorizzazione della fruizione del territorio ricompresi negli obiettivi di tutela del patrimonio rurale e ambientale previsti dal PTCP di Treviso e PATI dei Comuni di Gorgo al Monticano, Chiarano e Portobuffolè. In sintesi, si rilevano potenziali effetti positivi sotto il profilo sociale, seppur di contenuto peso.



Considerazioni: le valutazioni esposte dal Proponente indicano che relativamente alla componente sistema socio-economico non si evidenziano impatti negativi significativi.

Rete Natura 2000

L'area d'intervento è esterna ai siti della Rete natura 2000 e non risultano collegamenti diretti tra l'area di intervento ed il sito più prossimo; l'ambito spaziale potenzialmente coinvolto dallo svolgimento dell'attività si localizza all'interno di un'area agricola situata a sud del corso del fiume Monticano, senza interessare in modo diretto il SIC IT3240029 "Ambito fluviale del Livenza e corso inferiore del Monticano".

La distanza minima dal sito della rete Natura 2000 è di 210 metri

Il Proponente, attraverso l'Allegato E a firma del consulente incaricato dott. Damiano Solati, dichiara che per l'istanza presentata non è necessaria la valutazione di incidenza in quanto l'intervento è riconducibile all'ipotesi di non necessità di valutazione di incidenza prevista dell'Allegato A, paragrafo 2.2 della D.G.R. n° 1400 del 29 agosto 2017 relativamente al punto 23) "piani, progetti e interventi per i quali non risultano possibili effetti significativi negativi sui siti della rete Natura 2000".

Nella Relazione tecnica allegata alla dichiarazione viene definita la rispondenza all'ipotesi indicata di non necessità della valutazione di incidenza in considerazione del fatto che l'area d'intervento è esterna ai siti della rete Natura 2000 e che dalle valutazioni ed analisi dei diversi impatti non si riconoscono interferenze tra le attività previste e gli Habitat e le specie di interesse comunitario in esse presenti, viene inoltre dato evidenza che l'attuazione dell'intervento non può avere effetti negativi significativi tali da modificare l'idoneità anche degli habitat presenti al di fuori dei siti della rete Natura 2000.

Dalle analisi effettuate emerge come l'area dell'impianto, pur collocandosi in prossimità di ambiti di interesse ambientale, non è caratterizzata da valenze naturalistiche o elementi che strutturano relazioni di carattere ecosistemico, l'ambito è caratterizzato da presenza di pressioni antropiche connesse all'attività agricola e dalla prossimità della linea ferroviaria.

Considerazioni: le valutazioni indicano che per la componente Natura 2000 non sono prevedibili impatti negativi significativi, la dichiarazione di non necessità della valutazione d'incidenza ha trovato riscontro nell'esame della relazione tecnica e della documentazione di progetto.

CUMULO DEGLI IMPATTI

In relazione all'aspetto degli impatti cumulativi si riporta in prima istanza come nell'intorno dell'ambito in oggetto non siano presenti spazi interessati da progetti esistenti e/o approvati. Come riportato all'interno dello SPA, il PATI dei Comuni di Gorgo al Monticano, Chiarano e Portobuffolè riporta la previsione di sviluppo di un asse viario in affiancamento della linea ferroviaria a nord. Si tratta di un'indicazione di carattere strategico che discende da indirizzi del PTCP di Treviso quale ipotesi di riorganizzazione del sistema di mobilità che riguarda il quadro infrastrutturale che relaziona Oderzo con Motta di Livenza e ha valore meramente indicativo di un possibile futuro sviluppo. In riferimento al tracciato indicato all'interno della Tav.4 del PATI va precisato che non necessariamente l'asse potrebbe essere collocato in corrispondenza del sedime indicato, poiché lo strumento urbanistico non ha carattere conformativo e indica solamente un possibile elemento infrastrutturale che può essere definito anche in altra sede o con altre modalità di sviluppo, nel rispetto della funzionalità dell'elemento (connessione asse est-ovest).

Allo stato attuale non risulta essere avviato alcun iter approvativo di progetti relativi all'asse e pertanto nemmeno la sua reale collocazione. Nel caso venisse avviato l'iter procedurale dovrà essere dato seguito a varianti urbanistiche che coinvolgeranno anche l'area in oggetto; in tal senso va precisato come sia il PATI che il vigente PI destinino in modo specifico il sito ad area per motocross. In riferimento a quest'ultimo aspetto va ricordato come la compatibilità della collocazione dell'attività è già stata definita all'interno del quadro urbanistico vigente, che ne ha confermato la specifica destinazione anche all'interno del vigente PATI, considerando quindi gli aspetti di compatibilità rispetto alle strategie di sviluppo e tutela del territorio, nonché rispetto agli elementi di sensibilità ambientale.

Per quanto riguarda il cumulo degli effetti generati dall'entrata in esercizio dell'attività in oggetto rispetto ad elementi già presenti nel territorio, si considerano i temi potenzialmente più sensibili,



come indicati dalla stessa richiesta di integrazione. In prima istanza va rilevato come l'intervento non ricada all'interno di aree a sensibilità ambientale, come indicate dall'Allegato V del D.Lgs 152/2006 e ss.mm.ii, e contenute nel DM 30 marzo 2015. I potenziali effetti determinati dall'entrata in esercizio dell'attività in oggetto coinvolgono gli spazi limitrofi allo stesso, non si prevedono alterazioni in grado di coinvolgere spazi situati a rilevante distanza dal limite d'intervento in considerazione della tipologia di opera e delle condizioni di gestione dell'attività.

