



COMUNE DI CASIER

Provincia di Treviso

Settore Urbanistica, Ambiente e Sportello unico per l'edilizia

Osservazione sullo Studio di Impatto Ambientale (SIA) Quadro progettuale

Capitolo 6 STUDIO DEL TRAFFICO

PREMESSA

Con riferimento al capitolo 6 *Studio del Traffico* del quadro progettuale del S.I.A. e dalle tavole che riportano i flussi di traffico:

- N. 1 Stato di fatto (SdF) rete attuale anno 2008
- N. 2 Scenario zero (Sc0) al 2014 con Passante e opere complementari a meno del Terraglio est
- N. 3 Scenario 1 (Sc1) Terraglio Est realizzato come da progetto preliminare in Conferenza dei servizi e in Accordo di programma
- N. 4 rete differenze scenario 1-scenario 0 anno 2014
- N. 7 Scenario 3 anno 2014 progetto preliminare SOLO tratto Sud di via Industrie di Casale e parte di Casier
- N. 8 rete differenziale scenario 3-scenario 0 anno 2014

sono stati raccolti in una unica tabella i dati dei flussi di traffico ANCHE per le vie di maggior interesse per Casier allo scopo di evidenziare:

1. L'impatto dell'apertura del casello del Passante a Preganziol in assenza di qualsiasi intervento: **colonna c = effetto passante;**
2. I vantaggi che derivano dalla realizzazione completa del Terraglio Est: **colonna e = effetto tutto TE;**
3. Vantaggi e inconvenienti che derivano dall'apertura solo a Sud del Terraglio est: **colonna g = TE solo Sud;**
4. Quali sono le vie maggiormente penalizzate dalla sola apertura a Sud rispetto alla realizzazione dell'opera completa: **colonna h = effetto TE SUD - TE tutto.**
5. Nota generale a commento della tabella: viene preso come caso base lo scenario Zero 2014 (Sc0 2014) che consiste nell'apertura del Passante con tutte le opere complementari TRANNE il Terraglio Est. Poiché la situazione al 2014 sconta un incremento del traffico di circa un 6% complessivo, i dati sono riconducibili e confrontabili con quelli del 2009 post apertura casello Preganziol. D'altronde, il modello utilizza come dato di base la popolazione al 2005 che, nel caso di Casier, è di 10.000 abitanti e quindi il modello parte da un minor "affollamento" di circa il 10%. C'è poi da tener presente che lo scenario zero presuppone che **TUTTE LE OPERE COMPLEMENTARI (17 INTERVENTI) SIANO STATE COMPLETATE**, caselli di accesso al Passante compresi, non essendo chiaro come verranno stabilite le priorità e quindi quali saranno i tempi di realizzazione.

Tabella di sintesi: comparazione dei dati dei flussi di traffico

| | a | b | c=b-a | d | e=d-b | f | g=f-b | h=g-e |
|--------------------------------------|----------|---------------------|------------------|-------------------|------------------|----------------------|---------------------|------------------------------------|
| | SdF 2008 | Sc0 2014 opzione 0 | effetto Passante | Sc1 2014 TE tutto | effetto TE tutto | Sc3 2014 TE solo SUD | effetto TE solo SUD | delta effetti: TE SUD- TE tutto |
| SP 107 via Dosson | 8469 | 11443 | 2974 | 1986 | -9457 | 1993 | -9450 | 7 |
| via Santi nodo Orioli | 6876 | 13492 | 6616 | 4220 | -9272 | 4111 | -9381 | -109 |
| SP 107 via Santi stadio | 5212 | 8870 | 1994 | 3126 | -5744 | 2285 | -6585 | -841 |
| via Peschiere scuole | 11998 | 14634 | 2636 | 9977 | -4657 | 12860 | -1774 | 2883 |
| SP 107 Piazza Marconi (curva chiesa) | 11907 | 14652 | 2745 | 9977 | -4675 | 14815 | 163 | 4838 |
| via Roma rotonda | 7631 | 7417 | -214 | 7364 | -53 | 7348 | -69 | -16 |
| via Zermanese Sup. caserme | 3858 | 8039 | 4181 | 2817 | -5222 | 8000 | -39 | 5183 |
| via della Liberazione | 197 | 266 | 69 | 338 | 72 | 1955 | 1689 | 1617 |
| via Orioli-> via Guizzetti | 1863 | 4727 | 2864 | 4716 | -11 | 4538 | -189 | -178 |
| via martiri Libertà | 3366 | 2196 | -1170 | 3118 | 922 | 1274 | -922 | -1844 |
| via La Alta->via Santi | 0 | 2426 | 2426 | 0 | -2426 | 552 | -1874 | 552 |
| via Guizzetti | 1694 | mancano dati | | | | | | |
| via De Pieri | ??? | assente dal modello | | | | | | |
| via Industrie | 5417 | 4919 | -498 | 13127 | 8208 | 10686 | 5767 | -2441 |
| SP 104 via Peschiere | 10843 | 11156 | 313 | 11642 | 486 | 10624 | -532 | -1018 |
| SP 104 viale della Liberazione | 5270 | 5899 | 629 | 6144 | 245 | 5989 | 90 | -155 |
| Via Stretta | 3208 | 3757 | 549 | 0 | -3757 | 4430 | 673 | 4430 |
| SS13 Terraglio | 20870 | 23674 | 2804 | 22770 | -904 | 22918 | -756 | 148 |

