



COMUNE DI PONTE SAN NICOLÒ
PROVINCIA DI PADOVA

COPIA

VERBALE DI DELIBERAZIONE DI CONSIGLIO COMUNALE N. 52 del 09-11-2011

Sessione Ordinaria - Seduta Pubblica di Prima Convocazione

Oggetto:
PIANO PROVINCIALE DELLA VIABILITA': OSSERVAZIONI.

L'anno **duemilaundici** addì **nove** del mese di **novembre** alle ore **19:00** 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:

MANGANO ANDREA

MUSTO CATERINA

ZOPPELLO LUCIANO

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

RINUNCINI ENRICO	P	MANGANO ANDREA	P
SCHIAVON MARTINO	P	MUSTO CATERINA	P
SCHIAVON BERTILLA	P	GAMBATO LUCA	A
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'
N. _____ Reg. Pubbl. Certifico io sottoscritto Segretario Generale che copia della presente delibera viene affissa all'Albo Pretorio il _____ e vi rimarrà per 15 giorni consecutivi. <i>Addì</i> IL SEGRETARIO GENERALE F.to NIEDDU MARIANO	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 _____ <i>Addì</i> IL SEGRETARIO GENERALE NIEDDU MARIANO

COPIA CONFORME ALL'ORIGINALE

Addì

IL SEGRETARIO GENERALE
NIEDDU MARIANO

Il SINDACO introduce l'argomento ed illustra i contenuti del provvedimento facendo presente che, come nella precedente adunanza il Consiglio Comunale aveva espresso le proprie osservazioni al GRAP, così oggi è chiamato ad esprimere delle osservazioni sul Piano Provinciale della Viabilità e che questo è il motivo principale per cui è stato convocato il Consiglio.

Afferma che in data 5 ottobre 2011 con una lettera della Provincia di Padova ad oggetto "*Aggiornamento del Piano Provinciale della Viabilità: incontro con i Comuni dell'area del Piovese-Conselvano*" l'Amministrazione Comunale veniva invitata ad una riunione che si sarebbe tenuta il 10 ottobre a Piove di Sacco. A quella riunione erano presenti il Sindaco e l'Assessore alla viabilità Bazzi. In quell'occasione i presenti venivano informati che era possibile presentare eventuali osservazioni entro i 30 giorni successivi alla presentazione del progetto.

Dichiara pertanto di aver ritenuto opportuno convocare il Consiglio Comunale anche se non c'era l'obbligo di farlo in quanto le osservazioni potevano essere presentate anche direttamente dal Sindaco o dalla Giunta. Tuttavia, ispirati dal principio di favorire la massima partecipazione da parte dei Consiglieri sia di maggioranza che di minoranza, si è ritenuto di mantenere fede agli impegni presi durante la campagna elettorale e di rendere partecipe il Consiglio Comunale nell'esprimere le osservazioni, in modo che potessero partecipare anche i consiglieri di minoranza.

Sono stati fatti i dovuti passaggi in Commissione Consiliare e, già domani, dopo l'approvazione, le osservazioni saranno inviate in Provincia, in ottemperanza del termine di 30 giorni.

Entra GAMBATO. Presenti n. 21.

Terminata l'introduzione, il Sindaco concede la parola all'Assessore alla viabilità Bazzi.

BAZZI HUSSEIN – Assessore: Afferma che, come giustamente ha detto il Sindaco, è praticamente la seconda volta che il Consiglio Comunale si esprime sull'argomento, perché si tratta fondamentalmente della questione della strada "Bovolentana".

A beneficio di chi non conoscesse approfonditamente la materia, fa una breve storia del Piano Provinciale della Viabilità. Il Piano Provinciale della Viabilità nasce nel 2001 a seguito di una gara internazionale indetta dalla Provincia di Padova per redigere il proprio piano di viabilità. Nel 2001, a seguito dell'esito della gara, viene redatto il primo Piano della Viabilità, che viene adottato nel luglio del 2001.

Successivamente, la Provincia di Padova chiede all'Engineering un primo aggiornamento di tale Piano che venne adottato nel 2005. In quell'occasione il Comune di Ponte San Nicolò ebbe modo di esprimere le proprie osservazioni in quanto vi era inserita anche la Bovolentana.

