



COMUNE DI PONTE SAN NICOLÒ  
PROVINCIA DI PADOVA

COPIA

**VERBALE DI DELIBERAZIONE DI CONSIGLIO COMUNALE N. 47 del 28-09-2011**

Sessione Ordinaria - Seduta Pubblica di Prima Convocazione

**Oggetto:**  
**GRANDE RACCORDO ANULARE DI PADOVA (GRAP): OSSERVAZIONI.**

L'anno **duemilaundici** addì **ventotto** del mese di **settembre** alle ore **20:00** nella sala delle adunanze, previa convocazione con avvisi scritti notificati ai sensi di legge, si è riunito il Consiglio Comunale.

Partecipa alla seduta il Segretario Generale NIEDDU MARIANO.

Il Sig. RINUNCINI ENRICO, nella sua qualità di SINDACO assume la presidenza e, riconosciuta legale l'adunanza, dichiara aperta la seduta e chiama all'ufficio di scrutatori i Signori:

RAVAZZOLO EMY

MUSTO CATERINA

ZOPPELLO LUCIANO

Alla trattazione del presente argomento iscritto all'ordine del giorno sono presenti i Signori:

RINUNCINI ENRICO	P	MANGANO ANDREA	A
SCHIAVON MARTINO	P	MUSTO CATERINA	P
SCHIAVON BERTILLA	P	GAMBATO LUCA	P
MORELLO OLINDO	P	ZARAMELLA GIANLUCA	P
CAPPUZZO ADRIANO	P	BOCCON LUCA	P
TASCA CARMEN MATTEA	P	MASIERO ALBERTO	P
BAZZI HUSSEIN	P	SCHIAVON MARCO	P
MORO DINO	P	ZOPPELLO LUCIANO	P
FASSINA ANNA CARLA	P	BUSON PAOLO	P
RAVAZZOLO EMY	P	GOBBO LUCIA	P
BORTOLAZZI MARCO	P		

Presenti 20 Assenti 1

Verbale letto, approvato e sottoscritto.

IL PRESIDENTE  
F.to RINUNCINI ENRICO

IL SEGRETARIO GENERALE  
F.to NIEDDU MARIANO

REFERTO DI PUBBLICAZIONE	CERTIFICATO DI ESECUTIVITA'
<p>N. _____ Reg. Pubbl.</p> <p>Certifico io sottoscritto Segretario Generale che copia della presente delibera viene affissa all'Albo Pretorio il _____</p> <p>e vi rimarrà per 15 giorni consecutivi.</p> <p>Addì _____</p> <p>IL SEGRETARIO GENERALE F.to NIEDDU MARIANO</p>	<p>Si certifica che la presente deliberazione è stata pubblicata nelle forme di legge all'Albo Pretorio senza riportare, nei primi dieci giorni di pubblicazione, denunce di vizi di legittimità o competenza, per cui la stessa è divenuta ESECUTIVA il _____</p> <p>Addì _____</p> <p>IL SEGRETARIO GENERALE NIEDDU MARIANO</p>

COPIA CONFORME ALL'ORIGINALE

Addì \_\_\_\_\_

IL SEGRETARIO GENERALE  
NIEDDU MARIANO

Il SINDACO introduce l'argomento e relaziona riassumendo quanto accaduto nei giorni precedenti. Premette che il progetto del Grande Raccordo Anulare di Padova (GRAP) era stato trasmesso al Comune di Ponte San Nicolò nel giugno del 2009, mentre l'attuale Amministrazione si stava insediando. Sembrava che si dovessero presentare le osservazioni entro i 60 giorni, quindi si sarebbe dovuto convocare il Consiglio entro l'8 agosto 2009. Esaminando meglio il tracciato del nuovo asse viario, invece, si è visto che esso non ricadeva sul territorio del Comune di Ponte San Nicolò e pertanto non c'era alcuna osservazione da fare. Precisa che le osservazioni non sono obbligatorie né per il Consiglio Comunale né per la Giunta e che potrebbero essere presentate anche semplicemente con una lettera del Sindaco a nome dell'Amministrazione. Tuttavia, come si è fatto con la discarica e come si fa per le situazioni così importanti, l'Amministrazione Comunale ha però ritenuto opportuno e doveroso che queste osservazioni venissero portate in Consiglio Comunale affinché tutto il Consiglio possa esprimersi su cose così importanti per il territorio.

Quindi in quell'occasione non è stata fatta alcuna osservazione perché il percorso non ricadeva nel territorio di Ponte San Nicolò. Nei giorni scorsi, invece, è arrivato un invito a presenziare alla IV Commissione Provinciale (Commissione Lavori Pubblici Viabilità) per vedere il progetto del GRAP.

Come consuetudine, il Comune di Ponte San Nicolò, che cerca sempre di essere presente, ha presenziato a questa Commissione rappresentato dal Sindaco. Racconta che, appena arrivato, è rimasto abbastanza perplesso in quanto non capiva se si parlava del GRAP o della strada "Bovolentana".

Spiega che questa volta all'interno del progetto del GRAP – che nel 2009 si fermava all'altezza dell'Idrovia e quindi del famoso casello che collega l'autostrada con la camionabile – compare un'adduzione al GRAP che consiste in un primo stralcio della famosa "Bovolentana" inserito nel progetto del GRAP su richiesta della Provincia di Padova. Invece di soffermarsi sul GRAP, quindi, ci si è ritrovati ad esaminare il primo stralcio della "Bovolentana", che va dalla Statale 516 a una via del territorio di Ponte San Nicolò.

Afferma di aver voluto fare questa premessa per spiegare che Ponte San Nicolò non ha ricevuto alcuna comunicazione ufficiale su questa vicenda e il Segretario conferma che non c'era nessun diritto ad avere una comunicazione ufficiale, anche se questa importante opera insiste sul territorio di Ponte San Nicolò in maniera forte.

L'unico obbligo che ha la Società GRAP è quello della pubblicazione di un avviso su un quotidiano locale. L'unica comunicazione che Ponte San Nicolò avrebbe avuto a disposizione, quindi, sarebbe stata un quadratino pubblicato nel Gazzettino di Padova del 5 agosto scorso.

Il Comune di Ponte San Nicolò pertanto può presentare le proprie osservazioni entro il 4 ottobre 2011.

Se non era per l'opportunità data dalla Commissione provinciale, l'Amministrazione di Ponte San Nicolò non sarebbe mai venuta a conoscenza della cosa, perché non è così ovvio che si leggano questo tipo di pubblicazioni.

Adesso ci si trova ad avere dei tempi strettissimi perché il primo Consiglio Comunale utile è questo e gli uffici sono adesso costretti a un lavoro non indifferente. Si è convocata anche la Commissione e, comunque, in questa settimana il lavoro da parte degli uffici è stato davvero straordinario.

Gli innumerevoli faldoni del progetto erano a disposizione all'Ufficio VIA-Ambiente della Provincia di Padova e di Rovigo oppure in Regione, ma tutti possono immaginare che andarli a consultare sul posto è una cosa diversa che averli a disposizione. Si è deciso, quindi, di entrare nel sito del Ministero dell'Ambiente (per la valutazione dell'impatto ambientale) e quello è stato l'unico strumento per riuscire a stampare quella parte di progetto che riguarda questa adduzione che passa per il territorio di Ponte San Nicolò. In questo modo si è reperito il materiale sul quale lavorare.

Insiste su questo anche per spiegare come a volte sia molto difficile lavorare con la normativa vigente che non consente una maggiore pubblicizzazione agli Enti sui quali ricadono certe opere così importanti.

Il Comune, come sempre, viene usato e non valorizzato come dovrebbe, visto che solo chi ci abita ha la consapevolezza del territorio, mentre gli altri fanno solo delle righe sulla carta senza pensare ai cittadini e alla gente.

Quindi è stato ripreso in mano il progetto e si è cominciato a lavorarci su, elaborando poi delle osservazioni. Dopo queste premesse, cede la parola all'Assessore alla Programmazione del Territorio, Martino Schiavon, per la spiegazione delle proposte di osservazione.

**SCHIAVON MARTINO – Assessore:** Spiega i contenuti del provvedimento dando lettura di alcune parti della proposta di deliberazione:

*Premesso che:*

- *il Grande Raccordo Anulare di Padova (GRAP). è un anello superstradale della lunghezza di circa 42 km, a pedaggio, che è destinato a mutare il quadro attuale del traffico nell'area del Veneto centrale. Il Grande Raccordo Anulare di Padova è inserito nell'Accordo quadro del 2003 tra il Ministero delle Infrastrutture e dei Trasporti e la Regione Veneto ed è pure compreso tra le infrastrutture strategiche di*

*preminente interesse nazionale, soggette dunque alle procedure della Legge Obiettivo. Il promotore dell'opera è la società Grande Raccordo Anulare di Padova S.p.A. (GRA), costituita dalle concessionarie Autostrada Brescia-Padova (che detiene il 45% del capitale) e Autostrada Venezia-Padova (40%), unitamente a Veneto Strade (10%) e al Comune, alla Provincia e alla Camera di Commercio di Padova, a cui spetta complessivamente il 5% del capitale azionario;*

Spiega che il "promotore" è una cosa diversa dall'"esecutore", ma per ora, visto che si è in progetto di finanza, c'è solo un promotore che promuove l'iniziativa.

- *in data 10.01.2006 la società GRA S.p.A. ha presentato alla Regione Veneto una proposta di finanza di progetto per la progettazione, costruzione ed esercizio del complesso di collegamenti autostradali e stradali denominato Grande Raccordo Anulare di Padova. La proposta presentata da GRA S.p.A. prevede la realizzazione di un nuovo tratto autostradale a due corsie per senso di marcia più corsia di emergenza...;*
- *in data 08.04.2011 il Ministero dell'Ambiente e della Tutela del Territorio e del Mare, Commissione Tecnica di Verifica dell'Impatto Ambientale – VIA e VAS, ha avanzato una richiesta di integrazioni allo Studio di Impatto Ambientale al progetto "Sistema viario di collegamento e adduzione alle autostrade nei settori Ovest e Nord di Padova e tra Padova e Marghera - Mestre, denominato Grande Raccordo Anulare di Padova (GRAP)", presentato nel marzo 2009, il quale non interessava il Comune di Ponte San Nicolò se non in modo indiretto per lo spostamento verso Sud dell'attuale casello dell'autostrada A13, Padova Zona Industriale;*

Considerato che:

- *nell'integrazione presentata dalla Regione Veneto, ripubblicata sui quotidiani in data 05.08.2011, è stata introdotta all'interno del suddetto progetto la "Variante Collegamento Casello Padova Zona Industriale – Bovolentana" in seguito alla richiesta della Provincia di Padova del 16 giugno 2011, prot. n. 0089472/2011 pervenuta alla Regione del Veneto;*

Spiega che il progetto è stato ripubblicato a seguito dell'integrazione richiesta dalla Provincia di Padova.

Esaminata la documentazione del SIA dalla quale si rileva che:

- *stante l'impossibilità di bloccare per tutta la durata dei lavori del sottopasso, la viabilità sull'autostrada A 13, si prevede la costruzione di un tratto provvisorio di deviazione dell'autostrada di estensione di circa 500 m;*

*Considerato che il Comune di Ponte San Nicolò ha partecipato in Convenzione ad altri Enti, tra cui la Provincia di Padova, alla "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" nel luglio 2002, che ha prodotto uno studio di fattibilità di un tracciato condiviso tra le parti;*

Considerato che entro il termine di 60 giorni dalla data di pubblicazione dell'avviso ovvero entro il 04.10.2011, decorrono i termini per la presentazione di osservazioni presso:

- *Regione del Veneto, Direzione Tutela Ambiente, Unità Complessa Valutazione di Impatto Ambientale (VIA), Calle Priuli – Cannaregio 99, 30121 Venezia;*
- *Ministero dell'Ambiente e Tutela del Territorio e del Mare, Direzione generale per le valutazioni ambientali Via Colombo 44, 00147 Roma;*
- *Ministero per i Beni e le Attività Culturali, Direzione Generale per il paesaggio, le belle arti, l'architettura e l'arte contemporanea Via di San Michele, 22 - 00153 – Roma;*

Premesso tutto ciò, il Comune di Ponte San Nicolò è chiamato, se lo vuole, a deliberare delle osservazioni. La Giunta o il Sindaco avrebbero potuto fare autonomamente delle osservazioni, ma l'Amministrazione ha ritenuto di portare questi argomenti alla discussione del Consiglio Comunale.

