

Provincia di Treviso

Settore Ambiente e Pianificazione Territoriale

Ufficio Valutazione Impatto Ambientale

Via Cal di Breda 116, 31100 Treviso

Oggetto: Valutazione di Impatto Ambientale - Completamento Terraglio Est. Osservazione/Nota relativa al documento 2021_06_24_03_STUDIO_TRAFFICO

Il documento in oggetto integra la precedente Relazione Trasportistica che risultava carente e lacunosa in molte parti. Lo studio aggiornato, pur presentando degli interessanti approfondimenti, non chiarisce aspetti fondamentali circa l'impatto che la nuova asta viaria avrà sull'intero quadrante sud della città e che andremo ad evidenziare nella presente Nota.

- 1) Si prende correttamente in considerazione il fatto che il deposito Mom di Via Polveriera si trasferirà in zona Castellana. Tuttavia non viene analizzato l'impatto che avrà la nuova destinazione d'uso dell'area sulla viabilità della zona. Il vigente Piano degli Interventi del Comune di Treviso prevede un utilizzo direzionale e residenziale (con relativi parcheggi) di quell'area. Nulla viene scritto relativamente ai flussi di traffico che verranno generati con questa nuova destinazione d'uso di Via Polveriera. Impatto zero ? Molto improbabile
- 2) Non è chiara la motivazione in base alla quale nella precedente analisi viabilistica (Scenario con sottopasso) su Via S. Antonino venisse prevista una riduzione del traffico dell' 1% (pg 18 precedente Studio) e su Viale Pasteur un incremento del 3% (pg. 18 precedente studio) che nel nuovo diventano rispettivamente una riduzione dell' 8% e dell'11% (pg 29) nello Scenario 2.
- 3) Nello Scenario 4 vengono presi in considerazione gli effetti della Cittadella della Salute, utilizzando lo Studio allegato al Sia della Cittadella della Salute stessa. Va fatta una premessa: il suddetto studio valutava uno scenario diverso rispetto alle successive scelte urbanistiche, ossia un accentramento di funzioni, incluso il trasferimento del CUP di Borgo Cavalli. Tale trasferimento, in un secondo momento è stato espunto dal progetto della Cittadella della Salute. Ricalcolando i flussi in assenza dello spostamento del CUP il numero complessivo dei veicoli generati\attratti dalla Cittadella passa dai 769 (vd pg. 32) a circa 300\h quindi la portata veicolare della nuova asta passa da 1200 (vd. pg 32) a circa 1150 (ossia in base agli algoritmi utilizzati dallo Studio del traffico il delta incrementale rispetto allo scenario 2 è di circa 50 veicoli\h). Tuttavia la previsione di 1.200 veicoli/h potrebbe essere del tutto sottostimata in quanto alle sopracitate analisi va aggiunto un dato fondamentale: ossia la creazione di 1.000 posti auto aggiuntivi che, a prescindere dall'accentramento di funzioni (cioè a personale/utenti invariati), sono già di per sé dei potenti attrattori di nuovo traffico.
- 4) Nello Scenario 7 si evidenzia un delta incrementale del traffico rispetto allo scenario 2 di oltre 300 veicoli\h. Non è chiaro perché quantifichi in 1350 veicoli\h (pg. 39) il risultato finale. Lo scenario 2 è di 1.100 veicoli; se vengono aggiunti oltre 300 veicoli si superano i 1.400 veicoli\h nella nuova asta viaria e non 1.350.

