



PROVINCIA DI TREVISO

PARERE COMMISSIONE PROVINCIALE V.I.A.

(L.R. 26.3.99 n.10 - D.Lgs. 3.4.06 n.152 corretto dal D.Lgs. 16.1.08 n.4)

SEDUTA DEL 31 LUGLIO 2009

Oggetto: Opere complementari al Passante di Mestre. L.R. 2/2002  
Intervento n. 31 - "Terraglio Est"  
Proponente: VENETO STRADE s.p.a.  
Comuni interessati: Casale Sul Sile - Casier - Treviso - Preganziol  
Procedura di V.I.A. ai sensi dell'art. 26 del D.Lgs 152/06 - art. 10 della L.R. 10/99

Con decreto provinciale di screening ambientale n. 2/2008 del 13.03.2008 prot. 30756, per il progetto di cui all'oggetto, si è concluso "di procedere con la Valutazione di impatto ambientale secondo le modalità del D.lgs 152/06 vigente all'epoca dell'istanza di screening"

In data 10.06.2009 con prot. provinciale n. 63698 del 11.06.2009 la ditta VENETO STRADE s.p.a. ha presentato istanza di Valutazione di Impatto Ambientale ai sensi dell'art. 26 D.Lgs. 152/06, relativa al progetto "Opere complementari al Passante di Mestre. L.R. 2/2002 Intervento n. 31 - "Terraglio Est" nei comuni di Casale Sul Sile - Casier - Treviso.

La Provincia è competente per lo screening e la valutazione di impatto ambientale.

La Commissione V.I.A., preso atto della documentazione presentata, delle osservazioni pervenute e considerate le problematiche connesse alla realizzazione del progetto "Terraglio Est" di cui all'oggetto ha ritenuto di condividere le conclusioni contenute nel documento della sottocommissione istruttoria di seguito riportate:

INQUADRAMENTO. Lo studio di Impatto Ambientale presentato dal proponente ha affrontato in modo esaustivo quanto previsto dalla normativa vigente in materia.

L'opera collega la Tangenziale sud di Treviso con il casello di



Preganziol del Passante Autostradale di Mestre, per poi collegarsi alla nuova viabilità, verso Mogliano Veneto e Mestre, già realizzata nell'ambito della costruzione del Passante Autostradale di Mestre. La funzione della strada è quindi extraurbana, ma il tracciato recupera per ampi tratti la viabilità già realizzata in Comune di Casier, lungo la quale si sono installate numerose attività produttive, dando esecuzione alle previsioni pianificatorie storiche del Terraglio est. Il progettista ha dovuto, pertanto, mediare tra la necessità di realizzare un'infrastruttura scorrevole e la necessità di mettere in sicurezza i tratti stradali esistenti. Il tracciato ha un'estensione complessiva di circa 6,4 km.

Limitatamente al tratto di attraversamento della S.P. 104 via Peschiera, immediatamente ad est del centro abitato di Dosson di Casier, il proponente ha presentato soluzioni alternative di connessione tra la viabilità provinciale e l'arteria in progetto, ferma restando la posizione dell'asse viario.

L'alternativa A rappresenta tracciato e svincoli come da Progetto Preliminare; le alternative B e C, mantenendo la posizione dell'asse principale dell'alternativa A, realizzano lo scambio tra l'infrastruttura di progetto e la S.P. 104 mediante l'allargamento e l'adeguamento di un tratto stradale esistente per l'estensione di circa 1,2 km.

Le alternative B e C differenziano tra loro per la lunghezza della trincea coperta in corrispondenza del sottopassaggio da parte della nuova infrastruttura della S.P. 104 - via Peschiera.

La soluzione presentata sotto il nome di "alternativa D" non rappresenta una vera e propria alternativa del progetto, ma ne costituisce lo stralcio a sud, di collegamento tra la strada esistente, via delle Industrie, ed il sistema viario esistente in prossimità del nuovo casello di Preganziol, con adeguamento della via delle Industrie fino a via Martiri della Libertà, per un'estensione complessiva di 2,4 km circa.

L'alternativa E costituisce, anch'essa, non un'alternativa di tracciato, bensì lo stralcio a nord, dalla rotatoria di accesso all'ospedale sotto la S.R. 53 Tangenziale sud di Treviso all'abitato di Dosson.