La colonna **c** "effetto Passante" è la situazione che si sta VERIFICANDO da quando è stato aperto il casello di Preganziol senza nessun tipo di accorgimento; secondo il modello si vede come siano penalizzate le vie di Dosson lungo l'asse NORD SUD (via Santi, Via Peschiere (scuole), Piazza Marconi (curva chiesa), via Zermanese Superiore).

Come alternative di sfogo il modello "vede" un forte incremento di via Orioli, e un limitato supporto di via Stretta e viale della Liberazione in direzione Casier.

Non viene presa in considerazione via Guizzetti anche perché il modello non tiene conto di via de Pieri. Inoltre non è facilmente comprensibile l'indicazione dell'incremento di via La Alta (lato ovest su via Santi) che poi scompare nelle altre ipotesi.

OSSERVAZIONE 1

Il modello è carente con riferimento alla viabilità ad ovest di via Santi (in particolare non è presente via De Pieri elemento fondamentale del collegamento NORD-SUD tra le rotatorie di via Roma e via Orioli).

Si chiede pertanto che questo asse venga inserito nel modello.

Dalla *colonna e “effetto TE tutto”* l'effetto di riduzione del traffico si ripercuote su tutta la viabilità di Dosson, anche la zona centro (via Peschiere scuole, piazza Marconi e via Zermanese Superiore) ha un miglioramento anche rispetto alla situazione post apertura casello; ovviamente via delle Industrie subisce tutto l'incremento del traffico.

Invece la *colonna g “effetto TE solo SUD”* mostra come l'intervento si risolva a vantaggio **solamente** della via Santi e del nodo via Orioli/via Santi mentre per via Peschiere (scuole), piazza Marconi curva chiesa, via Zermanese Sup. rimangono, e addirittura aumentano, gli effetti del traffico indotti dal casello di Preganziol. **Risulta pertanto che la sola apertura a Sud penalizza ulteriormente il centro abitato di Dosson** nonostante che tra gli obiettivi indicati per la realizzazione del Terraglio Est ci sia la riduzione del traffico attraverso i centri abitati.

OSSERVAZIONE 2

Considerato che l'intervento 31 “Terraglio Est” ha per scopo “Opere per collegare il Passante di Mestre alla Tangenziale di Treviso” (dall'accordo del 27 agosto 2004 Intervento 31 è definito come “TERRAGLIO EST DAL CASELLO DI CASALE ALLA CIRCONVALLAZIONE DI TREVISO CON RACCORDI SU S.R. FELTRINA e A27”) e che l'alternativa D descritta nel SIA Sintesi Non Tecnica revisione del 2 luglio 2007 prevede solo il collegamento a Sud ma lascia inalterata tutta la viabilità esistente, non realizzando lo scopo dell'intervento 31 sopra citato, NON può essere considerata opera alternativa ed esaustiva del Terraglio Est.

Si chiede pertanto che la denominazione di “alternativa D” venga modificata, per maggior chiarezza, in “primo stralcio Alternativa A”.

OSSERVAZIONE 3

Nell'attesa del completamento del TE, si chiede che vengano utilizzate soluzioni alternative, anche temporanee, per alleggerire il traffico delle aree centrali di Dosson (ipotesi: deviazione del traffico su via Orioli-> SS13, anticipazione della riqualificazione dell'incrocio via Santi, via Orioli, via Martiri e/o via Guizzetti->De Pieri-> via Roma -> SS13 e/o via della Liberazione -> via Capitello -> SP67 (Jesolana) per il traffico da/per la tangenziale di Treviso).

Si chiede pertanto che nel modello vengano inserite l'analisi di queste possibilità.