A distanza di nove anni la Provincia di Padova chiede un ulteriore aggiornamento e nel 2010 viene proposto un secondo aggiornamento del Piano della Viabilità, che viene presentato ai Comuni in diverse fasi, a seconda del territorio. Il Comune di Ponte San Nicolò è stato invitato alla presentazione avvenuta il 10 ottobre.

Il Piano della Viabilità prende in considerazione tre aspetti: lo scenario attuale, lo scenario futuro e lo scenario tendenziale. A seconda dello scenario in cui ci si trova si propongono delle soluzioni.

Vengono eseguite delle indagini di traffico e inserite 25 sezioni all'interno della Provincia di Padova e sui confini fra le varie province, in modo da avere un'idea del traffico in entrata e in uscita verso Padova.

In questi 25 punti di indagine del traffico vengono inseriti dei radar e degli strumenti atti a misurare il numero di veicoli che transitano nelle 25 sezioni.

Le sezioni che interessano Ponte San Nicolò sono due, cioè quella sul Comune di Legnaro (da e per la Piovese) e quella sulla Tangenziale Sud-Est all'altezza dell'uscita dalla Piovese (Corso Esperanto).

Nel grafico, che viene proiettato, è possibile vedere il volume delle auto nella sezione n. 8 (Legnaro) e nella sezione n. 10 (Corso Esperanto). Dal grafico si può notare che il flusso medio giornaliero sulla Piovese è di circa 9.500 veicoli, mentre sulla Tangenziale è di 36.000 veicoli al giorno per ogni direzione di marcia. Sulla Piovese, quindi, in totale gravitano 19.387 veicoli, mentre su Corso Esperanto ne gravitano 72.064.

Nella tabella successiva evidenzia la sezione più congestionata fra tutte e al primo posto si trova proprio l'imbocco della Tangenziale.

Il traffico totale lungo la Provinciale in entrata, in uscita e anche lo spostamento interno, nell'ora di punta dalle 7:30 alle 8:30, è calcolato in 144.640 veicoli. Questo è il risultato di un'ora di monitoraggio durante l'orario di punta, che va dalle 7:30 alle 8:30.

Come già anticipato, ci sono tre scenari che vengono studiati. Lo scenario attuale riguarda la viabilità all'interno della provincia padovana. La viabilità all'interno della provincia risulta essere molto congestionata lungo l'asse delle Tangenziali e su alcune strade che vengono tracciate e classificate a seconda del colore: giallo chiaro per il deflusso libero, giallo intenso per il deflusso normale, arancione per il deflusso intenso, rosso per il deflusso in saturazione e viola per la sovra-saturazione.

Dal grafico a colori si può vedere che su Corso Esperanto c'è un traffico intenso, come pure sulla Piovese. Nella relazione si legge: *“È ben conosciuta la situazione che si registra lungo la Tangenziale Sud-Est, in particolare nella direzione Nord, che nell'ora di punta del mattino risulta molto congestionata, come riscontrato anche nel corso della campagna conteggi. Tale criticità è dovuta alla capacità limitata della strada in relazione ai traffici da cui è percorsa e all'insufficiente capacità ricettiva delle uscite e delle strade di servizio”* La criticità sulla Statale Piovese viene giustificata dalla presenza di numerosi semafori, che ostacolano la viabilità lungo le vie d'uscita.

Lo scenario tendenziale, invece, prende in considerazione quella che potrebbe essere la viabilità da qui a dieci anni (2020) in considerazione dei modelli matematici i quali affermano che in presenza di opere infrastrutturali per il traffico di un certo tipo portano a una crescita della domanda che a livello provinciale determina un incremento del 4% rispetto al traffico attuale. Si calcola che questo incremento è superiore rispetto alla domanda dello scambio fra la viabilità di ingresso e la viabilità di uscita rispetto alla domanda all'interno della provincia.

Lo scenario futuro disegna quella che potrebbe essere la viabilità provinciale se venissero portate avanti le nuove viabilità che sono tracciate nel Piano.

Nelle tavole progettuali la nuova viabilità provinciale prevista è indicata con il colore giallo e un tratteggio rosso, mentre il potenziamento della viabilità esistente è indicata con il colore viola.

Per quanto riguarda il Comune di Ponte San Nicolò i due nuovi interventi sono segnati con il n. 38 (Bovolentana) e con il n. 89, che sarebbe la bretella di collegamento fra la Statale 516 e la frazione di Rio all'altezza di Via Garibaldi e Via Cavour. Il terzo intervento che riguarda il territorio comunale è sull'asse della Tangenziale Sud-Est e prevede l'allargamento con la terza corsia.

