

L. R. 17 gennaio 2002 n. 2

VIABILITA' COMPLEMENTARE AL PASSANTE DI MESTRE

CPass/3
INTERVENTO N. 31 "TERRAGLIO EST"
Opere di secondo stralcio

NEI COMUNI DI CASIER E TREVISO
IN PROVINCIA DI TREVISO

PROVVEDIMENTO AUTORIZZATORIO UNICO
DI VALUTAZIONE DELL'IMPATTO AMBIENTALE
ED APPROVAZIONE PROGETTO DEFINITIVO
(ex art. 27bis – D.lgs 3 aprile 2006, n. 152)

VERBALE DI ESAME DELLE OSSERVAZIONI E DI CONTRODEDUZIONE



CPass3GEN

PREMESSO CHE

- in data 21 dicembre 2001 è stata costituita la Società Veneto Strade S.p.A. avendo per oggetto la progettazione, l'esecuzione, la manutenzione, la gestione e la vigilanza di reti stradali;
- che oggetto della concessione stipulata in data 20 dicembre 2002 tra la Regione e Veneto Strade S.p.A. tra l'altro figurano all'art. 2 punto 3. lett. c) la realizzazione delle opere viarie complementari al passante di Mestre, come indicato nella L.R. 17 gennaio 2002 n. 2;
- la legge Regionale 17 gennaio 2002 n. 2 "Legge finanziaria per l'esercizio 2002" prevede all'art. 22 comma 1 lettera b), che la Regione del Veneto concorre al potenziamento delle reti infrastrutturali di trasporto veneto attraverso finanziamenti, assegnati a favore della società Veneto Strade S.p.A. costituitasi ai sensi della L.R. 25 ottobre 2001 n. 29, per la realizzazione delle opere viarie complementari al Passante di Mestre;
- in data 28 Agosto 2004 è stato sottoscritto fra la Regione del Veneto il Commissario Governativo per le opere strategiche del Triveneto, la Provincia di Treviso, la Provincia di Venezia ed i Comuni interessati territorialmente dal tracciato del Passante autostradale di Mestre, un protocollo di intesa con il quale è stato concordato un elenco di opere complementari al Passante stesso e definite le relative priorità, individuate negli interventi di fascia A, e veniva preso atto che la Società Veneto Strade S.p.A., ai sensi della L.R. 17 gennaio 2002 n. 2, ne avrebbe avviato la progettazione preliminare.
- tra gli altri l'elenco comprende l'intervento in oggetto;
- il suddetto ricade all'interno dei territori amministrati dai comuni di Casale sul Sile, Casier e Treviso, in Provincia di Treviso;
- l'intera opera è stata successivamente suddivisa in due stralci funzionali;
- che il Progetto Preliminare dell'intero intervento n. 31 "Terraglio Est" è stato oggetto di conferenza dei servizi di cui all' art. 14bis della Legge 7 agosto 1990 n. 241, convocata da Veneto Strade S.p.A. per l'acquisizione delle indicazioni finalizzate ad ottenere in sede di approvazione del progetto definitivo le intese, pareri, concessioni, autorizzazioni, licenze nulla osta e assensi necessari;
- che la conferenza di servizi sulla progettazione preliminare, si è tenuta in data 29/01/2007, con esito favorevole così come da verbale datato 20/02/2007, il cui relativo procedimento si è concluso con atto prot. n. 353/07 del 07/01/2008.
- che con accordo di programma del 26/03/2007 approvato con D.P.R.V. n. 133 del 17/07/2007 (BURV n. 67 del 31/07/2007) è stata approvata la variante alla strumentazione urbanistica dei Comuni di Treviso, Casier e Casale sul Sile, conforme agli elaborati del progetto preliminare.
- che il progetto preliminare dell'intervento 31 "Terraglio Est" è stato approvato con atto dell'Amministratore Delegato di Veneto Strade S.p.A. prot. 458/08 del 08/01/2008.



CPass3GEN

- che in esito a procedure di Screening e di Scoping è stato redatto Studio di Impatto Ambientale dell'intervento ed attivata procedura di V.I.A. a conclusione della quale la Giunta Provinciale, con Delibera adottata nella seduta del 24/08/2009 n. 264, ha fatto proprio il parere espresso dalla Commissione Provinciale per la V.I.A. del 31/07/2009, esprimendo così giudizio positivo sulla compatibilità ambientale al progetto "Opere complementari al Passante di Mestre. 17 gennaio 2002 n. 2 intervento n.31- Terraglio Est", nei Comuni di Casale sul Sile, Casier e Treviso con prescrizioni.

CONSIDERATO CHE

- sulle base delle premesse di cui sopra, ed in virtù della titolarità conferitale dagli atti citati, la società Veneto Strade S.p.A., ha redatto il Progetto Definitivo ed Esecutivo dell'intervento "Terraglio Est – Primo stralcio;
- le opere di cui all'intervento n. 31 "Terraglio Est – Primo stralcio" sono già state realizzate ed attualmente la viabilità si trova in fase di esercizio;
- in esito a varie riunioni di tavolo tecnico svoltosi tra gennaio e giugno 2019 le amministrazioni coinvolte si sono espresse favorevolmente verso l'avvio dello sviluppo progettuale del tratto di completamento del "Terraglio Est"
- sono stati conferiti incarichi al fine dello sviluppo progettuale del secondo e conclusivo stralcio dell'opera;
- l'espressione di parere favorevole emesso dalla Giunta Provinciale, con Delibera adottata nella seduta del 24/08/2009 n. 264 risulta scaduta;
- in data 01 giugno 2020 Veneto Strade S.p.A. ha trasmesso presso la Provincia di Treviso, in qualità di ente competente, la Domanda di Compatibilità Ambientale e Approvazione contestuale del Progetto" ex art. 27-bis D.lgs 3 aprile 2006 n. 152 dell'opera "*CPass3GEN intervento 31 Completamento Terraglio Est da via delle Industrie in Comune di Casier alla connessione con la S.S.53 Postumia in Comune di Treviso (TV) – Progetto Definitivo*"

DATO ATTO CHE

- in data 25 agosto 2020 è stato inoltrato alla Provincia di Treviso l'avviso di deposito e pubblicità ai sensi degli art. 23, 24, 27bis comma 4 del D.lgs 3 aprile 2006 n. 152, e dell'art. 14 della L.R. 18 febbraio 2016, n. 4;
- dalla data di pubblicazione del presente avviso, intercorre il periodo di 60 giorni in cui chiunque può presentare eventuali osservazioni sull'opera in oggetto, esclusivamente in forma scritta, inviandole presso l'ufficio provinciale in cui è avvenuto il deposito.
- con nota prot. 2020/0058648 del 29/10/2020, la Provincia di Treviso ha trasmesso, all'autorità procedente, le osservazioni pervenute sul progetto dell'opera;
- durante tale periodo sono pervenute 38 (trentotto) diverse osservazioni alcune delle quali, pur con argomentazioni diverse, sono state presentate dal medesimo soggetto;



CPass3GEN

- per semplicità e maggior chiarezza, tutte le osservazioni presentate dal medesimo soggetto saranno raggruppate e sarà stesa una risposta in un'unica soluzione;
- si provvede, quindi, all'istruttoria delle osservazioni mediante esame e controdeduzione delle stesse, in cui l'Autorità procedente si pronuncia sulle stesse con il presente atto motivato;
- l'esame e verifica delle osservazioni pervenute è stato effettuato dal Responsabile del Procedimento con la scorta del gruppo di Progettazione;

TUTTO CIÒ PREMESSO

Il Responsabile del Procedimento, tenuto conto dell'esame delle osservazioni pervenute e tutte depositate agli atti, verbalizza quanto segue:

Osservazione n. 1 – presentata dal sig. **BALDO FRANCESCO** ed acquisita al protocollo della Provincia di Treviso al n. 37517/2020 del 15/07/2020.

Con la nota l'osservante (non soggetto a procedura espropriativa), segnalando che risiede presso il condominio sito in Treviso, Via S. Antonino, 288/A, evidenzia che la stradina sterzata che consente l'accesso all'abitazione viene interrotta dalla nuova arteria senza che sia previsto di dare continuità alla stessa.

Si chiede di preservare tale accesso.

Si controdeduce evidenziando che: risultando impraticabile mantenere l'attuale accesso, l'ingresso all'abitazione potrà essere in ogni caso garantito dalla parallela via Fuin..

Osservazioni n. 2 – presentate dal sig. **GUBERNALE ALESSANDRO** ed acquisite al protocollo della Provincia di Treviso rispettivamente al n. 38027/2020 del 17/07/2020, n. 38071/2020 del 17/07/2020, n. 43023/2020 del 10/08/2020, n. 56067/2020 del 19/10/2020, n. 56070/2020 del 19/10/2020, n. 56080/2020 del 19/10/2020, n. 56601/2020 del 19/10/2020, n. 56603/2020 del 19/10/2020, n. 56605/2020 del 19/10/2020, n. 56611/2020 del 19/10/2020, n. 56615/2020 del 19/10/2020, n. 56616/2020 del 19/10/2020, n. 56619/2020 del 19/10/2020.

Con la prima nota: l'osservante (Comune di Treviso fg. 49 mapp. indiviso n. 45), segnalando che risiede presso il residence "Il FUIN" Treviso, Via S. Antonino, 286, evidenzia:

- o che il parcheggio e la zona a verde vengono cancellati con la realizzazione della strada;
- o che la distanza tra la strada ed il suddetto numero civico è praticamente azzerata;
- o che la realizzazione dell'opera è inaccettabile dal punto di vista dell'impatto ambientale e visivo nonché per la salvaguardia della salute;
- o che la pubblica utilità del progetto è quanto mai dubbia;
- o che la realizzazione del tratto a sud è più che sufficiente a convogliare i mezzi pesanti verso le autostrade;



CPass3GEN

- che il completamento del Terraglio Est andrebbe ad appesantire la già intasata Tangenziale di Treviso.

Con la seconda nota: l'osservante, rilevando che la barriera antirumore nel Quadrante A, tratto C (indicata nella tav. DA400D0_Planimetria di progetto con individuazione opere di mitigazione acustica), lunga 150 m, si interrompe in corrispondenza del gruppo di abitazioni corrispondenti al numero civico 286 di via S. Antonino.

Chiede: che tale fronte sia prolungato fino all'intersezione con via S. Antonino, come al lato opposto.

Con la terza nota: l'osservante vuole porre l'attenzione sul fatto che le abitazioni dei residenti al numero civico 286 di Via S. Antonino subiranno un vistoso calo del loro valore di mercato, quantificabile nell'ordine del 20% se non di più. Insieme agli altri condomini del suddetto numero civico si riserva la possibilità di avviare un'azione giudiziaria al fine di garantire i propri interessi, sia economici, sia di tutela della salute e del benessere.

Con la quarta nota, trasmessa dall'osservante:

Si chiede l'esecuzione di una seria ed esaustiva indagine geologica atta a localizzare con precisione la falda e la composizione del terreno vicino alle abitazioni e le possibili ricadute dei lavori di scavo per la realizzazione del Terraglio Est, sulla stabilità delle stesse, verificando compatibilità geologica dei lavori di scavo del sottopasso.

Con la quinta nota, trasmessa dall'osservante:

Si chiede un chiarimento sul perché si è scelto di stare così vicino alle abitazioni e si sia lasciata una distanza maggiore dalla cabina elettrica esistente.

Con la sesta nota, trasmessa dall'osservante:

Si chiede, che siano chiaramente specificate le misure compensative a carico di Veneto Strade S.p.A., per quanto riguarda la perdita del parcheggio auto e del verde condominiale.

Con la settima nota, trasmessa dall'osservante:

Si chiede nuovamente di giustificare la scelta di non avvicinare il sedime stradale a Via Fuin anche a costo di spostare la cabina elettrica ma si è rimasti più vicini alle abitazioni di Via S. Antonino.

Con l'ottava nota, trasmessa dall'osservante:

Si chiede, che un tecnico indipendente scelto consensualmente e con spesa a carico di Veneto Strade esegua una perizia preliminare sulla situazione statica degli edifici.

Con la nona nota, trasmessa dall'osservante:

Si chiede se è stata prodotta la relazione di impatto luminoso e che sia indicato il posizionamento esecutivo e le caratteristiche dei punti luce in prossimità del Condominio IL FUIN.

Con la decima nota, trasmessa dall'osservante:

Si chiede, che sia rielaborata la previsione di impatto acustico considerando il Condominio IL FUIN come ricettore. La relazione dovrà certificare lo stato attuale e lo stato post operam per quanto riguarda la pressione acustica riferita al Condominio, il posizionamento esecutivo e le caratteristiche tecniche delle opere di mitigazione.

Con la undicesima nota, trasmessa dall'osservante:

Si chiede, che siano valutati gli impatti della deviazione e la effettiva fattibilità dell'opera, e che sia dimostrata l'assenza di effetti negativi sui residenti presso il Condominio IL FUIN sulla corretta gestione delle acque nere post operam per il residence.

Con la dodicesima nota, trasmessa dall'osservante:

Si chiede, che la previsione di impatto sulla componente atmosfera sia valutata su dati sperimentali recenti e sulla base di realistiche previsioni di traffico.

Con la tredicesima nota, trasmessa dall'osservante:

Si chiede, che venga precisata la viabilità alternativa in concomitanza con la chiusura di Via S. Antonino anche in considerazione delle esigenze di chi è in età scolare e di chi è anziano.