OSSERVAZIONE 4

Poiché nel S.I.A - scenario 3 dell'alternativa D nulla si dice su come viene affrontato il nodo dell'incrocio via Peschiere S.P. 104 e via delle Industrie (che verrebbe mantenuto a raso senza trincea coperta e senza rotatoria) sul quale convergeranno quasi 11.000 autoveicoli, in forza delle motivazioni inserite nel progetto preliminare e nel S.I.A (vedi Alternativa A1: separazione dei flussi di traffico, salvaguardia collegamento Casier-Dosson) per giustificare che l'incrocio di via Peschiere con Via delle Industrie necessita sia della rotatoria collegata con complanari sia della trincea coperta, **si chiede di valutare la situazione dell'incrocio e il relativo impatto ambientale in assenza degli interventi sopra indicati e con il mantenimento dell'attuale segnaletica (incrocio con STOP lato via delle Industrie).**

OSSERVAZIONE 5

Poiché nel modello via Stretta viene considerata un possibile attrattore di traffico, senza peraltro prevederne la riqualificazione, non ritenendo realistica tale ipotesi, e nella convinzione che il traffico ipotizzato su via Stretta finirà per gravare **comunque** su via della Liberazione e piazza Marconi, zone centrali di Dosson da tutelare, **si chiede di stralciare questa ipotesi di incremento di traffico su via Stretta.**

OSSERVAZIONE 6

Considerando che non sono ad oggi ufficialmente indicate le tempistiche per il completamento dell'intera opera e che dal modello risulta evidente che l'apertura del casello di Preganziol e il mancato completamento del TE penalizzeranno il centro di Dosson, **si rafforza la necessità di prevedere interventi di salvaguardia per le zone centrali, in primis dal traffico pesante, ma anche dal complessivo aumento dei flussi veicolari in genere.**

Osservazione sullo Studio di Impatto Ambientale (SIA) Sintesi non tecnica

Capitolo 3 QUADRO PROGETTUALE

3.1.1 Il tracciato

OSSERVAZIONE 1

Il progetto preliminare ha posto particolare attenzione alla continuità del percorso ciclo pedonale. Ora l'ipotesi della realizzazione dell'intervento a stralci senza l'indicazione dei tempi previsti per il completamento dell'intervento nel suo complesso che si prevedono lunghi, costringe a rivedere tutta la questione dei percorsi ciclo-pedonali.

Nella valutazione delle diverse alternative progettuali e con particolare riferimento alla Alternativa "D", **si chiede pertanto che venga assicurata la realizzazione della pista ciclo-pedonale atta a collegare il centro abitato di Dosson con l'area produttiva a sud, anticipando la realizzazione del tratto a nord di via Martiri della Libertà, fino all'incrocio con la S.P. 104 via Peschiere.**

Capitolo 4 QUADRO AMBIENTALE

OSSERVAZIONE 1 – capitolo 2.3 VEGETAZIONE E FLORA

Non sono chiari i criteri in base ai quali sono state dimensionate le siepi ed i filari alberati stradali a mitigazione degli impatti che la realizzazione dell'opera comporterà.

In particolare, i sestri di impianto previsti dal SIA prevedono distanze interfilari di metri 8,0 (per i "filari arborei"); una tale distanza riduce drasticamente non solo la funzione di mitigazione acustica ed atmosferica, ma non apporta nemmeno un benefit alla percezione paesaggistica dell'infrastruttura stradale. La seconda tipologia di impianto arboreo prevista come opera di mitigazione, definita come "siepe campestre" prevede sestri di impianto più ridotti e quindi piantumazioni più dense; tuttavia la sezione trasversale prevista non ottempera al ruolo schermante nei confronti dell'impatto acustico e degli inquinanti atmosferici.

Se da un lato concordiamo con la scelta dell'essenza arborea del Carpino bianco (è infatti caratterizzato da una struttura compatta e, data la semipersistenza delle foglie anche durante la stagione invernale, da un'elevata funzione schermante), riteniamo che la funzione prioritaria delle opere di mitigazione del progetto debbano avere una funzione schermante e, solo in seconda battuta paesaggistica. Proponiamo perciò di realizzare delle siepi schermanti caratterizzate da impianti con almeno tre file, dove la prima fila sia costituita da arbusti autoctoni di vario tipo, la seconda con la messa a dimora di Carpino bianco, a formare una struttura compatta anche durante la stagione invernale e la terza fila con la messa a dimora di gruppi di individui di esemplari arborei separati da due specie arbustive e da una di accompagnamento governata a ceduo.

