

COMUNE DI PONTE SAN NICOLÒ

PROVINCIA DI PADOVA

9 Novembre 2011

Piano Provinciale della Viabilità

OSSERVAZIONI

Facendo seguito alla richiesta pervenutaci da codesta Amministrazione Provinciale in data 5 ottobre 2011 (prot. 11.600) a oggetto "Aggiornamento del Piano Provinciale della Viabilità: incontro con i Comuni dell'area Piovese - Conselvano" si osserva quanto segue:

- **Si considerano** tutt'oggi valide l'impianto delle Osservazioni presentate in data 7 marzo 2006, prot. n. 4365, alla versione del Piano presentata nel 2005 di seguito richiamate:
 - a) si auspica un'integrazione del Piano della viabilità, quindi specificatamente ed esclusivamente documento per la movimentazione stradale su gomma, con gli altri aspetti dell'intero sistema della mobilità nel suo complesso, intesa come trasporto su gomma, su ferro, su acqua e ancora sul sistema ciclopedonale, sulle zone pedonali, sui parcheggi scambiatori, ecc., in modo da non puntare unicamente su scelte viabilistiche che potrebbero essere sostituite, integrate o rafforzate da scelte su altri elementi della mobilità, in virtù del fatto che tale piano è un'importante strumento di pianificazione del territorio;
 - b) si esprime la contrarietà alla progettata strada cosiddetta "Bovolentana" che interessa il territorio di Ponte San Nicolò. Parere contrario così motivato:
 - In primo luogo il P.P.V. non tiene conto in nessuna maniera dell'integrazione con il sistema più ampio della mobilità. In particolare della nuova linea ferroviaria cosiddetta "Gronda Sud". Infatti dove il Piano della viabilità prevede l'innesto con la S.P. "dell'Olmo", il progetto ferroviario colloca la stazione con il parcheggio scambiatore;
 - In secondo luogo non viene tenuto conto del sistema ambientale esistente ed interessato dal futuro passaggio stradale, è uno di più interessanti con visivi non compromessi sulla poca e pregevole campagna ancora rimasta nei nostri territori posti a ridosso della città;
 - In terzo luogo non è considerato cosa potranno sopportare i centri urbani di Ponte San Nicolò e Roncaglia con il nuovo innesto stradale sulla Statale 516. Si pensi agli attuali flussi veicolari, che i cittadini del Comune subiscono lungo l'arteria stradale S.S. 516, i quali saranno notevolmente aumentati dalla nuova uscita/entrata, unica da Bovolenta.
- **Si prende atto** che le osservazioni sopraindicate non sono state minimamente prese in considerazione nell'aggiornamento 2005 né in quello attuale.
- **Si prende atto** che questa moltitudine di Piani (tre in 10 anni) per le nostre strade di Ponte San Nicolò, poco o nulla hanno portato in tema di sicurezza, di mitigazione ambientale e clima acustico, di scarico dei flussi veicolari per il nostro territorio.
- **Si fanno** presenti alcune delle osservazioni già presentate al progetto del Grande Raccordo Anulare di Padova (GRAP):
 - Dovrebbe essere prodotta la VAS del P.P.V per conoscere i reali effetti delle previsioni viabilistiche sul territorio non antropizzato;

- Va affrontato il tema delle alternative, cosa che il P.P.V. non affronta. In questo senso il Comune di Ponte San Nicolò apporta, nel presente documento, delle considerazioni su possibili alternative che si vorrebbero valutate;
 - La “Bovolentana”, alla quale si ribadisce la contrarietà, non dovrebbe comunque essere realizzata per stralci (una parte inserita nel GRAP e una parte lasciata agli enti locali) perché in caso di mancanza di fondi degli enti locali, com'è la situazione odierna, porterebbe a vedere realizzato solo un tratto di arteria che si conclude ai confini tra i comuni di Ponte San Nicolò, Polverara e Legnaro, provocando degli squilibri viabilistici che ricadrebbero su località non adatte ad assorbire il traffico, come Roncagette.
- **Si osserva** che la proposta di inserire la “Bovolentana” nel GRAP denominata “*Variante Collegamento Casello Padova Zona Industriale – Bovolentana*”, è stata introdotta all'interno dello Studio di Impatto Ambientale (SIA) in seguito alla richiesta della Provincia di Padova con comunicazione del 16 giugno 2011, prot. n. 0089472/2011 alla Regione del Veneto.
 - **Si osserva** che il documento non considera la possibile destinazione dei flussi. Dato molto interessante per capire le reali necessità dell'utenza stradale. Infatti, noi a Ponte San Nicolò da tali dati potremo capire se la Strada Statale 516 è arteria d'ingresso per la città, o arteria di smistamento lungo la tangenziale sud-est di Padova. Questo per dimostrare che l'eventuale nuova strada Bovolentana può risultare elemento negativo per la sostenibilità ambientale.
 - **Si osserva** che gli studi di analisi sulla Statale 516 per Roncaglia, attualmente fortemente interessata dal traffico di attraversamento, mostrano che i flussi veicolari sono in aumento in egual modo sia sulla previsione tendenziale (con Bovolentana) che su quella futura 2020 (senza Bovolentana). Questo rende evidente che in ogni caso il Comune di Ponte San Nicolò non trae beneficio alcuno dalla creazione della citata “Bovolentana”, pur ospitandone il tracciato e perdendo aree con caratteristiche ambientali di interesse comunale.
 - **Si osserva** che nella previsione tendenziale, sulla “Bovolentana” in progetto, vi è indicato un flusso orario in unità veicolari equivalenti 1525/825 che poi sembrerebbero non gravare su Roncaglia (non si riscontrano neanche a nord della Statale), cosa assolutamente non corrispondente al reale utilizzo della S.S. 516 da parte dei veicoli che transitano da sud verso nord e che usciranno sulla 516 per recarsi a Padova. Altro punto critico è via Giorato/Dante ex S.P. 36 dove anche in questo caso gli effetti della nuova strada “Bovolentana” sarà elemento di maggior afflusso di traffico. Infine, per l'aumento del flusso veicolare sulla tangenziale Est, che nel tratto di massimo attraversamento passa per il nostro territorio, non viene prevista un'opportuna mitigazione in particolare per l'aumentato inquinamento atmosferico e del clima acustico.
 - **Si propone** una possibile alternativa viaria per rispondere alle reali esigenze che i Comuni contermini, (in particolare quelli posti a sud della provincia, i quali hanno la necessità di un collegamento rapido e sicuro con la città di Padova), ovvero la realizzazione di una tangenziale lungo l'asse autostradale Padova - Bologna, in parte già prevista, che colleghi la tangenziale sud di Padova con la strada “Monselice - Mare”. Tale tangenziale, parallela all'autostrada, dovrebbe proseguire a Nord fino alla prevista “Camionabile” sull'Idrovia. Verrebbe così a delinarsi una nuova arteria di uscita dalla tangenziale Sud di Padova che permetterebbe di bypassare il centro di Roncaglia.