Avvalendosi della proiezione di alcune *slide*, procede quindi alla presentazione del progetto.

Indica il tracciato della variante di collegamento: a nord si trova il casello di Padova Z.I. Il tracciato scende lungo l'attuale Strada Provinciale "dell'Olmo" e, con un sistema di rotatorie, si pensa di collegare la nuova bretella di adduzione al GRAP, che termina con una rotatoria in Via Orsaretto/Via Petrarca, ai confini fra Legnaro, Ponte San Nicolò e Polverara.

Indica poi il nuovo sistema di ingresso o di adduzione al GRAP futuro (camionabile sull'Idrovia), l'attuale Idrovia e dove il progetto prevede di realizzare una strada sulla sommità arginale.

Il nuovo sistema di ingresso vede la previsione di un nuovo casello e di un sistema di entrate/uscite per innestarsi sulla Provincia dell'Olmo o su una futura bretella di collegamento con il casello Padova Z.I.

Il progetto presentato nel marzo 2009 interessava solamente in modo indiretto Ponte San Nicolò e prevedeva una nuova sistemazione viaria sulla S.P. 36. L'intervento, però, era completamente al di fuori del territorio comunale. Passa quindi ad illustrare la successiva richiesta fatta dalla Provincia il 16 giugno, che prevede invece un sistema di adduzione che inserisce una prima rotonda posta a nord della S.S. 516, che serve per lo smistamento di tutto quel traffico che viene dal Piovese e da Legnaro e ha la necessità di recarsi a Sud. C'è,

poi, un'altra rotonda a Sud della S.S. 516 per lo smistamento dei veicoli provenienti da Padova e diretti a Sud.

Successivamente il tracciato si affianca al tratto autostradale correndo in parallelo fino al punto in cui comincia a scendere in trincea per passare sotto l'attuale autostrada che ha un livello più alto rispetto al piano di campagna. C'è, quindi, la possibilità di passare sotto, usufruendo del cambio di quota dell'attuale autostrada. Nel frattempo, proprio per realizzare il sottopasso, il tratto di autostrada verrebbe deviato e, quindi, per 500 metri (quasi tutto il tratto di autostrada posta a Ponte San Nicolò a monte del fiume Bacchiglione) viene spostato, per cui viene ulteriormente occupata la campagna dal lato Sud di Ponte San Nicolò.

Quindi il tracciato scende ulteriormente e si prevede la realizzazione di una nuova rotonda per una possibile bretella di collegamento alla zona industriale di Ponte San Nicolò, che permetterebbe il transito del traffico pesante diretto in zona industriale da Sud anziché da nord, mettendo in sicurezza il capoluogo.

Questo progetto ha la finalità di anticipare tutta la futura nuova Bovolentana.

Ricapitolando, il primo intervento del GRAP consiste nella connessione tra il nuovo casello sull'A13 (Padova Z.I.) con la strada dell'Olmo.

Il secondo intervento consiste nella costruzione di due nuove rotatorie ubicate pressoché simmetricamente a nord e a Sud rispetto all'asse della S.S. 516. Purtroppo per Ponte San Nicolò, una di queste rotonde ha un'entrata in Via Trieste.

Il terzo intervento consiste nel nuovo attraversamento in sottovia dell'Autostrada A13 a circa 200 metri dal fiume Bacchiglione.

Il quarto intervento consiste in una rotatoria di progetto per consentire una futura bretella di collegamento con la zona industriale. Viabilità quest'ultima in programma e la cui realizzazione sarà a carico di altri Enti. Questo significa che questa bretella potrà essere realizzata solo dal Comune, compreso il secondo ponte sul Bacchiglione.

Il quinto intervento consiste in una strada in piano (non più in sottopasso) in direzione Sud-est verso Legnaro.

Il sesto intervento consiste nella realizzazione di un ponte obliquo, pari a 25 metri sullo scolo Orsaro, e di una rotatoria terminale su Via Orsaretto (Via Petrarca per Ponte San Nicolò), ai confini dei tre Comuni di Legnaro, Polverara e Ponte San Nicolò.

Quindi, ci sarebbe una nuova rotonda che collega due strade comunali non più larghe di 5 metri e la futura strada provinciale, che di sicuro sarà di 12 metri abbondanti.

Spiega che l'Amministrazione ha analizzato le possibili criticità dell'opera per predisporre le successive osservazioni. Riprende quindi la lettura di alcuni passi del testo della proposta di delibera:

*Esaminata la documentazione del SIA dalla quale si rileva che:*

- *si tratta di una grande opera di attraversamento che ha una lunghezza di 2,5 km circa e si snoda interamente nel Comune di Ponte San Nicolò (il primo tratto della Bovolentana qualcuno l'ha pensato in casa d'altri senza chiedere) negli spazi agricoli compresi tra la S.S. 516 ed il fiume Bacchiglione, caratterizzati da una tessitura agricola di tipo intensivo ma con una discreta valenza ambientale per la mancanza di pressione urbana significativa (non ci sono case se non quelle storiche), con presenza di elementi naturali utili ad incrementare la biodiversità (siepi, prati, aree boscate e scoli) (si tratta in pratica di uno dei pochi ambiti di Ponte San Nicolò ancora integro all'attività agricola);*
- *l'analisi del quadro vincolistico ambientale non prende in esame quanto previsto dal Piano di Assetto del Territorio Intercomunale (PATI) della "Comunità Metropolitana" (adottato con delibera di C.C. n. 1 del 29.01.2009 ed approvato in sede di Conferenza dei Servizi il 18.07.2011) e pertanto si applicano le norme di salvaguardia previste dall'art. 29 della L.R. 11/2004 (art. 2 delle N.T. del PATI, "Natura ed efficacia delle previsioni del PATI"), che in particolare individua:*
  1. *la previsione di nuova viabilità con tracciato diverso da quello presentato dalla Regione Veneto (compreso anche nel PUM, Piano Urbano della Mobilità dell'Area Metropolitana);*
  2. *un parcheggio di interesse metropolitano di progetto;*
  3. *ambiti di connessione naturalistica di II grado;*
  4. *ambiti per l'istituzione di parchi "metropolitani" di interesse sovra comunale;*

Ricorda che dopo tantissime riunioni di Conferenza metropolitana e altrettante riunioni sulla Bovolentana, dove lui stesso e il Sindaco Gasparin hanno sempre detto che Ponte San Nicolò "subisce" la Bovolentana e che, anche se la si inserisce nei Piani Regolatori e nel PAT comunali, in realtà non la si digerisce volentieri.

Un'altra criticità è costituita dal fatto che il SIA non prende in considerazione che il Comune di Ponte San Nicolò ha partecipato in Convenzione ad altri Enti, tra cui la Provincia di Padova, alla "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" nel luglio 2002, che ha prodotto uno studio di fattibilità di un tracciato condiviso tra le parti.



In particolare era stato condiviso l'innesto: all'epoca Ponte San Nicolò, a seguito di una serie di accordi, ha subito la previsione di passare sopra l'autostrada con un cavalcavia. Il progetto approvato prevedeva che chi arrivava da Padova per andare a Conselve dovesse uscire dal rondò, passare sopra l'autostrada, scendere a destra per poi dirigersi verso Conselve. Si evitavano, quindi, manufatti impropri e si evitava il deturpamento di una grande area agricola. Ponte San Nicolò aveva anche chiesto che fosse più radente al confine comunale, ma si doveva valutare anche una possibile futura linea ferroviaria che dovrebbe collegare Padova a Chioggia. L'Amministrazione di Ponte San Nicolò, comunque, aveva chiesto di lambire il più possibile il confine del territorio comunale proprio per arrecare meno danni possibili al territorio agricolo di Ponte San Nicolò.

Altra criticità è che il SIA non prende in esame quanto previsto dalla Regione Veneto che *nell'ambito del progetto di "Razionalizzazione e potenziamento dell'interporto di Padova con la linea Bologna-Padova e con l'itinerario merci alternativo medio padano"* aveva individuato nell'area a ridosso dell'autostrada la collocazione ideale per l'individuazione del tracciato ferroviario (la cosiddetta "Gronda Sud"), in modo da evitare nuove fratture sul territorio, e nell'area tra lo svincolo della S.S. 516 e l'Autostrada A 13 il luogo più adatto ad una fermata di detta linea ferroviaria ed un ampio parcheggio scambiatore.

In pratica, si era prevista una linea ferroviaria che passava a nord del territorio di Ponte San Nicolò, si accostava in parallelo all'autostrada, scendeva verso Sud seguendo sempre l'autostrada e a Ponte San Nicolò si pensava di realizzare un parcheggio e una fermata per il servizio metropolitano leggero. Anche questo progetto non viene menzionato nella richiesta di valutazione di impatto ambientale.

Altra criticità riguarda il fatto che la Regione Veneto ha approvato la variante parziale al PRG del Comune di Ponte San Nicolò denominata D2/A posta a ridosso della S.P. 36, oggetto di Accordo di Pianificazione Coordinata ai sensi L.R. 35/2002, regolarmente sottoscritto in data 28.02.2005 tra la Provincia di Padova, il Comune di Ponte San Nicolò ed altri Comuni, la quale prevedeva (all'articolo 5) che l'attuazione del Piano di Lottizzazione sull'area oggetto di variante fosse subordinata alla realizzazione e al collaudo delle opere di urbanizzazione e di adeguamento viario per gli innesti individuati lungo la S.P. 36, da realizzare a livelli sfalsati al fine di poter garantire la funzionalità della nuova arteria S.P. n. 36 "dell'Olmo", sulla base di specifico accordo di programma, approvato dagli enti rispettivamente con Delibera di Giunta Comunale n. 113 del 17.11.2010 e con Delibera di Giunta Provinciale n. 231 del 11.11.2010;

Questo vuol dire che in questa area commerciale la Provincia approva il progetto dicendo che gli accessi non possono essere a raso bensì a piani sfalsati.

Il progettista del piano esecutivo aveva presentato il progetto di una possibile rotonda, per cui ci sarebbero il rondò illustrato prima, poi due rotonde, ancora una doppia rotonda e poi un'altra rotonda. Praticamente una rotonda ogni 500 metri. Questa, quindi, è un'altra criticità.

A rigor di logica, la Provincia in questa rotonda non ci ha mai visto un bene, infatti, chiede che sia realizzato il piano sfalsato. Chiede, quindi, che l'area commerciale si faccia carico di un eventuale cavalcavia che corra in elevato, con sotto delle bretelle di entrata e uscita. Alla fine, con questi cavalcavia che si alternano ad una serie di rotonde si creerebbe una confusione enorme che potrebbe essere evitata.

Altre criticità: *Sotto l'aspetto ecologico per evitare la frammentarietà e la separazione degli ecosistemi con tale nuovo asse, anche rispetto all'attuale autostrada, le proposte sono da considerarsi inadeguate in quanto si prevede di:*

1. *imboschire l'area tra la nuova viabilità e l'autostrada, azione però priva di 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 pratica, per riequilibrare il sistema ambientale, si è pensato di inserire un boschetto di dimensioni molto contenute, ma secondo l'Amministrazione di Ponte San Nicolò questo boschetto non potrà avere il risvolto che si voleva ottenere, perché è esiguo ed è racchiuso in un ambito.

Altra criticità è la previsione di:

2. *realizzare dei filari arbustivo/arborei lungo l'opera, considerati di scarsa valenza ecologica (prevalentemente hanno una funzione di mitigazione visiva dell'opera) perché uniscono solo parzialmente gli ecosistemi tranciati dall'opera ed in ogni caso non aumentano la permeabilità tra gli stessi;*

In pratica, lungo la nuova strada si è pensato di fare dei filari di alberi, che però maschererebbero solamente il trancio senza fare nient'altro.