- 5) Non risulta affatto condivisibile la affermazione “questo risultato (..) infrastruttura” di cui a pg 40 della Relazione. In realtà avviene esattamente l’opposto ossia la nuova asta viaria “scarica” nuovo traffico pari a 1.100 veicoli\h con modeste riduzioni sulla SS13 (-9%) su Via Pasteur (-9%) e su Via S.Antonino (-11%) “assorbendo” traffico aggiuntivo per 300 veicoli\h derivante dalle nuove opere urbanistiche. Aspetto ammesso nella stessa relazione (pg.40) quando si evidenzia un netto peggioramento del livello di deflusso del nodo della tangenziale. In altre parole la nuova asta intercetterebbe appena il 19% (300 su 1579 veicoli\h vd. pg 39) del nuovo traffico generato dalle previste nuove opere urbanistiche, facendo pagare all’area il “dazio” di 1.100 veicoli\h aggiuntivi.
- 6) Non risulta affatto chiaro un altro aspetto di fondamentale importanza ossia verso dove si dirigerà il traffico indotto dalla nuova asta viaria. Nella precedente Relazione trasportistica (pg. 40) vi era una matrice del flusso di traffico dalla e verso la rotatoria all’Ospedale. Si quantificavano in 179 veicoli\h originati dalla nuova asta viaria verso l’Ospedale. Tale matrice, pur presentando delle evidenti criticità (stimava in 1026 veicoli\h con la nuova asta viaria quando già oggi in assenza del Terraglio Est il flusso è di 1201 vd. Quadro conoscitivo PUMS del Comune di Treviso pg. 60) formulava una prima indicazione. Nell’attuale Studio tale matrice è stata espunta e non risulta affatto precisato quale sarà il flusso veicolare aggiuntivo dalla rotatoria verso nord e viceversa e soprattutto dove si dirigerà. Tale aspetto è fondamentale in quanto, come noto, vi è un collo di bottiglia rappresentato dall’innesto di Via Venier nell’anello del PUT e dal sottopasso ferroviario il quale già oggi genera rigurgiti di traffico che arrivano sino alla rotatoria della tangenziale. Non è assolutamente chiaro come verrà “gestito” il nuovo carico veicolare. Quanti veicoli si fermeranno nei parcheggi della Cittadella, quanti proseguiranno verso il Centro città ? Quanti ne usciranno dalla zona della Cittadella (in che direzione ?) Domande importantissime soprattutto in un tessuto urbanistico altamente antropizzato e, come sopra indicato, già oggi in gravissima sofferenza viabilistica alle quali non viene data alcuna risposta esaustiva Nell’attuale Studio si può solo evincere nella Tav. 13 un numero (227) che pare essere il flusso di traffico incrementale in Via Scarpa tra lo Scenario 7 e lo Scenario 2 (ossia generato dalle opere di urbanizzazione rispetto alla sola nuova asta viaria). Un numero importante ma del tutto insufficiente a capire cosà avverrà in quell’area a ridosso del sottopasso. Questo aspetto è abbastanza curioso perché vengono effettuate stime su molteplici vie e viuzze limitrofe al sedime del Terraglio Est ma si tralascia completamente l’impatto da e verso il centro cittadino.
- 7) Appare evidentissimo che a fronte di modesti risultati sui flussi veicolari delle principali arterie della zona: SS13 -9% (ma il Terraglio est non avrebbe dovuto sgravare il Terraglio storico ?) Via S. Antonino - 11%, Viale Pasteur -9% (vd. pg 40) vi sarà un imponente drenaggio veicolare dalla A27 (-248 veicoli/h) verso il Terraglio Est ed una crescita nel tratto Martellago-Preganziol di 148/veicoli ora ovviamente attratti dalla nuova asta viaria gratuita e più breve. A ciò si aggiunga che lo Scenario 9 opzione zero (non fare nulla), con proiezioni al 2025, indica un incremento modestissimo medio, nelle principali aste viarie interessate dal potenziale spostamento di flussi veicolari verso il terraglio est. In altri termini le previsioni sono di una crescita limitatissima nei flussi veicolari del prossimo quinquennio. In sintesi il combinato disposto del prevedibilissimo e marcato spostamento di veicoli dalla A27 al Terraglio Est, e della insignificante riduzione di traffico veicolare in molte aree limitrofe alla nuova asta viaria non può non portare alla conclusione che il vero risultato di questa operazione sarà la costruzione di un’ altra strada che diventerà semplicemente una alternativa alla A27. Autostrada, ricordiamolo, già oggi sottoutilizzata e che dista pochi chilometri in linea d’aria rispetto al nuovo asse viario.

Distinti saluti

Treviso 04/07/2021

Giampaolo Rasera