

MESTRE

Fax

### Progetto preliminare Terraglio Est - Osservazioni

Abbiamo esaminato il progetto preliminare del Terraglio Est.

In primo luogo notiamo che l'assenza di analisi e di dati relativi al flusso di traffico che l'infrastruttura dovrà assorbire non permetterà agli Enti preposti di potere valutare compiutamente l'impatto ambientale. Pertanto riteniamo che la conferenza dei servizi sia viziata all'origine.

In ogni caso l'infrastruttura è stata declassata in cat. D. Riteniamo che si sia dovuto procedere a tanto non perché siano variati i flussi di traffico ad essa destinati ma per le difficoltà concrete sorte dall'utilizzo della sede di viale delle Industrie, sul quale si affacciano molte attività produttive, numerosi insediamenti residenziali e con quelli scolastici notevolmente vicini. Pertanto avere fatto lo studio preliminare classificando la strada C1 e averla poi declassata in D richiederebbe come minimo di rifare tutto lo studio preliminare. Pertanto la conferenza dei servizi è nulla.

La declassificazione non comporta una variazione dell'effettivo utilizzo dell'arteria: essa, come progettata, è e rimane una bretella di collegamento tra la tangenziale a quattro corsie e il passante a sei corsie. Se un'infrastruttura del genere, vera e propria bretella di collegamento, può essere derubricata con una soluzione burocratica, mantenendo fermi tutti i flussi di traffico leggero e pesante, essendo il più breve, libero e diretto collegamento tra il Passante e la tangenziale di Treviso, sarà il TAR, al quale ci rivolgeremo se costretti e se altre Istituzioni non lo faranno, a deciderlo. In tal caso, essendo fin troppo evidente la verità (caratteristiche del traffico da bretella autostradale o grande tangenziale su di una mini strada), siamo sicuri di ottenere la sospensiva.

Le soluzioni tecniche adottate confermano l'inidoneità del tracciato su viale delle Industrie. E' stata progettata una strada a geometria orizzontale variabile che, a prescindere dalle effettive necessità del traffico che dovrà assorbire, varia la sua tipologia in base allo spazio disponibile e/o agli insediamenti che attraversa. Così si passa da un tratto a due corsie, ad uno a quattro, anche se a corsie sfalsate, ad altro a due corsie ma con uno spartitraffico centrale. Anche la presenza di tale spartitraffico privo di guard rail è un'ulteriore dimostrazione dell'inidoneità della strada. I tir o i bilici che escono dalle attività produttive che si affacciano su Viale delle Industrie, non potrebbero effettuare la manovra nello spazio di una corsia di mt. 3,25. Però, considerato il notevole flusso di traffico che si prevede, non si può permettere che in manovra detti automezzi vadano ad occupare la corsia opposta. Non si possono realizzare due corsie per ogni senso di marcia...ed ecco lo spartitraffico centrale strutturato in modo che impedisca alle autovetture l'inversione di marcia e nel contempo rappresenti lo spazio libero per le manovre suddette.

La pericolosità del tracciato, in termini di alta probabilità di incidenti, è evidente con tutte le conseguenti responsabilità al primo grave inevitabile evento.

Nel contempo detto spartitraffico limita notevolmente la mobilità delle zone residenziali. Chi si immette sulla strada, e non ha alternative, deve per forza svoltare a destra e, se non è nella direzione giusta, arrivare alla prima rotonda per tornare indietro. In alcuni casi molti abitanti di Dosson sarebbero dovuti arrivare sino alla rotonda di S. Antonino, dopo la lesolana. Da qui discende probabilmente l'idea, apparentemente cervellotica, di una rotonda in piena campagna con la scusa che in quel luogo sorgerà un'area industriale/commerciale che non è assolutamente prevista nel PRG di Treviso. In realtà è una rotatoria che serve solo a permettere l'inversione di marcia e non si ha il coraggio di dire: la mobilità dei cittadini di Dosson è fortemente limitata dall'infrastruttura.

I tecnici si sono arrampicati sugli specchi, con estrema professionalità per rispondere ad un imput politico; bisogna darne atto, ma i fatti facilmente contestabili restano.

Inoltre, per risolvere il problema nel punto più congestionato, incrocio con via Peschiere, ove insistono anche insediamenti civili e vicinissime ci sono le strutture scolastiche, si è fatto ricorso ad un tratto di galleria di ml.184 con sovrastante rotatoria e complanari.

La soluzione non risolve, come si afferma, l'impatto ambientale ed acustico nei confronti degli insediamenti residenziali, anzi forse li aggrava con una concentrazione di residui della combustione (che aumenteranno proprio in corrispondenza di tale area a seguito dell'accelerazione inevitabile per affrontare la rampa), e di rumore all'uscita del tunnel le cui uscite/entrare sono troppo vicine agli insediamenti esistenti a sud e di quelli già previsti dal piano regolatore a nord (area ex asilo nido). Un tunnel per essere efficace dovrebbe

essere molto, ma molto più lungo. Anche qui non si dice tutta la verità: il tunnel è stato previsto essenzialmente per non spaccare in due il territorio Comunale. Senza sarebbero risultati totalmente compromessi i collegamenti tra Casier e Dosson che sono messi comunque a rischio dall'opera che, tra l'altro, di sicuro limita e condiziona in negativo il futuro sviluppo della frazione e provoca una netta separazione tra chi abita a est e chi abita a ovest del supposto Terraglio est.

Si tratta alla fine di soluzioni che rendono evidente come una bretella di collegamento, quale effettivamente la strada è, non può essere fatta passare utilizzando una strada comunale che attraversa insediamenti civili e industriali, spaccando in due la zona industriale, senza comprometterne la funzionalità.

E' stata semplicemente scelta la soluzione apparentemente più semplice; utilizzare un tratto di strada già esistente - viale delle Industrie - senza tenere in nessun conto:

- l'insufficiente spazio per creare un'infrastruttura adeguata al traffico che dovrà smaltire;
- la salute dei cittadini;
- la mobilità e lo sviluppo di un intero paese;
- il corretto svolgimento delle attività produttive in zona industriale;
- la razionalità di un'opera compresa tra la grande viabilità della Provincia.

Eppure altri studi esistono da tempo!

Dosson, 25-01-2007

Il Comitato noterraglioest di Casier

[noterraglioest@virgilio.it](mailto:noterraglioest@virgilio.it)

[www.ambientecasier.it](http://www.ambientecasier.it)