

Provincia di Treviso

Settore Ambiente e Pianificazione Territoriale

Ufficio Valutazione Impatto Ambientale

Via Cal di Breda 116, 31100 Treviso

Oggetto: Nota relativa al Decreto 114/2021 del 11/08/2021. Procedimento Via 2° stralcio Terraglio Est

Con riferimento a quanto in oggetto ed in particolare alla Sintesi controdeduzioni della Ditta (pg. 120-121) alla mia nota del 05.07.21 relativa allo Studio del Traffico del 24.06.21, accolte in toto dal Comitato Via, sono ad evidenziare quanto segue:

- 1) L'attuale parcheggio Mom di via Polveriera, a programmazione urbanistica vigente (Osservazione accolta nel Piano Interventi), è destinato ad uso residenziale e direzione e non ad area di sosta come indicato a Pg 37 dello "Studio del Traffico". Di questo aspetto non si tiene conto nel suddetto Studio
- 2) Quale possa essere il nesso causale tra l'introduzione di una rotatoria nell'innesto di Viale Pasteur e la riduzione del traffico di Via S. Antonino e dello stesso Viale Pasteur, francamente mi sfugge.
- 3) Circa lo studio del traffico contenuto nel Sia della Cittadella della Salute, lo stesso era riferito solo all'accentramento di funzioni e serviva a capire la eventuale necessità di nuovi stalli. La creazione dei 1.000 posti auto aggiuntivi risulta peraltro da tutta la pianificazione urbanistica vigente. Ritengo sia del tutto errato non prendere tale dato, in quanto 1.000 nuovi posti auto impattano significativamente nell'attrazione di nuovo traffico (anche transitante nel nuovo asse stradale) a prescindere dall'accentramento di funzioni e semmai si somma a queste ultime. In altri termini è assai verosimile che molte più persone fruiranno del trasporto privato anziché pubblico come conseguenza del massiccio incremento di stalli a disposizione (da 2.000 a 3.000)
- 4) A pg 39 della Studio del traffico si legge "un incremento rispetto alla scenario due" per la nuova asta. Quindi 1.100 cui si aggiungono 300 da un risultato di 1.400 non 1.350. I dati sono della relazione viabilistica, non miei. Non si capisce il senso di quanto indicato a pg. 121 del Via circa l'erroneità di una semplice somma aritmetica quando è la stesso Studio che la indica.
- 5) Quanto affermato nella mia nota non corrisponde ad una mia percezione ma ai numeri indicati dalle relazione viabilistica. La nuova asta viaria genera, da sola, 1.100 veicoli/h ma ne intercetta solamente 300 su 1579 generati dalle altre opere urbanistiche (ossia un misero 19%). Come è possibile affermare che una nuova asta che genera 1.100 veicoli/h ed intercetta 300 veicoli "consente di ben assorbire anche i valori di traffico incrementali potenzialmente indotti dalle opere urbanistiche in programma" ? In altri termini intercetterà magari bene il modestissimo 19% del traffico generato dalla nuova pianificazione, ma nulla dice circa il rimanente 81%. Quindi serve a pochissimo da questo punto di vista (ma parallelamente genera da sola un nuovo flusso di 1.100 veicoli/h)

- 6) Avevo analizzato, anche in precedenza, l'allegato 1 dello Studio ma non è affatto chiaro quali siano gli impatti verso Nord, area che rappresenta la criticità di gran lunga maggiore di tutto il quadrante. Sono state effettuate analisi su vie e viuzze insignificanti e ben più lontane dal sedime del t.e. rispetto alla zona Cittadella, ma nessuna tabella relativa a quell'area è presente. Non appare assolutamente condivisibile sostenere che lo studio della viabilità sia di competenza dei progettisti del nuovo comparto ospedaliero. Stiamo parlando di due opere distanti in linea d'aria poche centinaia di metri. Il nuovo asse stradale avrà impatti importantissimi in termini viabilistici su quell'area e non può non essere preso in considerazione. Area che, ricordiamolo, già oggi è in grandissima sofferenza a causa degli ingenti flussi traffico.

Peraltro la mia considerazione è analoga a quella presente nel Parere del Servizio Mobilità del Comune di Treviso datato 30.07.2, ove si legge: "Con riferimento allo Studio del traffico, le rappresentazioni grafiche relative ai vari scenari non permettono di valutare il funzionamento della rete stradale a servizio della Cittadella Sanitaria (via Podgora, via Cittadella della salute) e di quella di collegamento tra quest'area e l'anello viario esterno alle mura (Via Scarpa, via Venier)".

- 7) Le affermazioni relative alla A27 sono francamente incomprensibili. "l'asta dell'autostrada A27 (..) ha un ruolo di connessione di medio lungo raggio ovvero completamente diverso dal futuro Terraglio Est" Invece nello Studio del traffico si legge "diminuzione del flusso veicolare di 248 veicoli\h nel tratto Svincolo Passante\Treviso Sud ed una diminuzione tra Preganziol e lo svincolo con la A27 di 139 veicoli\h" quando verrà costruita la nuova strada. Come si può sostenere che hanno ruoli completamente diversi quando lo stesso Studio del traffico afferma esattamente il contrario? Oltre a quanto scritto nello Studio (ed appunto smentito a pg. 121 del Via), va aggiunto che chiunque conosca la zona, sa perfettamente che quote ingenti di traffico (leggero e pesante) da e per Treviso, anziché utilizzare il Casello di Treviso Sud per fruire dell'autostrada, si sposteranno nella nuova asta viaria al fine di risparmiare chilometri e pedaggi entrando ed uscendo dal casello di Preganziol. Le due strade si pongono, eccome, in competizione.

Distinti saluti

Treviso 18/08/2021

Giampaolo Rasera