

SITUAZIONE AMBIENTALE LUNGO LA TRATTA DELLA TANGENZIALE DI MESTRE IN CONCESSIONE AD AUTOVIE VENETE

RICHIESTA DI IMPLEMENTAZIONE E MIGLIORAMENTO DEGLI INTERVENTI DI MITIGAZIONE AMBIENTALE

Ogni giorno transitano sulla Tangenziale di Mestre circa 150.000 veicoli, di questi circa il 30% è costituito da automezzi pesanti. Ogni anno il volume complessivo di traffico aumenta, con tassi che negli scorsi anni si aggiravano al 4,5%. A questi ingentissimi volumi di traffico sono correlati altrettanto ingenti interessi economici generali, nonché significativi incrementi annui dei pedaggi delle concessionarie autostradali. A fronte di questi rilevanti interessi generali, il danno subito dagli abitanti in relazione al carico impattante dell'infrastruttura non è stato finora sufficientemente riconosciuto.

Infatti, la ricaduta in termini di inquinamento atmosferico ed acustico sulla città e in misura maggiore nelle zone più vicine alla tangenziale è ampiamente descritta da numerose rilevazioni empiriche nonché da studi modellistici del Dipartimento Provinciale di Venezia dell'ARPAV.

Recentemente è stato raggiunto un accordo tra Società Autostrade di Venezia e Padova, Regione Veneto, Comune di Venezia e Provincia di Venezia, per la realizzazione di opere di mitigazione ambientale per un importo di €18.000.000.

Si ritiene imprescindibile che ulteriori opere di mitigazione ambientale siano realizzate anche lungo la tratta di tangenziale in concessione ad Autovie Venete, non essendo quelle finora realizzate sufficienti al raggiungimento di un'accettabile riduzione del danno patito da tutti i residenti nella zona.

Gli interventi di mitigazione ambientale, proprio in ragione del carico subito negli anni dagli abitanti, devono essere realizzati per migliorare le condizioni ambientali a prescindere da obblighi derivanti dal superamento dei limiti di legge per l'inquinamento acustico. Ciò ancor di più se si considera che, da un lato, i limiti sono innalzati all'interno delle fasce di rispetto autostradali a vantaggio delle infrastrutture e con svantaggio per gli abitanti, dall'altro lato, gli interventi possono determinare effettivamente un miglioramento. Va comunque ricordato che dalle analisi fonometriche eseguite sulla tratta di Autovie vi sono situazioni al di sopra dei limiti di legge sia dentro che fuori della fascia di rispetto.

Di seguito viene riportata una descrizione dello stato di fatto e degli interventi ritenuti necessari ed urgenti.

Mestre, giugno 2005

Diego Saccon
Coordinatore Co.C.I.T.

Antonino Stinà
Coordinatore Delegazione Terraglio

Alfeo Benozzi
Coordinatore Delegazione Borgo Forte

VALUTAZIONE DELL'INQUINAMENTO ACUSTICO IN ALCUNI SITI LUNGO LA TRATTA DI TANGENZIALE IN CONCESSIONE AD AUTOVIE VENETE.

Valutazione inquinamento acustico effettuato dal Dipartimento Provinciale di Venezia dell'ARPAV in via Terraghetto n. 192/H nel periodo 12-19 /03/04.

L'esito indica una media settimanale di 57 dB diurni e 52.5 notturni; questa posizione è a 370 metri circa dall'asse della tangenziale e a 170 circa metri dallo svincolo Terraglio; in base alla zonizzazione acustica, al momento della misurazione non ancora in vigore, ma attualmente approvata dal Comune di Venezia, questa zona è classificata come area prevalentemente residenziale, per la cui classe (classe II) la legge prevede i limiti di 55 dB diurni e 45 notturni; in ragione della collocazione di questa area e del ricettore ove è stata effettuata la rilevazione (al fondo di ramificazione cieca di via Terraghetto), si può ritenere che la fonte principale, se non esclusiva, di inquinamento acustico, tanto più nelle ore notturne, sia la tangenziale che scorre ad est in rilevato a 6-7 metri sopra il livello campagna; peraltro alcuni abitanti della zona lamentano un peggioramento del rumore dopo l'attivazione della terza corsia.

Valutazione inquinamento acustico effettuato dal Dipartimento Provinciale di Venezia dell'ARPAV in via Terraghetto n. 154 nel novembre 2003.

