

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

1) 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.

2) 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 cosa 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 trascurano completamente l'impatto da e verso il centro cittadino.

3) Non risulta affatto condivisibile la affermazione "questo risultato (..) infrastruttura" di cui a pag 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.

Distinti saluti

Treviso 04/08/2021

Francesco Baldo