Si controdeduce evidenziando che:

- Osservando la sovrapposizione del progetto all'esistente si evince che l'area a verde di pertinenza del condominio viene mantenuta per almeno la metà sua estensione;
- Il tracciato della strada è definito ed ottimizzato dai vincoli territoriali esistenti;
- L'opera prevede diversi interventi di mitigazione sia visiva sia ambientale al fine di renderla il più possibile compatibile con l'ambiente in cui si inserisce (si raccomanda di prendere visione dell'elaborato 20004RA007D0_REL_PAE). Come è possibile rilevare, nelle planimetrie, per quanto riguarda le fasce arboree sono previste piantumazioni di differente tipologia di essenza e con sesti d'impianto eterogenei, questo proprio al fine rappresentare una certa casualità vegetazionale adeguando l'intervento di mitigazione al contesto territoriale nel quale viene inserito;
- L'opera è da anni inclusa nella Programmazione territoriale regionale. Dagli studi sviluppati in tale ambito è stata inserita nel protocollo d'intesa come intervento complementare al Passante di Mestre (vedasi strumentazione urbanistica vigente). Già nel corso degli approfondimenti svoltisi nel corso della progettazione preliminare e relativo sviluppo dello Studio di Impatto Ambientale erano emersi evidenti aspetti positivi dovuti all'alleggerimento della pressione sulla rete locale, che interessa sia i centri abitati sia gli agglomerati urbani periferici, e una ridistribuzione dei flussi relativamente alla rete viaria principale. Negli anni 2018 - 2019 sono state ripetute le indagini sul traffico, e la modellazione del nuovo collegamento ricalibrata a seguito aggiornamento dei dati, conferma la funzionalità del completamento dell'asse viario. Dall'esame dello specifico studio del traffico implementato, si evince infatti che l'opera andrà ad alleggerire i centri urbani di Dosson e Casier in modo significativo (con una diminuzione variabile tra il - 30% e - 40% del flusso da cui sono impegnati nelle ore di punta della rete, oltre ad un ulteriore - 10% della tratta nord del Terraglio Storico, valore significativo se si tiene conto della presenza di molteplici poli di attrazione ivi insediati che tendono a richiamare flussi di traffico;



CPass3GEN

- La posizione e la lunghezza delle barriere è stata dimensionata al fine di mitigare puntualmente tutte le situazioni ove l'impatto dell'opera, dal punto di vista acustico, lo richiedesse, cioè dove dal punto di vista analitico nello scenario post-operam i valori stimati di pressione sonora sono risultati, dalle simulazioni effettuate, superiori a quelli normati (vedasi valori vigenti PCA dei Comuni di Treviso e Casier). Sarà cura in sede di progettazione esecutiva dell'opera valutare l'opportunità di migliorare dimensioni e performance delle barriere;
- Si rinviando alle successive fasi procedurali gli accertamenti sulla valutazione delle inidennità dovute;
- Si è redatto lo Studio di Impatto Ambientale a partire dalle indagini già svolte in precedenza integrandolo con nuovi studi ed analisi, funzionali ad aggiornare ed approfondire la conoscenza del territorio. A seguito della richiesta di enti ed associazioni, Veneto Strade S.p.A. sta ulteriormente migliorando questi aspetti con una nuova campagna di indagini finalizzata a confermare ed altresì integrare i dati già presenti, in modo ancora più puntuale, il tutto al fine della tutela del territorio e degli insediamenti esistenti;
- Durante la fase di progettazione definitiva si sviluppa il tracciato definito in sede di progetto preliminare ed, a seguito di approfondimenti propri della fase, vengono ulteriormente approfonditi ed ottimizzati diversi aspetti tra i quali la posizione del tracciato. Il tracciato della strada, quindi, è definito e ottimizzato dai vincoli territoriali esistenti ed in applicazione della normativa che definisce le geometrie di un'asta atta a sostenere in sicurezza lo spostamento di masse in movimento. Quindi, in esito alle geometrie calcolate, le opere di progetto ricadono a ridosso della cabina di distribuzione elettrica e di via Fuin;
- La Scrivente si è resa disponibile alla realizzazione di nuovi stalli di sosta su area da individuarsi, in accordo con l'Amministrazione comunale di Treviso;
- Non ci è possibile accogliere la richiesta in quanto, i tecnici esterni a supporto delle attività di Veneto Strade S.p.A. sono scelti con appalto pubblico nell'ambito dell'applicazione delle regole di trasparenza, rotazione ed economicità.
Saranno comunque prese in considerazione e valutate tutte le stime ed analisi che l'osservante volesse trasmettere;
- Il progetto definitivo ha sviluppato la progettazione illuminotecnica dell'infrastruttura individuando l'infrastrutturazione necessaria e le tipologie di impianto in ragione del contesto in cui si inserisce l'opera. La progettazione esecutiva ha il compito di arrivare al dettaglio del singolo punto luce sia in termini di tipologia del corpo illuminante sia di posizione dello stesso, il tutto in applicazione delle norme sull'illuminazione di arterie stradali ma altresì nel rispetto della normativa sugli inquinamenti luminosi;
- Lo Studio di Impatto Ambientale ha trattato, appunto, gli impatti dell'opera sul territorio e per far ciò è stato ricostruito, con appositi rilievi, lo stato di fatto anche sotto il



CPass3GEN

profilo degli aspetti atmosferici e acustici. A seguire è stato modellato lo scenario futuro dal quale è stato possibile definire le opere di mitigazione necessarie al rispetto della programmazione contenuta negli strumenti di pianificazione territoriale e della normativa in materia. I ricettori presi in esame rappresentano un riferimento medio, pertanto costituiscono un riferimento per tutte le abitazioni ivi limitrofe. Si rimanda all'allegato 1 alla presente ove sono individuati puntualmente i ricettori censiti e oggetto di monitoraggio, e pertanto considerati di "riferimento" per ogni singolo nucleo insediativo, quartiere, o area che si ponga a riferimento per l'analisi acustica svolta;

- Le modalità di interruzione e di rifacimento del collettore fognario sono riportate nella Relazione idraulica a corredo del Progetto Definitivo. Ricevuto il parere di Alto Trevigiano Servizi S.r.l. si provvederà ad integrare la progettazione con le indicazioni di tracciato e di tipologia. Gli impatti della deviazione e l'assenza di effetti negativi per i residenti saranno adeguatamente valutati di concerto con l'ente gestore Alto Trevigiano Servizi S.r.l.;
- Lo Studio di Impatto Ambientale ha trattato, appunto, gli impatti dell'opera sul territorio e per far ciò è stato ricostruito, con appositi rilievi, lo stato di fatto anche sotto il profilo degli aspetti atmosferici e acustici. A seguire è stato modellato lo scenario futuro dal quale è stato possibile definire le opere di mitigazione necessarie al rispetto della programmazione contenuta negli strumenti di pianificazione territoriale e della normativa in materia. L'analisi sull'inquinamento si basa sui più recenti dati disponibili ricevuti da ARPAV, vedasi elaborato 20007R004S0_REL_ATM, e relativi ai 365 giorni dell'anno 2019, quindi cautelativa in quanto nel corso del 2020 i dati, in relazione all'impatto che l'emergenza sanitaria ha avuto sul traffico veicolare sono in diminuzione. Lo stesso si può dire per i dati e le previsioni di traffico;
- La cantierizzazione relativa al nuovo tratto stradale avverrà prevalentemente fuori dall'attuale viabilità a servizio del quadrante territoriale. La maggior interferenza è prevista in corrispondenza del sottopasso su via Sant'Antonino, in cui il nuovo asse sottopassa la strada esistente. Per realizzare quest'opera si prevede la costruzione del monolite fuori opera e successivamente la traslazione dello stesso nella posizione finale. Questa procedura richiederà la chiusura della strada per circa 4-5 gg. Nel frattempo i collegamenti da e verso il centro di Treviso potranno avvenire con i diversi percorsi presenti attualmente nel territorio. Tuttavia potrà anche essere realizzata una viabilità alternativa provvisoria (per pedoni e ciclisti) in adiacenza all'area di cantiere utilizzando, altresì, percorsi già esistenti.

Osservazione n. 3 – presentata dall'Ass. **LEGAMBIENTE TREVISO ONLUS** ed acquisita al protocollo della Provincia di Treviso al n. 38369/2020 del 20/07/2020.

Con la nota a firma della sig.ra Carchidi Sillvana in qualità di presidente e legale rappresentante dell'associazione (non soggetto a procedura espropriativa).

Si chiede che venga convocata l'inchiesta pubblica di cui all'art. 15 comma 3 L.R. 18 febbraio 2016, n. 4.

L'inchiesta pubblica si è regolarmente svolta in data 18 novembre 2020.

Osservazioni n. 4 – presentate dal Sig. **GIAMPAOLO RASERA**, ed acquisite al protocollo della Provincia di Treviso al n. 39006/2020 del 22/07/2020 ed al n. 40822/2020 del 31/07/2020.

Con la prima nota, l'osservante (non soggetto a procedura espropriativa), premettendo che la relazione trasportistica del Terraglio Est stima che il volume di traffico nell'ora di punta sia pari 1100 veic/h, che nelle vicinanze è prevista la costruzione della Cittadella della Salute nella quale sono previsti 1000 posti auto, i quali portano il totale della zona a 3000 parcheggi, che in prossimità della rotatoria sulla S.R. 53 è prevista una nuova lottizzazione denominata S. Antonino 1 e che nell'area dell'attuale deposito degli autobus MOM (Mobilità di Marca), è prevista nuova edificazione ad uso direzionale e ricettivo, che il quadro conoscitivo del PUMS (Piano Urbano della Mobilità Sostenibile) attesta che già allo stato di fatto l'accesso alla Tangenziale nella zona dell'ospedale è il più trafficato nell'ora 7.30 – 8.30 ed uno dei più trafficati nell'arco della giornata.

Premesso altresì che il Prato alla Fiera in futuro non verrà più adibito a parcheggio caricando ulteriormente il carico veicolare della zona ospedale.

Si chiede:

- che l'opera non venga realizzata;
- in subordine, che siano preventivamente realizzate opere a servizio della mobilità debole, ad oggi sostanzialmente inesistenti nel quadrante sud, in particolare piste ciclabili che consentano di recarsi in sicurezza verso il centro città.

Con la seconda nota, l'osservante, premettendo che:

Della liberalizzazione dell'A27 se ne parla da tantissimo tempo e la sua realizzazione trova un ampio consenso trasversale da tutte le forze politiche.

In Italia esistono già tratti liberalizzati e che il ristoro dei mancati ricavi può essere individuato in una leggera rimodulazione delle tariffe o in un canone che Comuni Provincia e Regione possono riconoscere al concessionario.

Tale opzione, costituente la vera alternativa, non viene neanche presa in considerazione.

Si chiede:

- sia effettuata un'analisi costi/benefici della liberalizzazione di parte dell'A27;
- la stessa opzione sia considerata nelle analisi dei flussi di traffico dell'intero quadrante a sud. La liberalizzazione dell'A27 consentirebbe di:
 - Non consumare ulteriore suolo;
 - Liberare risorse da destinarsi ad altri scopi;



CPass3GEN

- Non gravare con ulteriore traffico l'area compresa tra la tangenziale di Treviso e la linea ferroviaria. Tale area che comprende la Cittadella della Salute con il relativo parcheggio a servizio, già oggi si trova in pesante sofferenza;
- Non caricare un'area in cui sono già presenti vari servizi sovra comunali, in primis l'Ospedale con i previsti 3.000 posti auto, ma anche il depuratore e la stessa Tangenziale sud.

Si controdeduce evidenziando che:

- Lo studio trasportistico considera nelle simulazioni (a partire stato di fatto del quadrante territoriale), anche il futuro assetto rilevato a seguito di quanto presente nella programmazione territoriale attuale. In generale la modellazione trasportistica considera - come fondamento - un incremento generalizzato sulla rete che tiene conto, in base alle statistiche degli ultimi 20 anni, del trend di domanda della mobilità nell'area di studio. Al riguardo sono tuttavia in corso di sviluppo gli approfondimenti richiesti dalla Commissione VIA, in occasione della Conferenza di Servizi istruttoria.
- Relativamente alla richiesta di percorsi per la mobilità lenta (percorsi ciclabili), la realizzazione della pista in adiacenza all'arteria stradale di progetto, permette di completare un importante asse ciclabile che dalle località di Casale sul Sile (ad est) e Preganziol (ad ovest) consente di raggiungere in sicurezza il quartiere di S. Antonino e per esteso il centro di Treviso. Si evidenzia, inoltre, che Veneto Strade S.p.A. di concerto con i Comuni interessati, proprio per favorire la promozione della mobilità lenta, sta valutando la fattibilità della connessione di percorsi esistenti o sviluppo di ulteriori itinerari ciclabili diffusi sul territorio: interventi che comunque esulano dalla presente procedura;
- L'osservazione in ordine alla liberalizzazione di un tratto dell'Autostrada A27 risulta non essere pertinente con il progetto definitivo oggetto del procedimento di VIA, in quanto propone di considerare uno scenario attualmente non programmato ufficialmente da nessun ente o società di gestione. Tuttavia si ritiene che l'Autostrada A27 ed il Terraglio Est siano due viabilità funzionalmente differenti sia per caratteristiche fisiche, sia per regole che ne governano la circolazione sia, ancora, per tipologia di flussi veicolari che coinvolgono (domanda/offerta ed origine/destinazione).

Osservazioni n. 5 – presentate dall'Ass. **SALVAGUARDIA TREVISO E CASIER ON-LUS** datata 24/07/2020 ed acquisita al protocollo della Provincia di Treviso n. 57630/2020 del 26/10/2020.

Con la prima nota, l'associazione attraverso il Presidente sig. Roberto Rasera premesso che:

- Nel SIA l'impatto sulla componente aria è valutato in maniera insufficiente. Manca uno studio modellistico che consenta una comparazione ante e post-operam sia lungo il tracciato sia in corrispondenza di arterie interessate da variazioni di traffico;



CPass3GEN

- Nel SIA manca qualsiasi valutazione sulla componente acustica, ante e post-operam, in particolare su alcune aree come la Cittadella della Salute o arterie limitrofe come Via Scarpa;
- Nel SIA non appaiono supportate da alcuna valutazione oggettiva le conclusioni sul fattore Ambiente umano;
- Si segnala la presenza di una o più discariche di RSU risalenti ai passati decenni;
- Va riverificata l'alternativa zero sulla base di nuovi rilievi di traffico considerandone anche l'apertura a sud;
- Manca completamente, tra le alternative, quella della liberalizzazione di tratto dell'Autostrada A27;
- L'opzione zero viene scartata sulla base di assunti non dimostrabili o sulla base di analisi superate;
- Nello studio del traffico dello studio di fattibilità appare una riduzione del traffico lungo il Terraglio storico dell'8 – 12 % quindi viene meno una delle principali motivazioni;
- Non si capisce da dove derivino e come si smistino i 1100 veic/h nell'ora di punta (che ora non ci sono) nella rete viaria attuale;
- Non è stato valutato il traffico generato dall'ampliamento della Cittadella della Salute lungo il reticolo esistente;
- Lo studio del traffico, estremamente dettagliato per alcune arterie, appare assolutamente carente o contraddittorio per altre.

Si chiede:

- di sospendere l'iter progettuale per evidenti carenze del quadro conoscitivo;
- di procedere agli studi ed analisi evidenziate, valutando attentamente ipotesi alternative all'opera un quadro generale della mobilità generale della zona sud di Treviso;
- di riconsiderare i presunti vantaggi dell'opera soprattutto in termini di riduzione del traffico in alcune arterie;
- di coinvolgere i residenti di tutte le zone interessate dall'opera e dal traffico da essa generato al fine di pervenire a scelte realmente condivise dal territorio.

Con la seconda nota, l'Associazione, premesso che nel SIA:

- La valutazione dell'impatto sulla componente aria (estremamente carente in prima stesura), è stato integrato con la Valutazione di impatto atmosferico (Richiesta di Arpav del 15.07.2020). In tale valutazione vengono ovviamente considerati i flussi di traffico generati dalla presenza della nuova opera e le relative emissioni. In tale ambito si presuppone nello specifico che l'aumento di traffico (e conseguentemente di inquinanti) nella direttrice Via Cittadella della Salute – Via Scarpa sia pari a 0 (tabelle 6.2 e 6.3 della valutazione). Questo dato appare inverosimile alla luce dei flussi di



CPass3GEN

traffico generati dalla nuova arteria, che in parte hanno origine e derivano proprio dalla direttrice citata. In altri termini, non si considera minimamente il traffico e l'inquinamento aggiuntivo lungo tale direttrice (peraltro posta in aderenza ad un recettore sensibile quale un ospedale!), il che a sua volta è frutto di uno studio carente del traffico (vedi successivo punto 6). Inoltre, lo studio evidenzia comunque un incremento significativo di fattori inquinanti quali PM10, PM2.5 e NO2, con superamento dei limiti di legge (ovvero tre inquinanti su cinque considerati), ma si limita a dedurre che le concentrazioni rilevate sono già elevate allo stato attuale e che pertanto l'effetto è trascurabile.