L'esito indica una media settimanale di 56 dB diurni e 49.5 notturni; questa posizione è a più di 400 metri dall'asse della tangenziale e a 300 metri circa dallo svincolo Terraglio; anche questa zona è attualmente classificata come area prevalentemente residenziale (classe II); la collocazione del sito su via Terraghetto va presumere una partecipazione alla produzione di rumore da parte delle auto transanti per questa via nelle ore diurne, ma ad un'origine del rumore in via praticamente esclusiva dalla tangenziale nelle ore notturne essendo in queste ore il passaggio in via Terraghetto quasi nullo.

Valutazione inquinamento acustico effettuato dal Dipartimento Provinciale di Venezia dell'ARPAV in via Berna n. 6 nel periodo 14 - 21/05/04.

L'esito indica come risultato una media settimanale di 59,5 dB diurni e 57 notturni; in nota all'esito è però evidenziato che "Il punto di misura è interno alla fascia di pertinenza 'A' per pochi metri. Visto l'esito del monitoraggio nel punto di misura è da ritenere possibile un superamento del limite notturno nell'adiacente fascia 'B'"; le abitazioni ricettore sono situate a cavallo del confine tra fascia A e B.

Valutazione inquinamento acustico effettuato dal Dipartimento Provinciale di Venezia dell'ARPAV in via Terraghetto n. 156 nel periodo 04 - 11/06/04.

L'esito indica come risultato una media settimanale di 51 dB diurni e 48 notturni, con una incertezza di misura di 1,3 dB; questa posizione, parzialmente protetta acusticamente, rispetto a via Terraghetto 192, dalle barriere collocate a nord-est presso Borgo Forte, è a 270 metri circa dall'asse della tangenziale (e a 300 metri circa dallo svincolo Terraglio della stessa), fuori della fascia di rispetto autostradale [nella relazione è presente un errore in quanto si riporta che il microfono è a 100 metri dalla tangenziale, la distanza corretta è comunque ricostruibile sulla base della planimetria allegata ed eventualmente del numero civico]; in base alla zonizzazione acustica, al momento della misurazione non ancora in vigore, ma attualmente approvata dal Comune di Venezia, questa zona è classificata come area di classe III per la quale la legge prevede i limiti di 60 dB diurni e 50 dB notturni; sono quindi rispettati di poco i limiti notturni, ma vengono superati i valori di qualità e in merito si rimanda alla successiva annotazione relativa alle indicazioni della commissione V.I.A. del Ministero dell'Ambiente prodotte in occasione della presentazione del progetto per la terza corsia; vanno inoltre aggiunte due osservazioni: a) i dati analitici per ora indicano diversi sforamenti dei 50 dB nelle fasce orarie delle 22, 23 e 5, sebbene ciò non sia

significativo per la legge che considera la media settimanale, è significativo dal punto di vista della qualità dell'esistenza dei residenti; b) la rilevazione è stata effettuata nel mese di giugno quando la vegetazione interposta tra il ricettore e l'infrastruttura potrebbe avere un effetto di attenuazione di 1-2 dB, considerate le indicazioni di letteratura circa il possibile abbattimento di 1 dB ogni 3 metri di spessore di vegetazione.

Valutazione inquinamento acustico effettuato dal Dipartimento Provinciale di Venezia dell'ARPAV in via Eridesio n. 8 nel periodo 24/03-01/04/04.

L'esito indica come risultato una media settimanale di 60 dB diurni e 56 dB notturni, tale valore risulta nei limiti essendo il ricettore collocato nella fascia di pertinenza autostradale 'A'. Questo valore medio risulta probabilmente anche da un'attenuazione del rumore prodotta dall'adiacente terrapieno del cavalcavia A4-362, d'altra parte, come ricavabile dalla tabella analitica delle misurazioni per i diversi orari, i 60 dB sono frequentemente superati nella fascia tra le 5 e le 7 del mattino. Non va comunque dimenticato che questi limiti della fascia 'A' sono di classe V – corrispondenti alle zone classificate come ad attività prevalentemente industriale - , il che, se riporta la situazione nella legalità, non migliora molto la qualità dell'esistenza dei residenti. Si dice questo perchè un intervento di mitigazione potrebbe migliorare significativamente la qualità della vita dei residenti e perchè in questo tratto - tra l'area di servizio Bazzera Nord ed il cavalcavia A4-362 di via Eridesio dal lato ovest - erano previste le barriere nel progetto definitivo di Autovie Venete per la terza corsia, ma sono state stralciate nelle opere esecutive.

INQUINAMENTO ATMOSFERICO CAUSATO DAL TRAFFICO IN TANGENZIALE.

