

SETTORE Ambiente e Pianificazione Territ.le
UFFICIO Valutazione Impatto Ambientale

Prot. N° 2018/0052621

Treviso, 20/06/2018

Pratica. N° 2012/2007

Resp. Procedimento: Assunta De Luca (0422 656895)

Resp. Istruttoria: Assunta De Luca (0422 656895)

Resp. Tecn. P.O. "Programmazione e autorizzazioni viabilità": Federico Fuser (0422 656318)

inviato tramite P.E.C.
DGSalvanguardia.Ambientale@PEC.m
inambiente.it

MINISTERO DELL'AMBIENTE
Direzione generale per le Valutazioni
e le Autorizzazioni Ambientali
Via Cristoforo Colombo, 44
00147 ROMA

e p.c.

inviato tramite P.E.C.
anas.veneto@postacert.stradeanas.
it

All' ANAS Spa
Compartimento della Viabilità per il Veneto
Via Millosevich, 49
30173 VENEZIA - MESTRE (VE)

inviato tramite P.E.C.
pec.comune.vittorioveneto.tv@pec
veneto.it

Al Comune di VITTORIO VENETO
Piazza del Popolo n. 14
31029 VITTORIO VENETO (TV)

OGGETTO: ANAS S.p.A
S.S. 51 di "Alemagna" - Variante di Vittorio Veneto (Tangenziale Est)
Collegamento La Sega-Ospedale - Svincolo Vittorio Veneto Centro
Osservazioni relative alla procedura di Verifica di Assoggettabilità alla VIA
art.19 co.4 D.Lgs. 152/2006 e s.m.i.

Da una prima valutazione degli elaborati pubblicati nel Portale delle valutazioni ambientali VAS-VIA del Ministero dell'Ambiente e della Tutela del Territorio e del Mare (www.va.minambiente.it) si osserva quanto segue.

Il progetto della viabilità relativa al raccordo del traforo di Santa Augusta con la SS n. 51 è stato a suo tempo oggetto di specifica valutazione da parte della Commissione VIA (Valutazione di Impatto Ambientale) di questa Provincia che così concludeva, tra le varie prescrizioni, il proprio giudizio di compatibilità ambientale (cfr. Deliberazione della Giunta Provinciale n. 378, Prot. n. 58682/2004):

“... ”

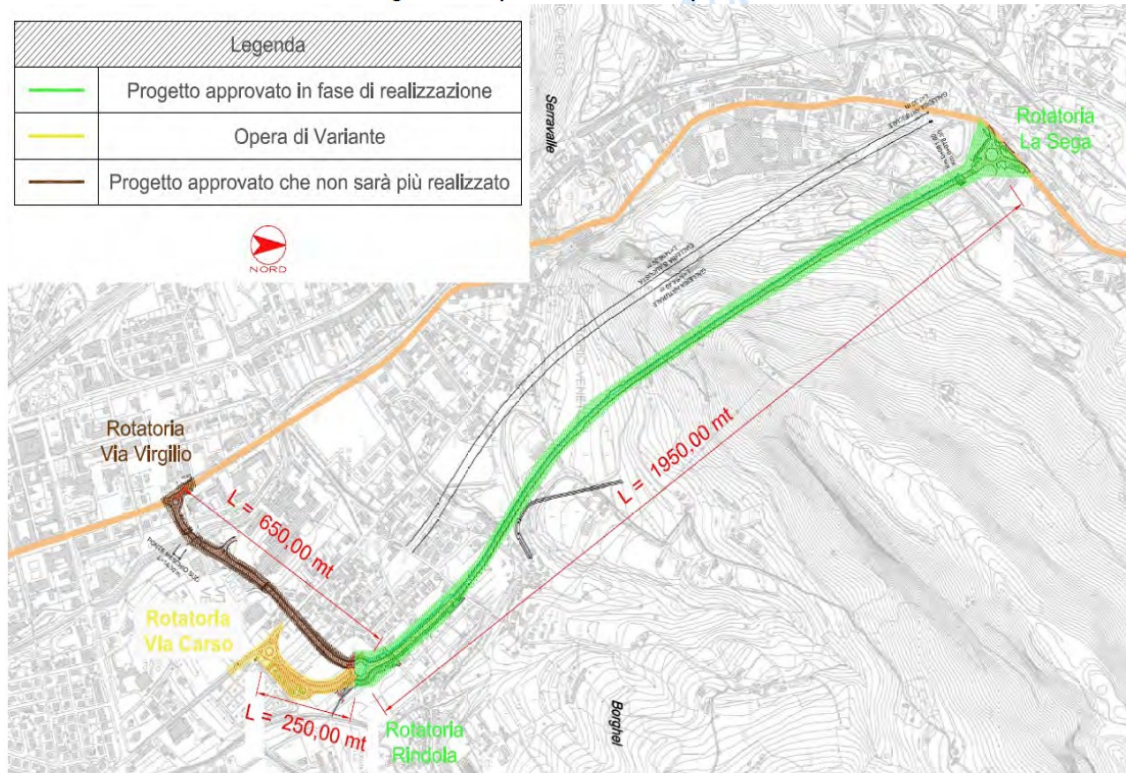
b) Al fine di diminuire l'impatto dell'opera sul nucleo abitato e sulla realtà consolidata in prossimità della rotatoria Rindola, il ramo stradale dalla rotatoria Rindola previsto progettualmente sino a via del Carso sia prolungato fino all'attuale sedime della SS 51, passando in prossimità dell'area del cementificio. Si dovrà prevedere che la bretella intersechi via del Carso a livelli sfalsati, le opere strutturali e di sostegno delle scarpate vengano realizzate con tecniche bio ingegneristiche al fine di ridurre l'impatto visivo e si preveda la piantumazione di idonea barriera vegetazionale volta al contenimento delle emissioni acustiche del nuovo collegamento stradale. Il completamento del collegamento della rotatoria alla SS 51 permetterà, altresì, di captare il movimento veicolare proveniente e diretto al cementificio, che potrà avere accesso diretto alla nuova arteria viaria senza interferire con il traffico ed il sistema