Lo scenario futuro dice che con una progettazione di nuova viabilità si riuscirà a dare una risposta alla domanda interna della Provincia di Padova, ma con questo Piano non viene detto con quali risorse.

L'intervento che interessa Ponte San Nicolò, quindi, è il n. 38, che riguarda la nuova strada di collegamento fra la zona industriale di Padova e il Conselvano in variante alla viabilità esistente fra Padova e Bagnoli di Sopra, mentre il secondo intervento è il n. 89, che riguarda il collegamento fra la Strada Statale 516 e la Strada Comunale di Rio.

Anche se nel Piano Provinciale non c'è, afferma che nella sua relazione ha ritenuto di inserire comunque l'impatto che ha l'innesto della Provinciale dell'Olmo con la nuova Bovolentana.

La prima parte generale del Piano riguarda la relazione e gli studi che sono stati fatti, mentre la seconda parte riguarda l'indagine del traffico con l'inserimento di 25 sezioni all'interno del territorio provinciale, che sono state poi monitorate per 40 ore. Secondo i modelli matematici sono stati presi in considerazione alcuni giorni della settimana, cioè mercoledì e giovedì nel mese di maggio 2010, e il monitoraggio è stato fatto con tecnologia radar, che rileva il numero delle auto nelle 40 ore.

Nella sezione n. 8 (Legnaro) si è visto che la criticità si ha alla sera nella direzione da Padova verso Legnaro. Al mattino, infatti, c'è un flusso maggiore verso Padova, mentre il flusso nella Piovese ha il picco verso sera in direzione opposta, cioè da Padova verso Legnaro e Piove di Sacco. Il numero delle auto è circa 9.800 in una direzione, per un totale di flusso medio giornaliero rilevato di circa 20.000 veicoli.

Su Corso Esperanto la stessa cosa avviene al mattino da Sud verso Nord, dove vi è una congestione del traffico nelle prime ore del mattino, mentre nelle ore serali c'è la congestione del traffico da Nord verso Sud. Il conteggio effettuato nel mese di maggio ha evidenziato oltre 72.000 veicoli in entrambi i sensi di marcia.

Nell'ora di punta lungo la Piovese, da Legnaro verso Padova, c'è un flusso di 732 veicoli soltanto in un'ora, cioè dalle 7:30 alle 8:30, mentre lungo la Piovese, da Nord verso Sud, nell'ora di punta c'è un flusso di 3.911 veicoli. In entrambi i sensi di marcia diventano 5.949 veicoli lungo la Tangenziale e 1.339 veicoli lungo la Statale Piovese in direzione di Legnaro. La media giornaliera è di circa 20.000 veicoli su entrambi i sensi di marcia lungo la Piovese e 72.000 veicoli, invece, sulla Tangenziale.

I dati relativi ad un'indagine sul traffico a Ponte San Nicolò, effettuata in prossimità dei due semafori della Statale nell'arco di una settimana (da un giovedì al giovedì successivo) dall'Amministrazione Comunale al fine di apportare dei miglioramenti alla viabilità lungo la Statale, dimostrano che in un giorno Via Marconi è percorsa da circa 12.884 veicoli, in direzione di Legnaro, e altrettanti in direzione di Padova.

Si tratta, quindi, di numeri molto importanti per il territorio comunale. Il martedì i numeri sono più o meno uguali con 11.900 veicoli circa. Giovedì 28 ottobre sono stati contati 11.978 veicoli. In pratica, quindi, il numero si attesta sempre intorno ai 12.000 veicoli per ogni senso di marcia.

L'Amministrazione Comunale propone delle osservazioni al Piano Provinciale della Viabilità che richiamano quelle presentate nel 2005 dall'allora Sindaco Gasparin.