Le valutazioni del Dipartimento Provinciale dell'ARPAV hanno ampiamente dimostrato che il traffico transitante in Tangenziale è la prima fonte di produzione primaria di PM10 emesso da veicoli; queste valutazioni hanno altresì evidenziato come vi sia un gradiente addizionale di inquinamento nelle fasce immediatamente adiacenti all'infrastruttura.

In questo senso, i dati dei monitoraggi dell'aria effettuati da ARPAV in zona Borgo Forte tra novembre e dicembre 2003 mostrano 26 giorni di superamento dei limiti (con i limiti in vigore dal 2005 diventerebbero 29) su 43 giorni di monitoraggio, il 60%. Più elevati di tutte le altre centraline della città (rispettivamente 14 giorni in via A. Da Mestre, 16 al Parco Bissuola, 20 in via Circonvallazione); analogamente la media (73 microgrammi/metrocubo) è la più alta.

CARENZE ED OMISSIONI NELLA PROGETTAZIONE E REALIZZAZIONE DELLA TERZA CORSIA.

Per meglio inquadrare la situazione, va ricordato che Autovie Venete ha presentato nel novembre del 2000 un proprio progetto di terza corsia per la tratta di propria competenza (dallo svincolo Terraglio/Mestre Est al "nodo di Alemagna") inviandolo alla Valutazione di Impatto Ambientale (V.I.A.) nazionale; quindi lo ha ritirato per evitare le prescrizioni del Ministero dell'Ambiente e ha fatto eseguire i lavori per la terza corsia a Società delle Autostrade di Venezia e Padova, che aveva un proprio progetto per la terza corsia messo in esecuzione senza V.I.A., completandoli, per quanto riguarda gli interventi di messa in sicurezza stradale e di bonifica ambientale, sulla base di un nuovo progetto esecutivo; questo progetto "esecutivo" ricalcava, ad eccezione della rinuncia all'allargamento del sedime stradale per un tratto di circa 1,5 km, il precedente progetto "definitivo" inviato al Ministero e quindi accantonato .

La liceità di procedere all'esecuzione del progetto per "l'utilizzo della corsia di emergenza come terza corsia di scorrimento" senza V.I.A., come fatto dalla Società Autostrade di Venezia e Padova, era peraltro stata messa in dubbio dall'allora direttore generale del Ministero dell'Ambiente (l'ex

direttore generale del Ministero dell'Ambiente Maria Rosa Vittadini ha dichiarato in un'intervista a Il Gazzettino di Venezia in data 5/3/2003: "A suo tempo il Ministero dell'Ambiente chiese al Ministero dei Lavori Pubblici la Valutazione di Impatto Ambientale. Secondo noi infatti c'era una trasformazione dell'opera, che andava valutata seriamente. Non ci hanno mai risposto").

Le suddette prescrizioni del Ministero prevedevano, tra l'altro, "che gli interventi di mitigazione dell'impatto acustico in corrispondenza delle aree abitate a nord e a sud della direttrice autostradale dovranno essere aggiornati in considerazione dei seguenti criteri: (...) 2) all'esterno della fascia autostradale dovranno essere adottati e rispettati i limiti massimi derivanti dalla zonizzazione acustica del territorio, se adottata dalla competente amministrazione comunale e nel caso che la zonizzazione acustica non sia ancora stata adottata, dovranno essere concordati con l'Amministrazione Comunale competente i criteri di classificazione del territorio ai sensi del DPCM 14/11/97 ed i relativi massimi di esposizione; 3) gli interventi di mitigazione a tutela degli insediamenti presenti al di fuori della fascia di rispetto dovranno essere dimensionati adottando i valori di qualità di cui all'art. 7 del DPCM 14/11/97; 4) la previsione dei livelli sonori nella situazione post operam dovrà assumere dati di input relativi alle caratteristiche quantitative e qualitative dei flussi di traffico dimensionalmente coerenti con quelle stesse previsioni evolutive che giustificano l'urgenza dell'intervento in progetto."

Le stesse relazioni tecniche del progetto esecutivo di Autovie Venete per la terza corsia, affermavano che "con la progettazione degli interventi di Bonifica Acustica è possibile ottenere una serie di benefici ecologici nell'area quali: contenimento della pressione fonica nei termini di legge, eliminazione dello stress e distress per li abitanti, riduzione del fall out gassoso per mezzo di grandi barriere vegetali ed artificiali spugnanti il polluto..." ("Riconfigurazione della sezione trasversale tra le progr. Km 0 + 000 (svincolo Mestre Est) e progr. Km 3 + 100 (Nodo di Alemagna / A4-A27) a tre corsie di marcia", Allegato 40.0).