Ulteriore criticità è la previsione di:

3. *realizzare un numero di passaggi faunistici assolutamente insufficienti (solo 4);*

Si tratterebbe di percorsi sotterranei per permettere l'accesso alla teriofauna e all'avifauna senza pericolo di schiacciamento da parte delle macchine.

Conclude leggendo le osservazioni che, salvo piccole modifiche, sono quelle elaborate in questi giorni. Al riguardo, si unisce al Sindaco nel ringraziare il lavoro degli Uffici, perché sono riusciti a recuperare il

materiale in modo veramente dispendioso di energie e poi perché in poco tempo hanno fatto veramente un ottimo lavoro.

\* \* \*

## OSSERVAZIONI

1. 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. 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.  
Se la volontà, invece, è di collegare la zona produttiva di Ponte San Nicolò con detto casello allora è necessario in ogni caso che la bretella, con ponte sul Bacchiglione tra Via Tintoretto e la Bovolentana, sia inserita totalmente nell'opera da realizzare e non sia considerata viabilità in programma, la cui realizzazione darà a carico di altri Enti, perché allora verrebbe meno uno dei motivi fondamentali per realizzare l'opera stessa senza la quale il Comune di Ponte San Nicolò si troverebbe a ospitare solo una viabilità di attraversamento.
3. 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.  
(Questa è stata una delle condizioni fondamentali avanzate dal Comune di Ponte San Nicolò in sede di presentazione di tutti i progetti della Bovolentana, per evitare anche una sola auto in più sulla S.S. 516).
4. 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 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" 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" per cui si rende necessario un riesame complessivo della proposta di SIA in oggetto.
5. 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. 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 Roncayette e Ponte San Nicolò.
  7. 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. 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. 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.

\* \* \*

Al termine di questa ampia presentazione e dopo aver dato lettura delle Osservazioni, afferma che queste possono essere anche integrate, modificate o emendate.

Terminata la relazione, il Sindaco, prima di dichiarare aperta la discussione e concede la parola al Presidente della Terza Commissione Consiliare Luca Gambato.

**GAMBATO LUCA (Ponte San Nicolò Democratico):** In qualità di Presidente della Terza Commissione Consiliare propone di integrare quanto è stato presentato finora dal punto di vista tecnico, perché in Commissione è emersa l'esigenza di ribadire che l'Amministrazione di Ponte San Nicolò è contraria al progetto e a quanto proposto.

Ovviamente le osservazioni sono una presentazione di aspetti tecnici migliorativi su un progetto che l'Amministrazione Comunale subisce.

A questo proposito, proprio per ribadire il fatto che non si condivide il progetto, propone di integrare il dispositivo della delibera inserendo, al primo punto, il seguente:

**1. Di esprimere la propria contrarietà al progetto della "Variante Collegamento Casello Padova Zona Industriale - Bovolentana" in quanto la stessa, così come prodotta, sarà portatrice tra l'altro di ulteriore flusso di traffico improprio all'interno del territorio comunale.**

Al punto n. 2, poi, ci sarà l'approvazione delle osservazioni che sono state appena illustrate.

**SINDACO:** Afferma che anche questa proposta di emendamento da parte del Presidente della Terza Commissione fa parte della discussione. Aggiunge che, se c'è un'idea di subire la Bovolentana fatta in questo modo, bisogna sottolineare che è assolutamente inaccettabile, perché a Ponte San Nicolò porta solo gravissimi disagi. Ritiene che uno stralcio così non abbia nessun senso, perché porta solo grandi disagi alla

comunità di Ponte San Nicolò.

Afferma che l'espressione aggiunta dalla Terza Commissione va proprio a rinnovare la contrarietà di Ponte San Nicolò a questa opera per la parte che riguarda interamente il territorio comunale di Ponte San Nicolò.

Quindi il Sindaco dichiara aperta la discussione e concede la parola ai Consiglieri:

**ZARAMELLA GIANLUCA (Ponte della Libertà):** Afferma di prendere atto della situazione di emergenza in cui ha dovuto operare il Comune di Ponte San Nicolò e i suoi Uffici. Si tratta di un intervento di cui si è preso atto quasi casualmente leggendo un quotidiano e naturalmente si unisce nel ringraziamento agli Uffici per il lavoro svolto e per la completezza dell'istruttoria.

La proposta di delibera è stata esaminata correttamente in Terza Commissione e in Prima Commissione congiuntamente e vi sono state delle valutazioni tecniche e delle valutazioni politiche, che sono state formulate in coda alla discussione della Commissione. Quanto alle valutazioni tecniche non si può non dividerle, perché appaiono pertinenti (alcune più e alcune meno).

La sua opinione personale relativa all'impatto sull'ecosistema di Ponte San Nicolò da parte di questa variante di collegamento non è così pericolosamente grave come potrebbe apparire, in quanto non gli pare che nella prima cintura urbana di Padova esistano situazioni di fauna o di flora, particolarmente pregiate. Si tratta, infatti, di aree già profondamente impattate, urbanizzate e, purtroppo, anche inquinate, per cui, pur condividendo l'importanza di questo aspetto, forse non è quello più importante.

Vi è sicuramente da condividere lo sfregio per il territorio, che può tradursi anche in un danno economico, perché vengono tranciate delle aree utilizzate economicamente da aziende.

È da condividere anche la proposta di effettuare un tracciato più pertinente con la morfologia territoriale, come ad esempio il suggerimento che il tracciato possa percorrere delle direzioni più vicine ai confini comunali. Da un punto di vista tecnico non si possono non condividere le osservazioni che si fondano anche su una corretta collaborazione e sinergia fra i vari Enti in modo da ottenere il risultato migliore per il territorio e i cittadini.

Interessante era l'idea di realizzare un secondo ponte sul fiume che attraversa il territorio di Ponte San Nicolò, come è stato illustrato in Terza Commissione. Si tratta, infatti, di una soluzione che avrebbe teoricamente permesso una riduzione del traffico e un alleggerimento dell'impatto sul centro storico di Ponte San Nicolò. Vi sono, poi, delle valutazioni di opportunità e sembra che questa piccola bretella non possa essere inserita nel progetto unitario e debba essere lasciata ad altri Enti, per cui si chiede se sia possibile fare un ragionamento. Verificare, cioè, se sia inseribile anche questo ponte e questa bretella, che davvero sembra una soluzione interessante.

Alle valutazioni tecniche, che si condividono, si aggiunge la valutazione politica della maggioranza, ossia un "no" senza "se" e senza "ma" alla variante di collegamento. Questa è una posizione politica legittima che si può rispettare, ma che Ponte della Libertà non condivide in quanto la realizzazione di una variante di collegamento potrebbe essere un'opportunità per realizzare anche delle infrastrutture utili al territorio di Ponte San Nicolò.

Quando si parla di alleggerire il traffico sul centro storico di Ponte San Nicolò, vorrebbe capire a quali alternative sta pensando la Giunta a livello di strategie viarie e urbanistiche per il futuro.

Afferma di non sapere quali altre strategie ci sono a oggi o a cinque anni per alleggerire il traffico sulla Statale 516 e sul centro storico di Ponte San Nicolò, ma non vorrebbe che questo "no" da parte di Ponte San Nicolò Democratico potesse trasformarsi, poi, nella perdita di un'occasione di realizzare delle infrastrutture importanti in un periodo di così grave difficoltà economica e con così grandi ostacoli per reperire risorse per realizzare infrastrutture utili ai cittadini di Ponte San Nicolò.

Forse si poteva condizionare in qualche modo questo progetto in modo positivo per portare a casa un intervento a favore della cittadinanza.

Non crede che questo "no" possa avere una qualche utilità concreta, perché proprio per la natura di questa delibera ciò che conta è l'osservazione tecnica.

La valutazione politica si può rispettare, ma poi è variabile a seconda degli Enti e dei Partiti che si alterneranno al Governo degli Enti. Nei confronti del primo progetto illustrato in Prima e Terza Commissione si esprime un parere positivo. Qualora fosse accolto l'emendamento che è stato illustrato prima non si potrà non esprimere un parere negativo.

**SINDACO:** Afferma di non voler entrare nello specifico, ma di voler fare solo una correzione.

Le Commissioni Prima e Terza non erano congiunte durante l'esame di questo progetto, ma erano congiunte durante l'esame del Regolamento per l'assegnazione delle aree PEEP.

**GOBBO LUCIA (Vivere a Ponte San Nicolò):** Dichiaro che forse sarà ripetitiva, ma vuole esprimere



l'opinione del suo Gruppo su alcuni punti. Il Gruppo Vivere a Ponte San Nicolò è contrario alla realizzazione di quest'opera.

Uno dei primi punti che ritiene importante è che questo tratto di strada viene a impattare su un'area che ha ancora un certo pregio di tipo ambientale e che va tutelata. Questo tipo di aree sono poche e se si riducono ulteriormente non si prende, secondo lei, la strada giusta. È corretto che ci sia un progresso, ma è anche giusto che esso sia ecosostenibile.

Per quanto riguarda il discorso delle difficoltà economiche del momento, personalmente ritiene che per il territorio di Ponte San Nicolò ci siano altre cose molto più importanti da realizzare, per cui l'ultima cosa è proprio una strada di questa tipologia.

La contrarietà del suo gruppo viene dal fatto che ritiene si tratti di una strada che attraversa il territorio senza alcuna ricaduta di convenienza per la comunità di Ponte San Nicolò.

Di progetti ce ne sono tanti e se ne aggiungono sempre di nuovi, ma le sembra di avere capito che quello attuale rappresenta un'aggiunta al GRAP per infilare questa Bovolentana fatta per stralci.

Una delle prime obiezioni che pone è proprio questa cosa dello stralcio, perché tutti sanno che in Italia quando un'opera è prevista per stralci possono passare anche dieci o venti anni prima che la cosa prosegua.

Altra cosa importante da valutare è la presenza di tutte queste rotonde, anche se a lei ne interessa una in particolare (quella che si trova nella zona dove abita), visto che lì vede ogni giorno com'è la situazione e non riesce a capire la necessità di fare un innesto in una zona residenziale di quel tipo.

Secondo il suo parere, le rotonde si potevano evitare entrambe, perché, comunque, se è vero che questa Bovolentana era nata per ottenere un passaggio diretto fino alla Zona Industriale, fare queste continue interruzioni provocherà l'uscita di una parte dei camion e di molti veicoli che così andranno nelle vie traverse. Se il progetto verrà realizzato, quindi, ci sarà un aumento del traffico a Ponte San Nicolò che, però, è già critico e che lo diventerà ancora di più, visto che ci sono delle zone residenziali di progetto piuttosto grandi, con relativo possibile aumento di residenti e di macchine.

Nutre anche delle perplessità sulla possibilità di fare la bretella che collega la Zona Industriale di Ponte San Nicolò. Ritiene che al riguardo bisognerebbe vedere un'analisi del traffico, che non è stata fatta, in modo da capire se effettivamente potrebbe essere utile o se invece si avrebbe solo un aumento di camion che colgono l'occasione per uscire da quella rotonda e immettersi in maniera impropria nelle strade che attualmente percorrono i camion della Zona Industriale di Ponte San Nicolò.

Personalmente apprezza il fatto che sia stata accolta la sua richiesta e quella di altri consiglieri di puntualizzare il fatto che l'Amministrazione dice "no", a fronte del quale, comunque, si fanno delle osservazioni pertinenti e corrette.

Annuncia che il Gruppo Vivere Ponte San Nicolò esprimerà un voto favorevole sulla proposta di deliberazione.

**BOCCON LUCA (Ponte della Libertà):** Dichiaro che, originariamente, era favorevole alla Bovolentana, perché aveva un tracciato completamente diverso da quello che ora si sta discutendo e perché la vedeva come una soluzione a quel problema a cui faceva riferimento il consigliere Gianluca Zaramella per quanto riguarda la viabilità locale del territorio di Ponte San Nicolò, in particolare a Roncajette.

