



## Comitato d'iniziativa popolare "Sì Treviso Mare"

[www.stradatrevisomare.org](http://www.stradatrevisomare.org)  
[info@stradatrevisomare.org](mailto:info@stradatrevisomare.org)  
Via Cà Corner 4 - 30020 MEOLO (VE)

Meolo lì 02/09/2010

Spett.le **MINISTERO DELL'AMBIENTE** E DELLA TUTELA DEL TERRITORIO  
E DEL MARE DIREZIONE GENERALE PER LA SALVAGUARDIA  
AMBIENTALE - **SERVIZIO V.I.A.**  
Via Cristoforo Colombo 44  
**00147 ROMA (RM)**

Spett.le **MINISTERO PER I BENI CULTURALI** E PER LE ATTIVITA' CULTURALI  
DIREZIONE GENERALE PER LE QUALITA' E LA TUTELA DEL PAESAGGIO  
E L'ARTE E L'ARCHITETTURA CONTEMPORANEE  
Via San Michele 22,  
**00153 ROMA (RM)**

Spett.le **COMUNE DI MEOLO**  
Piazza Martiri della Libertà 1  
**30020 MEOLO (VE)**

Spett.le **PROVINCIA DI VENEZIA**  
Palazzo Cà Corner,  
Sestiere San Marco, 2662  
**30124 Venezia (VE)**

Spett.le **PROVINCIA DI TREVISO**  
Viale Cesare Battisti, 30  
**31100 Treviso (TV)**

# **Via del mare: collegamento A4-Jesolo e litorali**

**D.G.R. n. 1011 del 23/03/2010,**

**parere n. 283 del 17/03/2010 della**

**Commissione Regionale del Veneto di VIA.**

## **OSSERVAZIONI**

### **II COMITATO "SI' TREVISO MARE"**

Il Comitato di cittadini "Sì Treviso Mare" si è costituito a seguito dell'approvazione del progetto "Via del Mare: collegamento A4-Jesolo e litorali".

Obiettivo primario del Comitato è la modernizzazione e l'adeguamento della viabilità del territorio attraverso la concertazione con tutti i portatori di interesse, sia pubblici che privati. La concertazione tra ogni livello decisionale è lo strumento fondamentale per affrontare i nodi strutturali del servizio di trasporto su gomma realizzando una rete integrata, che crei nuove opportunità salvaguardando la sostenibilità del sistema ambiente e le diverse vocazioni/interessi di un territorio.

Le iniziative del comitato sono indirizzate alla sensibilizzazione della cittadinanza e delle istituzioni sui temi del trasporto, della mobilità, della sicurezza, della qualità della vita attraverso assemblee pubbliche, distribuzione di materiale stampato, raccolta di firme sui temi all'ordine del giorno, manifestazioni finalizzate alla conoscenza delle questioni in gioco, interventi nei mass media e con gli strumenti messi a disposizione dalla rete informatica per far circolare l'informazione e sensibilizzare i cittadini sulle questioni aperte e sui rischi che gravano sul territorio.

Per la messa in sicurezza della SR89 e per evitare la sottrazione di un servizio pubblico in favore dell'affidamento della gestione ai privati con la trasformazione in superstrada a pedaggio, sono state raccolte 2.300 firme di cittadini del solo comune di Meolo che conta una popolazione di 6400 abitanti e 46 firme di imprese con sede nella Z.I. di Meolo. Sulle problematiche connesse al progetto della "Via del Mare" il Comitato ha organizzato tre affollatissime assemblee pubbliche con la presenza di Senatori e Deputati, Consiglieri Regionali, Sindaci e Amministratori del territorio.

Sono stati effettuati innumerevoli incontri con i responsabili delle amministrazioni pubbliche locali quali l'Assessore Regionale alle infrastrutture, i Presidenti delle Province di Venezia e

Treviso, i Sindaci dei Comuni di Roncade, Silea, Musile, San Donà di Piave. Ma l'operatività del Comitato continua: molti altri incontri sono in programma sempre con la finalità di sensibilizzare istituzioni, enti e cittadini sui temi in questione e sulle conseguenze derivanti dalle variazioni ipotizzate sulla rete viabilistica oggi esistente.