L'intervento effettuato è stato però solo parziale, come confermato anche dalle misurazioni acustiche sopra riportate, riducendo il possibile beneficio, ovvero la possibile riduzione del danno, per i residenti.

In relazione ai riscontri empirici della variazione della situazione acustica correlata all'apertura della terza corsia, va osservato che quattro rilevazioni effettuate in due punti della tangenziale dal Dipartimento Provinciale di Venezia dell'ARPAV prima e dopo l'attivazione della terza corsia, ove non erano state installate barriere fonoassorbenti, hanno evidenziato un peggioramento del rumore di circa 0,5-1 dB (via Delle Querce gennaio 2003 e maggio 2004, via Goito gennaio 2003 e luglio 2004).

Non è noto se Autovie Venete abbia effettuato delle rilevazioni acustiche pre e post operam nelle zone ove non sono state installate le barriere.

Infine va ricordato che il Presidente del Consiglio dei Ministri ha emanato un decreto, in data 28/2/03, con il quale si dichiara lo stato di emergenza per la tangenziale di Mestre in relazione alla "grave situazione emergenziale a causa della congestione del traffico automobilistico e dei mezzi pesanti circolanti sulla tangenziale di Mestre" per cui "risulta necessario ed urgente predisporre ed attuare un programma di interventi di emergenza, che consentano un miglioramento significativo e rapido della situazione in atto e favorire il ripristino delle normali condizioni di vita".

IMPLEMENTAZIONE BARRIERE E OPERE A VERDE SULLA TRATTA DELLA TANGENZIALE IN CONCESSIONE AD AUTOVIE VENETE

Per i motivi sopra esposti, considerato il disagio patito negli anni dai residenti, si ritiene improrogabile un intervento di implementazione delle barriere artificiali esistenti e di siepi, arbusti ed alberi ai lati della tangenziale.

Si specificano di seguito gli interventi considerati necessari.

Si stima, per raffronto ai costi degli interventi analoghi già realizzati o di progetto, che il costo complessivo possa essere di 2,5-3 milioni di euro.

Implementazione barriere

1. Tratto tra l'area di servizio Bazzera Nord ed il cavalcavia A4-362 di via Eridesio dal lato ovest, dove le barriere erano già previste nel progetto definitivo di Autovie Venete per la terza corsia successivamente accantonato, a protezione delle abitazioni corrispondenti ai civici 8 e 14 di via Eridesio che distano rispettivamente 60-70 metri e 100-120 metri dal ciglio della tangenziale. (da progr. km 1 + 280 a 1 + 480 circa);
2. Prolungamento delle barriere dal sovrappasso della ferrovia dismessa dei bivi verso lo svincolo Terraglio/Mestre Est; a est per coprire l'abitato di via Valdemare e le due abitazioni di via Berna 8, (da progr. km 0 + 470 a 0 + 770); a ovest, coprire meglio l'abitato di via Terraglietto, compreso tra il sottopasso della tangenziale e le abitazioni ai civici 156/1/2, evitando anche l'eventuale rifrazione che determinerebbe la sola copertura ad est (da progr. km 0 + 600 circa [imboccatura rampa discendente] a 0 + 750).
3. In zona Borgo Forte, prolungare le barriere fin sotto al cavalcavia di via Eridesio (A4-362), al posto della attuale interruzione a margine del cavalcavia stesso con pannelli a scalare fino all'altezza di 2 metri, che ha causato una specie di effetto di rimbombo con un risultato in quel punto forse peggiorativo (da progr. km 1 + 270/280 a 1 + 290/300 circa);
4. Dotare le uscite di sicurezza, in zona Borgo Forte, di porte di sicurezza o creare una maggior sovrapposizione dei due livelli di barriere.
5. Completamento delle barriere su tutto il viadotto dell'uscita del Terraglio (da progr. km 0 a 0 + 470 a est, da progr. km 0 a 0 + 600 a ovest)
6. Valutare un prolungamento delle barriere a copertura della zona di via Ca' Solaro (da progr. km 2 + 00 a progr. km 2 + 250 circa [lato ovest])

Piantumazioni

Al fine di: (1) mascherare l'infrastruttura, (2) aumentare il contenimento dell'inquinamento acustico, (3) ridurre il fall out degli inquinanti dall'asse stradale, utilizzare le fiancate del terrapieno della tangenziale per piantumare siepi, arbusti ed alberi.