- Nella valutazione di impatto acustico, come integrata ad agosto 2020, alcuni recettori (ad esempio il n. 6), sono valutati come se fossero posti in Fascia di rispetto Stradale, mentre sono posti in Classe III, falsando quindi i risultati finali delle valutazioni.
- Appaiono non accettabili e non supportati da alcuna valutazione oggettiva le conclusioni sul fattore Ambiente umano: benessere e salute pubblica, che parlano addirittura di "effetti positivi".
- In base a testimonianze più che attendibili di abitanti del posto, risulta che nell'area compresa tra l'attuale termine di Via delle Industrie a Casier e Via S. Antonino, ed in particolare proprio nella fascia dell'opera in progetto, siano presenti una o più discariche di rifiuti solidi urbani risalenti a decenni passati, con successiva ricopertura con terreno agricolo di profondità non nota, tuttavia nessuna indagine suppletiva risulta negli elaborati integrativi prodotti;
- La normativa prevede l'obbligo nella stesura dello Studio di Impatto Ambientale di valutare possibili alternative al progetto, compresa l'alternativa zero (nessun intervento), motivando esaurientemente la scelta. Si riscontra che nello Studio di Impatto Ambientale del progetto definitivo, si danno per valutate e definite le alternative individuate nel SIA del progetto preliminare del 2009. E' necessario riverificare le ipotesi alternative allora valutate (tra cui opzione zero, ovvero solo apertura tratto sud), in particolare con studi sul traffico aggiornati.
- Una delle motivazioni chiave della scelta di realizzare il completamento si basa sui risultati sullo studio del traffico del 2019, parte integrante del progetto definitivo. In tale studio in prima battuta appare evidente la riduzione poco significativa (dall'8 al 12% al massimo) del traffico lungo la SS13 Terraglio, nel tratto che collega Preganziol a Treviso, ovvero proprio il tratto rispetto al quale il Terraglio est sarebbe l'alternativa fondamentale. Viene cioè meno una delle principali (se non la principale) motivazione al completamento dell'opera, visto che in realtà lascia immutata al 90% la situazione critica che dovrebbe risolvere;
- La prevista pista ciclabile (anche a seguito di modifiche introdotte ad agosto 2020) per tutto il suo sviluppo a fianco del Terraglio est nel tratto dalla rotatoria su Via Peschiere fino alla Tangenziale (dove peraltro non si capisce in che modo la stessa venga innestata), non ha alcun senso;



CPass3GEN

- Nell'ottica di riduzione di consumo di suolo e di contenimento degli impatti generali dell'opera, appare inutile la realizzazione di una ulteriore rotatoria appena a nord dell'innesto della nuova strada su Viale delle Industrie, in territorio Comune di Treviso, come da nuove previsioni progettuali di agosto 2020.

Si chiede :

- di sospendere l'iter progettuale per le evidenti carenze del quadro conoscitivo, delle analisi degli impatti, e degli studi sul traffico prima evidenziati, anche dopo le integrazioni elaborate;
- di procedere agli studi ed alle analisi evidenziate, valutando attentamente ipotesi alternative all'opera in un quadro di mobilità generale della zona sud di Treviso;
- che la valutazione di impatto atmosferico ed acustico sia riconsiderata, tenendo conto di necessari nuovi dati sui flussi di traffico generati dalla arteria in progetto;
- di riconsiderare attentamente i presunti vantaggi dell'opera, soprattutto in termini di riduzione del traffico in alcune strade;
- di coinvolgere i residenti di tutte le zone interessate dall'opera e dal traffico da questa generato, nella valutazione di quanto sopra esposto, ai fini di arrivare a scelte realmente condivise con il territorio.

Si controdeduce evidenziando che:

- L'opera è da anni inclusa nella Programmazione territoriale regionale. Dagli studi sviluppati in tale ambito è stata inserita nel protocollo d'intesa come intervento complementare al Passante di Mestre (vedasi strumentazione urbanistica vigente). Nell'ambito della redazione della progettazione preliminare, (anno 2009), l'intervento è stato sottoposto a VIA ed in quella sede è stato prodotto uno studio di impatto ambientale all'interno del quale sono state trattate tutte le argomentazioni a tal fine necessarie. In ogni caso, anche in considerazione del tempo trascorso in sede di progettazione definitiva è stata riavviata una nuova procedura di VIA ed è stato rifatto lo studio di impatto ambientale dove prendendo a base le precedenti analisi, sono stati condotti ulteriori e maggiori approfondimenti sui diversi aspetti territoriali e ambientali che interessano l'opera. Questo ha consentito di ricostruire un quadro conoscitivo aggiornato allo stato di fatto ed orientato ai futuri sviluppi territoriali;
- Come su indicato, lo Studio di Impatto Ambientale, è stato redatto a partire dall'aggiornamento indagini già svolte nella precedente occasione, ed integrato con nuovi studi ed analisi funzionali ad aggiornare ed approfondire la conoscenza del territorio. In particolare i dati raccolti, per le componenti traffico, atmosfera ed acustica fanno riferimento al biennio 2019-2020. A seguito della richiesta di enti ed associazioni, Veneto Strade S.p.A. sta ulteriormente perfezionando questi aspetti in modo ancora più puntuale, con una nuova campagna di indagini finalizzata a confermare ed altresì integrare i dati già presenti, il tutto al fine della tutela del territorio e degli insediamenti esistenti. In particolare sono stati programmati ulteriori accertamenti i quali



CPass3GEN

andranno ulteriormente a completare i dati già disponibili sulle componenti acustica e ambientale, e di conseguenza verranno integrati e dettagliati i relativi studi ove opportuno;

- Come suddetto l'opera, inclusa nella Programmazione territoriale regionale, è stata inserita nel protocollo d'intesa come intervento complementare al Passante di Mestre. Già nel corso degli approfondimenti svoltisi nel corso della progettazione preliminare e relativo sviluppo dello Studio di Impatto Ambientale erano emersi evidenti aspetti positivi dovuti all'alleggerimento della pressione sulla rete locale, che interessa sia i centri abitati sia gli agglomerati urbani periferici, e una redistribuzione dei flussi relativamente alla rete viaria principale. Negli anni 2018 - 2019 sono state ripetute le indagini sul traffico, e la modellazione del nuovo collegamento ricalibrata a seguito aggiornamento dei dati, conferma la funzionalità del completamento dell'asse viario. Dall'esame dello specifico studio del traffico implementato, si evince infatti che l'opera andrà ad alleggerire i centri urbani di Dosson e Casier in modo significativo (con una diminuzione variabile tra il - 30% e - 40% del flusso da cui sono impegnati nelle ore di punta della rete, oltre ad un ulteriore - 10% della tratta nord del Terraglio Storico, valore significativo se si tiene conto della presenza di molteplici poli di attrazione ivi insediati che tendono a richiamare flussi di traffico. La quota del 10%, pari a circa 200 veicoli/ora rispetto al flusso che impegna nelle ore di massimo carico il Terraglio storico, è di fatto la quasi totalità della componente di "attraversamento", cioè di traffico non destinato ai comuni di Casier e Preganziol, ma che percorre l'asta del Terraglio nella sua interezza. Questa quota di fatto costituisce oltre il 70% di tutto il flusso di "attraversamento" dell'asse storico. In relazione alla quantificazione dei flussi stimati lungo il percorso viario di progetto, si invita ad esaminare attentamente le "reti di differenza" dalle quali si evince che la nuova asta sposta semplicemente il flusso di traffico da viabilità limitrofe quali la S.S.13 "Pontebbana" (meglio conosciuta, in quest'ambito, come Terraglio), la S.P. 104 "Peschiere" la S.P. 107 "Est Terraglio", via Zermanese e via Pasteur, alleggerendo come illustrato, in modo anche significativo, i centri abitati dagli attraversamenti impropri;
- La presente fase progettuale definitiva dà attuazione ad una programmazione territoriale condivisa dalle Amministrazioni dei territori interessati, infatti l'opera è già presente negli strumenti urbanistici e di programmazione dei Comuni coinvolti. Tuttavia l'avvio del procedimento di VIA, e l'esecuzione dell'inchiesta pubblica, hanno fornito ulteriore occasione per conoscere e raccogliere le esigenze del territorio a fronte di quanto già programmato. Osservazioni e valutazioni che potranno portare a ulteriori contributi positivi al progetto;
- Per quanto riguarda le metodologie di analisi, queste sono riportate nella relazione del SIA. Lo Studio di Impatto Ambientale ha trattato, appunto, gli impatti dell'opera sul territorio e per far ciò è stato ricostruito, con appositi rilievi, lo stato di fatto anche sotto il profilo degli aspetti atmosferici e acustici. A seguire è stato modellato lo scenario

futuro dal quale è stato possibile definire le opere di mitigazione necessarie al rispetto della programmazione contenuta negli strumenti di pianificazione territoriale e della normativa in materia. Come da richiesta di integrazione ricevuta da parte della Commissione VIA, saranno svolte nuove indagini ambientali, (sondaggi stratigrafici, analisi delle terre e indagini acustiche ad hoc, ecc...), anche al fine di fornire una maggior evidenza della somma degli effetti positivi dell'opera in progetto. Verranno svolti altresì degli approfondimenti in relazione agli impatti cumulati legati ad alcune progettualità ricadenti in aree contermini, tra le quali il progetto della Cittadella della Salute;

- La rotatoria inserita dalla nuova configurazione progettuale è stata espressamente richiesta dalle Amministrazioni Comunali di Treviso e Casier, al fine della messa in sicurezza del tratto più a nord della zona industriale di Casier, inibendo le pericolose manovre verso sinistra in entrata ed uscita dai poli produttivi ivi presenti
- Dal punto di vista della salute pubblica, si rileva che il dato stimato in termini di concentrazioni di inquinanti, indotto dalle opere viarie in progetto, è risultato non trascurabile in taluni ricettori censiti, (ossia valori di PM10, PM2.5 e NO2) i quali, preme sottolineare, risultano già mediamente prossimi, se non superiori, ai limiti di legge a partire dallo scenario stato di fatto – ante-operam anno 2019. Per i restanti inquinanti presi in esame, CO e C6H6, non si registrano superamenti (attuali ed attesi) dei limiti di legge. Viste le dinamiche sulla componente già in atto e i potenziali impatti stimati in ragione della natura e la localizzazione dell'intervento, al fine dell'abbattimento almeno del differenziale costituito dal traffico transitante l'opera, si è programmato l'utilizzo di un manto di usura stradale con componenti bituminosi ad alta capacità di abbattimento degli inquinanti (asfalto fotochimico). Anche le opere di mitigazione ambientale previste lungo tutto il tracciato viario potranno dare un contributo significativo alla riduzione dei valori di concentrazione degli inquinanti stimati al fine di rendere, sotto questi aspetti, trasparente l'intervento.

Osservazioni n. 6 – presentate dal Sig. **SARTORI GIORGIO**, ed acquisite al protocollo della Provincia di Treviso al n. 41140/2020 del 03/08/2020 ed al n. 41369/2020 del 03/08/2020.

Rilevato che i due protocolli rappresentano la medesima nota, con la suddetta l'osservante (non soggetto a procedura espropriativa), premettendo che:

- o la pista ciclabile prevista lungo il Terraglio est non ha alcun senso in quanto affiancata ad una strada ad elevato scorrimento;
- o l'impatto acustico, come evidenziato dagli studi, è assolutamente rilevante lungo tutto il nuovo tracciato mentre le misure di mitigazione non sono in grado di assicurare adeguata protezione acustica;

Chiede:

- lo stralcio del tratto di pista ciclabile da Via Peschiere a Via S. Antonino provvedendo alla messa in sicurezza della mobilità lenta lungo la Via S. Antonino stessa ed assicurare un collegamento protetto da Dosson a S. Antonino attraverso Via Stretta;
- predisporre barriere acustiche lungo l'intero tratto di nuova realizzazione e di predisporre fasce boscate (non semplici filari) di adeguata profondità, sensibilmente più estese di quelle attualmente previste, lungo tutto il tracciato ed in modo particolare nel tratto tra la Via S. Antonino e l'innesto della Tangenziale.

Si controdeduce:

- Relativamente alla richiesta di percorsi per la mobilità lenta (percorsi ciclabili), la realizzazione della pista in adiacenza all'arteria stradale di progetto, permette di completare un importante asse ciclabile che dalle località di Casale sul Sile (ad est) e Preganziol (ad ovest) consente di raggiungere in sicurezza il quartiere di S. Antonino e per esteso il centro di Treviso. Si evidenzia, inoltre, che Veneto Strade S.p.A. di concerto con i Comuni interessati, proprio per favorire la promozione della mobilità lenta, stanno valutando la fattibilità della connessione di percorsi esistenti o sviluppo di ulteriori itinerari ciclabili diffusi sul territorio, interventi che comunque esulano dalla presente procedura.
- Lo Studio di Impatto Ambientale ha trattato, appunto, gli impatti dell'opera sul territorio e per far ciò è stato ricostruito, con appositi rilievi, lo stato di fatto anche sotto il profilo degli aspetti atmosferici e acustici. A seguire è stato modellato lo scenario futuro dal quale è stato possibile definire le opere di mitigazione necessarie al rispetto della programmazione contenuta negli strumenti di pianificazione territoriale e della normativa in materia. La posizione e la lunghezza delle barriere è stata dimensionata al fine di mitigare puntualmente tutte le situazioni ove l'impatto dell'opera, dal punto di vista acustico, lo richiedesse, cioè dove dal punto di vista analitico nello scenario post-operam i valori stimati di pressione sonora sono risultati, dalle simulazioni effettuate, superiori a quelli normati (vedasi valori vigenti PCA dei Comuni di Treviso e Casier). Sarà cura in sede di progettazione esecutiva dell'opera valutare l'opportunità di migliorare dimensioni e performance delle barriere;

Osservazioni n. 7 – presentate dai sigg. **BALDO FRANCESCO e LUPATO ROSANGELA** ed acquisite al protocollo della Provincia di Treviso al n. 41776/2020 del 05/08/2020 ed al n. 41777/2020 del 05/08/2020.

Con la prima nota gli osservanti (non soggetti a procedura espropriativa), premesso che:

- la loro abitazione è stata esclusa nell'elenco dei ricettori più sensibili. Nonostante la previsione di una barriera acustica sarebbe opportuno verificare il livello sonoro ante-operam;
- è stato escluso dalla valutazione stessa il periodo notturno;

- l'intera valutazione acustica si basa su rilievi acustici di durata assai limitata (20 minuti svolti nella medesima giornata);
- gli interventi di bonifica acustica sono calibrati su valori di livelli sonori che non hanno tenuto conto dell'incertezza della misura;
- sebbene per la realizzazione della nuova opera stradale venga evidenziato un possibile adeguamento al rispetto dei limiti acustici, ciò non significa che il nuovo clima acustico prodotto dall'intervento non produca significative variazioni, si evidenzia che il trasferimento di un immobile da una classe acustica inferiore ad una superiore, comporta un evidente deprezzamento del valore immobiliare.