In riferimento ai possibili effetti cumulo riferiti alle emissioni acustiche è stato evidenziato come l'attività rispetterà i limiti acustici previsti dalla vigente normativa.

Per quanto riguarda comunque i potenziali disturbi dovuti a effetti congiunti, si ribadisce come le emissioni riguarderanno archi temporali contenuti e verranno generati in modo discontinuo solamente durante 2 giorni la settimana. I possibili effetti cumulo potranno aversi con le fonti più prossime all'area, e in particolare la linea ferroviaria posta a nord del sito. Va tuttavia evidenziato come anche in questo caso le emissioni acustiche hanno carattere discontinuo.

Non si verrà pertanto a creare una situazione in cui le due emissioni si svilupperanno in modo continuativo e per periodi temporali ampi.

I recettori sensibili potenzialmente interessati si trovano a sud dell'area d'intervento, risentendo quindi in modo più contenuto della rumorosità connessa alla linea ferroviaria.

Non si rilevano pertanto condizioni tali da poter definire effetti negativi significativi riferiti al cumulo dei disturbi di carattere acustico.

Considerazioni: si concorda con le valutazioni del proponente relativamente alla valutazione del cumulo degli impatti.

OSSERVAZIONI E CONTRODEDUZIONI

Non sono pervenute osservazioni.

PARERE

Il Comitato Tecnico Provinciale VIA nella seduta del 25 agosto 2020, ha valutato gli elaborati agli atti e le problematiche connesse alla realizzazione del progetto, non rilevando la possibilità di impatti negativi e significativi diretti e cumulativi sui vari aspetti ambientali e conseguentemente, dopo esauriente discussione, ha ritenuto di escludere il progetto di cui all'oggetto dalla procedura di VIA.

CONCLUSIONI

Alla luce di quanto sopra esposto, considerato che:

- i contenuti della documentazione presentata consentono una valutazione complessiva in merito alla compatibilità ambientale dell'attività svolta;
- gli strumenti di pianificazione e programmazione considerati non prevedono particolari vincoli per l'esercizio dell'attività del crossodromo di progetto;
- l'esercizio dell'attività in esame non comporta alterazioni significative negative sulle componenti clima, atmosfera, acque superficiali, acque sotterranee, geologia, rischio sismico, paesaggio, biodiversità, rumore, agenti fisici, mobilità e sistema socio-economico;
- non è prevista alcuna modifica dell'assetto dell'area che, dal punto di vista urbanistico e di destinazione d'uso, è definita "Area attrezzata a parco gioco, sport e verde pubblico, con specifica destinazione a pista di motocross";
- dall'analisi della documentazione si può riconoscere la sussistenza della fattispecie di esclusione dalla procedura di Valutazione di Incidenza Ambientale, ai sensi del paragrafo 2.2 dell'allegato A alla D.G.R. n. 1400/7;

il Comitato tecnico provinciale VIA ritiene che, sulla base delle considerazioni sopra esposte, l'autorizzazione in forma ordinaria per la realizzazione di un crossodromo collocato in via Boschette in Comune di Gorgo al Monticano (TV), intervento proposto dal sig. Nicola Rui, residente in via Armentaressa n. 55, a Ormelle (TV), non sia da assoggettare alla procedura di valutazione di impatto ambientale di cui al D.Lgs. n. 152/2006 e delle correlate disposizioni regionali in materia, con le seguenti verifiche post-operam.



VERIFICHE POST-OPERAM

Impatto acustico. In relazione alla variabilità degli assetti ed alle combinazioni di funzionamento delle sorgenti di rumore previste, tenuto conto della prossimità di ricettori a destinazione residenziale, si prescrive l'esecuzione di rilievi fonometrici post-operam, in tempi di misura sufficientemente rappresentativi del periodo diurno in cui si svolgeranno le attività motoristiche. Le misure dovranno essere eseguite in prossimità dei ricettori, in posizioni sufficientemente rappresentative preventivamente concordate con il dipartimento ARPAV di Treviso, tali da consentire la verifica del rispetto dei limiti vigenti. L'estensione dei tempi di misura (TM) sarà scelta in relazione alle caratteristiche di variabilità dei rumori indagati. I rilievi dovranno essere eseguiti secondo le disposizioni del DM 16/3/1998 - "Tecniche di rilevamento e misurazione dell'inquinamento acustico" e delle linee guida ARPAV, riportanti i criteri per l'elaborazione della documentazione in materia di impatto acustico. L'esito delle misurazioni andrà presentato all'interno di una specifica relazione tecnica, allegando i tracciati delle registrazioni del livello equivalente.

Geologia. Relativamente all'area dedicata alla messa a punto delle moto e all'esecuzione di piccoli interventi di riparazione, si raccomanda che tali operazioni siano eseguite all'interno di un'apposita area resa, anche temporaneamente, impermeabile. Si chiede altresì di seguire una modalità operativa codificata per la gestione degli sversamenti accidentali.

Treviso, 25 agosto 2020

IL VICEPRESIDENTE DEL
COMITATO TECNICO VIA
Simone Busoni