Tutti sanno che ormai da diversi anni in determinate ore della giornata (al mattino e alla sera) tutto il traffico che viene dal Conselvano e da Casalserugo che si dirige verso la Zona Industriale di Padova passa per Roncajette. Tutte le mattine si vedono le code che ci sono davanti al Municipio, sopra il ponte e nel paese di Roncajette, che è completamente invaso da traffico veicolare.

Coglie l'occasione per ricordare che, pur essendoci dei divieti di transito, la gente passa continuamente tutte le mattine in maniera molto tranquilla. Detto questo chiude la parentesi su questo argomento.

Questo progetto l'ha visto in Commissione, dove ha sostenuto che, a suo parere, non ha né capo né coda. Si tratta di un progetto che fa letteralmente ribrezzo, perché parte dal nulla e arriva al peggio del nulla. Si sta letteralmente tagliando il territorio di Ponte San Nicolò in una maniera scandalosa con una nuova strada in un Comune che attualmente ha bisogno di ben altre cose.

A Ponte San Nicolò ci sono tanti altri problemi attualmente, come ad esempio la salvaguardia dei canali e di quella parte del fiume che tutti sanno cosa ha portato in questi ultimi mesi.

Questo progetto, secondo lui, stride completamente con la realtà attuale e le problematiche del territorio di Ponte San Nicolò.

Informa che in Commissione è stato lui ad avanzare la perplessità relativa alle osservazioni, perché alla fine non si capiva se Ponte San Nicolò era favorevole o contrario a questa Bovolentana. Prende atto, quindi, che la Commissione ha introdotto un "cappello" molto importante rispetto alla proposta di delibera, in cui si dice che Ponte San Nicolò è contrario alla Bovolentana.

Ritiene che, così come è stato impostato, con questo progetto non si vada da nessuna parte.

Da quello che gli risulta, il progetto originale della Bovolentana era stato messo nel cassetto, perché i soldi

non c'erano, per cui tutti erano tranquilli, ma purtroppo il 5 agosto è uscito questo nuovo progetto di allungamento del GRAP, che alla fine consiste in un pezzo della Bovolentana.

Quando in Italia succedono le cose così velocemente e vengono fatte in un periodo in cui la gente in genere ha altro a cui pensare, ritiene ci si debba preoccupare.

Questo progetto, inoltre, viene passato come un progetto preliminare, mentre ha molti aspetti definitivi che fanno capire che la cosa può essere molto pericolosa.

Dichiara di aver visto tutte le osservazioni e può essere anche d'accordo, ma crede che se si è contrari al progetto non si dovrebbero proporre delle cose alternative.

Cercando di spiegare meglio, afferma che possono andare bene tutte le altre osservazioni, ma secondo lui non va bene che il Comune chieda di fare una bretella che parta dalla nuova strada, creando uno svincolo a Roncajette per la zona artigianale. È, infatti, come dire che non ci vuole una cosa, ma che si potrebbe anche accettarla se in cambio viene fatto qualcos'altro. Lui non è molto d'accordo su questo dire una cosa e poi pensarne un'altra.

Si dichiara favorevole ad approvare le osservazioni purché venga eliminato il passaggio che prevede la nuova bretella con il ponte sul Bacchiglione. Altrimenti il suo parere sarà contrario.

Chiede eventualmente se sia possibile fare una doppia votazione in modo da poter votare parere favorevole alle osservazioni e parere contrario su quel punto particolare.

Se dovessero accettare la richiesta di Ponte San Nicolò succederebbe che Roncajette si verrebbe a trovare tra la rotonda di Via Orsaretto e la rotonda vicino all'autostrada, per cui il paese diventerebbe invivibile dal punto di vista viario. Chiede, quindi, uno spostamento del traffico da Roncajette e non l'esatto contrario che si otterrebbe facendo delle rotonde e dei punti di passaggio.

**MORELLO OLINDO – Assessore:** Condivide le osservazioni fatte e si unisce ai ringraziamenti per il buon operato e la celerità dei dipendenti di Ponte San Nicolò.

Afferma di aver capito benissimo l'intervento del consigliere Boccon e anche quello della consigliera Gobbo, ma non quello del consigliere Zaramella.

Le osservazioni sono rivolte a un ambito tecnico specialistico, mentre il parere, a suo avviso, è un atto politico che serve a spiegare chiaramente ai cittadini la posizione dell'Amministrazione di Ponte San Nicolò. I cittadini oggi chiedono ai nuovi politici, chiarezza e trasparenza.

L'integrazione della delibera serve a precisare la posizione, se è "sì" o "no", e fa chiarezza sulla posizione dell'Amministrazione di Ponte San Nicolò.

**BAZZI HUSSEIN – Assessore:** Dichiara di essere stato anticipato dall'Assessore Morello nel replicare al consigliere Zaramella.

In questo contesto non si sta facendo politica, ma si tratta di fare osservazioni tecniche ad un progetto, per cui la casacca politica di Ponte San Nicolò Democratico in questo momento è stata tolta.

A lui non interessa se a livello provinciale o regionale questa variante verrà approvata dai consiglieri provinciali o regionali che fanno parte del suo gruppo politico, perché lui andrà lo stesso contro di loro.

Questa è una cosa che danneggia il territorio di Ponte San Nicolò e l'Amministrazione in questo momento deve pensare alla comunità di Ponte San Nicolò e deve togliersi la casacca dell'appartenenza politica per esaminare il progetto come cittadini di Ponte San Nicolò.

A questa opera, come è stato detto in premessa, l'Amministrazione è assolutamente contraria, perché è completamente diversa dal tracciato originale per il quale c'è stata una concertazione fra Enti interessati. Questa volta non c'è stata nessuna concertazione e questo progetto è stato calato dall'alto, quasi volendo nascondere ai Comuni interessati perché non venissero a conoscenza di quello che stava accadendo.

Fino al 2005 la concertazione, per quanto riguarda la Bovolentana, era stata fatta, mentre in questo momento non è stata fatta. È stata presentata una variante al progetto contro il parere dei Comuni interessati, perché non sono stati considerati minimamente.

Il Consiglio Comunale, in questo momento, deve esprimere un voto non politico, ma un voto tecnico sul progetto, che è assolutamente negativo per il territorio di Ponte San Nicolò sia dal punto di vista paesaggistico sia dal punto di vista viabilistico, perché questi innesti porteranno un ulteriore traffico sul territorio di Ponte San Nicolò.

L'Amministrazione esprime un giudizio tecnico nettamente negativo su questa opera, perché si devono salvaguardare gli interessi del Comune di Ponte San Nicolò.

Chiede al Consigliere Zaramella quali sono le opportunità che vengono offerte da questo progetto. Afferma di averglielo chiesto anche in sede di Terza Commissione, quando ha detto che si deve approfittare delle opportunità che vengono offerte da questo progetto. Chiede ancora quali sono le opportunità di lavoro, di infrastrutture e di benefici per il Comune di Ponte San Nicolò quando il Comune ha bisogno, invece, di ben altro e non certamente di una strada che mette in difficoltà un territorio già gravato di traffico lungo la Statale

che divide il paese in due. Questo è un danno per la comunità di Ponte San Nicolò.

**SCHIAVON MARCO (Ponte della Libertà):** Afferma di aver ascoltato in Terza Commissione molto attentamente l'esposizione da parte dell'Assessore, come pure questa sera, anche perché il tracciato lo aveva visto precedentemente sui documenti solo parzialmente.

Riguardo alla documentazione c'è da fare un plauso agli Uffici, perché è stata preparata in tempi rapidissimi nonostante ci fosse stata solo quella veloce pubblicazione fatta quasi per passare inosservata.

Nell'andare ad analizzare un progetto, lui personalmente chiederebbe soprattutto di capire se tale progetto potrà avere delle successive modifiche e questo lo vorrebbe sapere dagli organi sovracomunali.

Andando ad analizzare innanzitutto chi è il richiedente di questa grande opera, si vede che è una Società che comprende vari soci, di cui nessuno di maggioranza (nessuno ha il 50% del capitale sociale), e che è finanziata quasi interamente dalle Autostrade, cioè organi che vanno ad agire su opere che poi verranno pagate con i pedaggi.

Prima è stato detto che ci sono altre cose importanti a Ponte San Nicolò.

**SINDACO:** Chiede al consigliere Marco Schiavon se sta parlando del proponente del GRAP o dell'adduzione.

**SCHIAVON MARCO (Ponte della Libertà):** Risponde che sta facendo un discorso generale, per cui parla del proponente del GRAP.

Ponte San Nicolò ha delle priorità e tutti lo sanno, basti pensare, ad esempio, al problema di un anno fa relativo agli argini del Bacchiglione. Questa opera, però, viene finanziata dalla Società Autostrade con compartecipazione minima di Veneto Strade con il 10%.

Se Ponte San Nicolò ha bisogno di ben altro, come dice l'Assessore Bazzi, allora bisogna rivolgersi alla Regione per quello che è di competenza. La Regione è l'organo preposto alla pianificazione e, quindi, a prevedere un qualcosa sulla carta.

Per quanto riguarda questa opera, afferma che può essere d'accordo sul fatto che si tratta di un'opera imposta al Comune, ma proprio per questo Ponte San Nicolò deve avere comunque alla fine un beneficio economico o ambientale.

Se ci saranno questi importanti interventi a Ponte San Nicolò bisognerà chiedere con forza un qualcosa in cambio.

Non ritiene di poter criticare questo progetto interamente, mentre può criticarne alcuni aspetti, che sono stati, in maniera molto corretta, messi in evidenza dall'Amministrazione e dagli Uffici in questi nove punti che sono stati letti.

Di questi nove punti ne va a prendere due. Si dice d'accordo sul fatto ambientale e su altri aspetti, ma ci sono due punti importanti che con forza bisogna che l'Amministrazione porti avanti.

Per entrare in zona artigianale a Roncajette i camion devono passare per il ponte, compromettendo ulteriormente tutti i giorni il centro storico di Ponte San Nicolò.

Nel punto n. 2 viene richiesta la bretella di collegamento fra la Bovolentana e la Zona Industriale di Roncajette attraverso un nuovo ponte sul Bacchiglione e lui ritiene che essa non vada realizzata da Ponte San Nicolò, anche perché Ponte San Nicolò non ha le capacità economiche per farlo. Questa deve essere a carico degli Enti che la vanno a richiedere. Questo deve essere un punto assolutamente fermo.

In Commissione si era parlato anche della seconda parte affinché la strada in previsione non sia realizzata in più stralci, ma sia realizzata in uno stralcio solo.

Afferma di essere d'accordo col fatto che questa previsione di bretella si fermi nel territorio di Roncajette, Polverara e Legnaro su Via Orsaretto e Via Petrarca. Questo potrebbe portare al fatto che i mezzi pesanti escano lì con relative problematiche su problematiche, per cui questo discorso va affrontato subito.

Il punto n. 2 e il punto n. 6 sono gli elementi fondamentali. Il punto n. 6 riguarda la questione di evitare problematiche nel territorio e il punto n. 2 riguarda cosa Ponte San Nicolò riceverà in cambio.

Secondo il suo parere, il traffico, con quella bretella, sicuramente andrebbe a risolversi in gran parte.

La mattina si vedono molte auto che cercano di evitare la tangenziale per arrivare direttamente nella strada che conduce a Casalserugo o da altre parti.

Ritiene che la bretella e questo collegamento potrebbero portare ad una risoluzione.

Per concludere, apprezza il fatto che queste osservazioni si siano fermate proprio sul lato tecnico, dato che è un progetto su carta e che verrà realizzato da Società con capitali molto ingenti.

Ritiene che avere un ricambio economico o riuscire a evitare traffico aggiuntivo possa almeno in parte risolvere dei problemi che ci sono sempre stati nella Statale a Ponte San Nicolò e non solo.