Il Comitato si avvale dell'assistenza legale ed è in contatto continuo con uno degli studi legali più importanti del Veneto e d'Italia con il fine di monitorare ed eventualmente impugnare, nelle sedi opportune, ogni atto attinente alla trasformazione della SR89 da strada pubblica in superstrada a pedaggio gestita da privati.

Il Comitato di cittadini "Sì Treviso Mare" in sede di attivazione della procedura di VIA Regionale ha presentato alcune osservazioni. Con la presente, che si aggiunge alle osservazioni predette, il Comitato intende sottoporre alla Commissione VIA Ministeriale ulteriori elementi di riflessione.

### **PRIMA OSSERVAZIONE: Completamento delle opere pianificate**

Occorre effettuare anzitutto un'analisi delle opere viarie pianificate in passato con il fine di potenziare la mobilità verso il litorale jesolano, la cui realizzazione non è mai stata completata. Siamo dell'avviso, e dovrebbe esserlo ogni buon amministratore ed ogni buon tecnico, che prima di progettare nuovi interventi sarebbe opportuno completare e adeguare le infrastrutture esistenti e poi verificare eventuali ulteriori necessità al fine di ottimizzare gli interventi, evitare lo spreco di risorse pubbliche e di territorio, raggiungere la massima funzionalità dagli obiettivi della pianificazione.

Le "Vie del Mare" pianificate in passato sono le seguenti (vedi planimetria "Allegato 1"):

- 1. Collegamento della confluenza dell'A4 con l'A27 di Marcon, con l'aeroporto di Tessera e verso Portegradi e poi Caposile/Jesolo. Tale collegamento si snoda su 4 corsie fino al fiume Dese, prosegue sul vecchio tracciato della S.S. 14 Triestina a due corsie fino a Portegradi e poi su quello della S.P. 43 a due corsie fino a Caposile. Su tale direttrice confluisce il traffico proveniente dalla città di Venezia e dal suo popoloso hinterland.**
- 2. Collegamento casello A4 di Quarto d'Altino con Caposile. Segue il tortuoso tracciato della S.P. 41 a due corsie lungo il fiume Sile fino a Portegradi e prosegue sulla S.P. 43 a due corsie fino a Caposile. Necessita di adeguamento e di messa in sicurezza delle intersezioni con la viabilità locale. Su tale direttrice confluisce il traffico in uscita dal casello di Quarto d'Altino.**
- 3. Collegamento casello A4 di Noventa di Piave, Calvecchia, nuovo ponte sul Piave, Passarella, Caposile. Questo recente tracciato, realizzato in vari stralci a due corsie a scorrimento veloce, è stato ultimato nel 2008 e rimane da completare nel tratto tra la rotonda Passarella e Caposile.**
- 4. Collegamento nuovo casello (in fase di realizzazione) di Meolo sull'A4, tracciato S.R. 89 che arriva in località Fossetta e prosegue fino a Caposile come Variante alla S.S.14 Triestina. Quest'ultimo tratto, di recente realizzazione, è a due corsie a scorrimento veloce. Da mettere**

comunque in sicurezza, con l'eventuale raddoppio delle corsie di marcia, eliminazione intersezioni a raso con ingressi e uscite solo sul lato destro e con apposite corsie, rotatorie, sovrappassi o sottopassi nelle confluenze più importanti.

Attualmente da Caposile un unico tracciato ricavato lungo il corso del fiume Piave Vecchia (Sile) convoglia il traffico sulla rotatoria Frova alle porte di Jesolo, e successivamente alla rotonda Picchi, verso i lidi occidentali. Ciò determina il collasso dello scorrimento per eccesso di mezzi in circolazione su un'unica arteria di smaltimento, unitamente al fatto che la massa di traffico una volta scesa dal bacino a monte verso il litorale, impatta contro una distribuzione litoranea pressoché ortogonale, assai più debole come capacità di assorbimento.