Si chiede:

- opportune integrazioni al piano dell'opera e, in particolare, alla relazione tecnico-acustica al fine di rimediare alle criticità e carenze evidenziate nel rispetto dei limiti di legge;
- nel caso non sia possibile quanto richiesto al punto 1), siano indicate soluzioni tecniche adeguate, in mancanza delle quali, non si vede altra soluzione che la non realizzazione dell'opera.

Con la seconda nota gli osservanti, premesso che:

- la realizzazione della pista ciclabile dalla rotatoria di Via Peschiere alla Via S. Antonino risulta inutile per i residenti del quartiere, della zona Ospedale e di Chiesa votiva;
- che i tratti di pista esistenti nella rete viaria di quartiere sono discontinui e pericolosi;
- che solo i residenti di Dosson e Preganziol usufruiranno di tale infrastruttura;
- non è chiaro quanti residenti usufruiranno di tale itinerario per recarsi al lavoro;
- è probabile che tale ciclabile risulterà del tutto inutile;

Si chiede:

- che in alternativa alla realizzazione di tale pista siano messi in sicurezza gli attuali tratti ciclabili lungo le Vie S. Antonino, Podgora, Venier, Marchesan.

Si controdeduce evidenziando che:

- L'opera è da anni inclusa nella Programmazione territoriale regionale. Dagli studi sviluppati in tale ambito è stata inserita nel protocollo d'intesa come intervento complementare al Passante di Mestre (vedasi strumentazione urbanistica vigente). Già nel corso degli approfondimenti svoltisi nel corso della progettazione preliminare e relativo sviluppo dello Studio di Impatto Ambientale erano emersi evidenti aspetti positivi dovuti all'alleggerimento della pressione sulla rete locale, che interessa sia i centri abitati sia gli agglomerati urbani periferici, e una redistribuzione dei flussi relativamente alla rete viaria principale. Nel 2018-19 sono state ripetute le indagini ed approfondi-

dimenti in merito alle diverse componenti valutate dal SIA al fine di aggiornare i dati posti alla base del precedente Studio.

Lo Studio di Impatto Ambientale ha trattato, appunto, gli impatti dell'opera sul territorio e per far ciò è stato ricostruito, con appositi rilievi, lo stato di fatto anche sotto il profilo degli aspetti atmosferici e acustici. A seguire è stato modellato lo scenario futuro dal quale è stato possibile definire le opere di mitigazione necessarie al rispetto della programmazione contenuta negli strumenti di pianificazione territoriale e della normativa in materia. I ricettori presi in esame rappresentano un riferimento medio, pertanto costituiscono un riferimento per tutte le abitazioni ivi limitrofe. Si rimanda all'allegato 1 alla presente ove sono individuati puntualmente i ricettori censiti e oggetto di monitoraggio, e pertanto considerati di "riferimento" per ogni singolo nucleo insediativo, quartiere, o area che si ponga a riferimento per l'analisi acustica svolta;

- Il periodo notturno è stato preso in esame, vedasi elaborato 20007R003S1_REL_ACU. I rilievi "spot" di 20 minuti sono usati nella buona pratica per "calibrare" la piattaforma modellistica che restituisce valori medi diurni e notturni. Per ogni punto di rilievo è riportata l'incertezza della misura, mediamente pari a +/- 0,5 db(A). La posizione e la lunghezza delle barriere è stata dimensionata al fine di mitigare puntualmente tutte le situazioni ove l'impatto dell'opera, dal punto di vista acustico, lo richiedesse, cioè dove dal punto di vista analitico nello scenario post-operam i valori stimati di pressione sonora sono risultati, dalle simulazioni effettuate, superiori a quelli normati (vedasi valori vigenti PCA dei Comuni di Treviso e Casier). Sarà cura in sede di progettazione esecutiva dell'opera valutare l'opportunità di migliorare dimensioni e performance delle barriere;
- La realizzazione della pista in adiacenza all'arteria stradale di progetto, permette di completare un importante asse ciclabile che dalle località di Casale sul Sile (ad est) e Preganziol (ad ovest) consente di raggiungere in sicurezza il centro di Treviso, inoltre la costruzione di itinerari ciclabili è ha l'obiettivo di incentivare l'utilizzo di mezzi più ecologici e favorire la mobilità dolce. Si evidenzia, inoltre, che Veneto Strade S.p.A. di concerto con i Comuni interessati, proprio per favorire la promozione della mobilità dolce, stanno valutando la fattibilità della connessione di percorsi esistenti o sviluppo di ulteriori itinerari ciclabili diffusi sul territorio. Gli interventi in ambito locale rimangono comunque di competenza del rispettivo ente.

Osservazione n. 8 – presentata dalla sig. **MORET ANTONIA** ed acquisita al protocollo della Provincia di Treviso al n. 41943/2020 del 05/08/2020.

Con la nota l'osservante (non soggetto a procedura espropriativa), segnalando che per chi proviene dalla Tangenziale non può svolgere la svolta a sinistra, verso la Via Pasteur, precludendo l'accesso ad una via con decine di residenti.

Chiede una modifica a tale soluzione progettuale;



CPass3GEN

Si controdeduce: A fronte delle osservazioni pervenute e della specifica richiesta formulata dal Comune di Treviso, si è provveduto a modificare lo svincolo con l'inserimento di una rotatoria che collegherà la nuova viabilità con la Via Pasteur.

Osservazioni n. 9 – presentata dai sig.ri **MILANI ANNALISA e GARDIMAN GIORGIO**, ed acquisita al protocollo della Provincia di Treviso al n. 42650/2020 del 10/08/2020; presentata dalla sola sig.ra **MILANI ANNALISA**, ed acquisita al protocollo della Provincia di Treviso al n. 42652/2020 del 10/08/2020; e presentata dal solo sig. **GARDIMAN GIORGIO**, ed acquisita al protocollo della Provincia di Treviso al n. 43473/2020 del 12/08/2020

Con la prima nota gli osservanti (non soggetto a procedura espropriativa), premesso che:

- Per mantenere parte del collegamento funzionale di Via Pasteur si prevede di collegare la stessa alla Tangenziale con sole manovra a destra;
- L'acconsentire tali tipi di manovra non scarica la Via Pasteur stessa dal traffico pesante e leggero transitante in essa e nelle stradine limitrofe;
- Con tale soluzione i residenti di Via Pasteur si troveranno ancora più bloccati;
- Il picco calcolato dalla relazione trasportistica del Terraglio Est prevede il passaggio di 1100 veic/h;
- Nella costruenda cittadella della salute sono previsti ulteriori 1000 posti auto portando il totale a 3000;
- In innesto alla Tangenziale è prevista la realizzazione della lottizzazione S. Antonino 1;
- Nell'attuale deposito della MOM è prevista la costruzione di fabbricati ad uso direzionale e ricettivo;
- Il Quadro conoscitivo del PUMS calcola gli attuali flussi di traffico dalla Tang. TV in accesso all'ospedale in 1201 veic./h nell'ora di punta;
- Il Terraglio est in un quadrante così pesantemente congestionato rappresenta un collo di bottiglia;
- L'apporto di ulteriore traffico genererà ulteriore e pesantissima congestione;
- Nella Relazione trasportistica del Terraglio est non vi è alcun cenno di un monitoraggio delle criticità attuali dalla Via Pasteur.

Si chiede:

- In via principale che il Terraglio est. Non sia realizzato;
- In via subordinata si prendano provvedimenti sulle criticità della Via Pasteur denunciate dai residenti da oltre 20 anni.

Con la seconda nota l'osservante, premesso che:

- Pur ritenendo importante la realizzazione ed la continuazione dell'attuale ciclabile del precedente tratto;



CPass3GEN

- La ciclabile S. Antonino – Casier non è stata completata, mancando anche la connessione con la città;
- La ciclabile del Terraglio Est si innesterebbe in un quadrante di traffico ciclabile non ancora attuato, e già oggi pesantemente gravato da auto e non posto in sicurezza;

Si chiede:

- Che prima di spendere risorse per la realizzazione della ciclabile a lato del Terraglio Est, sia fatta un'attenta valutazione e presentazione di un progetto realistico con analisi attenta dell'utilità;
- In via subordinata che vengano realizzate opere a servizio della mobilità dolce ad oggi inesistenti, che consentano di muoversi dal quadrante sud della città verso il centro.

Con la terza nota l'osservante, premesso che:

- Viale Pasteur da sempre registra un importante flusso veicolare sia dalla Tangenziale verso Via S. Antonino che viceversa. Tale traffico è composto per una quota importante anche da autocarri, il cui transito è vietato da decenni. La suddetta strada infatti per la sua conformazione risulta del tutto incompatibile con, la presenza di mezzi pesanti;
- La realizzazione del Terraglio Est, in base a quanto previsto nella relazione Trasportistica, produrrà un incremento del 3% del volume di traffico nelle ore di punta rispetto alla situazione attuale;
- La proposta espressa nel parere congiunto dei Comuni di Treviso e Casier di creare un percorso ciclopedonale protetto in Viale Pasteur, seppur in via teorica condivisibile, appare di difficilissima realizzazione, in considerazione della conformazione della strade e della mancanza in molti tratti di spazi adeguati;
- Il quartiere, incluso Viale Pasteur, si ritrova l'ennesima opera di interesse sovra comunale (citiamo a titolo di esempio l'Ospedale ed il depuratore fognario) con relativo flusso di traffico, impatto acustico e sulla qualità dell'aria. Il tutto senza alcuna opera di mitigazione a compensazione dei disagi creati da tali servizi.

Si chiede:

- che Viale Louis Pasteur venga inibito al transito di tutti gli autoveicoli (sia leggeri che pesanti) con adeguata segnaletica e relativi controlli. Il passaggio nella strada dovrebbe essere consentito solamente ai residenti ed agli autorizzati.

Si controdeduce evidenziando che:

- L'opera è da anni inclusa nella Programmazione territoriale regionale. Dagli studi sviluppati in tale ambito è stata inserita nel protocollo d'intesa come intervento complementare al Passante di Mestre (vedasi strumentazione urbanistica vigente). Già nel corso degli approfondimenti svoltisi nel corso della progettazione preliminare e relativo sviluppo dello Studio di Impatto Ambientale erano emersi evidenti aspetti positivi



CPass3GEN

dovuti all'alleggerimento della pressione sulla rete locale, che interessa sia i centri abitati sia gli agglomerati urbani periferici, e una redistribuzione dei flussi relativamente alla rete viaria principale. In generale lo Studio di Impatto Ambientale ed in particolare lo studio trasportistico considera nelle simulazioni (a partire stato di fatto del quadrante territoriale), anche il futuro assetto a seguito di quanto presente nella programmazione territoriale. In generale la modellazione trasportistica considera - come fondamento - un incremento generalizzato sulla rete che tiene conto, in base alle statistiche degli ultimi 20 anni, del trend di domanda della mobilità nell'area di studio. Al riguardo sono in corso gli approfondimenti richiesti dalla Commissione VIA, in occasione della Conferenza di Servizi istruttoria. Infine, negli anni 2018 - 2019 sono state ripetute le indagini sul traffico, e la modellazione del nuovo collegamento ricalibrata a seguito aggiornamento dei dati, conferma la funzionalità del completamento dell'asse viario;

- A fronte delle osservazioni pervenute e della specifica richiesta formulata dal Comune di Treviso, si è provveduto a modificare lo svincolo con l'inserimento di una rotatoria che collegherà la nuova viabilità con la Via Pasteur.. Tuttavia gli interventi di miglioramento e riqualificazione della viabilità comunale sono di pertinenza dell'ente locale preposto;
- Relativamente alla richiesta di percorsi per la mobilità lenta (percorsi ciclabili), la realizzazione della pista in adiacenza all'arteria stradale di progetto, permette di completare un importante asse ciclabile che dalle località di Casale sul Sile (ad est) e Preganziol (ad ovest) consente di raggiungere in sicurezza il quartiere di S. Antonino e per esteso il centro di Treviso. Si evidenzia, inoltre, che Veneto Strade S.p.A. di concerto con i Comuni interessati, proprio per favorire la promozione della mobilità lenta, stanno valutando la fattibilità della connessione di percorsi esistenti o sviluppo di ulteriori itinerari ciclabili diffusi sul territorio. Gli interventi in ambito locale rimangono comunque di competenza del rispettivo ente;
- Lo Studio di Impatto Ambientale ha trattato, appunto, gli impatti dell'opera sul territorio e per far ciò è stato ricostruito, con appositi rilievi, lo stato di fatto anche sotto il profilo degli aspetti atmosferici e acustici. A seguire è stato modellato lo scenario futuro dal quale è stato possibile definire le opere di mitigazione necessarie al rispetto della programmazione contenuta negli strumenti di pianificazione territoriale e della normativa in materia.
- Gli interventi in ambito locale rimangono comunque di competenza del rispettivo ente.

Osservazione n. 10 – presentata dal sig. **FANCIULLI CARLO** ed acquisita al protocollo della Provincia di Treviso al n. 42830/2020 del 10/08/2020.

Con la nota l'osservante (non soggetto a procedura espropriativa), premesso che:

a) non è stato previsto alcun sistema di monitoraggio delle emissioni provocate dai gas di scarico dei veicoli;



CPass3GEN

b) il benzene è stato classificato dall'Agencia Internazionale per la Ricerca sul Cancro, nel gruppo 1 tra le sostanze più tossiche;

Si chiede sia adottata una rete di monitoraggio della qualità dell'aria per la presenza quantomeno del benzene (VOC) che costituisce circa l'80% delle emissioni totali dei gas di scarico dei veicoli a motore;

Si controdeduce evidenziando che:

L'opera è da anni inclusa nella Programmazione territoriale regionale. Dagli studi sviluppati in tale ambito è stata inserita nel protocollo d'intesa come intervento complementare al Passante di Mestre (vedasi strumentazione urbanistica vigente). Già nel corso degli approfondimenti svoltisi nel corso della progettazione preliminare e relativo sviluppo dello Studio di Impatto Ambientale erano emersi evidenti aspetti positivi dovuti all'alleggerimento della pressione sulla rete locale, che interessa sia i centri abitati sia gli agglomerati urbani periferici, e una redistribuzione dei flussi relativamente alla rete viaria principale. Negli anni 2018 - 2019 sono state ripetute le indagini sul traffico, e la modellazione del nuovo collegamento ricalibrata a seguito aggiornamento dei dati, conferma la funzionalità del completamento dell'asse viario.

Lo Studio di Impatto Ambientale ha trattato, appunto, gli impatti dell'opera sul territorio e per far ciò è stato ricostruito, con appositi rilievi, lo stato di fatto anche sotto il profilo degli aspetti atmosferici e acustici. A seguire è stato modellato lo scenario futuro dal quale è stato possibile definire le opere di mitigazione necessarie al rispetto della programmazione contenuta negli strumenti di pianificazione territoriale e della normativa in materia.

Si è redatto lo Studio di Impatto Ambientale a partire dalle indagini già svolte in precedenza integrandolo con nuovi studi ed analisi, funzionali ad aggiornare ed approfondire la conoscenza del territorio.