**FASSINA ANNA CARLA (Ponte San Nicolò Democratico):** Dichiaro che ancora una volta il Comune

di Ponte San Nicolò si trova a scoprire il 5 agosto qualcosa che può solo subire, perché non ha possibilità di fare sentire la sua voce. Ancora una volta, quindi, c'è il silenzio obbligato da parte del Comune, che ha solo la possibilità di fare delle osservazioni. Grazie agli Uffici e all'Assessore di competenza le osservazioni sono state fatte in maniera encomiabile e in tempi molto celeri.

Riguardo alle affermazioni del consigliere Marco Schiavon sul nuovo ponte sul Bacchiglione, sottolinea che non sempre avere in cambio qualcosa gratifica o porta dei benefici. Non si deve, a suo parere, mirare ad avere qualcosa in cambio, ma come Amministrazione bisogna togliersi le divise e lottare per il bene della comunità di Ponte San Nicolò, al di là del colore politico.

Questo progetto calato improvvisamente fa ancora più paura proprio perché calato frettolosamente e con delle specifiche che fanno intendere sottilmente che è molto voluto da qualcuno. Questo progetto va a ledere trasversalmente una parte del territorio di Ponte San Nicolò e, anche se dovessero esserci il filare di alberi o di platani, la ferita resterebbe e sarebbe grave. Dire che va bene tutto pur di avere qualcosa in cambio a lei, politicamente, non sta bene.

Come Amministrazione sono state fatte delle osservazioni tecniche, ma politicamente c'è stato un emendamento che ha detto "no" al progetto.

Questo progetto non va bene anche perché sono stati fatti incontri già dal 2002 per questa famosa Bovolentana e si era cercato un accordo. Ritieni che mettere insieme più teste (Sindaci, Assessori) che conoscono appieno il proprio territorio, sia la maniera migliore per trovare la soluzione migliore. Lei non è né architetto né geometra, ma crede che si possa chiedere a qualsiasi persona se considera questo progetto un progetto di buon senso, di buona amministrazione e di salvaguardia del territorio.

Prima è stato detto che Ponte San Nicolò ha difficoltà economiche, per cui sono benvenute le infrastrutture e i lavori, ma lei ritiene che, proprio perché ci sono queste difficoltà economiche, i soldi dovrebbero essere spesi in maniera oculata, attenta, e in modo da soddisfare e mettere in sicurezza le persone che abitano nel territorio interessato da queste opere. A lei di una strada che attraversa il territorio e che non porta sicurezza sinceramente e politicamente non interessa nulla. Una strada fatta così, che si ferma in mezzo ai campi in Via Orsaretto, non ha nessun senso. Sono le cose fatte all'italiana, per cui oggi si fa un pezzo di strada e poi domani si vedrà. No. Politicamente questo progetto ha il "no" forte e chiaro di Ponte San Nicolò Democratico. Le osservazioni sono state fatte nei tempi che erano concessi dalla legge e verranno presentate nei tempi previsti.

**CAPPUZZO ADRIANO – Assessore:** Ritieni di dover fare una precisazione, perché la normativa dice chiaramente che chiunque può fare osservazioni o esprimere pareri, per cui non è importante la natura della persona che si esprime. Può essere, infatti, un politico o anche un artista che valuta l'estetica dell'opera.

Non si può dire che un parere deve essere prettamente tecnico e, quindi, fatto da un Ufficio lavori pubblici o pianificazione.

Le osservazioni sono come quelle che sono state lette, mentre il parere, almeno nella pubblica amministrazione, finisce quasi sempre con un parere positivo o un parere negativo.

Ritieni più corretto che si sia aggiunto anche quel "cappello", che sancisce la contrarietà di Ponte San Nicolò al progetto, anche se ciò era evidente anche dalle osservazioni stesse.

La valutazione di impatto ambientale deve andare a considerare un'opera nel suo complesso, per cui bisogna andare a vedere il quadro programmatico che sta alla base del progetto e in questo caso non c'è un quadro programmatico che vada a spiegare l'esigenza di quella strada aggiunta successivamente.

Ritieni che ognuno abbia tirato acqua al proprio mulino per portare una strada a Polverara.

L'impatto ambientale secondo lui è evidente, perché nel momento in cui si va a costruire una strada si va sempre a tagliare un territorio.

Prima si è detto che probabilmente la valenza della flora e della fauna è scarsa, ma in realtà non possiamo esserne certi.

Citando uno studio fatto due anni fa a Saonara proprio per vedere l'impatto della camionabile spiega che lì è stato riscontrato che ci sono ad esempio specie anfibe che sono comprese nelle Direttive europee habitat e natura e, quindi, protette a livello comunitario.

**BORTOLAZZI MARCO (Ponte San Nicolò Democratico):** Afferma di voler fare due precisazioni, una di carattere politico e una di carattere tecnico, anche se vanno un po' oltre al tema specifico.

Per prima cosa vorrebbe sottolineare l'incongruenza che c'è nelle parole del consigliere Zaramella. Qualcuno ha detto che, siccome noi diciamo "no" a priori, non approverà la delibera, anche se è d'accordo con le osservazioni. Questo, però, vuol dire che si è d'accordo con il progetto originario. Forse dieci minuti di spiegazione non possono essere stati chiari, ma ciò che lui ritiene di aver capito è che, a prescindere da tutto, Ponte della Libertà vorrebbe che questo progetto fosse fatto.

La sua seconda osservazione va un po' oltre a questo discorso specifico del prolungamento del GRA (inizio



della Bovolentana). Si augura che questo progetto non venga mai fatto e chiede al Sindaco e all'Assessore competente di studiare la cosa per vedere se è possibile fare una bretella all'altezza della discarica, o poco dopo, in modo che i camion non passino più per Roncajette.

**BOCCON LUCA (Ponte della Libertà):** Ricollegandosi a quanto appena detto dal consigliere Marco Bortolazzi, sostiene che bisogna dire basta a nuove strade a Roncajette, perché se si fa anche un'altra bretella per la discarica alla gente verrà il dubbio che si voglia veramente riaprirla. Si è sempre detto "no" alla discarica, ma sul piano regolatore è stata prevista una strada nuova per far passare i camion diretti in discarica. Ritiene, quindi, che si debba stare un po' attenti col dire una cosa e poi farne un'altra.

Chiude questa parentesi per affrontare alcune questioni. Cosa porta questa strada a Ponte San Nicolò? Con la sua esperienza di geometra, ritiene di poter dire che dove nasce una strada poi qualcosa viene sempre fatto lì attorno. Quando si fa una strada, infatti, si può stare pur certi che attorno a essa verranno fatte case, fabbriche o condomini, anche se non subito.

Proprio ieri su *Il mattino di Padova* c'era un articolo intitolato "Infrastrutture: buco da 20 miliardi" e questo vuol dire che lo Stato e la Regione non hanno più soldi per fare tutte le infrastrutture che sono state programmate. In pratica, tutte queste opere programmate verranno finanziate da privati e, in questo caso specifico, chi investe nel territorio per fare un'opera del genere sicuramente qualcosa in cambio vorrà, sperando che non si tratti di una richiesta di ampliamento urbanistico o qualcosa del genere che bastonerebbe Ponte San Nicolò di brutto.

**SCHIAVON MARCO (Ponte della Libertà):** Osserva che, nella premessa, si vede proprio che questa infrastruttura sarà prevista con una procedura di legge-obiettivo, per cui ritiene sia meglio spiegare a chi sta ascoltando che cosa vuol dire.

La legge-obiettivo è una legge prevista dal Governo, che prevede delle opere di grande valore a livello nazionale. Un'infrastruttura realizzata con la legge-obiettivo, ad esempio, fu il famoso intervento a Mestre con la realizzazione del passante.

Quando lui legge "legge-obiettivo" capisce che le cose non sono state calate dall'alto a livello intermedio, ma sono state calate dall'alto a livello molto alto, visto che sono previste già da Roma.

Ritiene che le opere della legge-obiettivo in genere prevedano un miglioramento del vivere.

Quello che diceva prima (e che forse non è stato capito) è il fatto che in Terza Commissione è arrivato solo un testo di osservazioni. I consiglieri, quindi, l'altro giorno, quando sono arrivati in Terza Commissione, muniti anche degli atti del Consiglio Comunale, si sono trovati a discutere un qualcosa che non prevedeva un "no" da parte dell'Amministrazione. Semmai il "no" è venuto fuori da alcuni consiglieri dell'opposizione, anche se la consigliera Gobbo non fa parte del Gruppo Ponte della Libertà.

Gli viene da pensare che se non fosse stato qualcuno dell'opposizione a proporre l'emendamento forse a Ponte San Nicolò Democratico sarebbe andato bene di fare solo delle osservazioni. Questa, secondo lui, è la prima contraddizione.

Relativamente al fatto che prima sia stato detto che questo "no" è senza "se" e senza "ma", afferma che lui lo vede, invece, come un "no" con riserva, proprio per il fatto che al "no" sono state aggiunte delle osservazioni.

Sulle osservazioni fatte si può anche trovare un accordo, perché ci sono a livello tecnico delle cose che vanno bene, anche se poi ce ne sono altre che non vanno bene, come accade in genere per tutti i progetti che si presentano.

Il consigliere Bortolazzi ha aggiunto qualcosa di suo sul fatto che ci siano sempre queste contraddizioni da parte del gruppo Ponte della Libertà, ma personalmente non ne ha sentite, perché eventualmente è stato chiesto di valutare qualcosa di alternativo a questa opera e ciò non gli pare una contraddizione.

Prima lui stesso ha detto che ci sono delle grosse perplessità sul fatto che questa bretella si interrompa su Via Orsaretto e Via Petrarca. Ha detto anche prima che questo è un punto importante e fondamentale da evidenziare nelle osservazioni. Non si può sicuramente essere d'accordo sul fatto che la strada si possa interrompere in quel punto, dando così grosse problematiche al territorio di Roncajette.

Ci mancherebbe, poi, che si andasse ad aggiungere – come propone il consigliere Bortolazzi – anche una strada che esce addirittura dalla discarica, andando a compromettere un'argine che ha già grossi problemi.

Infine ribadisce che il Comune di Ponte San Nicolò, oltre a chiedere determinate utilità in cambio, deve agire con forza per evitare il troncamento del primo tratto della Bovolentana in Via Orsaretto e Via Petrarca e deve chiedere con forza un secondo ponte che vada a collegare direttamente la ZIP 3 di Ponte San Nicolò.

**SCHIAVON BERTILLA – Assessore:** Vorrebbe esprimere brevemente una sua opinione in merito a questo punto. Ricorda che ci si è trovati circa dieci anni fa a ragionare su questo argomento e sono stati fatti anche una serie di studi, ma la cosa fondamentale da valutare oggi è che sono state cambiate le carte in

tavola. Il Comune di Ponte San Nicolò, a suo tempo aveva fatto tutte le sue considerazioni sul fatto che il territorio veniva toccato solo in maniera molto parziale e questo andava bene. Oggi, invece, hanno cambiato completamente le carte in tavola e qualcuno, che sta dall'altra parte, avrà sicuramente avuto modo di parlare anche con i responsabili di tutto questo.

Se si è tutti uniti e si dice "no", secondo il suo parere dovrebbero riprendere il progetto precedente, dove il territorio di Ponte San Nicolò non viene toccato.

Condivide le preoccupazioni del consigliere Boccon nel dire che bisogna stare attenti nel dare delle idee a certe persone. Ponte San Nicolò ha sempre detto che non era d'accordo, per cui bisogna dire ancora una volta che non si è d'accordo su quello che si vuol far passare sul territorio di Ponte San Nicolò.

Se il progetto riguarda la Bovolentana ritiene che si dovrebbe tornare sul progetto iniziale, dove il territorio di Ponte San Nicolò non viene toccato. Il Consiglio Comunale dovrebbe essere unito, quindi, nel condividere questo aspetto, perché è devastante il progetto che adesso viene proposto.