Da rilevare tuttavia che il fenomeno di congestione si verifica in uno spazio cronologico limitato, ovvero nelle giornate festive da maggio a settembre, circa una ventina di giornate, a seguito delle ondate di automezzi in movimento prodotte dal traffico pendolare di gitanti domenicali.

## **SECONDA OSSERVAZIONE: il nuovo progetto e il suo errore congenito**

La necessità più impellente resta pertanto quella di dotare tutto il litorale, tra Eraclea Mare e Punta Sabbioni, di infrastrutture adeguate a ricevere e distribuire il traffico proveniente dal veneziano e dal trevigiano che si unisce a quello di più lunga percorrenza, in uscita dai caselli sull'A4 di Quarto d'Altino, di Noventa e, prossimamente, di Meolo.

Il grave errore insito in questo progetto e che il Comitato "Sì Treviso Mare" fin dall'inizio sottolinea, è l'ipotesi di far confluire tutto questo traffico sull'unica direttrice di incanalamento prevista a Caposile e poi sull'imbuto della rotatoria Frova a Jesolo Paese, anziché cercare di suddividerlo su più linee di flusso.

Il problema più grave da affrontare e fino ad oggi mai risolto, nonostante i numerosi tentativi d'intervento localizzati, è quello della ricettività e della distribuzione del traffico sul sistema viario in ingresso a Jesolo, anche valutando le possibilità di integrazione del trasporto su gomma con apposite derivazioni del progettato SMFR o altre modalità di trasporto pubblico.

L'attuale Treviso Mare svolge ottimamente la sua funzione di collettore del traffico proveniente dal trevigiano verso il mare. Sarebbero sufficienti alcuni interventi di messa in sicurezza e miglioramento della circolazione che erano stati individuati con l'Accordo di Programma per la realizzazione delle opere complementari al nuovo casello autostradale di Meolo. Accordo sottoscritto nel 2004 dai Comuni di Meolo, Roncade, Monastier, Province di Treviso e Venezia, Veneto Strade S.p.A., Autovie Venete S.p.A. e Regione Veneto, mai attuato, anzi stravolto ed annullato dal progetto di finanza della Via del Mare.

Per un'incisiva soluzione della congestione del flusso di traffico, i due punti della rotatoria Frova e la rotonda Picchi dovrebbero costituire i due snodi per lo smistamento degli autoveicoli su più

direttrici verso i litorali e viceversa. Al contrario, il progetto “Via del Mare” non prevede una pianificazione del genere.

L'intervento “Via del Mare” termina alla rotatoria Frova e pertanto non affronta minimamente i nodi veri, ma aggrava ulteriormente la situazione a causa di una più veloce concentrazione del traffico sull'imbuto Frova senza prevedere un adeguato sistema di distribuzione e smaltimento sulle principali direttrici che sono le spiagge ad est, da Cortellazzo a Piazza Mazzini, Jesolo Lido, da Piazza Mazzini al Faro, i lidi ad ovest che comprendono le località di Cavallino, Cà Ballarin, Treporti, Cà Savio, Punta Sabbioni per citare le principali. Da tenere in debita considerazione che i lidi ad ovest comprendono innumerevoli campeggi oltre ad essere una delle porte d'ingresso a Venezia con centinaia di pullman che giornalmente trasportano i turisti all'imbarco di Punta Sabbioni.

Prendendo a prestito la più elementare terminologia dell'idraulica è noto a tutti che aumentando la velocità di corrivazione si aumenta la quantità di acqua che si accumula in un bacino a valle di una condotta. La canalizzazione in un unico collettore di traffico, sia pure potenziato, non solo non sarebbe in grado di raggiungere la necessaria capacità di assorbimento e distribuzione soprattutto nei giorni di punta, ma aggraverebbe la situazione di congestione a tutt'oggi ben nota. Una soluzione a rete risulterebbe più efficace per la fluidità del traffico, più sopportabile dal sistema ambiente, evitando la costruzione di grandi, quanto inutili, infrastrutture impattanti con il paesaggio in prevalenza agricolo, consentendo maggiore rispetto dei fattori di sostenibilità in un territorio ancora in parte integro nelle sue componenti ambientali.