In relazione a quanto osservato, premesso che si è al corrente che il benzene (C₆H₆) è un composto organico volatile (COV) capostipite del gruppo degli idrocarburi aromatici segnalato e classificato dallo IARC (Agencia Internazionale per la Ricerca sul Cancro) in classe 1 come cancerogeno certo per l'uomo, esso è principalmente impiegato nella produzione di composti chimici di base utilizzati a loro volta nella produzione di policarbonati, resine epossidiche, colle, adesivi, solventi, vernici e nylon. In esito alle analisi svolte nell'ambito del SIA, con riferimento alle sostanze inquinanti prese in esame, quali CO e C₆H₆, non si registrano superamenti dei limiti di legge.

Tuttavia, rilevato che la sorgente tipica del benzene in ambito urbano proviene principalmente dai gas di scarico dei veicoli alimentati "a benzina" (nei quali viene aggiunto al carburante come antidetonante), l'esposizione maggiormente pericolosa per il cosiddetto uomo della strada, avviene durante il rifornimento di carburante dei veicoli dove si liberano in aria quantità significative della sostanza (è infatti considerato soggetto a rischio il personale addetto ai distributori – D.lgs 9 aprile 2008 , n. 81). L'effetto cancerogeno sembra essere legato, come per altre sostanze, all'azione di metaboliti intermedi che si formano nell'organismo. Alle alte concentrazioni di benzene bisogna prestare attenzione soprattutto



CPass3GEN

nei luoghi confinati di lavoro, dove tale sostanza viene utilizzata, mentre alle concentrazioni di benzene presenti attualmente in ambiente urbano non sono stati osservati effetti tossici sulle cellule del sangue. Si evidenzia che tale sostanza è invece presente in quantità considerevole nel fumo di sigaretta. Il valore dell'esposizione, è soggetto a significative variazioni in rapporto al luogo in cui ci si trova, all'aperto o al chiuso, oppure se si è fumatore, attivo o passivo.

Si invita, a visionare il Piano di Monitoraggio Ambientale contenuto nel SIA (allegato 1, pp. 254). Tuttavia il piano di monitoraggio stesso, ante-operam e post-operam, verrà attivato a partire dalle successive fasi progettuali.

Osservazione n. 11 – presentata dal sig. **CALESSO LUIGI** ed acquisita al protocollo della Provincia di Treviso al n. 43115/2020 del 11/08/2020.

Con la nota l'osservante (non soggetto a procedura espropriativa), premesso che:

- Esistono molti dubbi sull' effettiva necessità della realizzazione del tratto del Terraglio Est nel territorio del Comune di Treviso in quanto andrebbe a convogliare flussi di traffico provenienti dalla Z.I. di Casier;
- Nel territorio comunale di Treviso sono invece certe e pesanti le ricadute negative della realizzazione dell'opera sul territorio e sulla qualità della vita dei residenti nel quartiere di Sant' Antonino e Chiesa Votiva, quali: consumo di suolo, riduzione di aree verdi di pertinenza delle abitazioni, aumento del traffico automobilistico;
- L'area verrà inoltre interessata dalla costruzione di nuovi parcheggi a servizio dell'ospedale il cui numero pare eccessivo rispetto alle esigenze, e da nuove costruzioni edilizie;
- E' già stata valutata da molti anni come possibile alternativa alla realizzazione del Terraglio Est la liberalizzazione del tratto della autostrada A27 che dal casello di Treviso Nord arriva a quello di Mogliano Veneto;
- La realizzazione del Sistema Ferroviario Metropolitan Regionale (SFMR) del Veneto porterebbe al trasferimento su rotaia di una parte consistente della mobilità di persone e di merci anche sulla direttrice su cui si sviluppa il Terraglio Est;

Chiede:

- che l'amministrazione provinciale, insieme alla Regione ai comuni interessati, apra un tavolo di concertazione finalizzato alla elaborazione di una proposta alla società autostrade per l'utilizzo gratuito del tratto di autostrada A27 nel tratto Treviso Nord-Mogliano Veneto;
- che l'amministrazione provinciale impegni la Giunta Regionale a riprendere il processo di realizzazione del progetto del Sistema Ferroviario Metropolitan Regionale;
- di verificare adeguatezza e la congruità delle indagini sull'inquinamento atmosferico e acustico finora prodotte in relazione al progetto di completamento del Terraglio Est;



CPass3GEN

- che, anche alla luce di adeguate indagini, vengano inseriti all'interno del progetto una serie di interventi atti a ridurre l'impatto negativo dell'opera sul territorio del quartiere di Sant'Antonino e della zona limitrofa e sulla qualità della vita dei residenti, in particolare:
 - ❖ realizzare in tutta l'area interessata dall'incremento di traffico veicolare, percorsi protetti per garantire la sicurezza della mobilità lenta;
 - ❖ che l'intervento "Restera destra", previsto nella pianificazione urbanistica del Comune di Treviso, venga integrato con la previsione di un ponte ciclo-pedonale sul Sile tra lo centrale elettrica e il ponte ferroviario;
 - ❖ che l'intervento di completamento della ciclabile di via Sant'Antonino, previsto nella pianificazione urbanistica del Comune di Treviso, comprenda anche la messa in sicurezza (con la realizzazione di una corsia dedicata) del tratto dalla chiesa di Sant'Antonino al confine comunale;
 - ❖ che venga data priorità alla realizzazione del completamento del collegamento ciclabile fra il Comune di Casier (laghetti verdi) e la stessa pista ciclabile di Sant'Antonino e lo spostamento del sedime ciclabile da via Podgora a via Concordia (zona ospedale);
 - ❖ che l'intervento di allargamento del sottopasso di via Venier (inserito nella pianificazione urbanistica del Comune di Treviso) diventi prioritario e che comprenda anche l'allargamento dell'innesto di Via Venier in Via Fratelli Bandiera e dell'adiacente rotonda;
 - ❖ che per lo stesso ambito {via Venier-via Fratelli Bandiera) venga progettato un intervento di mitigazione degli effetti del traffico veicolare;
 - ❖ che per il nuovo parcheggio a servizio dell'ospedale venga significativamente ridotta la previsione di 1.000 posti auto previsti e che una parte degli stessi vengano realizzati nell'area di via Polveriera quando verrà liberata dal deposito mezzi di MOM Mobilità di Marca, provvedendo in primo luogo alla modifica della attuale destinazione urbanistica (servizi ospedalieri e strutture ricettive);
 - ❖ di destinare le risorse risparmiate dalla riduzione del numero dei parcheggi per il miglioramento della viabilità di prossimità della zona e delle misure per la sicurezza di pedoni e ciclisti;
 - ❖ la riduzione del traffico veicolare su via Pasteur studiando misure che consentano l'utilizzo della bretella di collegamento tra la via e il Terraglio Est unicamente ai residenti nella via stessa;
 - ❖ il cambio di destinazione dell'area compresa nel Piano di Lottizzazione Sant'Antonino I da "sottozona D2.5 - Nuovi insediamenti commerciali, direzionali, alberghieri" a zona agricola o a verde periurbano;
 - ❖ il cambio di destinazione dell'area compresa nel Piano di Lottizzazione Sant'Antonino da "sottozona D2.5 - Nuovi insediamenti commerciali, direzionali, alberghieri" a zona agricola o a verde periurbano visto che in sede di ancora recente proroga dei tempi di realizzazione del piano lo proprietario scriveva che

ha realizzato unicamente le opere di urbanizzazione e lo variazione urbanistica può essere oggetto di confronto con Il lottizzante.

Si controdeduce rispondendo che:

- L'opera, da anni inclusa nella Programmazione territoriale regionale, dagli studi sviluppati in tale ambito è stata inserita nel protocollo d'intesa come intervento complementare al Passante di Mestre (vedasi strumentazione urbanistica vigente). Già nel corso degli approfondimenti svoltisi nel corso della progettazione preliminare e relativo sviluppo dello Studio di Impatto Ambientale erano emersi evidenti aspetti positivi dovuti all'alleggerimento della pressione sulla rete locale, che interessa sia i centri abitati sia gli agglomerati urbani periferici, e una redistribuzione dei flussi relativamente alla rete viaria principale. Negli anni 2018 - 2019 sono state ripetute le indagini sul traffico, e la modellazione del nuovo collegamento ricalibrata a seguito aggiornamento dei dati, conferma la funzionalità del completamento dell'asse viario.
- L'osservazione in ordine alla liberalizzazione di un tratto dell'Autostrada A27 risulta non essere pertinente con il progetto definitivo oggetto del procedimento di VIA, in quanto propone di considerare uno scenario attualmente non programmato ufficialmente da nessun ente o società di gestione. Tuttavia si ritiene che l'Autostrada A27 ed il Terraglio Est siano due viabilità funzionalmente differenti sia per caratteristiche fisiche, sia per regole che ne governano la circolazione sia, ancora, per tipologia di flussi veicolari che coinvolgono (domanda/offerta ed origine/destinazione).
- In generale lo Studio di Impatto Ambientale ed in particolare lo studio trasportistico considera nelle simulazioni (a partire dallo stato di fatto del quadrante territoriale), anche il futuro assetto rilevato a seguito di quanto presente nella programmazione territoriale attuale. In generale la modellazione trasportistica considera - come fondamento - un incremento generalizzato sulla rete che tiene conto, in base alle statistiche degli ultimi 20 anni, del trend di domanda della mobilità nell'area di studio. Al riguardo sono in corso gli approfondimenti richiesti dalla Commissione VIA, in occasione della Conferenza di Servizi istruttoria.
- Relativamente alle osservazioni e richieste riguardanti programmazioni di ambito locale o degli enti sovraordinati, si ritiene che non siano pertinenti con il procedimento di VIA della progettazione definitiva del Terraglio Est.

Osservazione n. 12 – presentata dal sig.ra **TOFFOLON SILVIA** ed acquisita al protocollo della Provincia di Treviso al n. 43169/2020 del 11/08/2020.

Con la nota l'osservante (non soggetto a procedura espropriativa), premesso che:

- o Non risulta approfondita l'analisi dello stato di salute ante-operam della popolazione esposta e la stima di impatto in cantiere, esercizio e dismissione;
- o Non risulta approfondita la descrizione delle misure suggerite di mitigazione e del piano di monitoraggio;

Chiede:

- Che siano definiti in maniera trasparente le procedure e i metodi per la stima degli effetti potenziali sulla salute della popolazione;
- Sia realizzata una valutazione della popolazione direttamente ed indirettamente esposta prevedendo un coinvolgimento della stessa nell'ottica partecipativa;
- Per le motivazioni sopra esposte, si chiedono, altresì, le opportune integrazioni alla Relazione al fine di ovviare alle carenze evidenziate.

Si controdeduce rispondendo che:

- Lo Studio di Impatto Ambientale, esauriente dal punto di vista argomentativo, a partire dalle indagini già svolte in precedenza è stato integrato con nuovi studi ed analisi, funzionali ad aggiornare ed approfondire la conoscenza del territorio. Per quanto riguarda le metodologie di analisi, queste sono riportate nella relazione dello SIA e di seguito si riporta uno stralcio delle conclusioni dello studio di impatto atmosferico: *“Il contributo, in termini di concentrazioni di inquinanti stimato, generato dal traffico veicolare indotto dalle opere viarie in progetto è risultato non trascurabile in taluni ricettori tra quelli censiti, ossia per il PM10 e PM2.5 e per NO2 che, preme tuttavia sottolineare, risultano mediamente prossimi, se non superiori, ai limiti di legge già a partire dallo scenario stato di fatto – ante-operam anno 2019. Per i restanti inquinanti presi in esame, CO e C6H6, non si registrano superamenti dei limiti di legge. Viste le dinamiche sulla componente già in atto e i potenziali impatti stimati e, in ragione della natura e la localizzazione dell'intervento, si ritiene opportuno suggerire l'utilizzo di un manto di usura stradale con componenti bituminosi ad alta capacità di abbattimento degli inquinanti (asfalto fotochimico). Anche le opere di mitigazione ambientale previste lungo tutto il tracciato viario in parola potranno dare un contributo significativo alla mitigazione dei valori di concentrazione degli inquinanti stimati, anche se nel lungo periodo (10 anni) si auspica un graduale e significativo ridimensionamento del contributo emissivo da parte della componente trasporti, indotta dall'innovazione tecnologica in atto; ridimensionamento che già è in atto se si confrontano i valori di concentrazione del decennio 2005-2015, che registrano diminuzioni variabili tra il -10% (CO e gas serra) e il -40% (PM10) a seconda dell'inquinante preso a riferimento (fonte ARPAV)”*; In relazione a quanto osservato, si invita a visionare il Piano di Monitoraggio Ambientale contenuto nel SIA (allegato 1, pp. 254)
- La presente fase progettuale definitiva dà attuazione ad una programmazione territoriale condivisa dalle Amministrazioni dei territori interessati infatti l'opera è già presente negli strumenti urbanistici e di programmazione dei Comuni coinvolti. Tuttavia l'avvio del procedimento di VIA, e l'esecuzione dell'inchiesta pubblica, hanno fornito ulteriore occasione per conoscere e raccogliere le esigenze del territorio a fronte di quanto già programmato. Osservazioni e valutazioni che potranno portare a ulteriori contributi positivi al progetto;

Osservazione n. 13 – presentata dal sig. **FRANCESCON CARLO** ed acquisita al protocollo della Provincia di Treviso al n. 43345/2020 del 12/08/2020.

Con la nota dell'osservante (Comune di Treviso fg. 47 mapp 514 sub. 1, 2)

Chiede:

- Come si accede, provenendo dalla Rotonda della Tangenziale a Viale Pasteur?
- Non vedendo menzione alla valutazione sull'abbattimento acustico nelle ore notturne di 10 dB, è possibile sapere in quale parte della relazione tale requisito di legge viene considerato? Il campione statistico utilizzato per le valutazioni è significativo? Quante misurazioni e di che durata sono state eseguite?
- Come verrà risarcita la zona a causa del deprezzamento dovuto all'aumento del traffico e delle inevitabili ripercussioni a livello di inquinamento atmosferico ed acustico?
- Come è prevista la circolazione di pedoni e biciclette in Viale Pasteur?
- Come è previsto che pedoni e biciclette raggiungano la zona dell'ospedale, dalla chiesa di Sant'Antonino e dalle scuole?

Si controdeduce che:

- A fronte delle osservazioni pervenute e della specifica richiesta formulata dal Comune di Treviso, si è provveduto a modificare lo svincolo con l'inserimento di una rotatoria che collegherà la nuova viabilità con la Via Pasteur. Tuttavia gli interventi di miglioramento e riqualificazione della viabilità comunale sono di pertinenza dell'ente locale preposto, così come il completamento degli itinerari ciclabili di progetto con eventuali e successivi percorsi in corso di programmazione da parte degli enti locali.
- Le opere di mitigazione acustica in progetto prevedono un abbattimento del rumore in prossimità dei ricettori più esposti funzionale al mantenimento dei limiti di pressione sonora previsti dai vigenti strumenti di Piano (PCA Comuni di Treviso e Casier).
- Si rinviando alle successive fasi procedurali gli accertamenti valutazione delle indennità dovute;
- Relativamente alla richiesta di percorsi per la mobilità lenta (percorsi ciclabili), la realizzazione della pista in adiacenza all'arteria stradale di progetto, permette di completare un importante asse ciclabile che dalle località di Casale sul Sile (ad est) e Preganziol (ad ovest) consente di raggiungere in sicurezza il quartiere di S. Antonino e per esteso il centro di Treviso. Si evidenzia, inoltre, che Veneto Strade S.p.A. di concerto con i Comuni interessati, proprio per favorire la promozione della mobilità lenta, stanno valutando la fattibilità della connessione di percorsi esistenti o sviluppo di ulteriori itinerari ciclabili diffusi sul territorio. Gli interventi in ambito locale rimangono comunque di competenza del rispettivo ente.