Quindi dà lettura delle osservazioni al Piano Provinciale della Viabilità:

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

Piano Provinciale della Viabilità OSSERVAZIONI

- **Si considerano** tutt’oggi valide l’impianto delle Osservazioni presentate in data 7 marzo 2006, prot. n. 4365, alla versione del Piano presentata nel 2005 di seguito richiamate:
 - a) si auspica un’integrazione del Piano della viabilità, quindi specificatamente ed esclusivamente documento per la movimentazione stradale su gomma, con gli altri aspetti dell’intero sistema della mobilità nel suo complesso, intesa come trasporto su gomma, su ferro, su acqua e ancora sul sistema ciclopedonale, sulle zone pedonali, sui parcheggi scambiatori, ecc., in modo da non puntare unicamente su scelte viabilistiche che potrebbero essere sostituite, integrate o rafforzate da scelte su altri elementi della mobilità, in virtù del fatto che tale piano è un’importante strumento di pianificazione del territorio;
 - b) si esprime la contrarietà alla progettata strada cosiddetta “Bovolentana” che interessa il territorio di Ponte San Nicolò. Parere contrario così motivato:
 - in primo luogo il P.P.V. non tiene conto in nessuna maniera dell’integrazione con il sistema più ampio della mobilità. In particolare della nuova linea ferroviaria cosiddetta “Gronda Sud”. Infatti, dove il Piano della viabilità prevede l’innesto con la S.P. “dell’Olmo”, il progetto ferroviario colloca la stazione con il parcheggio scambiatore;
 - in secondo luogo non viene tenuto conto del sistema ambientale esistente e interessato dal futuro passaggio stradale, è uno di più interessanti con visivi non compromessi sulla poca e pregevole campagna ancora rimasta nei nostri territori posti a ridosso della città;
 - in terzo luogo non è considerato cosa potranno sopportare i centri urbani di Ponte San Nicolò e Roncaglia con il nuovo innesto stradale sulla Statale 516. Si pensi agli attuali flussi veicolari, che i cittadini del Comune subiscono lungo l’arteria stradale S.S. 516, i quali saranno notevolmente aumentati dalla nuova uscita/entrata, unica da Bovolenta.
- **Si prende atto** che le osservazioni sopraindicate non sono state minimamente prese in considerazione nell’aggiornamento 2005 né in quello attuale.
- **Si prende atto** che questa moltitudine di Piani (tre in 10 anni) per le nostre strade di Ponte San Nicolò, poco o nulla hanno portato in tema di sicurezza, di mitigazione ambientale e clima acustico, di scarico dei flussi veicolari per il nostro territorio.
- **Si fanno** presenti alcune delle osservazioni già presentate al progetto del Grande Raccordo Anulare di Padova (GRAP):
 - Dovrebbe essere prodotta la VAS del P.P.V per conoscere i reali effetti delle previsioni viabilistiche sul territorio non antropizzato;
 - Va affrontato il tema delle alternative, cosa che il P.P.V. non affronta. In questo senso il Comune di Ponte San Nicolò apporta, nel presente documento, delle considerazioni su possibili alternative che si vorrebbero valutate;
 - La “Bovolentana”, alla quale si ribadisce la contrarietà, non dovrebbe comunque essere realizzata per stralci (una parte inserita nel GRAP e una parte lasciata agli enti locali) perché in caso di mancanza di fondi degli enti locali, com’è la situazione odierna, porterebbe a vedere realizzato solo un tratto di arteria che si conclude ai confini tra i comuni di Ponte San Nicolò, Polverara e Legnaro, provocando degli squilibri viabilistici che ricadrebbero su località non adatte ad assorbire il traffico, come Roncagette.
- **Si osserva** che la proposta di inserire la “Bovolentana” nel GRAP denominata “*Variante Collegamento Casello Padova Zona Industriale – Bovolentana*”, è stata introdotta all’interno dello Studio di Impatto Ambientale (SIA) in seguito alla richiesta della Provincia di Padova con comunicazione del 16 giugno 2011, prot. n.0089472/2011 alla Regione del Veneto.
- **Si osserva** che il documento non considera la possibile destinazione dei flussi.
Dato molto interessante per capire le reali necessità dell’utenza stradale. Infatti, noi a Ponte San Nicolò da tali dati potremo capire se la Strada Statale 516 è arteria d’ingresso per la città, o arteria di smistamento lungo la Tangenziale Sud-Est di Padova. Questo per dimostrare che l’eventuale nuova strada Bovolentana può risultare elemento negativo per la sostenibilità ambientale.

