

COMUNE DI PONTE SAN NICOLÒ

PROVINCIA DI PADOVA

28 Settembre 2011

Grande Raccordo Anulare di Padova (GRAP)

OSSERVAZIONI

L'Amministrazione Comunale sulla scorta delle valutazioni, riportate nella delibera di Consiglio di cui la presente costituisce parte integrante, presenta le seguenti **osservazioni**, circa lo Studio di Impatto Ambientale relativo alla "*Variante Collegamento Casello Padova Zona Industriale – Bovolentana*":

1. **Analisi alternative al progetto – mancanza.**

Come descritto nella deliberazione di Consiglio Comunale, un corretto Studio di Impatto Ambientale non può prescindere da un'accurata descrizione, selezione e valutazione comparata delle "alternative", siano esse di tipo tecnologico, gestionale o localizzativo. È anzi possibile affermare che è proprio nella "generazione" e nel confronto delle alternative che risiede buona parte del valore aggiunto dallo Studio di Impatto Ambientale al progetto. Nella descrizione della "*Variante Collegamento Casello Padova Zona Industriale – Bovolentana*" **manca totalmente l'analisi delle alternative al progetto stesso**, tra l'altro già in parte previste o concordate, come il tracciato previsto nel citato studio di fattibilità del 2002. Si rileva inoltre che, per essere un progetto preliminare, questo sembra avere carattere di esecutività dato il dettaglio progettuale a cui si è arrivati nelle tavole presentate, a dimostrazione della volontà di perseguire un'unica scelta progettuale, senza valutare adeguate alternative meno impattanti.

2. **Bretella di collegamento tra la Bovolentana e le Zone Industriali - mancanza.**

Tra le motivazioni lo Studio adduce la necessità di *rendere più agevole il collegamento tra la Zona produttiva di Legnaro con il futuro casello di Padova Zona Industriale*, fattispecie che non ha senso poiché la zona produttiva di Legnaro si trova a Nord della SS 516 ed è già collegata con la strada provinciale dell'Olmo che ospiterà l'inserimento del nuovo casello, per cui la nuova viabilità, tutta ricadente in Ponte San Nicolò, in nessun modo agevola il collegamento con la suddetta zona industriale.

3. **Analisi dei flussi di traffico a seguito della realizzazione dell'opera - mancanza**

Il progetto in esame si basa sul collegamento tra la nuova arteria con la strada provinciale dell'Olmo, che ospiterà l'innesto del nuovo casello autostradale, e la S.S. 516 "Piovese", **ma manca totalmente un'analisi del flusso di traffico che investirebbe il Comune di Ponte San Nicolò con tale scenario**. Il traffico proveniente da sud da tale nuova arteria, se non indirizzato direttamente sulla S.P. 36, si dirigerebbe probabilmente verso Padova lungo via Roma – via Guglielmo Marconi di Ponte San Nicolò - Roncaglia, strade che sono già pesantemente gravate da traffico pendolare e che non sarebbero in grado di assorbire anche tale carico aggiuntivo. **È fondamentale che la nuova arteria si innesti solo sulla S.P. 36 dell'Olmo e non direttamente sulla S.S. 516** poiché porterebbe al collasso la già fragile situazione viabilistica del Comune di Ponte San Nicolò.

4. **Mancata considerazione di piani/progetti/programmi - necessità di riesame del SIA.**

Il progetto presentato **non prende in considerazione** altri piani/progetti/programmi interessanti l'area, descritti nelle premesse, quali:

- l'accordo di programma per la realizzazione di un accesso a livelli sfalsati alla zona commerciale D2/A (**Allegato A**) approvato dalla Giunta Comunale e della Giunta Provinciale e che renderebbe superflua la realizzazione della rotonda a nord dell'asse della S.S. 516;
- il progetto di potenziamento ferroviario a doppio binario "Gronda SUD" (**Allegato B**) è segnalato in planimetria ma il progetto dell'opera in parola non lascia lo spazio per un reale inserimento dell'opera (dovrebbe correre tra l'AUTOSTRADA A13 e la BOVOLENTANA);
- il potenziamento della A13 con la costruzione della terza corsia autostradale;
- le previsioni di piano del PATI "Cintura Metropolitana di Padova" (**Allegato C**) comprensiva delle previsioni del PUM Piano Urbano della Mobilità dell'Area Metropolitana;
- le previsioni del Comune di Ponte San Nicolò, in Convenzione ad altri Enti tra cui la Provincia di Padova, sfociate nella "Redazione dello studio di fattibilità dei lavori relativi alla realizzazione di un nuovo itinerario tra la zona Industriale di Padova, quella del Conselvano ed il Comune di Bagnoli in variante all'esistente" (**Allegato D**) redatta nel luglio 2002, che ha prodotto uno studio di fattibilità di un tracciato condiviso tra le parti;

per cui si rende necessario un riesame complessivo della proposta oggetto di SIA.