CPass3GEN

Osservazione n. 14 – presentata dai sig.ri **CECCHI ROBERTO E CAVALLARO FRANCESCA** ed acquisita al protocollo della Provincia di Treviso al n. 43346/2020 del 12/08/2020.

Con la nota gli osservanti (Comune di Treviso fg. 47 mapp 1273 sub. 2, 3), premesso che:

- Nel progetto definitivo non risulta contemplata la loro abitazione tra i ricettori sensibili più esposti, nonostante sia direttamente affacciata all'ultimo tratto (rotonda della tangenziale di TV);
- La realizzazione dell'opera aumenterà esponenzialmente l'inquinamento atmosferico e acustico (già compromesso notevolmente dalla tangenziale, dall'elisoccorso e in futuro peggiorato anche dalla realizzazione dell'opera della cittadella della salute);
- L'aumento dell'inquinamento oltre a essere dannoso all'ambiente (vicino al Parco del Sile) è sicuramente dannoso per anziani e bambini: viale Pasteur è una via abitata da anziani e famiglie e la loro figlia di 5 anni soffre già di asma cronica causata dalle polveri sottili e l'inquinamento.
- Il progetto non prevede, per gli abitanti di viale Pasteur un accesso proveniente dalla tangenziale e dal centro né per auto che per biciclette e meno ancora per i pedoni;
- Con questa opera viale Pasteur sarà ulteriormente isolata dai servizi necessari;
- Non è chiaro se la loro proprietà possa essere soggetta a un possibile esproprio parziale;
- L'opera porterà a una ulteriore perdita di valore della loro proprietà.

Chiedono:

- Opportune integrazioni al piano dell'opera al fine di rimediare alle criticità e carenze evidenziate;

Si controdeduce evidenziando che:

- Lo Studio di Impatto Ambientale, esauriente dal punto di vista argomentativo, a partire dalle indagini già svolte in precedenza è stato integrato con nuovi studi ed analisi, funzionali ad aggiornare ed approfondire la conoscenza del territorio. Per quanto riguarda le metodologie di analisi, queste sono riportate nella relazione dello studio di impatto ambientale SIA;
- I ricettori presi in esame rappresentano un riferimento medio, pertanto costituiscono un riferimento per tutte le abitazioni ivi limitrofe.
- Lo Studio di Impatto Ambientale ha trattato, appunto, gli impatti dell'opera sul territorio e per far ciò è stato ricostruito, con appositi rilievi, lo stato di fatto anche sotto il profilo degli aspetti atmosferici e acustici. A seguire è stato modellato lo scenario futuro dal quale è stato possibile definire le opere di mitigazione necessarie al rispetto della programmazione contenuta negli strumenti di pianificazione territoriale e della normativa in materia. Le opere di "mitigazione" previste in progetto sono funzionali a scongiurare o quanto meno a ridurre quanto affermato;



CPass3GEN

- A fronte delle osservazioni pervenute e della richiesta del Comune di Treviso, si è provveduto a modificare lo svincolo con l'inserimento di una rotatoria che collegherà la nuova viabilità con via Pasteur. Veneto Strade con gli enti territoriali sta sviluppando anche uno studio preliminare sulle potenziali nuove piste ciclabili a completamento del reticolo ciclabile esistente;
- La particella in oggetto non è coinvolta dall'opera, tuttavia è prossima alla viabilità esistente la quale verrà adeguata e quindi saranno eseguite opere di raccordo meglio definibili nella fase esecutiva del progetto;
- Si rinviando alle successive fasi procedurali gli accertamenti valutazione delle indennità dovute;
- Lo studio di impatto ambientale sviluppato ha trattato gli impatti dell'opera sul territorio e per far ciò è stato ricostruito lo stato di fatto anche relativamente agli aspetti atmosferici e acustici con appositi rilievi. A seguire è stato modellato lo scenario futuro dal quale è stato possibile definire le opere di mitigazioni necessarie per riportare il territorio entro quanto richiesto dagli strumenti di programmazione territoriale e dalla normativa in materia.

Osservazione n. 15 – presentata dalla sig.ra **CAVALLARO CHIARA** ed acquisita al protocollo della Provincia di Treviso al n. 43348/2020 del 12/08/2020.

Con la nota l'osservante (non soggetto a procedura espropriativa), premesso che:

- o Nel progetto definitivo non viene considerato il gruppo di case di Vicolo Pasteur tra i ricettori sensibili esposti;
- o La realizzazione dell'opera aumenterà esponenzialmente l'inquinamento atmosferico e acustico (già compromesso notevolmente dalla tangenziale, dall'elisoccorso e in futuro peggiorato anche dalla realizzazione dell'opera della cittadella della salute);
- o L'aumento dell'inquinamento oltre a essere dannoso all'ambiente (pensiamo al vicino parco del Sile) è sicuramente dannoso per anziani e bambini: viale Pasteur è una via abitata da anziani e famiglie la nipote di 5 anni soffre già di asma cronica causata dalle polveri sottili e l'inquinamento ed il suo vicino ha da un paio di anni la fibrosi polmonare.
- o Il progetto non prevede, per gli abitanti di viale Pasteur un accesso provenendo dalla tangenziale e centro né per auto che per biciclette e meno ancora per pedoni;
- o Il maggior aumento di traffico porterà notevolmente ad intasamenti (già purtroppo presenti), soprattutto verso il centro e lungo la tangenziale direzione entrata Treviso-sud;
- o L'aumento di traffico porterà ancor più ad un aumento di vibrazioni del suolo e delle case;
- o Con questa opera viale Pasteur sarà ulteriormente isolata dai servizi necessari alla vita

- L'opera porterà a una ulteriore perdita di valore della mia proprietà già notevolmente compromessa dalla vicinissima tangenziale.

Chiede:

- opportune integrazioni al piano dell'opera al fine di rimediare alle criticità e carenze evidenziate;

Si controdeduce evidenziando che:

- Lo Studio di Impatto Ambientale, esauriente dal punto di vista argomentativo, a partire dalle indagini già svolte in precedenza è stato integrato con nuovi studi ed analisi, funzionali ad aggiornare ed approfondire la conoscenza del territorio. Per quanto riguarda le metodologie di analisi, queste sono riportate nella relazione dello studio di impatto ambientale.
- I ricettori presi in esame rappresentano un riferimento medio, pertanto costituiscono un riferimento per tutte le abitazioni ivi limitrofe;
- Lo Studio di Impatto Ambientale ha trattato, appunto, gli impatti dell'opera sul territorio e per far ciò è stato ricostruito, con appositi rilievi, lo stato di fatto anche sotto il profilo degli aspetti atmosferici e acustici. A seguire è stato modellato lo scenario futuro dal quale è stato possibile definire le opere di mitigazione necessarie al rispetto della programmazione contenuta negli strumenti di pianificazione territoriale e della normativa in materia. Le opere di "mitigazione" previste in progetto sono funzionali a scongiurare o quanto meno a ridurre quanto affermato. A tal proposito si riportano le conclusioni dello studio di impatto atmosferico: "*Viste le dinamiche sulla componente già in atto e i potenziali impatti stimati e, in ragione della natura e la localizzazione dell'intervento, si ritiene opportuno suggerire l'utilizzo di un manto di usura stradale con componenti bituminosi ad alta capacità di abbattimento degli inquinanti (asfalto fotochimico). Anche le opere di mitigazione ambientale previste lungo tutto il tracciato viario in parola potranno dare un contributo significativo alla mitigazione dei valori di concentrazione degli inquinanti stimati, anche se nel lungo periodo (10 anni) si auspica un graduale e significativo ridimensionamento del contributo emissivo da parte della componente trasporti, indotta dall'innovazione tecnologica in atto; ridimensionamento che già è in atto se si confrontano i valori di concentrazione del decennio 2005-2015, che registrano diminuzioni variabili tra il -10% (CO e gas serra) e il -40% (PM10) a seconda dell'inquinante preso a riferimento (fonte ARPAV)*";
- A fronte delle osservazioni pervenute e della richiesta del Comune di Treviso, si è provveduto a modificare lo svincolo con l'inserimento di una rotatoria che collegherà la nuova viabilità con via Pasteur. Veneto Strade con gli enti territoriali sta sviluppando anche uno studio preliminare sulle potenziali nuove piste ciclabili a completamento del reticolo ciclabile esistente;
- L'opera è da anni inclusa nella Programmazione territoriale regionale. Dagli studi sviluppati in tale ambito è stata inserita nel protocollo d'intesa come intervento comple-

mentare al Passante di Mestre (vedasi strumentazione urbanistica vigente). Già nel corso degli approfondimenti svoltisi nel corso della progettazione preliminare e relativo sviluppo dello Studio di Impatto Ambientale erano emersi evidenti aspetti positivi dovuti all'alleggerimento della pressione sulla rete locale, che interessa sia i centri abitati sia gli agglomerati urbani periferici, e una redistribuzione dei flussi relativamente alla rete viaria principale. Negli anni 2018 - 2019 sono state ripetute le indagini sul traffico, e la modellazione del nuovo collegamento ricalibrata a seguito aggiornamento dei dati, conferma la funzionalità del completamento dell'asse viario. Dalle analisi di macro modellazione e micromodellazione si evince un buon livello di servizio dei nodi e la compatibilità della rete;

- Si rinviando alle successive fasi procedurali gli accertamenti valutazione delle indennità dovute;

Osservazione n. 16 – presentata dalla sig.ra **DE SANTI VALENTINA** ed acquisita al protocollo della Provincia di Treviso al n. 43354/2020 del 12/08/2020.

Con la nota l'osservante (non soggetto a procedura espropriativa), premesso che:

- o l'opera costituirà un notevole impatto sia visivo sia acustico sull'intero quartiere, una zona che ancora conserva, pur con il già presente sovraccarico di opere sovracomunali ampie ed essenziali aree verdi che sono patrimonio collettivo in termini ambientali, ancora ricco di fauna;
- o gli immobili costruiti nelle zone residenziali sorti nelle vicinanze delle aree verdi e del Parco naturale del Sile sono densamente popolate da persone che hanno scelto di vivere vicino al centro della città, beneficiando nel contempo di un ambiente naturale circostante poco antropizzato;
- o i residenti necessitano, al fine di utilizzare servizi, anche essenziali, di spostarsi verso la zona identificata come "Chiesa Votiva" e per farlo in bicicletta necessitano di muoversi in sicurezza percorrendo la esistente via sant'Antonino, attualmente sprovvista di pista ciclabile adeguata;
- o il progetto prevede che le barriere antirumore siano di due tipologie lungo l'intero tratto di strada, differenziandosi con diverse altezze;
- o la pista ciclabile prevista lungo tutto il tratto da realizzare risulterebbe inutilizzata ai fini della richiesta di "mobilità lenta" da parte dei residenti che, in più occasioni, si sono espressi pubblicamente affinché venga invece realizzata una adeguata pista ciclabile che colleghi il quartiere al centro città, attraverso via S. Antonino e poi attraverso un percorso dedicato dall'Ospedale al PUT con un nuova passerella sul Sile;

Chiede:

- che venga prevista a progetto la barriera antirumore in assoluto più efficace e più alta per l'intero tratto stradale che verrà realizzato;



CPass3GEN

- che la fascia di mitigazione ambientale costituita da piantumazione di arbusti ed alberi venga, ove possibile, ampliata a 50 mt di profondità rispetto alla strada per l'intera sua lunghezza;
- che in sostituzione alla pista ciclabile in fregio al Terraglio Est venga realizzata, anche preventivamente rispetto al completamento dell'opera, una adeguata pista ciclabile che colleghi il quartiere al centro città nella direttrice indicata

Si controdeduce

- L'opera, da anni inclusa nella Programmazione territoriale regionale, dagli studi sviluppati in tale ambito è stata inserita nel protocollo d'intesa come intervento complementare al Passante di Mestre (vedasi strumentazione urbanistica vigente). Già nel corso degli approfondimenti svoltisi nel corso della progettazione preliminare e relativo sviluppo dello Studio di Impatto Ambientale erano emersi evidenti aspetti positivi dovuti all'alleggerimento della pressione sulla rete locale, che interessa sia i centri abitati sia gli agglomerati urbani periferici, e una redistribuzione dei flussi relativamente alla rete viaria principale. Negli anni 2018 - 2019 sono state ripetute le indagini sul traffico, e la modellazione del nuovo collegamento ricalibrata a seguito aggiornamento dei dati, conferma la funzionalità del completamento dell'asse viario. Lo Studio di Impatto Ambientale ha trattato, appunto, gli impatti dell'opera sul territorio e per far ciò è stato ricostruito, con appositi rilievi, lo stato di fatto anche sotto il profilo degli aspetti atmosferici e acustici. A seguire è stato modellato lo scenario futuro dal quale è stato possibile definire le opere di mitigazione necessarie al rispetto della programmazione contenuta negli strumenti di pianificazione territoriale e della normativa in materia. Relativamente alla richiesta di percorsi per la mobilità lenta (percorsi ciclabili), la realizzazione della pista in adiacenza all'arteria stradale di progetto, permette di completare un importante asse ciclabile che dalle località di Casale sul Sile (ad est) e Preganziol (ad ovest) consente di raggiungere in sicurezza il quartiere di S. Antonino e per esteso il centro di Treviso. Si evidenzia, inoltre, che Veneto Strade S.p.A. di concerto con i Comuni interessati, proprio per favorire la promozione della mobilità lenta, stanno valutando la fattibilità della connessione di percorsi esistenti o sviluppo di ulteriori itinerari ciclabili diffusi sul territorio. Gli interventi in ambito locale rimangono comunque di competenza del rispettivo ente.
- Lo Studio di Impatto Ambientale ha trattato, appunto, gli impatti dell'opera sul territorio e per far ciò è stato ricostruito, con appositi rilievi, lo stato di fatto anche sotto il profilo degli aspetti atmosferici e acustici. A seguire è stato modellato lo scenario futuro dal quale è stato possibile definire le opere di mitigazione necessarie al rispetto della programmazione contenuta negli strumenti di pianificazione territoriale e della normativa in materia;
- Le opere di mitigazione di progetto sono state previste a seguito degli approfondimenti delle componenti ambientali con l'aggiornamento dello Studio di Impatto Am-



CPass3GEN

bientale. Sulla base di queste analisi, dei riferimenti normativi (che devono essere rispettati) e delle implementazioni modellistiche realizzate, sono state definite le tipologie e le caratteristiche degli elementi mitiganti sia in termini di barriere acustiche che di elementi arborei piuttosto che materiali da utilizzare per la realizzazione dell'infrastruttura.