- **Si osserva** che gli studi di analisi sulla Statale 516 per Roncaglia, attualmente fortemente interessata dal traffico di attraversamento, mostrano che i flussi veicolari sono in aumento in egual modo sia sulla previsione tendenziale (con Bovolentana) che su quella futura 2020 (senza Bovolentana). Questo rende evidente che in ogni caso il Comune di Ponte San Nicolò non trae beneficio alcuno dalla creazione della citata “Bovolentana”, pur ospitandone il tracciato e perdendo aree con caratteristiche ambientali di interesse comunale.
- **Si osserva** che nella previsione tendenziale, sulla “Bovolentana” in progetto, vi è indicato un flusso orario in unità veicolari equivalenti 1525/825 che poi sembrerebbero non gravare su Roncaglia (non si riscontrano neanche a Nord della Statale), cosa assolutamente non corrispondente al reale utilizzo della S.S. 516 da parte dei veicoli che transitano da Sud verso Nord e che usciranno sulla 516 per recarsi a Padova. Altro punto critico è via Giorato/Dante ex S.P. 36 dove anche in questo caso gli effetti della nuova strada “Bovolentana” sarà elemento di maggior afflusso di traffico. Infine, per l’aumento del flusso veicolare sulla Tangenziale Est, che nel tratto di massimo attraversamento passa per il nostro territorio, non viene prevista un’opportuna mitigazione in particolare per l’aumentato inquinamento atmosferico e del clima acustico.
- **Si propone** una possibile alternativa viaria per rispondere alle reali esigenze che i Comuni contermini, (in particolare quelli posti a Sud della provincia, i quali hanno la necessità di un collegamento rapido e sicuro con la città di Padova), ovvero la realizzazione di una Tangenziale lungo l’asse autostradale Padova-Bologna, in parte già prevista, che colleghi la Tangenziale Sud di Padova con la strada “Monselice - Mare”. Tale Tangenziale, parallela all’autostrada, dovrebbe proseguire a Nord fino alla prevista “Camionabile” sull’Idrovia. Verrebbe così a delinearci una nuova arteria di uscita dalla Tangenziale Sud di Padova che permetterebbe di bypassare il centro di Roncaglia.
- **Si propone** la realizzazione di quattro interventi puntuali. Quattro rotonde lungo il tratto di Statale che attraversa Ponte San Nicolò all’altezza di Via Rossa; Via Garibaldi; Viale del Lavoro; Via San Francesco-Via Palermo) consentendo una migliore fluidificazione del traffico passante, come peraltro evidenziato nella relazione del P.P.V.
- **Si osserva che l’intervento identificato con il numero 89** “Collegamento S.S. 516 - strada comunale in Comune di Padova/Ponte San Nicolò”, **è visto favorevolmente** in quanto elemento necessario all’afflusso veicolare della cittadinanza interna di Rio.

È prevista la realizzazione di una bretella dalla Statale 516 (che prende la denominazione “Piovese” proprio a partire dal punto di inserimento in mappa) all’intersezione tra la vie Garibaldi e Cavour, in Comune di Ponte San Nicolò.

A tal fine il Comune di Ponte San Nicolò si sta attivando (progettazione preliminare approvata) per procedere alla realizzazione della pista ciclabile lungo via Garibaldi e via Cavour, completando i collegamenti con la pista ciclabile di via Moro ad Est, con il centro abitato della frazione Rio a Sud e con il Comune di Padova attraverso l’esistente pista ciclabile in via Verdi e via Antonio da Rio a Ovest in Comune di Padova. Lo scopo è garantire la sicurezza dei vari flussi di traffico, in primis quelli deboli costituiti da pedoni e cicli, su un’arteria che negli ultimi anni ha visto un incremento veicolare notevole, dovuto alla continua espansione dei nuclei abitati.

Pertanto si auspica che da parte di codesto Ente la realizzazione di opportuna rotatoria in corrispondenza dell’immissione della bretella di progetto con la viabilità esistente (incrocio via Garibaldi – via Cavour – via Verdi/via Antonio da Rio in Comune di Padova) al fine di non rendere vano l’intervento di messa in sicurezza che prioritariamente questa Amministrazione ritiene di perseguire.

Non meno importante sarà la previsione di un’intersezione in rotatoria in corrispondenza della Statale 516. L’intervento riveste carattere di urgenza sia per la pericolosità dell’intersezione delle strade (via Pizzamano, Bretella di progetto, Statale) che per il notevole flusso veicolare. Di fatto le strade, tra il quartiere di Padova-Voltabarozzo e la frazione di Roncaglia, a Ponte San Nicolò si inseriscono nel flusso della S.S. 516 “Piovese”, nelle immediate vicinanze dell’uscita della Tangenziale Sud-Est.

