

Provincia di Treviso
Settore Ambiente e Pianificazione territoriale
Ufficio Valutazione Impatto Ambientale
Via Cal di Breda 116, 31100 Treviso
PEC:protocollo.provincia.treviso@pecveneto.it.

OGGETTO: Procedimento unico di V.I.A. ai sensi dell'art. 27-bis del D.Lgs. 152/06 s.m.i. PROGETTO DEFINITIVO. Completamento Terraglio Est da via Delle Industrie in Comune di Casier alla connessione con la SS53 Postumia in Comune di Treviso (TV). Osservazioni.

In riferimento al procedimento indicato in oggetto, ad integrazione della osservazione già presentata dalla scrivente Associazione in data 24.07.2020 ed inviata via PEC nella medesima data (ancorché non risulta protocollata nell'elenco delle osservazioni disponibile) e verificati i documenti disponibili (Progetto definitivo e integrazioni di agosto 2020), la Onlus Salvaguardia Ambiente Treviso e Casier, con sede in Via S.Antonino, 288/A, email:ambientecasier@virgilio.it, formula le seguenti osservazioni, complementari a quelle presentate nella osservazione citata.

1. Nello Studio di Impatto Ambientale- SIA, la valutazione dell'impatto sulla componente aria (Inquinamento atmosferico), estremamente carente in prima stesura, è stato integrato con la Valutazione di impatto atmosferico, realizzata peraltro a tempo di record con data 20.08.2020 (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. 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 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;

2. 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. Si sottolinea peraltro

che anche in questo caso appaiono incredibilmente veloci (un mese, da metà luglio a metà agosto 2020!), i tempi impiegati per uno studio così complesso come quello degli impatti sonori notturni di una arteria di tale rilevanza.

In ogni caso, in tale valutazione, come già evidenziato nella precedente osservazione della scrivente, manca qualsiasi valutazione delle emissioni sonore prima e dopo la realizzazione dell'opera, su alcune arterie, in particolare su Via Cittadella della Salute - Via Scarpa e le relative adiacenze, interessate da un evidente aumento dei flussi di traffico, peraltro in un'area sensibile quale quella delle strutture sanitarie cittadine (vedi successivo punto 6);

3. Anche alla luce dei precedenti punti 1 e 2, 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 corrispondenza dell'abitato che si sviluppa in relazione al tracciato viario in progetto". Non è possibile giungere a tali conclusioni sulla base di analisi del tutto carenti;

4. 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. Tale situazione è stata anche evidenziata dagli organi di stampa a luglio 2020. Tuttavia nessuna indagine suppletiva risulta negli elaborati integrativi prodotti. Alla luce di quanto sopra si rende quanto mai necessaria una analisi specifica in modo da verificare tale presenza, valutando (anche in termini di costi), un intervento complessivo di bonifica;

5. 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. Tale passaggio è fondamentale in quanto le conclusioni possono comportare la decisione di non realizzare un'opera, se ad esempio, gli impatti negativi sono superiori ai vantaggi.

A tal proposito 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 nelle quali si prendevano in considerazione, in primis, le criticità del traffico che l'opera avrebbe dovuto affrontare e risolvere, in base a dati ipotetici di traffico stimati nel 2008. Tali dati e le analisi complessive di allora, appaiono evidentemente superati e da riconsiderare. E' pertanto necessario riverificare le ipotesi alternative allora valutate (tra cui opzione zero, ovvero solo apertura tratto sud), in particolare con studi sul traffico aggiornati ed in parte già disponibili.

Specificamente, tra le alternative valutate sia nel progetto preliminare che in quello definitivo manca completamente quella della liberalizzazione o comunque di un'apertura del tratto fino a Treviso Nord della autostrada A27 e i conseguenti effetti di tale ipotesi sui flussi di traffico

del quadrante sud di Treviso. Si ritiene fondamentale una valutazione dell'impatto di tale ipotesi (si ribadisce, alternativa al completamento del Terraglio est) sull'esistente SS13 Terraglio (Pontebbana), sull'abitato di Dosson (SP107) e sul traffico diretto dalla rotatoria dell'Ospedale della tangenziale di Treviso verso il centro storico e viceversa (area dell'Ospedale Cà Foncello), considerando che proprio la supposta riduzione del traffico sull'esistente SS13 Terraglio a sud di Treviso e su altre arterie, è una delle motivazioni chiave per la realizzazione dell'opera.