viabilistico locale”.

È evidente che la variante di cui oggi si discute si contrappone nettamente alla suddetta prescrizione, disattendendola di fatto.

Figura 1 – Inquadramento delle opere



Si ritiene che il progetto di modifica possa comportare significativi aggravii per l'area interessata dall'intervento, oltre a non assolvere più alla funzione di ricollegare il tratto in fase di realizzazione denominato "Variante di Vittorio Veneto" fino all'attuale sedime della SS 51. Infatti, dagli elaborati presentati, si evince che la modifica progettuale proposta confluisce nella strada locale denominata Via Carso e non viene, né progettata e neppure descritta, la modalità ed il percorso che i mezzi dovrebbero effettuare per raggiungere nuovamente la SS 51 (caposaldo di consegna del traffico) a completamento del percorso di variante (funzionalità dello stralcio).

Tale carenza istruttoria dello screening VIA, rende incognite le probabili ripercussioni, in termini di impatto, che il traffico generato dalla nuova infrastruttura andrà a riversare nel tessuto urbano, su aree che a giudizio della scrivente rivestono carattere di zone sensibili (plessi scolastici, zona cimiteriale, ecc.). Non è noto lo scenario del conseguente riassetto dei volumi di traffico, attualmente dislocati su itinerari consolidati, interni alla rete viaria cittadina del comune, ma sicuramente testati e gestiti con il piano del traffico della città.

La riduzione dei tempi di realizzazione (di circa 110 giorni) e la lunghezza del tratto stradale da realizzare non compensa, a parere della scrivente amministrazione, gli effetti che potrebbe causare il nuovo progetto all'interno dell'area maggiormente urbanizzata. Si osserva che la stessa via del Carso, poche centinaia di metri a valle



dell'intervento, si arresta attestandosi su di una curva con scarsa visibilità.

Si rappresenta con preoccupazione il fatto che attualmente via Carso ha caratteristiche geometriche di strada secondaria urbana di quartiere, scarsamente dotata di standard e priva di fasce di pertinenza, con presenza nell'area di consegna della variante progettuale, di plessi scolastici di vario grado delle fermate dei mezzi pubblici di linea, nonché di una chiesa e di un cimitero. E' evidente che l'attuale uso della strada esistente è assolutamente incompatibile con le caratteristiche di traffico di una statale.

Concludendo si ritiene che tale modifica progettuale sia incompatibile dal punto di vista funzionale e che comporti significativi e negativi impatti in termini di inquinamento atmosferico, acustico e vibrazionale, comportando una maggiore pericolosità per il tessuto urbano esistente nonché il sensibile incremento del rischio di incidentalità.

Distinti saluti

IL DIRETTORE GENERALE
avv. Carlo Rapicavoli

Avvertenza per coloro ai quali il presente atto è inviato tramite posta elettronica certificata o fax.
La firma autografa è sostituita dall'indicazione del nominativo a mezzo stampa ai sensi dell'art.3, comma 2, del D.Lgs.39/93.
Il presente atto ha piena efficacia legale ed è depositato agli atti dell'Amministrazione Provinciale di Treviso.