### **TERZA OSSERVAZIONE: equilibri ed assestamenti del territorio**

La strada Treviso Mare, in origine S.P., oggi S.R. fino alla località Fossetta e poi Variante alla S.S. 14 Triestina fino alla località Caposile, è un percorso progettato molti decenni fa e realizzato a stralci a partire dalla fine degli anni '60 con i criteri viabilistici del tempo, oggi diventati problematici soprattutto nelle intersezioni a raso. L'attuale asse viario è stato completato nel tratto terminale Fossetta - Caposile solamente nel 2003, realizzando in parte la Variante di S. Donà della S.S.14 e togliendo il traffico di attraversamento verso il mare dai centri storici di Roncade, Meolo, Musile e S. Donà di Piave.

Fin dagli anni settanta lungo l'asse della Treviso Mare, da Silea alla S.S. 14, si sono sviluppate aree residenziali, produttive e commerciali di grande valenza, strettamente interconnesse ed integrate con l'infrastruttura libera e aperta. Ai suoi lati, ed in stretta adiacenza, sono sorte zone produttive e commerciali, nonché strutture di servizio (bar, ristoranti, agriturismo, ecc.). Nei vari decenni della sua esistenza ha svolto la funzione di collegamento commerciale tra il trevigiano e i litorali, attraversando importanti centri urbani quali Treviso, Silea, S. Biagio, Roncade, Meolo, Fossalta di Piave, Musile di Piave, S. Donà di Piave. Gli insediamenti produttivi e residenziali sono stati pianificati, a livello di PRG ed altri strumenti urbanistici sovracomunali, tenendo conto dell'esistenza di un'arteria di flusso a interconnessione aperta, che ha favorito ed incentivato lo sviluppo di queste aree (**vedi planimetria Allegato 2**).

La sostituzione del tracciato esistente con una superstrada a pedaggio, verrebbe a sottrarre al territorio un'infrastruttura capillarmente integrata con esso, creando danni incalcolabili al tessuto economico produttivo esistente, senza risolvere, anzi aggravando i rischi e problemi d'intasamento della viabilità locale conseguente al traffico di attraversamento. **Non si tratta della realizzazione di una nuova opera che si somma ed integra la vecchia viabilità da anni in uso alle comunità del territorio, bensì dell'espropriazione al libero uso collettivo di una strada, trasformandola in tracciato chiuso e a pedaggio, che non lascia libertà di scelta e il diritto all'alternativa, con grave danno che si ripercuote sull'economia del territorio attraversato.**

Basti pensare al deprezzamento delle aree frontaliere, appetibili ed utilizzabili per destinazioni produttive, commerciali, direzionali, turistiche se il fronte rimane aperto, svalutate nel caso di un tracciato chiuso col quale non si può interagire se non nei punti di entrata ed uscita.

La concentrazione sul casello di Meolo e sulla "Via del Mare" di tutto il traffico dall'A4 verso i litorali, finalizzata a sostenere il piano economico finanziario dell'opera, costituirebbe un impatto insopportabile sull'ecosistema, sul paesaggio e sul tessuto socioeconomico del territorio, ma soprattutto provocherebbe in tempi più brevi la paralisi, non essendo in grado di garantire il deflusso in discesa, una volta raggiunto il ridosso litoraneo, come del resto oggi avviene anche se in presenza di uno scorrimento rallentato. Il tempo guadagnato su una percorrenza di 19 Km sarebbe annullato e ulteriormente aggravato dai disagi conseguenti alla mancanza di un adeguato sistema distributivo a ridosso dei centri balneari.

I comuni direttamente interessati dal tracciato della SR89, che da Treviso alla S.S. 14 Triestina è stato completato nel 2003, sono Silea, S. Biagio, Roncade, Monastier e Meolo che si trova in Provincia di Venezia, ma il bacino economico della Treviso Mare, nel senso dell'influenza dell'interscambio di merci, persone e servizi tra aree urbanizzate, riguarda un territorio molto vasto comprendente la Provincia di Treviso e parti consistenti delle provincie di Belluno, Treviso, Padova e Venezia.