Infine, si riscontra che la scelta dell'opzione zero viene scartata (SIA progetto definitivo - Sintesi non tecnica – pag. 30) con un banale elenco di assunti o assolutamente non dimostrati, o, come detto prima, risalenti ad analisi ormai superate, o ancora che si giustificano grazie ad un non meglio definito miglioramento del livello di qualità della vita dei residenti di alcune zone, quando non si considera minimamente, l'impatto dell'opera sulla vita di "altri" residenti, che evidentemente valgono meno.

La valutazione delle possibili alternative all'opera appare quindi carente, non adeguatamente motivata, e non supportata da comparazioni adeguate tra il progetto scelto e le alternative, soprattutto con riferimento alla razionalizzazione ed al miglioramento dei flussi di traffico nell'intero comparto interessato;

6. 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.

Nel medesimo studio sono presenti analisi dello stato di fatto ed ipotesi di variazione dei flussi su una serie di arterie interessate direttamente o indirettamente dal tratto in progetto. In particolare nello scenario 2 (Progetto definitivo - Studio del traffico, pag. 33 e seguenti), si ipotizza, nelle ore di punta, un flusso di circa 1.100 veicoli/ora sulla nuova arteria, all'altezza dell'innesto sulla SR 53- Tangenziale di Treviso-rotatoria dell'Ospedale. Ebbene, non viene poi valutato come questo traffico aggiuntivo (che oggi non c'è), si riversi da questo innesto sulla viabilità esistente e da quali arterie derivi. Dalle analisi, in realtà poco chiare, parrebbe addirittura verificarsi una diminuzione di traffico sulla tangenziale stessa, sia ad est che ad ovest dell'innesto, ed anche su Via Fornaci, in direzione centro storico. Manca però qualsiasi comparazione tra i flussi attuali e quelli previsti nell'area dell'Ospedale (Via Cittadella della Salute, Via Scarpa), che stando a quanto sopra, dovrebbero logicamente aumentare ed in modo considerevole.

In effetti, tale incremento è inevitabile, poiché il nuovo traffico generato dal Terraglio est e a questo diretto, è per forza destinato, almeno in parte, ad utilizzare la direttrice Via Cittadella della Salute, Via Scarpa, sottopasso di Via Venier (area ospedaliera, va ribadito!). Anche perché, molto banalmente, altrimenti non si sa bene da dove arrivino e che fine facciano i

veicoli che utilizzeranno la nuova arteria. A questo si aggiunge il nuovo traffico, già oggetto di un'altra analisi specifica ma assolutamente non considerato in questo studio, generato nelle medesime direttrici dall'ampliamento della Cittadella della Salute e dalla realizzazione di centinaia di nuovi posti auto proprio in prossimità dell'accesso alla tangenziale.

Ovviamente tali quote di traffico, andrebbero ad aggravare una situazione già estremamente critica, come evidenziato da tutti i dati disponibili, e da una semplice fotografia della realtà.

In definitiva, lo studio del traffico, estremamente dettagliato per alcune strade e vie, appare assolutamente carente, se non contraddittorio nell'analisi e nelle previsioni relative ai punti più critici, ovvero, si ribadisce, nella direttrice che va dall'innesto della rotatoria dell'Ospedale, fino alle criticità del sottopasso di Via Venier, e dell'innesto di Via Venier su Viale Fratelli Bandiera. Tali criticità, devono assolutamente e compiutamente essere valutate in uno studio del traffico che consideri le conseguenze sull'intero quadrante, e non solo su alcune strade dello stesso. Solo così è possibile una seria valutazione dei supposti benefici alla mobilità dell'opera;

7. 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 in quanto parte da una zona industriale e costeggia una strada ad elevato scorrimento, passando su Via S. Antonino dove attualmente la percorribilità per le biciclette è molto pericolosa, in attesa della messa in sicurezza del percorso esistente, e terminando su una tangenziale (dove si tenga conto che l'uso della bicicletta non è consentito) senza indicazione di collegamenti sicuri con altri percorsi ciclabili;

8. 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.

Alla luce di quanto sopra si richiede:

- 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;
- in particolare si richiede 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. Si chiede inoltre che le valutazioni finali e le relative conclusioni tengano conto degli effettivi incrementi di concentrazioni di inquinanti (con superamenti dei limiti di legge, come lo studio stesso asserisce) e degli impatti acustici, valutando