5. **Viadotto in prossimità della SS 516 – possibilità di realizzo.**

Il progetto presentato propone unicamente la volontà di fare il sottopasso autostradale nel punto in cui l'autostrada è più rilevata, ovvero nel punto dove si accinge a sorpassare il fiume Bacchiglione. Tale scelta non ha riguardo della situazione ambientale per i seguenti motivi:

- allunga il tracciato viario;
- taglia in modo trasversale un'ampia area agricola, come rileva lo studio stesso, caratterizzata da aspetti di pregio ambientale;
- va a inserirsi a 200 metri dall'unghia arginale del fiume Bacchiglione, oggetto di vincolo paesaggistico ai sensi del D.Lgs. 42/2004;

In tal senso **non vi sono adeguate giustificazioni tecniche nel non realizzare un viadotto all'altezza di quello esistente della S.S. 516, dato che in quel punto l'autostrada corre quasi in trincea.**

6. **Studio dell'impatto sul traffico locale – mancanza.**

Manca uno studio complessivo dell'impatto dell'opera sulla viabilità locale, anche per il fatto che è prevista la realizzazione di solo una parte della Bovolentana:

- le due rotonde all'altezza della S.S. 516 sono inadeguate. Quella a nord si inserisce su una viabilità vicinale, stretta e con accessi privati diretti, assolutamente inadeguata a collegarsi con la strada dell'Olmo, mentre quella a sud si inserisce sullo svincolo di collegamento tra la strada dell'Olmo e la S.S. 516 creando una situazione viabilistica pericolosa, con un doppio anello non giustificato da reali necessità tecniche;
- l'opera si innesta sulle vie Orsaretto/Petrarca che sono inadeguate a ricevere qualsiasi carico di traffico aggiuntivo. Inevitabilmente tali arterie si ritroveranno ad ospitare tutto il traffico diretto da sud verso la Zona Industriale di Padova (ZIP) per abbattere i tempi di percorrenza attualmente elevati a causa della presenza del semaforo sulla S.S. 516 e dei ponti di Roncagette e Ponte San Nicolò.

7. **Possibilità di traslare la rotonda a Nord – proposta di modifica.**

al fine di evitare che il nuovo traffico proveniente da sud verso Padova attanagli il centro di Ponte San Nicolò e Roncaglia, **deve essere valutata la soluzione di traslare verso nord la**

rotonda prevista su via Trieste (viabilità locale assolutamente inadeguata ad accogliere qualsivoglia traffico di attraversamento) sulla S.P. 36 dell'Olmo, in concomitanza con il nuovo accesso alla Zona Commerciale D2/A approvato in accordo tra Comune e Provincia, in modo da scoraggiare l'uscita sulla SS 516, in modo che per recarsi a Padova possa essere preferito l'attraversamento della ZIP che ha viabilità adeguata a supportare aumenti di traffico.

8. **Mitigazione frammentazione ecologica – previsioni inadeguate.**

Gli interventi atti a limitare la frammentazione ecologica sono inadeguati:

- l'imboschimento dell'area tra la nuova viabilità e l'autostrada non ha risvolti di valore ecologico perché chiusa tra tre elementi artificiali (S.S. 516, autostrada A 13 e nuovo tratto "Bovolentana") che rendono praticamente impossibile il movimento della teriofauna e scarso quello dell'avifauna in cerca di riparo;
- la realizzazione dei filari arbustivo/arborei lungo l'opera ha scarsa valenza ecologica (prevalentemente ha una funzione di mitigazione visiva dell'opera) perché unisce solo parzialmente gli ecosistemi tranciati dall'opera ed in ogni caso non aumenta la permeabilità tra gli stessi;
- è necessario aumentare il numero di passaggi faunistici previsti, attualmente assolutamente insufficienti (solo 4).

9. **Parere della Società Autostrade – mancanza.**

Non è stato prodotto il parere della Società Autostrade per l'Italia in merito all'opera in parola, parere ritenuto fondamentale in quanto per altre opere in elevazione o in sotterraneo nell'ambito della fascia di 25 metri dalla proprietà autostradale, è stato espresso parere negativo in considerazione del fatto che tale fascia dovrebbe rimanere a disposizione in vista della realizzazione della terza corsia autostradale.

* * *

ALLEGATI:

Allegato A: accordo di programma per la realizzazione di un accesso a livelli sfalsati alla zona commerciale D2/A approvato dalla Giunta Comunale e della Giunta Provinciale, e stralcio di individuazione accesso all'area D2/A sulla S.P. 36;

Allegato B: stralcio del progetto di potenziamento ferroviario a doppio binario "*Razionalizzazione e potenziamento dell'interporto di Padova con la linea Bologna-Padova e con l'itinerario merci alternativo medio padano*" denominato "Gronda SUD";

Allegato C: stralcio delle previsioni di piano del PATI "*Cintura Metropolitana di Padova*";

Allegato D: stralcio della "*Redazione dello studio di fattibilità dei lavori relativi alla realizzazione di un nuovo itinerario tra la zona Industriale di Padova, quella del Conselvano ed il Comune di Bagnoli in variante all'esistente*".

* * *