Anche limitando l'analisi ai comuni più direttamente interessati, risulta coinvolto un territorio di 236 Km<sup>2</sup>, con ca. 130.200 abitanti. Il valore aggiunto 2008 (dati ISTAT) prodotto in un anno nell'area suddetta è pari a ca. € 3.618.400.000, con una produzione pro-capite di ca. 27.782 €. Elemento importante riguarda l'export che risulta ben superiore al 30% del valore aggiunto complessivo. I rappresentanti delle amministrazioni di queste provincie sono spesso intervenuti in difesa di una Treviso Mare senza pedaggi, proprio a sottolineare la necessità che gli storici legami fra le comunità siano valorizzati e non cancellati (**vedi allegato 4**).

Un servizio di trasporto adeguato è elemento decisivo per le attività produttive del territorio specializzate nella produzione, trasformazione e finitura di semilavorati provenienti da altre aree, ma sono presenti aziende per la produzione di servizi e aziende commerciali, senza dimenticare il turismo con tutte le sue valenze e ricadute economiche. Da tener in considerazione che oltre alle attività puramente commerciali, molte aziende commerciano i loro prodotti attraverso outlet aziendali. La crescita economica del territorio è stata favorita e consolidata dall'affaccio ad un'infrastruttura integrata e aperta, capillarmente interconnessa con la viabilità locale a servizio di un sistema economico basato sull'interscambio. La

trasformazione in superstrada (infrastruttura chiusa con pochi accessi a pedaggio, quasi una galleria di 19 Km) significherebbe difficoltà per i collegamenti locali, chiusura di attività commerciali, aumento degli oneri di produzione e trasporto per le attività produttive e di servizi, conseguente trasferimento di attività in zone più consone e svalutazione degli immobili. Elemento questo molto importante perché riduce il potere contrattuale dell'imprenditoria verso le banche, in un periodo di grave crisi economica.

Indichiamo alcuni fattori di diminuzione del fatturato e della ricchezza, quali:

- **Deprezzamento del valore delle aree affacciate alla superstrada e depauperamento delle comunità frontaliere.**
- **Implosione e chiusura di attività commerciali che si affacciano o sono direttamente collegate alla Treviso Mare.**
- **Isolamento delle attività produttive dalla libera circolazione dei mezzi pesanti che le approvvigionano per effetto della chiusura degli accessi diretti.**
- **Aumento per centinaia di aziende dei costi di trasporto e di produzione.**
- **Riduzione della capacità occupazionale delle zone produttive e commerciali, con significativa perdita di posti lavoro, opportunità di impresa e di reddito.**
- **Isolamento dei centri storici con riduzione delle possibilità di sviluppo delle attività turistico ricettive e commerciali esistenti e disincentivazione di nuove.**
- **Enorme spreco di territorio agricolo pregiato occupato per la realizzazione di strade di servizio, contro-strade complanari, rotatorie esterne, ecc. di nessuna utilità.**
- **Sottrazione al territorio ed alle sue comunità di una struttura viaria intesa come servizio pubblico di libero accesso, sostituito con uno a pedaggio, senza possibilità di scelta.**

Tutti elementi che sommati fra loro potrebbero provocare ingenti perdite di valore con conseguente impoverimento complessivo.

#### **QUARTA OSSERVAZIONE: la sovrapposizione di opere**

Il tratto della S.R. Treviso Mare in comune di Meolo è interessato dai lavori di realizzazione del **nuovo casello sulla A4** e relative opere di connessione, mentre la stessa A4 è interessata dal progetto di ampliamento con la realizzazione della terza corsia. Tali lavori sono **già stati appaltati** e, per quanto riguarda il casello sono iniziati da tre mesi, mentre quelli relativi alla terza corsia inizieranno a breve (**vedi allegato 5 "stralcio lavori casello III<sup>a</sup> corsia"**).

Le principali opere previste sulla SR 89 riguardano:

- La realizzazione della rotatoria di connessione con predisposizione dell'eventuale futuro sovrappasso.
- La realizzazione dei collegamenti, con appositi bracci, alla II<sup>a</sup> e alla III<sup>a</sup> zona industriale dalla rotatoria predetta.
- Eliminazione dell'interconnessione a raso con via delle Industrie II attuale accesso alla II<sup>a</sup> zona industriale di Meolo.