- **Si propone** la realizzazione di quattro interventi puntuali. Quattro rotonde lungo il tratto di Statale che attraversa Ponte San Nicolò all'altezza di Via Rossa; Via Garibaldi; Viale del Lavoro; Via San Francesco-Via Palermo) consentendo una migliore fluidificazione del traffico passante, come peraltro evidenziato nella relazione del P.P.V.

- **Si osserva** che la realizzazione delle suddette rotonde non potrà prescindere dall'installazione di adeguate opere per garantire gli attraversamenti pedonali e la sicurezza degli stessi pedoni con isole spartitraffico, definite anche isole salvagente. Tali isole sono necessarie ed indispensabili lungo tutto il tratto di S.S. 516, nel territorio di Ponte San Nicolò, in quanto svolgono la funzione di protezione del pedone sulla mezzzeria e, contemporaneamente, contribuiscono ad ordinare ed incanalare il traffico abbassando la velocità dei veicoli ed eliminando le occasioni di sorpasso e cambi di corsia impropri, principali cause di incidenti tra veicoli e tra veicoli e pedoni.

- **Si osserva che l'intervento identificato con il numero 89** "Collegamento S.S. 516 - strada comunale in Comune di Padova/Ponte San Nicolò", è visto favorevolmente in quanto elemento necessario all'afflusso veicolare della cittadinanza interna di Rio.
 È prevista la realizzazione di una bretella dalla Statale 516 (che prende la denominazione "Piovese" proprio a partire dal punto di inserimento in mappa) all'intersezione tra la via Garibaldi e Cavour, in Comune di Ponte San Nicolò.
 A tal fine il Comune di Ponte San Nicolò si sta attivando (progettazione preliminare approvata) per procedere alla realizzazione della pista ciclabile lungo via Garibaldi e via Cavour, completando i collegamenti con la pista ciclabile di via Moro ad Est, con il centro abitato della frazione Rio a Sud e con il Comune di Padova attraverso l'esistente pista ciclabile in via Verdi e via Antonio da Rio ad ovest in Comune di Padova. Lo scopo è garantire la sicurezza dei vari flussi di traffico, in primis quelli deboli costituiti da pedoni e cicli, su un'arteria che negli ultimi anni ha visto un incremento veicolare notevole, dovuto alla continua espansione dei nuclei abitati.
 Pertanto si auspica che da parte di codesto Ente la realizzazione di opportuna rotatoria in corrispondenza dell'immissione della bretella di progetto con la viabilità esistente (incrocio via Garibaldi – via Cavour – via Verdi/via Antonio da Rio in Comune di Padova) al fine di non rendere vano l'intervento di messa in sicurezza che prioritariamente questa Amministrazione ritiene di perseguire.
 Non meno importante sarà la previsione di un'intersezione in rotatoria in corrispondenza della Statale 516. L'intervento riveste carattere di urgenza sia per la pericolosità dell'intersezione delle strade (via Pizzamano, Bretella di progetto, Statale) che per il notevole flusso veicolare. Di fatto le strade, tra il quartiere di Padova-Voltabarozzo e la frazione di Roncaglia, a Ponte San Nicolò si inseriscono nel flusso della S.S. 516 "Piovese", nelle immediate vicinanze dell'uscita della tangenziale sud-est.
 Pertanto, a parere di questa Amministrazione, **l'intervento n. 89 proposto dalla Provincia non potrà prescindere**, in termini di efficacia, dalla realizzazione di opportuni inserimenti in rotatoria sulla rete viaria esistente.

Queste sono solo delle proposte che riguardano il nostro territorio, ma che di sicuro possono avere una valenza di area vasta nonché una sostenibilità ambientale. Si utilizzerebbero, infatti, dei tracciati già esistenti e/o aree già compromesse dall'organizzazione in corso e/o avvenuta.

* * *