- L'aggiornamento della progettazione preliminare e l'attuale progettazione definitiva hanno esteso le superfici occupate con le opere di mitigazione ed inserimento paesaggistico, rispetto alla versione originaria. Per quanto riguarda le fasce arboree sono previste piantumazioni di differente tipologia di essenza e con sestri d'impianto eterogenei, questo proprio al fine rappresentare una certa casualità vegetazionale adeguando l'intervento di mitigazione al contesto territoriale nel quale viene inserito;
- Relativamente alla richiesta di percorsi per la mobilità lenta (percorsi ciclabili), la realizzazione della pista in adiacenza all'arteria stradale di progetto, permette di completare un importante asse ciclabile che dalle località di Casale sul Sile (ad est) e Preganziol (ad ovest) consente di raggiungere in sicurezza il quartiere di S. Antonino e per esteso il centro di Treviso. Si evidenzia, inoltre, che Veneto Strade S.p.A. di concerto con i Comuni interessati, proprio per favorire la promozione della mobilità lenta, sta valutando la fattibilità della connessione di percorsi esistenti o sviluppo di ulteriori itinerari ciclabili diffusi sul territorio. Gli interventi in ambito locale rimangono comunque di competenza del rispettivo ente.

Osservazione n. 17 – presentata dai sig.ri **SPERANZON PAOLO e VALVO LUISELLA** ed acquisita al protocollo della Provincia di Treviso al n. 57532/2020 del 26/10/2020. Con la nota gli osservanti (Comune di Treviso fg. 49 mapp. indiviso n. 45), premesso che:

- o A seguito del pesante impatto ambientale che la propria abitazione e la propria vita subiranno inevitabilmente una drastica riduzione di valore e peggioramento della qualità;
- o Non sanno dove parcheggiare l'auto a seguito della perdita del parcheggio;
- o Visto il notevole scavo che il progetto prevede di eseguire a ridosso del Residence IL FUIN non sia stata effettuata una indagine geologica puntuale in grado di prevedere possibili effetti sui fabbricati dovuti all'abbassamento della falda.

Non esercitano il diritto di presentare specifiche richieste ma altresì comunicano che si riservano di avviare un'azione legale al fine di garantire sia i loro interessi economici sia di tutela della salute dei loro figli.

Si controdeduce rispondendo che:

- La Scrivente si è resa disponibile alla realizzazione di nuovi stalli di sosta su area da individuarsi, in accordo con l'Amministrazione comunale di Treviso;
- Lo Studio di Impatto Ambientale, esauriente dal punto di vista argomentativo, a partire dalle indagini già svolte in precedenza è stato integrato con nuovi studi ed analisi,



CPass3GEN

funzionali ad aggiornare ed approfondire la conoscenza del territorio. A seguito della richiesta di enti ed associazioni, Veneto Strade S.p.A. sta ulteriormente migliorando questi aspetti con una nuova campagna di indagini finalizzata a confermare ed altresì integrare i dati già presenti, in modo ancora più puntuale, il tutto al fine della tutela del territorio e degli insediamenti esistenti

- Per quanto riguarda le metodologie di analisi, queste sono riportate nella documentazione di progetto e nel SIA;
- Con riferimento ai rilievi ed indagini geognostiche svolte, esse sono da ritenersi sufficienti nell'ambito dello sviluppo della fase progettuale definitiva. In ogni caso, in adozione della vostra specifica richiesta, si anticiperanno cronologicamente le analisi di dettaglio e gli approfondimenti finalizzati ad una più accorta verifica della stratigrafia dei terreni necessaria alla redazione degli elaborati strutturali esecutivi.

Osservazione n. 18 – presentata dai sig.ri residenti del **CONDOMINIO “IL FUIN”** ed acquisita al protocollo della Provincia di Treviso al n. 57539/2020 del 26/10/2020.

Con la nota gli osservanti (Comune di Treviso fg. 49 mapp. indiviso n. 45), attraverso lo Studio Conte & Pegorer, presentano delle osservazioni tecniche al Progetto Definitivo dell'opera, e nella fattispecie:

- La nuova viabilità interesserà l'area condominiale compresa tra gli edifici e via Fuin con occupazione dell'area parcheggi e verde pubblico;
- Il progetto ricostruisce l'assetto geologico-litologico dei terreni presenti e delle loro caratteristiche geotecniche basandosi su una ricerca bibliografica;
- Non è stata effettuata la verifica di compatibilità idrogeologica dell'intervento e non è stata modellata la situazione idrogeologica ante e post intervento;
- Non è stata esaminata l'alternativa del sottopasso in galleria;
- La relazione di impatto luminoso non specifica gli impatti verso il Condominio IL FUIN;
- E' stata prodotta la relazione previsionale di impatto acustico, il condominio “IL FUIN” non è stato considerato come recettore;
- Non si indicano nel progetto in Valutazione di impatto ambientale le modalità esecutive di interruzione del collettore fognario ne' il nuovo percorso;
- Per quanto attiene la componente aria, le conclusioni non sono comunque supportate da dati verificabili e tantomeno da un modello riferito al condominio. E' risaputo che le condizioni dell'aria in comune di Treviso specialmente nei mesi freddi sono critiche. L'inserimento del Terraglio Est di sicuro aggraverà la situazione visto che il livello di servizio non prevede chiusura per inquinamento.
- Il progetto non spiega come i condomini potranno spostarsi in direzione Treviso durante le operazioni di diaframmatatura del tratto stradale, di realizzazione del tappo di fondo e la posa in opera dello scatolare.

- Il posizionamento della sede stradale del Terraglio Est a ridosso del Residence, degli impatti acustici, luminosi, dell'inquinamento atmosferico, la perdita dei parcheggi pertinenziali e del verde condominiale, determinano una importante svalutazione economica delle singole unità abitative e del condominio nel suo complesso.

Si chiede:

- che in sede di VIA siano indicate e quantificate le misure compensative per i parcheggi ed il verde pubblico.
- dovrà essere preliminarmente eseguita una approfondita indagine idrogeologica si sottolinea che nell'analisi non sono state prese in esame:
 - ❖ Variazioni del livello piezometrico dell'acquifero;
 - ❖ La possibile asportazione di fase fine durante le operazioni di pompaggio con potenziali cedimenti dei terreni adiacenti;
 - ❖ Durante le operazioni di iniezione a pressione della miscela per il jet grouting potrebbero verificarsi alterazioni tensionali della componente sabbiosa;
 - ❖ Sollevamento e sifonamento del fondo scavo con potenziale collasso dello scavo e degli edifici adiacenti;
 - ❖ Non è previsto un sistema di monitoraggio dei livelli piezometrici;
 - ❖ Prevedere la chiusura lungo il perimetro del diaframma ed assoluta impermeabilità così da inibire il passaggio di acque nello scavo e quindi la diminuzione delle pressioni neutre con conseguenze sugli edifici adiacenti
 - ❖ Spessori e profondità dovranno essere opportunamente collaudati;
 - ❖ Il diaframma deve essere progettato in considerazione delle spinte esercitate lateralmente dal complesso edifici;
 - ❖ Il tappo di fondo, dovrà essere realizzato con uno spessore di almeno 3 metri con letto al margine inferiore della paratia e tetto di sotto di un ammasso di terreno superstite come zavorra;
- Sia effettuata una seria verifica ed un confronto tra i costi-benefici economici ed ambientali del sottopasso così come in progetto e il sottopasso in galleria;
- Si chiede sia indicato: posizionamento esecutivo e le caratteristiche dei punti luce in prossimità del condominio "Il FUIN";
- Sia rielaborata la relazione acustica considerando il condominio "Il Fuin" come recettore. La relazione dovrà certificare: lo stato attuale (ex ante) e lo stato post operam per quanto riguarda la pressione acustica riferita al condominio come recettore il posizionamento esecutivo e le caratteristiche tecniche delle opere di mitigazione;
- Che siano valutati gli impatti della deviazione e la effettiva fattibilità dell'opera, e che sia dimostrata l'assenza di effetti negativi sui residenti presso il condominio IL FUIN e sulla corretta gestione delle acque nere post-operam per il residence.
- Che la previsione di impatto sulla componente atmosfera sia valutata su dati sperimentali recenti e sulla base di realistiche previsioni di traffico.



CPass3GEN

- Venga precisata la viabilità alternativa in concomitanza con la chiusura di Via S. Antonino anche in considerazione alle esigenze di chi è in età scolastica e di chi è anziano;
- La valutazione di impatto ambientale deve tenere conto delle minusvalenze economiche che subirà il condominio.

Si controdeduce rispondendo che:

- L'opera è da anni inclusa nella Programmazione territoriale regionale. Dagli studi sviluppati in tale ambito è stata inserita nel protocollo d'intesa come intervento complementare al Passante di Mestre (vedasi strumentazione urbanistica vigente). Già nel corso degli approfondimenti svoltisi nel corso della progettazione preliminare e relativo sviluppo dello Studio di Impatto Ambientale erano emersi evidenti aspetti positivi dovuti all'alleggerimento della pressione sulla rete locale, che interessa sia i centri abitati sia gli agglomerati urbani periferici, e una redistribuzione dei flussi relativamente alla rete viaria principale. Negli anni 2018 - 2019 sono state ripetute le indagini sul traffico, e la modellazione del nuovo collegamento ricalibrata a seguito aggiornamento dei dati, conferma la funzionalità del completamento dell'asse viario.
- Lo Studio di Impatto Ambientale ha trattato, appunto, gli impatti dell'opera sul territorio e per far ciò è stato ricostruito, con appositi rilievi, lo stato di fatto anche sotto il profilo degli aspetti atmosferici e acustici. A seguire è stato modellato lo scenario futuro dal quale è stato possibile definire le opere di mitigazione necessarie al rispetto della programmazione contenuta negli strumenti di pianificazione territoriale e della normativa in materia;
- Le opere di mitigazione indicate nel progetto sono state previste a seguito degli approfondimenti delle componenti ambientali con l'aggiornamento dello Studio di Impatto Ambientale. Sulla base di tali analisi, dei riferimenti normativi (che devono essere rispettati) e delle implementazioni modellistiche realizzate, sono state definite le tipologie e le caratteristiche degli elementi mitiganti sia in termini di barriere acustiche sia di elementi arborei piuttosto che materiali da utilizzare per la realizzazione dell'infrastruttura. L'aggiornamento della progettazione preliminare e l'attuale progettazione definitiva hanno esteso le opere di mitigazioni ambientali rispetto alla prima versione. Per quanto riguarda le fasce arboree sono previste piantumazioni di differente tipologia di essenza e con sestri d'impianto eterogenei, questo proprio al fine rappresentare una certa casualità vegetazionale adeguando l'intervento di mitigazione al contesto territoriale nel quale viene inserito;
- La Scrivente si rende disponibile alla realizzazione di nuovi stalli di sosta su area da individuarsi, in accordo con l'amministrazione comunale di Treviso;
- Con riferimento ai rilievi ed indagini geognostiche svolte, esse sono da ritenersi sufficienti nell'ambito dello sviluppo della fase progettuale definitiva. In ogni caso, in adozione della vostra specifica richiesta, si anticiperanno cronologicamente le analisi di



CPass3GEN

dettaglio e gli approfondimenti finalizzati ad una più accorta verifica della stratigrafia dei terreni necessaria alla redazione degli elaborati strutturali esecutivi.

- In sede di Studio di Fattibilità Tecnica ed Economica redatto in esito al riavvio del progetto al fine del completamento dell'asta del Terraglio Est, per la risoluzione dell'attraversamento di via S. Antonino sono state analizzate e simulate diverse tipologie di intersezione: a raso o a livelli sfalsati. La scelta del sottopasso viario è emersa dalla necessità di ottimizzare gli impatti dell'opera e di garantirne la fattibilità e sostenibilità. La precedente soluzione a galleria che sottopassava la via S. Antonino risulta un'opera con un'estensione di circa 600 ml, ed una sezione trasversale più ampia. Rispetto al sottopasso, da tale opzione, derivano due maggiori criticità: 1) esso viene avvicinato alle abitazioni; 2) la sua costruzione richiede una cantierizzazione molto più invasiva sia in termini fisici (estensione planimetrica del cantiere) sia in termini di tempo. Inoltre, sarebbero maggiori gli impatti sul sottosuolo e sulle caratteristiche meccaniche che lo contraddistinguono oltre che sulla falda freatica sub superficiale. La maggior lunghezza del manufatto va ad incidere anche sulla continuità idraulica di falda. Infine la maggior dimensione della sezione del manufatto andrebbe, ad interferire con altri elementi del territorio incrementando, con ciò, in maniera non trascurabile le difficoltà esecutive. Relativamente alle spese di manutenzione ed esercizio della struttura, la galleria risulterebbe economicamente molto più onerosa rispetto al sottopasso soprattutto per le particolari caratteristiche idrogeologiche del sito. Il raffronto di due opere, come evidenziano le linee guida del Ministero, deve considerare la sostenibilità dell'opera sia sotto l'aspetto realizzativo sia nella successiva fase di esercizio e manutenzione. La realizzazione di una galleria risulta maggiormente penalizzata sotto questo aspetto. Altra considerazione va fatta relativamente agli impatti, infatti la strada di progetto prevede un traffico di punta di circa 1100 veicoli/ora sommando i flussi nelle due direzioni che equivale ad un livello di servizio B - C e gli impatti prodotti da questo tipo di traffico sono mitigabili in parte dall'infrastruttura, con uso di materiali e tecniche adeguati, e in parte da elementi di mitigazione così come riportati nel progetto. La galleria potrebbe ridurre la pressione sonora limitatamente ai ricettori prospicienti, risultato che verrà comunque raggiunto attraverso le opere di contenimento acustico di progetto;
- Il progetto definitivo ha sviluppato la progettazione illuminotecnica dell'infrastruttura individuando l'infrastrutturazione necessaria e le tipologie di impianto in ragione del contesto in cui si inserisce l'opera. La progettazione esecutiva ha il compito di arrivare al dettaglio del singolo punto luce sia in termini di tipologia del corpo illuminante sia di posizione dello stesso, il tutto in applicazione delle norme sull'illuminazione di arterie stradali ma altresì nel rispetto della normativa sugli inquinamenti luminosi;
- Lo Studio di Impatto Ambientale, esauriente dal punto di vista argomentativo, a partire dalle indagini già svolte in precedenza è stato integrato con nuovi studi ed analisi, funzionali ad aggiornare ed approfondire la conoscenza del territorio. A seguito della



CPass3GEN

richiesta di enti ed associazioni, Veneto Strade S.p.A. sta ulteriormente migliorando questi aspetti con una nuova campagna di indagini finalizzata a confermare ed altresì integrare i dati già presenti, in modo ancora più puntuale, il tutto al fine della tutela del territorio e degli insediamenti esistenti. Le opere di mitigazione previste nel progetto sono state introdotte a seguito degli approfondimenti sulle componenti ambientali con l'aggiornamento dello Studio di Impatto Ambientale. Sulla base di queste analisi, dei riferimenti normativi (che devono essere rispettati) e delle implementazioni modellistiche realizzate, sono state definite le tipologie e le caratteristiche degli elementi mitiganti sia in termini di barriere acustiche che di elementi arborei piuttosto che materiali da utilizzare per la realizzazione dell'infrastruttura;