- Realizzazione del nuovo viadotto sull'A4 con demolizione del vecchio.
- Realizzazione di una rotatoria al posto dell'incrocio a raso con via Castelletto.
- Spostamento verso nord dell'asse della SR 89 finalizzato all'adeguamento dei raggi di curvatura della carreggiata a garanzia della sicurezza rispetto alla velocità di progetto.

Il progetto preliminare della "Via del Mare" attualmente sottoposto alla procedura di VIA, prevede **opere completamente diverse** sullo stesso tratto di strada. Si riporta uno stralcio della relazione allegata alla Variante A del progetto sottoposto a VIA Regionale e ora a VIA Ministeriale:

### **2.2.1 La variante**

Il Comune di Meolo è fortemente interessato dalla nuova opera. L'impatto della nuova opera sullo sviluppo territoriale del Comune necessita di particolare attenzione, con particolare riferimento alle intersezioni con la viabilità locale esistente, che già risente pesantemente dai flussi gravanti sulla TV-Mare. Le nuove proposte progettuali sono pertanto occasione per offrire soluzione non solo ai problemi indotti dalla nuova opera ma anche ai quelli già esistenti da tempo.

- Il collegamento con la zona industriale - Progressiva 0.00 / 2700.00 corrispondente alle progressive del Progetto Preliminare da 0.00 a 2735.41

La zona industriale ed artigianale del Comune di Meolo è localizzata a nord di quello che è l'attuale tracciato della Treviso-Mare, che la divide dal resto del territorio Comunale. Il problema della viabilità locale da/per la zona produttiva, che interseca la viabilità di attraversamento sulla TV-Mare è noto e da anni in attesa di soluzione. La nuova Via del Mare, nella configurazione proposta, offre una soluzione al problema. Il nuovo tracciato, nella configurazione proposta, si sposta leggermente a Nord, su nuovo sedime, garantendo l'utilizzo dedicato del vecchio asse della TV-Mare alla viabilità da/per la Zona Industriale. Il collegamento avviene ora mediante un tracciato che sottopassa la nuova infrastruttura (che scorre in rilevato) e che collega direttamente via Castelletto con via delle Industrie II. Ulteriore potenziamento delle relazioni con la zona produttiva è offerto da una pista ciclabile che si diparte dall'esistente via Ca' Corner.

La relazione, pur rilevando le evidenti difficoltà esistenti nei collegamenti fra il centro urbano e la zona industriale, propone soluzioni che non solo non risolvono il problema di renderli sicuri e funzionali, ma li complicano ulteriormente, senza tenere in alcuna considerazione le opere in corso di realizzazione.

Riassumendo:

- **L'asse della SR 89 viene spostato ancora più a sud in uscita della rotatoria e a nord in corrispondenza del fiume Meolo per assicurare il rispetto della normativa relativamente alla velocità di progetto della futura superstrada.**
- **Realizzazione di un nuovo collegamento tra la II<sup>a</sup> zona industriale ed il centro urbano di Meolo con sottopasso della SR 89 in corrispondenza di via Monastier (e non via delle Industrie II) con un raccordo ad uncino, proseguimento in affiancamento alla SR, sovrappasso dell'autostrada (non è specificato se sia prevista la costruzione di un nuovo viadotto visto che il vecchio deve essere demolito) e allacciamento a via Castelletto utilizzando il vecchio sedime inutilizzato della SR.**
- **Eliminazione dell'incrocio a raso tra via Monastier, via Cà Corner e la SR 89.**
- **Eliminazione della rotatoria di collegamento tra la SR89 e via Castelletto che garantiva un collegamento sicuro.**

La sovrapposizione di opere sullo stesso tratto di strada, progettate da committenti diversi, con dati di progetto diversi, per quanto riguarda Casello e terza corsia, già approvate definitivamente, appaltate e a lavori in corso, mentre le opere relative alla Via del Mare sono ancora in fase di VIA, segnala come minimo un'incredibile mancanza di coordinamento da parte dell'ente Regione e un sicuro e grave spreco di risorse pubbliche.