Ritiene che ognuno debba pensare che bisogna dire fortemente che questo progetto non è accettabile e che si vuole che venga ripreso il vecchio progetto.

Qui ci sono solo degli interessi di parte, che forse sfuggono, ma penalizzano lo stesso Ponte San Nicolò.

Dichiara di essere convinta di questo e chiede ai consiglieri di minoranza, probabilmente molto vicini alla parte provinciale che ha fatto questo studio, di prendere coscienza che questa sera si sta valutando qualcosa di veramente forte che riguarda il Comune di Ponte San Nicolò.

**GOBBO LUCIA (Vivere a Ponte San Nicolò):** Afferma di voler fare una domanda. Il consigliere Marco Schiavon ha detto che si tratta di una legge-obiettivo, per cui una cosa seria, che è stata pensata molto bene, ma a lei pare di avere capito che il GRA è della legge-obiettivo, mentre quella di oggi è una variante richiesta dalla Provincia al GRA. Qui hanno approfittato di una legge-obiettivo in cui c'era il GRA per tirare fuori questa variante.

La legge-obiettivo sicuramente sarà stata pensata bene, come è successo per il passante di Mestre, per cui probabilmente anche il GRA avrà la sua utilità. Lei, comunque, trova strano che parlino di un collegamento alla camionabile sull'Idrovia mentre si sta ancora discutendo se farla, o meno, questa Idrovia.

La legge-obiettivo parla di un sistema viario di collegamento e adduzione delle autostrade nei settori ovest e nord di Padova fra Padova e Mestre/Marghera. La Bovolentana, quindi, non c'entra nulla.

Quella che si discute oggi è la "Variante Collegamento Casello Padova Zona Industriale Bovolentana" e questo è un palese raid.

**RAVAZZOLO EMY (Ponte San Nicolò Democratico):** Afferma di essere stata anticipata dalla consigliera Gobbo specificando che il GRA fa parte della legge-obiettivo, mentre questa di stasera è solo una variante.

Mentre parlava il consigliere Marco Schiavon, afferma di essere andata a rivedere le linee programmatiche di mandato di questa Amministrazione e ha notato una certa lungimiranza e quasi preveggenza quando nel capitolo in cui si parla del territorio si è detto: *"verrà posta particolare attenzione alla pianificazione sovraordinata sulle scelte che potrebbero deturpare in modo pesante il nostro territorio, come per esempio la strada Bovolentana, opponendosi a tracciati diversi da quello coordinato al tavolo del PATI"*.

Ponte San Nicolò Democratico è aperto al dialogo e le sembra che accogliere un suggerimento che viene da consiglieri della minoranza per farlo proprio sia nello spirito di collaborazione che è stato sempre dichiarato.

È stato detto che il suggerimento che Ponte San Nicolò Democratico ha tratto dalla minoranza probabilmente è stata un'occasione per dire un qualcosa che non era così rappresentativo di una volontà esplicita. La volontà esplicita di contrastare tracciati che non sono compatibili con il territorio e che vengono calati dall'alto senza un tavolo di concertazione ritiene fosse palesata già al tempo in cui sono state delineate le linee programmatiche di mandato.

Non vorrebbe che venisse ancora detto che, visto che Ponte San Nicolò Democratico non accoglie qualche suggerimento, non collabori con la minoranza. Il suggerimento è stato accolto e ritiene che Ponte San Nicolò Democratico si possa pregiare di questo fatto, a fronte di una collaborazione che ha sempre richiesto.

Conclude affermando che non ha trovato opportuno l'attacco che è stato fatto in questo senso.

**SINDACO:** Ringrazia la consigliera Ravazzolo, che è delegata all'attuazione del programma, e quindi ogni tanto lo ricorda e lo rilegge.

**BOCCON LUCA (Ponte della Libertà):** Afferma che farà il terzo e ultimo intervento molto velocemente. Dichiara che la consigliera Gobbo ha centrato perfettamente il nocciolo del discorso al quale si collega dicendo una cosa molto semplice. La Bovolentana è un progetto vecchio, che ormai è fallito sotto tutti i punti di vista. Si tratta di un progetto che è nato in un momento storico in cui l'economia e l'edilizia

tiravano in una determinata maniera e dove c'era un COSECON che faceva in modo che la Bovolentana nascesse. Ora tutti sanno in che condizione è il COSECON e in che condizione è l'economia e l'edilizia, per cui si può capire che il progetto della Bovolentana non ha più alcuna valenza.

Purtroppo questo allungamento, che è una specie di Bovolentana, è stato fatto da qualche politico solo per interesse personale e non certo per l'interesse di Ponte San Nicolò. Questo deve essere ben chiaro.

**GAMBATO LUCA (Ponte San Nicolò Democratico):** Vorrebbe far capire quanto le osservazioni siano in linea con l'affermazione che si trova al primo punto del dispositivo della delibera che si andrà a votare.

Elenca alcune frasi tratte a caso dalle osservazioni che sono state presentate:

- manca totalmente l'analisi delle alternative al progetto stesso;
- la nuova viabilità, tutta ricadente in Ponte San Nicolò, in nessun modo agevola il collegamento con la suddetta zona industriale;
- manca totalmente l'analisi del flusso di traffico;
- le due rotonde sono inadeguate;
- l'opera che si innesta su Via Orsaretto è inadeguata;
- gli interventi atti a limitare la frammentazione ecologica sono inadeguati;
- la realizzazione di filari arbustivi lungo l'opera ha scarsa valenza ecologica.

Fa presente al consigliere Marco Schiavon che leggendo queste parole si capisce che l'integrazione al dispositivo della delibera è solo il riassunto di quello che è già scritto in tutti i punti delle osservazioni.

**MORO DINO (Ponte San Nicolò Democratico):** Sottolinea un aspetto che non è solo di carattere politico o tecnico, ma è anche una questione di metodo. Quando in tutti questi anni si è parlato della Bovolentana e di quel grande progetto viario si è detto che doveva collegarsi con Villamarzana (RO) e innestarsi sulla Transpolesana. Si trattava, quindi, di una grande opera, che probabilmente aveva anche un suo senso.

All'epoca quell'opera era stata discussa con tutti i Comuni, mentre oggi, senza informare nessuno, si propone un piccolo aborto di una strada che finisce a Polverara, perché, a suo parere, deve soddisfare gli interessi di qualcuno di Polverara.

Chiede se Ponte San Nicolò deve dire "sì" o giustificare questi comportamenti. Ritiene sarebbe una mancanza di rispetto nei confronti dei cittadini, perché è stato usato un metodo completamente sbagliato. È per tutto questo che Ponte San Nicolò Democratico dice "no" a questo aborto.

**FASSINA ANNA CARLA (Ponte San Nicolò Democratico):** Afferma che nel suo intervento l'Assessore Bazzi ha fatto una chiara domanda ai rappresentanti della Lega e di non aver sentito però la loro risposta. Ci sono stati giochi di parole, capriole e la consigliera Gobbo ha espresso il suo parere, come pure il consigliere Boccon. Non ha sentito, però, chiaramente la posizione degli altri consiglieri di minoranza e le piacerebbe sentirla chiaramente.

**SCHIAVON MARTINO – Assessore:** Dichiaro di voler fare un paio di precisazioni. Qualcuno ha detto che in maggioranza ci sono delle contraddizioni, per cui racconta l'antefatto.

La maggioranza presenta un documento di nove osservazioni in Commissione e queste nove osservazioni implicitamente, secondo Ponte San Nicolò Democratico, già esprimevano un parere contrario.

Tuttavia, in nome della collaborazione e di fronte alla richiesta di due consiglieri di essere più chiari è stato scritto un testo di maggiore chiarezza, che di politico, secondo lui, ha poco.

Rilegge il punto inserito nel dispositivo della delibera: *"Delibera di esprimere la propria contrarietà al progetto della Variante Collegamento Casello Padova Zona Industriale Bovolentana, in quanto la stessa, così come prodotta, sarà portatrice tra l'altro di ulteriore flusso di traffico improprio all'interno del territorio comunale"*.

Chiede cosa ci sia di politico in questo. A suo parere, infatti, si tratta di un aspetto tecnico.

Qualcuno ha detto che avrebbe spiegato che cosa è la legge-obiettivo e lui sta ancora aspettando questa spiegazione.

Si meraviglia del fatto che qualcuno, che qui a Ponte San Nicolò dice che a Roma fanno tutto sbagliato, in realtà poi dice che le cose vanno bene. La legge-obiettivo, infatti, viene fatta a Roma.

Nella delibera che si va ad approvare è scritto chiaramente che questa opera è soggetta alla procedura (non è ancora in procedura), per cui bisogna vedere se qualcuno a Roma decide di inserirla.

Il GRAP ha 9 o 12 varianti prodotte il 5 agosto e non solo, quindi, il tratto della Bovolentana. Il progetto, comunque, deve passare al vaglio del CIPE e non è ancora nella legge-obiettivo.

Tutto quello che il consigliere Boccon ha giustamente evidenziato è un eventuale carico di traffico maggiore a Roncagette per la possibile futura bretella Via Tintoretto - Bovolentana.

L'osservazione presentata non è per chiedere di fare la bretella in alternativa, ma è solo per evidenziare che

anche per quella non devono preoccuparsi a farla e poi anche per dire che viene messa in carico a Ponte San Nicolò. Il consigliere Boccon ha detto che non serve a Ponte San Nicolò, anche perché porterebbe un carico in più a Roncajette e questo è vero, perché nel punto n. 6 noi ci si è preoccupati del carico che graverebbe su Via Orsaretto. Bisogna, però, anche valutare che cosa sgraverebbe, perché bisogna guardare il territorio completo di Ponte San Nicolò e questo toglierebbe del traffico sulla Statale 516.

Se tutti sono d'accordo, ritiene che, dopo cinque minuti di sospensione per discutere la questione, si potrebbe tranquillamente togliere il secondo comma del punto n. 2, proprio perché non è contemplato in quello che si sta discutendo questa sera.

Al consigliere Marco Schiavon che chiedeva come mai non si chiede tutto il tracciato e che cosa succederà più avanti, risponde che adesso si sta discutendo di due chilometri e mezzo di strada, perché questo è il progetto di VIA. Non si può parlare di altro, perché da Roma è arrivato questo progetto. È qui, quindi, che ci si deve concentrare.

In virtù di questo si può anche eliminare quel secondo comma, che dà fastidio al consigliere Boccon, proprio perché è rimandato al futuro. In futuro, quando qualcuno dirà qualcosa, allora si andrà a metterci il naso o a verificare che cosa effettivamente viene proposto.

Ribadisce che bisogna concentrarsi su quello che effettivamente questa sera si è chiamati a fare. Questa sera il Consiglio Comunale è chiamato a osservare un progetto di 2,5 chilometri, ricadenti purtroppo tutti in Ponte San Nicolò, e che purtroppo è diverso da quello che si era convenuto.

Qui si sono fatti i due cateti di un triangolo, ma non si è pensato di fare l'ipotenusa, che forse era un po' più corta, come Ponte San Nicolò aveva detto all'epoca.

Una piccola preoccupazione che si era posto lui e l'allora Sindaco Giovanni Gasparin era quella che non fiorisse qualcosa attorno e nel PATI l'amministrazione ha stabilito che intorno alla strada ci sia un'area già destinata a corridoi ecologici e a parco metropolitano. Questo vuol dire che quella zona non dovrebbe essere edificata, proprio perché il PATI già la destina con una valenza di tipo agricolo.

In un certo senso, quindi, ci si era già preoccupati che non sorgesse dell'altro.

Propone quindi di sospendere per qualche minuto la discussione per vedere se si può eliminare il secondo comma dell'osservazione n. 2.