Ad avvallare queste considerazioni, il "principio cautelativo e preventivo", uno dei principi che stanno alla base della valutazione ambientale: se da un lato le previsioni matematiche e modellistiche effettuate dal SIA non prevedono impatti per quel che riguarda la componente atmosferica (polveri, PM10, NO2 etc) che superano la soglia stabilita dalla normativa in materia, gli stessi risultati sono da considerarsi gravati da una percentuale di incertezza e dimensione probabilistica. Crediamo che la salute umana si debba basare su certezze, e se questo non risulti possibile, sul compensare questa incertezza con misure di mitigazione idonee a ridurre i rischi e/o un ulteriore approfondimento sui possibili incrementi delle polveri sottili che l'opera genererà, attraverso l'utilizzo dei modelli previsionali segnalati da "The European Pollutant Emission Register (EPER) and the European Pollutant Release and Transfer Register (E-PRTR)" – Commissione Europea, Direzione Generale dell'Ambiente.

OSSERVAZIONE 2 – capitolo 2.4 FAUNA

L'analisi relativa alla matrice faunistica dell'ambito interessato dal progetto fa riferimento, così come espresso a pagina n. 34 del Quadro Ambientale elaborato <La definizione di un quadro del

popolamento faunistico rappresentativo dell'area presa in esame è stato condotto fondamentalmente mediante analisi di materiale bibliografico> non ha sviluppato dei monitoraggi ed osservazioni puntuali sulle presenze e spostamenti delle popolazioni faunistiche realmente presenti e che transitano all'interno della fascia interessata dall'asse stradale, ma si è limitata a considerare specie presenti all'interno dell'ecosistema del Fiume Sile, a nostro avviso geograficamente lontano dalle interferenze generate dal Terraglio Est. A maggior ragione, non risulta chiaro come sia stata individuata la localizzazione in cui realizzare i passaggi faunistici menzionati dal SIA.

Chiediamo di segnalare su quali fonti bibliografiche è stata sviluppata questa analisi e di fare delle osservazioni faunistiche (nidificazione, passaggi, ambiti source-sink, etc) lungo l'areale di attraversamento del Terraglio Est e di integrare lo studio con le conseguenze che queste osservazioni potranno apportare.

OSSERVAZIONE 3 - capitolo 2.9 SIMULAZIONI A MICROSCALA

PREMESSA

Ci riesce difficilmente comprensibile come, per simulare un situazione che dovrebbe essere rappresentativa e cautelativa, si sia considerata una giornata invernale con una completa rotazione dei venti nell'arco delle 24 ore con un prevalenza da Sud Ovest (situazione statisticamente non realistica essendo i venti prevalenti in zona, specie nel periodo invernale, provenienti dai quadranti nord-orientali come dai dati del "PIANO REGIONALE DI TUTELA E RISANAMENTO DELL'ATMSFERA" pagine 9-11) per cui la conclusione che l'area più penalizzata dall'inquinamento è l'area industriale situata a Nord-Est del dominio di calcolo non è statisticamente rappresentativa, mentre la maggiore penalizzazione dovrebbe invece riguardare l'area scuole e l'area abitata di via Santi situate ad ovest e sud-ovest del dominio di interesse centrato sull'incrocio SP104 con via delle Industrie.

Per questo le conclusioni di tale studio che portano a dire che " *i nuclei abitativi più consistenti si trovano nella direzione opposta rispetto al flusso medio atmosferico*" non appare adeguata.

Inoltre, poiché l'alternativa D non prevede nessun intervento sull'incrocio oggetto dell'indagine, è chiaro che finché non verrà realizzata la trincea coperta di attraversamento, i tempi di permanenza su tale incrocio degli 11.000 autoveicoli di via delle Industrie si dilaterà a dismisura (rallentamento, arresto, attesa, ripartenza allo STOP con via Peschiere) con effetto moltiplicatore sulle emissioni gassose.

Anche se tale situazione è da considerarsi "provvisoria" tuttavia, considerate le incertezze dei tempi di completamento del Terraglio Est, l'approssimazione dei modelli stessi e l'evoluzione dei limiti di legge non è improbabile il rischio, dopo aver investito risorse, di ritrovarci in un prossimo futuro con situazioni di superamento dei limiti di legge che costringerebbero ad interventi di limitazione del traffico.

Pertanto si richiede anche la valutazione degli effetti della situazione che si verrà a verificare con la realizzazione dell'alternativa D.

Si evidenzia ancora una volta la necessità del completamento dell'intero intervento su via dell'industrie realizzando anche la trincea coperta per l'attraversamento della SP104 come previsto nel progetto preliminare

Inoltre considerata la criticità ambientale di tale incrocio chiediamo che vengano installate comunque centraline di monitoraggio per gli inquinanti NO2 e PM10 i cui valori sono già significativamente prossimi ai limiti di legge.