Le simulazioni trasportistiche effettuate hanno riguardato vari scenari di calcolo e hanno riguardato le alternative A, B/C, D ed E. Dalle stesse è risultato che nell'orizzonte temporale del 2014 sono attesi circa 13.000 veicoli/giorno nelle alternative A e B/C, con piccoli scostamenti tra le alternative e nelle tratte interessate, e circa 12.000 veicoli/giorno nell'alternativa D, cioè lo stralcio sud. Il traffico attivato sulla nuova infrastruttura sarebbe invece molto basso se fosse realizzato solo lo stralcio a nord (alternativa E).

Nelle varie simulazioni la percentuale del traffico pesante è tra il 6% e l'8% con punte attorno al 10%. Pertanto è un traffico orientativamente corrispondente al 50% della capacità di una strada extraurbana ad una corsia per senso di marcia.

**VALUTAZIONI.** Analizzata la documentazione presentata, effettuati numerosi sopralluoghi, viste le osservazioni sotto elencate, tenuto conto di quanto contenuto per l'espressione del parere e ritenuto che le stesse non incidano in maniera significativa sulla valutazione complessiva finale anche in considerazione delle prescrizioni introdotte a miglioria



del progetto, si riportano di seguito le valutazioni della sottocommissione.

Ditte e /o Enti	PROTOCOLLO	
	N.ro	Data
1) Comune di Treviso	69461	26.06.2009
2) Cavallini Francesco	80269	27.07.2009
3) Cavallini Francesco	80274	27.07.2009
4) Cavallini Francesco	80276	27.07.2009
5) Cavallini Francesco	80277	27.07.2009
6) Cavallini Francesco	80279	27.07.2009
7) Cavallini Francesco	80280	27.07.2009
8) Cavallini Francesco	80281	27.07.2009
9) Cavallini Francesco	80282	27.07.2009
10) Cavallini Francesco	80283	27.07.2009
11) Comitato Salvaguardia Ambiente Casier	80284	27.07.2009
12) Comune di Casier	80286	27.07.2009
13) Vanda Maiero	80471	28.07.2009
14) Sartori Giorgio	80250	27.07.2009
15) Sartori Giorgio	80251	27.07.2009
16) Vanda Maiero	80254	27.07.2009
17) Raserà Roberto	80260	27.07.2009
18) De Pieri Massimo	81408	30.07.2009

Dal punto di vista trasportistico emerge che il traffico che interesserà la strada in progetto è in buona parte traffico che già percorre altre strade dei comuni interessati. L'effetto dell'opera sarà pertanto di riordino della funzionalità della rete, eliminando, in buona parte, il traffico di attraversamento dalla rete viaria locale e riducendo il traffico sul tratto della SS 13 detto Terraglio. Ciò a tutto beneficio della vivibilità e della sicurezza di quelle zone. Altro effetto di grande rilevanza è il collegamento che verrà garantito sia a nord che a sud delle zone industriali insediate nei comuni di Casier e Preganziol garantendo così l'allontanamento dei mezzi pesanti dalle strade dei centri abitati.

Dall'analisi dello Studio di Impatto Ambientale risulta che l'alternativa A è ambientalmente preferibile alle alternative B e C.

Maggiore sarebbe l'impatto sul sistema vegetazionale delle alternative B e C, come evidenziato anche dal proponente al punto 2.3.3.1 del quadro ambientale ove evidenzia che "con la realizzazione della variante proposta dal Comune di Casier (ipotesi B e C) gli impatti potenziali sarebbero decisamente superiori per numeri di alberi abbattuti e per interferenza con il sistema dei fossi locali, che dovrebbero essere eliminati e risagomati pesantemente". Di conseguenza molto peggiorativo sarebbe anche l'impatto sulla fauna, sia per quanto attiene agli uccelli che ai mammiferi ed agli anfibi, ed in generale sulla biodiversità dei luoghi.

Anche dal punto di vista dell'equilibrio ambientale la realizzazione della bretella prevista nelle alternative B e C comporterebbe una significativa alterazione di una zona ancora pregevole andando a provocare un'ulteriore ferita ad un tessuto già molto compromesso che



necessita invece di elementi di compensazione. Ciò emerge dall'analisi dell'impatto sulla rete ecologica condotta dal proponente ove si evince una notevole preferenza per la soluzione A, con uno straordinario incremento dell'area del disturbo dell'ecosistema che passerebbe a 81 ettari, nel caso delle soluzioni B e C, rispetto ai 18 della soluzione A (punto 2.6.4 del quadro ambientale).