**ZARAMELLA GIANLUCA (Ponte della Libertà):** Chiede che alla riunione dei capigruppo partecipi anche il consigliere Luca Boccon, come delegato dal gruppo

**Su richiesta dell'Assessore Martino Schiavon, la seduta consiliare viene sospesa per due minuti.**

**SINDACO:** Alla ripresa dei lavori afferma che gli dispiace che su una cosa così importante per il territorio di Ponte San Nicolò non ci sia una presa di posizione da parte di una forza politica che esprime una forte attenzione al territorio con slogan tipo "Prima i Veneti", anche se gli dispiace che non usi lo slogan "Prima i cittadini di Ponte San Nicolò" o "Prima Ponte San Nicolò" rispetto alle logiche di Partito o alle imposizioni dall'alto.

Quindi propone di passare alla votazione dei due emendamenti.

Il **primo emendamento** posto in votazione è quello del consigliere Luca Gambato, Presidente della Terza Commissione, che propone di integrare il dispositivo introducendo al primo punto, il seguente:

**1. Di esprimere la propria contrarietà al progetto della "Variante Collegamento Casello Padova Zona Industriale - Bovolentana" in quanto la stessa, così come prodotta, sarà portatrice tra l'altro di ulteriore flusso di traffico improprio all'interno del territorio comunale.**

Con voti:

FAVOREVOLI 16 (Ponte San Nicolò Democratico; Vivere a Ponte San Nicolò; Boccon, Masiero)

CONTRARI 1 (Zaramella)

ASTENUTI 3 (Schiavon Marco, Zoppello, Buson)

espressi per alzata di mano, controllati dagli scrutatori e proclamati dal Presidente,

**il primo emendamento viene APPROVATO.**

Il **secondo emendamento** posto in votazione riguarda l'osservazione n. 2. La proposta di modifica consiste nel sostituire il titolo "Bretella di collegamento tra la Bovolentana e la Zona Industriale di Roncajette attraverso un ponte sul Bacchiglione – mancanza" come segue "**Bretella di collegamento tra la Bovolentana e le Zone Industriali – mancanza**". Nel contempo si propone di eliminare tutto il seguente capoverso: «Se la volontà è, invece, di collegare la zona produttiva di Ponte San Nicolò con detto casello,



allora è necessario in ogni caso che la bretella (con ponte sul Bacchiglione) tra via Tintoretto e la Bovolentana sia inserita totalmente nell'opera da realizzare e non sia considerata *viabilità in programma e la cui realizzazione sarà a carico di altri Enti*, com'è attualmente, perché allora verrebbe meno uno dei motivi fondamentali per realizzare l'opera stessa, senza la quale il Comune di Ponte San Nicolò si troverebbe ad ospitare solo una viabilità di attraversamento».

Con voti:

FAVOREVOLI 16 (Ponte San Nicolò Democratico; Vivere a Ponte San Nicolò; Boccon, Masiero)

CONTRARI 2 (Zaramella, Schiavon Marco)

ASTENUTI 2 (Zoppello, Buson)

espressi per alzata di mano, controllati dagli scrutatori e proclamati dal Presidente,

**il secondo emendamento viene APPROVATO.**

**ZARAMELLA GIANLUCA (Ponte della Libertà):** Rilevato che il testo è stato appena modificato, ritiene di dover fare una dichiarazione di voto e alcune puntualizzazioni molto brevi.

Ci sono state diverse puntualizzazioni anche da parte degli Assessori e dei colleghi Consiglieri e lui, a scampo di equivoci, conferma quello che ha detto all'inizio del suo intervento, ossia che le osservazioni presentate in prima battuta in Commissione e questa sera sono assolutamente condivisibili. Non condivide, invece, il principio che sta dietro il primo degli emendamenti proposti questa sera.

Prima l'Assessore Morello diceva che i cittadini vogliono politici chiari, ma lui ritiene di essere abbastanza sereno su questo punto, perché ci si è trovati a discutere un tema abbastanza articolato e preparato in situazione di emergenza dagli Uffici comunali, rispetto al quale il testo che è stato portato in Commissione non se lo è certo inventato lui. Il testo è stato esibito dalla maggioranza in Terza Commissione e questa sera è stato proposto un emendamento allo stesso. Quindi non è Ponte della Libertà ad avere cambiato le cose.

Secondo il suo parere, comunque, sono stati cambiati dei profili assolutamente marginali, perché la parte più importante riguarda le osservazioni e i pareri politici.

L'Assessore Bazzi continua a sostenere che Ponte San Nicolò ha bisogno di "ben altro" e il Capogruppo di Ponte San Nicolò Democratico sostiene che i soldi vanno spesi in modo oculato, attento e preciso, esprimendo la sua paura per questo intervento.

"Ben altro" è una parola che si sente spesso in questi giorni alla televisione, ma spesso quando si dice che c'è bisogno di ben altro si nasconde, secondo lui, una mancanza di progettualità e una mancanza di idee.

Vorrebbe capire che cosa è questo "ben altro" e qual è il modo oculato e attento di spendere il denaro.

Ponte San Nicolò qualche problema di traffico ce l'ha, ma lui a oggi non ha ancora capito come Ponte San Nicolò Democratico intenda risolverlo. Questo problema non è stato ancora risolto nonostante la maggioranza sia al governo ormai da decenni.

Quando si dice che c'è bisogno di "ben altro" lui pensa che ci si voglia trincerare dietro a delle frasi di forma e di stile per portare avanti delle sterili polemiche politiche.

Si dice fiducioso che i rappresentanti di Ponte San Nicolò, se si muoveranno in modo opportuno presso le varie sedi, riusciranno a ottenere una modifica di questa variante ed è anche fiducioso del fatto che otterranno dei buoni risultati anche rispetto a tutte le osservazioni puntuali e corrette predisposte dagli Uffici comunali.

Che cosa può dare in più questo progetto che è stato dipinto come un disastro? Lui ritiene che il GRAP debba avere un collegamento, per cui non condivide questa volontà di restare sempre e in ogni caso al di fuori dei giochi, dei progetti e degli interventi.

**SINDACO:** Ricorda che la dichiarazione di voto dovrebbe essere interventi fatti semplicemente per dire come si voterà.

**ZARAMELLA GIANLUCA (Ponte della Libertà):** Risponde di aver cambiato idea e vorrebbe fare il suo secondo intervento. Chiede se è vietato dal regolamento.

**SINDACO:** Risponde che lui non toglie la parola a nessuno, ma che si era parlato di fare la dichiarazione di voto.

**ZARAMELLA GIANLUCA (Ponte della Libertà):** Prosegue sostenendo che, riguardo alle paure della consigliera Fassina, lui è invece fiducioso che con un puntuale intervento del Sindaco e della Giunta si riuscirà a ottenere degli importanti risultati anche su questa variante.

Si è detto che questa bretella parte da nessuna parte e arriva da nessuna parte, ma sostiene che nel territorio

di Ponte San Nicolò se ne sono già viste di strade che partono dal nulla e arrivano nel nulla. Basti pensare, ad esempio, alla circonvallazione che è stata fatta a Roncayette e che è stata anche contestata dal suo Gruppo. Probabilmente un giorno questo collegamento del GRAP verrà terminato.

A lui dispiace che si sia voluta alimentare una polemica, perché secondo lui non ce n'era ragione.

L'Assessore Schiavon si chiedeva che cosa ha di strano questo cappello che viene inserito, visto che serve solo per parlare del traffico improprio che verrà aggiunto, ma se si tratta solo di questo allora Ponte della Libertà lo condivide. Non lo condivide, invece, se dietro questo emendamento ci sta la volontà di dire "no" senza "se" e senza "ma" a un collegamento che invece potrebbe essere un'opportunità per il territorio di Ponte San Nicolò.

La proposta di realizzare un nuovo ponte non crede sia venuta dal suo Gruppo, ma gli sembra un intervento idoneo ad alleggerire il traffico e a risolvere almeno parzialmente il traffico della Statale 516, ovvero l'eccessivo traffico del centro storico.

Il suo timore è quello che dietro questa presa di posizione ci sia la volontà di dare soprattutto un segno politico, perdendo così l'opportunità di portare a casa delle infrastrutture importanti per il territorio di Ponte San Nicolò.

Vorrebbe capire come l'Amministrazione intende risolvere i problemi di congestione, di traffico, di viabilità e di incidenti stradali nel territorio comunale.

Conclude con una puntualizzazione, perché un altro Assessore di Ponte San Nicolò ha detto che ci vuole il vecchio progetto, ma a lui non sembra che nelle osservazioni si dica questo. La maggioranza vuole il vecchio progetto oppure è contraria anche a quello?

Ribadisce il suo parere negativo e annuncia che il suo voto sarà contrario, lasciando eventualmente ai colleghi consiglieri la parola per eventuali ulteriori precisazioni.

**SINDACO:** Ai Capigruppo comunica che la prossima volta, se si passa alle dichiarazioni di voto, si potranno fare solo quelle.

Per correttezza aggiunge che dal verbale della Commissione il Presidente Luca Gambato ribadisce la posizione contraria, dicendo che tale contrarietà sarà formalizzata in sede di Consiglio Comunale.

Questo era già stato detto chiaramente anche in Commissione, per cui non c'è nulla di nuovo questa sera.

Il verbale della Commissione è stato firmato da tutti i commissari presenti, compreso il consigliere capogruppo Zaramella.

Terminata la discussione, il Sindaco pone in votazione la proposta di deliberazione così come modificata.

## IL CONSIGLIO COMUNALE

Vista la proposta di deliberazione presentata dall'Assessore alla Programmazione del Territorio;

Premesso che:

- il Grande Raccordo Anulare di Padova (GRAP) è un anello superstradale della lunghezza di circa 42 km, a pedaggio, che è destinato a mutare il quadro attuale del traffico nell'area del Veneto centrale. Il Grande Raccordo Anulare di Padova è inserito nell'Accordo quadro del 2003 tra il Ministero delle Infrastrutture e dei Trasporti e la Regione Veneto ed è pure compreso tra le infrastrutture strategiche di preminente interesse nazionale, soggette dunque alle procedure della Legge Obiettivo. Il promotore dell'opera è la società Grande Raccordo Anulare di Padova S.p.A. (GRA), costituita dalle concessionarie Autostrada Brescia-Padova (che detiene il 45% del capitale) e Autostrada Venezia-Padova (40%), unitamente a Veneto Strade (10%) e al Comune, alla Provincia e alla Camera di Commercio di Padova, a cui spetta complessivamente il 5% del capitale azionario;
- in data 10.01.2006 la società GRA S.p.A. ha presentato alla Regione Veneto una proposta di finanzia di progetto per la progettazione, costruzione ed esercizio del complesso di collegamenti autostradali e stradali denominato Grande Raccordo Anulare di Padova. La proposta presentata da GRA S.p.A. prevede la realizzazione di un nuovo tratto autostradale a due corsie per senso di marcia più corsia di emergenza avente origine dal collegamento di accesso al casello di Padova Sud e con termine in corrispondenza di un nuovo casello sito ad ovest della città di Padova lungo l'autostrada A4. Il progetto prevede anche la realizzazione di un nuovo tratto di strada extraurbana compresa tra le strade regionali n. 47 e 308 e la gestione dei traffici lungo la medesima strada regionale 308;
- in data 08.04.2011 il Ministero dell'Ambiente e della Tutela del Territorio e del Mare, Commissione Tecnica di Verifica dell'Impatto Ambientale – VIA e VAS, ha avanzato una richiesta di integrazioni allo Studio di Impatto Ambientale al progetto *“Sistema viario di collegamento e adduzione alle autostrade nei settori Ovest e Nord di Padova e tra Padova e Marghera - Mestre, denominato Grande Raccordo*

*Anulare di Padova (GRAP)*”, presentato nel marzo 2009, il quale non interessava il Comune di Ponte San Nicolò se non in modo indiretto per lo spostamento verso Sud dell’attuale casello dell’autostrada A13, Padova Zona Industriale;

Considerato che, lo Studio di Impatto Ambientale (SIA) è lo strumento centrale della Valutazione di Impatto (VIA) che fornisce gli elementi tecnici sugli impatti ambientali dell’opera pertinenti a valutare la sua compatibilità con il contesto ambientale. Secondo quanto previsto dalla normativa il S.I.A. si articola in tre “Quadri”:

- 1 - Quadro di Riferimento Programmatico,
- 2 - Quadro di Riferimento Progettuale,
- 3 - Quadro di Riferimento Ambientale.