#### **QUINTA OSSERVAZIONE: la qualità della vita**

Il pagamento di un pedaggio provocherebbe nelle scelte degli automobilisti in transito verso il litorale il riversamento sulla fragile ed inadeguata rete della viabilità locale da parte di quegli utenti che, per vari motivi, non intendessero usufruire della superstrada o preferissero evitare il pedaggio.

Le conseguenze sulla qualità di vita delle comunità coinvolte riporterebbe indietro il calendario di vent'anni, quando il traffico impazzito utilizzava anche le strade sterrate della campagna e della bonifica pur di arrivare al mare evitando gli ingorghi delle strade principali.

L'inadeguatezza della viabilità dei centri abitati per il grande traffico, comporterebbe un grave pregiudizio per la sicurezza dei residenti, mentre l'aumento dell'inquinamento acustico e atmosferico renderebbe invivibili i centri urbani.

Da considerare anche il fatto che le amministrazioni locali sarebbero costrette, a fronte di alcuna entrata o possibilità di recupero, ad aumentare a dismisura i costi per garantire un efficace controllo sugli utenti della strada, senza alcun vantaggio per i residenti.

#### **CONSIDERAZIONI CONCLUSIVE**

Questo Comitato d'iniziativa popolare non è assolutamente contrario all'uso del project financing per la realizzare infrastrutture efficienti e moderne a servizio dell'industria turistica; anzi, auspica il potenziamento e la messa a norma della S.R. Treviso-Mare nelle attuali condizioni di arteria stradale a libera circolazione, ma questo deve avvenire nell'ambito di una visione generale delle necessità del territorio, non può avvenire a danno di una parte del territorio a favore di un'altra e deve costituire un'opportunità per tutto il territorio interessato.

Il completamento e la messa in sicurezza dei tracciati descritti, unitamente all'integrazione di nuovi assi di scorrimento, consentirebbe invece la suddivisione su più direttrici del traffico che dall'asse A4 si dirige verso i litorali, creando un sistema a rete con un più funzionale smaltimento delle punte stagionali e domenicali.

Riteniamo necessario ricercare una soluzione più rispettosa degli interessi generali e meno impattante per il territorio. Prendendo atto che tutte le direttrici di traffico verso Jesolo convergono su Caposile (**vedi allegato 3**) un'adeguata soluzione potrebbe essere la realizzazione di una superstrada a pedaggio su un nuovo tracciato di ca. 9 km, da detta località

di Caposile fino alla rotatoria Frova. Naturalmente risolvendo prima il problema della capacità ricettiva in ingresso ai litorali.

Il pedaggio potrebbe essere costituito da una tariffa fissa che applicata ai milioni di utenti che vi transiterebbero potrebbe consentire di reperire le risorse necessarie alla realizzazione della superstrada, al completamento e messa in sicurezza delle “vie del mare” come illustrate e al completamento della viabilità di accesso ai litorali.

Il vecchio tracciato che costeggia il fiume Sile, oltre che costituire un’alternativa pubblica potrebbe essere valorizzato per fini ambientali e di tempo libero.

Il tutto potrebbe essere realizzato a stralci, dando priorità alle necessità più impellenti in termini di sicurezza e di capacità ricettiva del sistema viario in ingresso a Jesolo e Cavallino Treporti.

## **IL COMITATO “Sì Treviso Mare”**

Allegati:

Allegato 1: Le vie del Mare pianificate in passato e mai completate;

Allegato 2: Antico e nuovo collegamento viario da Treviso verso il mare;

Allegato 3: Ipotesi di superstrada a pedaggio;

Allegato 4: Articolo del Corriere del Veneto;

Allegato 5: Progetto Casello di Meolo e III<sup>a</sup> corsia A4;

Allegato 5 bis: Particolare progetto Casello di Meolo e III<sup>a</sup> corsia A4;

Allegato 6: Progetto preliminare “Via del Mare” Variante A;

Allegato 6 bis: Particolare progetto preliminare “Via del Mare” Variante A;