Dal punto di vista del rumore la soluzione A consente, con l'adozione di una trincea coperta, di limitare il rumore in prossimità dell'abitato. (La soluzione della trincea coperta è prevista anche nell'alternativa B). Si prevede che la manovra di scambio tra la strada di progetto e la S.P. 104, sia effettuata da circa 800 veicoli / giorno. Pertanto il traffico sulla rotatoria di scambio sarà ampiamente compatibile.

L'alternativa A rispetto alla soluzione B e C risulta anche trasportisticamente preferibile in quanto è di immediata comprensione da parte degli utenti della strada. Cosa fondamentale in una strada che ha un'utenza che può essere esterna all'ambito locale.

#### CONCLUSIONI

La Commissione V.I.A., dopo esauriente discussione, ha concluso che, considerato favorevolmente il riordino della viabilità nell'area, il miglioramento del collegamento delle zone produttive esistenti alle infrastrutture primarie, il contributo dell'opera alla riduzione del traffico dai centri abitati e lungo l'asta del Terraglio (strada vincolata per il pregio paesaggistico e molto abitata), valutato il confronto sopra riportato sulle alternative considerate, per le motivazioni sopra espresse, **esprime parere di compatibilità ambientale positivo al progetto di cui all'oggetto nella soluzione denominata "Alternativa A" con le prescrizioni di seguito riportate:**

1. Le rotatorie previste siano posizionate in fase di progetto definitivo, il più possibile in asse al tracciato del Terraglio Est ed in ogni caso in modo da rispettare compiutamente l'angolo di deflessione previsto dal Decreto del Ministero delle Infrastrutture e Trasporti del 19 aprile 2006. Le rotatorie siano progettate tenendo conto delle necessità delle frequenti inversioni di 360 gradi da parte di mezzi pesanti; siano previste adeguate larghezze della carreggiata della corona circolare e della corona



sormontabile. Siano uniformate verso l'alto le dimensioni delle rotatorie del tratto di adeguamento di Via delle Industrie, sia per quanto riguarda l'aiuola centrale, che la larghezza della carreggiata e della corona circolare, in modo da consentire una manovra più agevole ai mezzi pesanti.

2. Comprendendo le ragioni che hanno portato alla proposta di un elemento insormontabile in centro strada si invita, per quanto di competenza, a trovare una soluzione in fase di progetto definitivo che non sia pericolosa per la circolazione dei motocicli.
3. Al fine di evitare l'interruzione della continuità dell'ecosistema costituita dal sifone sul corso d'acqua del fosso Dosson, sia valutata la possibilità tecnica di una deviazione dello stesso ad aggirare la rampa del sottopasso. In caso di impossibilità tecnica a questa soluzione la continuità del percorso naturalistico sia garantita mediante la posa di tubazioni in cls sotto la carreggiata a fine rampa.
4. Sia previsto il disoleamento delle acque di prima pioggia dopo il sollevamento delle stesse per il tratto ove la strada è in trincea e/o in galleria coperta.
5. Siano poste in atto per l'intero tratto in progetto le raccomandazioni espresse dagli uffici competenti del Comune di Treviso con nota del 23/06/2009 prot. 2405/09 in merito alla necessità che ad opera conclusa venga condotto un collaudo acustico atto a verificare se gli interventi di mitigazione acustica realizzati siano o meno efficaci e permettano il rispetto dei



militi acustici di zona.

6. Si ritiene sia accettabile dal punto di vista dell'impatto ambientale che sia data immediata esecuzione allo stralcio sud, denominato nel progetto Alternativa D, cioè al tratto dal Casello di Preganziol alla via delle Industrie, incrocio via Martiri della Libertà compresa la rotatoria tra la strada in progetto e Via Martiri della Libertà. Infatti tale stralcio ha un impatto ambientale compatibile, un'estensione limitata, ma porterebbe un grandissimo beneficio trasportistico.

Qualora questo stralcio fosse anticipato rispetto al resto del progetto si ritiene che, debba essere prevista contestualmente la costruzione di una rotatoria provvisoria tra l'attuale via delle Industrie e la S.P. 104 per consentire la messa in sicurezza dell'incrocio e favorire la deviazione verso il nuovo asse del traffico proveniente dalla S.P. 104 e dalle zone industriali poste a nord con divieto di transito ai mezzi pesanti sul tratto della SP 104 che porta alla SS 13.

Treviso, 31 luglio 2009

**IL PRESIDENTE  
DELLA COMMISSIONE VIA  
F.to dott. Carlo Rapicavoli**