- La cantierizzazione relativa al nuovo tratto stradale avverrà prevalentemente fuori dall'attuale viabilità a servizio del quadrante territoriale. La maggior interferenza è prevista in corrispondenza del sottopasso su via S. Antonino in cui il nuovo asse sottopassa la comunale esistente. Per realizzare quest'opera si prevede la realizzazione di un monolite fuori opera il quale, successivamente, sarà traslato nella posizione che si ritiene finale. Questo tipo di procedura, che si ritiene quella maggiormente cautelativa in termini di disagio arrecato alla viabilità esistente, richiederà la chiusura della strada per circa 4/5 gg. Nel frattempo i collegamenti da e verso il centro di Treviso potranno avvenire attraverso i diversi percorsi attualmente presenti nel territorio. Tuttavia, al fine della protezione dell'utenza debole, potrà anche essere prevista una viabilità alternativa provvisoria (per sili pedoni e cicli), in adiacenza all'area di cantiere utilizzando percorsi altresì già esistenti;
- Si rinviando alle successive fasi procedurali gli accertamenti valutazione delle indennità dovute;

Osservazione n. 19 – presentata dalla **Fam. CANDIANI**, ed acquisita al protocollo della Provincia di Treviso al n. 57562/2020 del 26/10/2020

Con la nota gli osservanti (Treviso fg. 47 e 49 mapp vari), attraverso i sig.ri avv.ti Ludovico Marco Benvenuti, Paolo Brambilla, Pier Marco Rosa Salva, presentano delle osservazioni al Progetto Definitivo dell'opera, e nella fattispecie, premesso che:

- gli Scriventi hanno presentato in data 04/09 u.s. le proprie osservazioni, e con esse hanno evidenziato come il Progetto Definitivo dell'opera di cui si discute, per come è stato predisposto, presenti criticità di tale entità da precluderne la realizzazione;
- gli Scriventi sono comproprietari del complesso immobiliare, conosciuto anche come "Villa Candiani" costituito da una serie di edifici (tra cui la stessa Villa) e dal parco ad essa pertinenziale. Si evidenzia come la valutazione dell'impatto acustico dell'opera di cui trattasi, come risultante dalla documentazione depositata da Veneto Strade, appaia particolarmente carente sul piano istruttorio. In particolare, si sottolinea come ad oggi sia incomprensibile valutare quale sia l'effettiva incidenza, sotto il profilo



CPass3GEN

acustico, del traffico veicolare che consegnerà alla realizzazione dell'infrastruttura di cui trattasi, in prossimità della cd. Villa Candiani;

- la Villa ed il parco sono entrambi soggetti a vincolo di tutela d'interesse storico-artistico, il quale è stato apposto con provvedimento del Ministero BBCCAA. La soluzione progettuale attuale, che prospetta la realizzazione di un sottopasso in luogo della galleria originariamente prevista dal Progetto Preliminare, non sembra infatti prevedere alcuna misura idonea a tutelare efficacemente le aree interessate dalle prescrizioni vincolistiche in questione.

Si chiede:

- l'archiviazione del procedimento di approvazione dell'infrastruttura, affinché vengano svolti ulteriori e più esaustivi approfondimenti volti, da un lato, a verificare la effettiva necessità dell'opera, a fronte delle esigenze del territorio interessato dalla stessa, dall'altro lato, ad individuare le relative eventuali modalità di realizzazione, o in subordine la modifica del Progetto Definitivo, prevedendo soluzioni alternative che possano preservare le proprietà degli Scriventi.
- che il procedimento sia sospeso per un periodo non inferiore a quattro mesi, al fine di consentire agli Scriventi lo svolgimento di un apposito approfondimento tecnico in merito alla correttezza dei dati indicati negli elaborati progettuali in relazione alle criticità acustiche dell'opera, nonché all'idoneità delle mitigazioni previste a tal proposito negli elaborati medesimi, o in via subordinata che la Società Veneto Strade S.p.A. affinché fornisca tutti i chiarimenti necessari in merito alle criticità, evidenziate nella memoria del dott. Amadasi, di prescrivere l'adozione di tutte le idonee misure per la mitigazione acustica in prossimità delle aree di proprietà;
- L'adozione di misure idonee a tutelare efficacemente le suddette aree di proprietà degli Scriventi al fine di consentire il pieno rispetto delle prescrizioni vincolistiche in questione.

Si controdeduce evidenziando che:

- L'opera, da anni inclusa nella Programmazione territoriale regionale, dagli studi sviluppati in tale ambito è stata inserita nel protocollo d'intesa come intervento complementare al Passante di Mestre (vedasi strumentazione urbanistica vigente). Già nel 2009, nell'ambito della redazione della progettazione preliminare, l'intervento è stato sottoposto a VIA ed in quella sede è stato prodotto uno studio di impatto ambientale contenente tutto quanto richiamato. In ogni caso, anche in considerazione del tempo trascorso in sede di progettazione definitiva, è stata riavviata una nuova procedura di VIA ed stato rifatto lo studio di impatto ambientale contenente ulteriori e maggiori approfondimenti su i diversi aspetti territoriali e ambientali che interessano l'opera. Questo ha consentito di ricostruire un quadro conoscitivo completo ed aggiornato sia allo stato di fatto sia ai futuri sviluppi territoriali. Già nel corso degli approfondimenti della progettazione preliminare e relativo Studio di impatto ambientale erano emersi evi-



CPass3GEN

denti aspetti positivi dovuti principalmente all'alleggerimento della pressione sulla rete locale, che interessa i centri abitati, e una redistribuzione dei flussi relativamente alla rete di collegamento principale. Nel 2018-19 sono stati ripetute le indagini e approfondimenti delle diverse componenti valutate dal SIA al fine di aggiornare i dati alla base del precedente SIA;

- Lo Studio di Impatto Ambientale, esauriente dal punto di vista argomentativo, a partire dalle indagini già svolte in precedenza è stato integrato con nuovi studi ed analisi, funzionali ad aggiornare ed approfondire la conoscenza del territorio. A seguito della richiesta di enti ed associazioni, Veneto Strade S.p.A. sta ulteriormente migliorando questi aspetti con una nuova campagna di indagini finalizzata a confermare ed altresì integrare i dati già presenti, in modo ancora più puntuale, il tutto al fine della tutela del territorio e degli insediamenti esistenti.
- Lo stesso studio, ha trattato, appunto, gli impatti dell'opera sul territorio e per far ciò è stato ricostruito, con appositi rilievi, lo stato di fatto anche sotto il profilo degli aspetti atmosferici e acustici. A seguire è stato modellato lo scenario futuro dal quale è stato possibile definire le opere di mitigazione necessarie al rispetto della programmazione contenuta negli strumenti di pianificazione territoriale e della normativa in materia;
- Per quanto riguarda le metodologie di analisi, questi sono riportati nella relazione dello studio di impatto ambientale SIA;
- La presente fase progettuale definitiva dà attuazione ad una programmazione territoriale condivisa dalle Amministrazioni dei territori interessati infatti l'opera è già presente nella strumentazione urbanistica di programmazione ed attuativa dei Comuni coinvolti. Tuttavia l'avvio del procedimento di VIA, e l'esecuzione dell'inchiesta pubblica, hanno fornito ulteriore occasione per conoscere e raccogliere le esigenze del territorio a fronte di quanto già programmato. Osservazioni e valutazioni che potranno portare a ulteriori contributi positivi al progetto. A fronte di queste si valuteranno gli adeguamenti finalizzati al miglior inserimento dell'opera nel territorio;
- Si rinviano alle successive fasi procedurali gli accertamenti valutazione delle indennità dovute;



CPass3GEN

Esaminate le osservazioni pervenute e conclusa la corrispondente istruttoria con le controdeduzioni sopra riportate, il sottoscritto Responsabile del Procedimento sottoscrive il presente verbale.

Il presente documento consta di n. 41 pagine

Presso la sede di Veneto Strade spa Via Cesco Baseggio n. 5, Venezia - Mestre.

Visto, letto e confermato,

Mestre, 01/12/2020

Il Responsabile Unico del Procedimento

ing. Gabriella MANGINELLI

Gabriella Manginelli

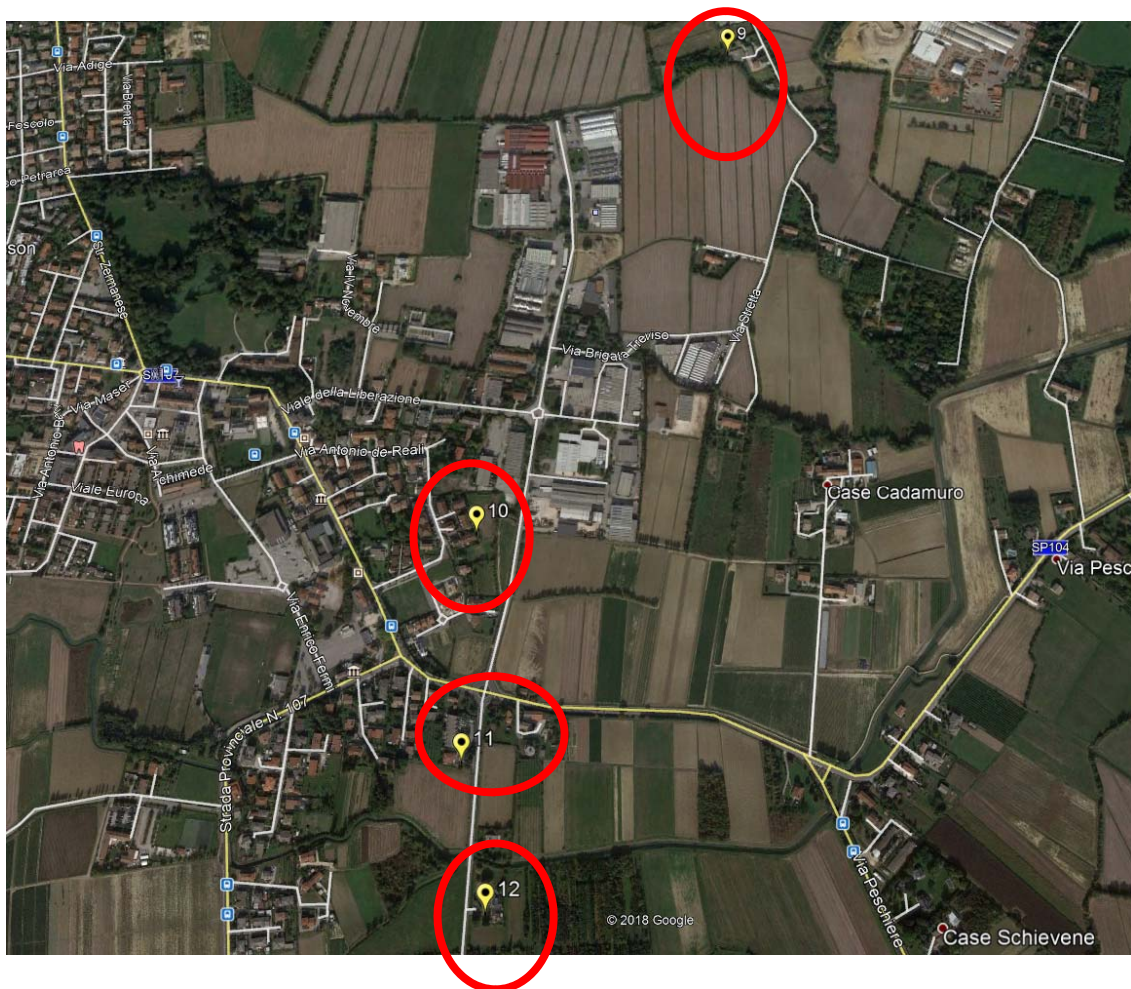


Figura Errore. Nel documento non esiste testo dello stile specificato.-1: Localizzazione ricettori (in Giallo)

Queste elaborazioni, che pongono in risalto eventuali situazioni critiche, sono necessarie per l'individuazione e la quantificazione delle eventuali zone da proteggere. Vengono di seguito riportati in forma tabellare i risultati delle simulazioni. Nella tabella vengono elencati i livelli di rumore previsti in corrispondenza degli edifici maggiormente esposti, confrontati con i valori allo stato attuale simulati mediante software.

Si precisa che i livelli di pressione sonora simulati sono stati valutati a circa 1 m dalla facciata degli edifici e a quote corrispondenti ai piani più alti degli stessi. In queste condizioni i livelli calcolati, tenendo conto dell'incremento dovuto all'energia sonora riflessa dall'edificio, possono essere rappresentativi anche delle aree contermini all'edificio stesso.

I dati di ogni ricevitore sono riportati nella riga corrispondente; in particolare sono indicati rispettivamente:

- il livello di pressione sonora in dB(A) “ante operam” -DIURNO;
- il corrispondente livello di pressione sonora “post operam” e la relativa differenza.

Postazione	Livello sonoro equivalente dB(A)			Limiti acustici Vigente PCA/ D.lg 142/2004 fascia rispetto stradale
	Ante Operam	Post Operam	Differenza	
R.1	50,2	63	12,8	Cl. III° - 60 dBA
R.2	49,7	61,2	11,5	Cl. III° - 60 dBA
R.3	54,2	54,8	0,6	Cl. III° - 60 dBA
R.4	53,5	59,4	5,9	Cl. III° - 60 dBA
R.5	58,6	59,7	1,1	D.lg 142 - 65 dBA
R.6	43,4	57,6	14,2	D.lg 142 - 65 dBA
R.7	41	57,9	16,9	Cl. III° - 60 dBA
R.8	44,5	46,4	1,9	Cl. III° - 60 dBA
R.9	36,3	44,2	7,9	Cl. III° - 60 dBA
R.10	60,1	64	3,9	Cl. III° - 60 dBA
R.11	64,1	64,7	0,6	D.lg 142 - 65 dBA
R.12	63,6	64,3	0,7	D.lg 142 - 65 dBA

- il livello di pressione sonora in dB(A) “ante operam” - NOTTURNO;
- il corrispondente livello di pressione sonora “post operam” e la relativa differenza.

Postazione	Livello sonoro equivalente dB(A)			Limiti acustici Vigente PCA/ D.lg 142/2004 fascia rispetto stradale
	Ante Operam	Post Operam	Differenza	
R.1	49,8	53,6	3,8	Cl. III° - 50 dBA
R.2	49,0	53,8	4,8	Cl. III° - 50 dBA
R.3	46,2	49,3	3,1	Cl. III° - 50 dBA
R.4	47,2	49,2	2,0	Cl. III° - 50 dBA
R.5	49,2	53,9	4,7	D.lg 142 - 55 dBA
R.6	44,0	51,0	7,0	D.lg 142 - 55 dBA
R.7	36,8	46,9	10,1	Cl. III° - 50 dBA
R.8	38,9	43,1	3,2	Cl. III° - 50 dBA
R.9	35,6	38,6	3,0	Cl. III° - 50 dBA
R.10	48,8	49,6	0,8	Cl. III° - 50 dBA
R.11	52,3	53,1	0,9	D.lg 142 - 55 dBA
R.12	53,0	53,4	0,3	D.lg 142 - 55 dBA