Il SIA dovrebbe contenere tra l’altro un quadro delle condizioni del contesto, un confronto degli impatti ambientali prodotti da varie alternative progettuali, la descrizione delle misure previste per mitigare e per monitorare gli impatti ambientali;

Considerato che:

- nell’integrazione presentata dalla Regione Veneto, ripubblicata sui quotidiani in data 05.08.2011, è stata introdotta all’interno del suddetto progetto la “*Variante Collegamento Casello Padova Zona Industriale – Bovolentana*” in seguito alla richiesta della Provincia di Padova del 16 giugno 2011, prot. n. 0089472/2011 pervenuta alla Regione del Veneto;
- *come si legge nel capitolo 4.1. del SIA*, tale variante prevede all’interno del territorio comunale di Ponte San Nicolò i seguenti interventi/previsioni:
  1. nuova viabilità che si snoda dallo svincolo della strada dell’Olmo e la S.S. 516 verso Sud su via Orsaretto/Petrarca nella zona di confine tra Ponte San Nicolò, Legnaro e Polverara, che ha il duplice scopo di rendere più agevole il collegamento tra la Zona produttiva di Legnaro con il futuro casello di Padova Zona Industriale, by-passando la S.S. 516 Piovese ed, inoltre, di anticipare un primo tratto della futura nuova Bovolentana;
  2. la costruzione di due nuove rotatorie, ubicate pressoché simmetricamente, a Nord e a Sud, rispetto all’asse della S.S. 516 e che consentiranno di raggiungere le nuove destinazioni in funzione della direttrice di provenienza;
  3. nuovo attraversamento in sottovia dell’Autostrada A13, a circa 200 m dal fiume Bacchiglione;
  4. realizzazione di rotatoria di progetto, realizzata per consentire un futuro collegamento con Ponte San Nicolò, nel punto in cui, superata l’autostrada, l’asse di progetto ritorna progressivamente a piano campagna per rimanervi per tutto il tratto rimanente. Viabilità quest’ultima in programma e la cui realizzazione sarà a carico di altri Enti;
  5. realizzazione di ponte obliquo di luce pari a 25m sullo scolo Orsaro e rotatoria terminale di via Orsaretto/via Petrarca, strada comunale che funge da confine tra i territori comunali di Polverara a Sud, Ponte San Nicolò ad Ovest e Legnaro ad Est;
  6. deviazione temporanea con allargamento dell’autostrada A 13.

Esaminata la documentazione del SIA dalla quale si rileva che:

- stante l’impossibilità di bloccare per tutta la durata dei lavori del sottopasso, la viabilità sull’autostrada A 13, si prevede la costruzione di un tratto provvisorio di deviazione dell’autostrada di estensione di circa 500 m;
- si tratta di una grande opera di attraversamento che ha una lunghezza di 2,5 km circa e si snoda interamente nel Comune di Ponte San Nicolò negli spazi agricoli compresi tra la S.S. 516 ed il fiume Bacchiglione, caratterizzati da una tessitura agricola di tipo intensivo ma con una discreta valenza ambientale per la mancanza di pressione urbana significativa, con presenza di elementi naturali utili ad incrementare la biodiversità (siepi, prati, aree boscate e scoli);
- l’analisi del quadro vincolistico ambientale non prende in esame quanto previsto dal Piano di Assetto del Territorio Intercomunale (PATI) della “*Comunità Metropolitana*” (adottato con delibera di C.C. n. 1 del 29.01.2009 ed approvato in sede di Conferenza dei Servizi il 18.07.2011) e pertanto si applicano le norme di salvaguardia previste dall’art. 29 della L.R. 11/2004 (art. 2 delle N.T. del PATI, “*Natura ed efficacia delle previsioni del PATI*”), che in particolare individua:
  1. la previsione di nuova viabilità con tracciato diverso da quello presentato dalla Regione Veneto (compreso anche nel PUM, Piano Urbano della Mobilità dell’Area Metropolitana);
  2. un parcheggio di interesse metropolitano di progetto;
  3. ambiti di connessione naturalistica di II grado;
  4. ambiti per l’istituzione di parchi “*metropolitani*” di interesse sovra comunale;

Visto altresì che, è stata prodotta ampia dimostrazione della compatibilità idraulica, del clima acustico e dell'inquinamento atmosferico, in particolare per ciò che riguarda l'individuazione di tutte le opere necessarie per l'abbattimento e la mitigazione degli stessi, ma che, invece, sotto l'aspetto ecologico per evitare la frammentarietà e la separazione degli ecosistemi con tale nuovo asse, anche rispetto all'attuale autostrada, le proposte sono da considerarsi inadeguate in quanto si prevede di:

1. imboschire l'area tra la nuova viabilità e l'autostrada, azione però priva di 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;
2. realizzare dei filari arbustivo/arborei lungo l'opera, considerati di scarsa valenza ecologica (prevalentemente hanno una funzione di mitigazione visiva dell'opera) perché uniscono solo parzialmente gli ecosistemi tranciati dall'opera ed in ogni caso non aumentano la permeabilità tra gli stessi;
3. realizzare un numero passaggi faunistici assolutamente insufficienti (solo 4);

Considerato che il Comune di Ponte San Nicolò ha partecipato in Convenzione ad altri Enti, tra cui la Provincia di Padova, alla "*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*" nel luglio 2002, che ha prodotto uno studio di fattibilità di un tracciato condiviso tra le parti;

Considerato che la Regione Veneto:

- nell'ambito del progetto di "Razionalizzazione e potenziamento dell'interporto di Padova con la linea Bologna-Padova e con l'itinerario merci alternativo medio padano" aveva individuato nell'area a ridosso dell'autostrada la collocazione ideale per l'individuazione del tracciato ferroviario, in modo da evitare nuove fratture sul territorio, e nell'area tra lo svincolo della S.S. 516 e l'Autostrada A 13 il luogo più adatto ad una fermata di detta linea ferroviaria ed un ampio parcheggio scambiatore, data la collocazione strategica, sia rispetto all'innesto tra la S.S. 516 e la strada dell'Olmo S.P. 36, sia per la vicinanza al noto centro di ricerca denominato "Agripolis" a Legnaro;
- con DGRV n. 3528 del 06 11 2007 ha approvato la variante parziale al PRG del Comune di Ponte San Nicolò denominata D2/A posta a ridosso della S.P. 36, oggetto di Accordo di Pianificazione Coordinata ai sensi L.R. 35/2002, regolarmente sottoscritto in data 28.02.2005 tra la Provincia di Padova, il Comune di Ponte San Nicolò ed altri Comuni, la quale prevedeva (all'articolo 5) che l'attuazione del Piano di Lottizzazione sull'area oggetto di variante fosse subordinata alla realizzazione e al collaudo delle opere di urbanizzazione e di adeguamento viario per gli innesti individuati lungo la S.P. 36, da realizzare a livelli sfalsati al fine di poter garantire la funzionalità della nuova arteria S.P. n. 36 "dell'Olmo", sulla base di specifico accordo di programma, approvato dagli enti rispettivamente con Delibera di Giunta Comunale n. 113 del 17.11.2010 e con Delibera di Giunta Provinciale n. 231 del 11.11.2010;

Visto che, 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;

Considerato che entro il termine di 60 giorni dalla data di pubblicazione dell'avviso ovvero entro il 04.10.2011, decorrono i termini per la presentazione di osservazioni presso:

- Regione del Veneto, Direzione Tutela Ambiente, Unità Complessa Valutazione di Impatto Ambientale (VIA), Calle Priuli – Cannaregio 99, 30121 Venezia;
- Ministero dell'Ambiente e Tutela del Territorio e del Mare, Direzione generale per le valutazioni ambientali Via Colombo 44, 00147 Roma;
- Ministero per i Beni e le Attività Culturali, Direzione Generale per il paesaggio, le belle arti, l'architettura e l'arte contemporanea Via di San Michele, 22 - 00153 – Roma;

Ritenuto opportuno e necessario proporre, per le motivazioni sopra riportate, le OSSERVAZIONI di cui all'allegato "A" da presentare alla Regione Veneto, ai Ministeri per i Beni e le Attività Culturali e dell'Ambiente e Tutela del Territorio;

Preso atto che la Terza Commissione Consiliare, riunitasi in data 26.09.2011, ha esaminato la presente proposta di deliberazione;



Acquisiti i pareri resi ai sensi dell'art. 49, comma 1, del T.U. approvato con Decreto Legislativo 18.08.2000, n. 267, dando atto che il parere tecnico è stato acquisito in relazione alle procedure seguite per l'espressione della volontà del Comune;

Con voti:

FAVOREVOLI 16 (Ponte San Nicolò Democratico; Vivere a Ponte San Nicolò; Boccon, Masiero)

CONTRARI 2 (Zaramella, Schiavon Marco)

ASTENUTI 2 (Zoppello, Buson)

espressi per alzata di mano, controllati dagli scrutatori e proclamati dal Presidente,

### DELIBERA

1. Di esprimere la propria contrarietà al progetto della "Variante Collegamento Casello Padova Zona Industriale – Bovolentana", in quanto la stessa, così come prodotta, sarà portatrice, tra l'altro, di ulteriore flusso di traffico improprio all'interno del territorio comunale;
2. Di approvare, quale parte integrante e sostanziale del presente atto le **osservazioni** allegato sub "A" alla presente, sulla compatibilità ambientale richiesta da parte del CIPE, del Progetto Preliminare e dello Studio di Impatto Ambientale, ai sensi dell'art. 183 del D.Lgs. 163/2006, per il progetto del "*Sistema Viario di collegamento e adduzione alle autostrade nei settori ovest e nord di Padova e tra Padova e Marghera Mestre denominato **Grande Raccordo Anulare di Padova (GRAP)***";
3. Di presentare le suddette osservazioni:
  - alla Regione del Veneto, Direzione Tutela Ambiente, Unità Complessa Valutazione di Impatto Ambientale (VIA), Calle Priuli – Cannaregio 99, 30121 Venezia;
  - al Ministero dell'Ambiente e Tutela del Territorio e del Mare, Direzione generale per le valutazioni ambientali Via Colombo 44, 00147 Roma;
  - al Ministero per i Beni e le Attività Culturali, Direzione Generale per il paesaggio, le belle arti, l'architettura e l'arte contemporanea Via di San Michele, 22 - 00153 – Roma.

ALLEGATI:

A) Osservazioni

---

Successivamente, su conforme proposta del Sindaco,

### IL CONSIGLIO COMUNALE

Ritenuta l'urgenza di cui all'art. 134, comma 4, del D.Lgs. 267/2000;

Con voti:

FAVOREVOLI 16 (Ponte San Nicolò Democratico; Vivere a Ponte San Nicolò; Boccon, Masiero)

CONTRARI 2 (Zaramella, Schiavon Marco)

ASTENUTI 2 (Zoppello, Buson)

espressi nei modi di legge,

### DELIBERA

Di dichiarare immediatamente eseguibile il presente atto.

---

**Oggetto: GRANDE RACCORDO ANULARE DI PADOVA (GRAP): OSSERVAZIONI.**

---

**PARERI, RESI AI SENSI DELL'ART. 49 DEL T.U. APPROVATO CON D.LGS. 18.08.2000, N. 267, SULLA PROPOSTA DI DELIBERAZIONE.**

Il sottoscritto BETTIO ROBERTO, Responsabile del Servizio interessato, ai sensi dell'art. 49 del D.Lgs. 18.08.2000, n. 267, esprime **parere Favorevole** in merito alla **regolarità tecnica** sulla proposta di deliberazione.

22-09-2011

Il Responsabile del Servizio  
F.to BETTIO ROBERTO

**Visto:** la proposta di deliberazione non presenta aspetti contabili.

22-09-2011

Il Responsabile del Servizio Finanziario  
F.to QUESTORI LUCIO