Pertanto, a parere di questa Amministrazione, **l’intervento n.89 proposto dalla Provincia non potrà prescindere**, in termini di efficacia, dalla realizzazione di opportuni inserimenti in rotatoria sulla rete viaria esistente.

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

In conclusione dai dati dello scenario attuale e dello scenario futuro si può vedere che per il territorio comunale non cambia nulla, per cui l’Amministrazione Comunale è convinta che questa ulteriore strada
 DELIBERA DI CONSIGLIO n. 52 del 09-11-2011 - COMUNE DI PONTE SAN NICOLÒ - pag. 5

(Bovolentana) porterà un ulteriore aumento del numero di auto in circolazione, che il Comune di Ponte San Nicolò non può sopportare in assenza di viabilità alternativa.

A suo parere questo progetto non ha sostanza, perché ci sono solo delle linee tracciate senza indicazione delle priorità delle opere, del programma dei lavori e dei tempi di realizzazione. Si tratta di un Piano ambizioso, perché prevede nuova viabilità, nuovi innesti e un potenziamento di strade già esistenti, ma non si dice con quali risorse si andranno a realizzare queste opere.

Infine, in virtù di quello che era emerso la volta precedente durante il Consiglio Comunale, auspica una consapevolezza da parte di tutti i consiglieri di minoranza, in modo da avere una condivisione su un'idea che serve per mettere in sicurezza la Statale (obiettivo di entrambe le liste), cioè quella di eliminare le auto e non quella di aggiungere nuove strade, che possono soltanto aumentare il numero dei veicoli in circolazione.

Conclude auspicando che con la discussione si arrivi alla condivisione delle osservazioni da presentare alla Provincia.

Terminata la relazione, il Sindaco dichiara aperta la discussione e concede la parola ai Consiglieri:

GAMBATO LUCA (Ponte San Nicolò Democratico): A proposito di sicurezza, afferma che nella seconda proposta è emersa l'esigenza di fare un'integrazione relativamente alle quattro rotonde citate, proprio perché non si può dimenticare la già grave situazione attuale e quello che potrebbe venire a crearsi con lo scenario prospettato dal punto di vista della fruibilità da parte dei pedoni.

Propone, come è emerso anche in Terza Commissione, di fare un'integrazione alle osservazioni.

Le rotonde hanno la funzione di fluidificare il traffico, ma non aiutano certo l'attraversamento pedonale, per cui propone di integrare il testo delle osservazioni inserendo, la richiesta di realizzazione di isole spartitraffico nella mezzeria della Statale.

Quindi dà lettura dell'integrazione da inserire dopo il secondo capoverso "Si propone":

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

SINDACO: Fa presente che ovviamente l'integrazione proposta può essere oggetto di ulteriori ragionamenti da parte dei consiglieri, visto che poi andrà messa ai voti come emendamento.

GOBBO LUCIA (Vivere a Ponte San Nicolò): Dichiaro che il Gruppo Vivere a Ponte San Nicolò concorda con le osservazioni proposte in merito alla nuova strada Bovolentana, in quanto confermano e ribadiscono la unanime contrarietà alla realizzazione di questa nuova arteria stradale pronunciata in occasione della presentazione delle osservazioni in merito alla variante del collegamento Casello Zona Industriale – Bovolentana inserita nel GRAP. Auspica che dette osservazioni questa volta vengano prese in considerazione. Personalmente afferma di essere d'accordo con l'integrazione appena proposta.

Afferma che sarebbe opportuno poter uscire con votazione unanime, ma per quanto riguarda la realizzazione di una bretella dalla Strada Statale 516 all'intersezione fra le Vie Garibaldi e Cavour Vivere a Ponte San Nicolò nutre delle forti perplessità. Tale intervento, infatti, è nato per favorire l'afflusso della cittadinanza interna di Rio, ma oggi risulta al suo gruppo non strettamente necessario, visto che recentemente è stata realizzata una bretella parallela all'altezza del cimitero di Voltabarozzo, che collega Via Antonio da Rio con la Strada Statale 516.

La realizzazione di questa ulteriore bretella, anche se non è nel territorio di Ponte San Nicolò, porterebbe un vantaggio alla viabilità ben inferiore allo svantaggio arrecato al territorio, che subirebbe una ulteriore diminuzione della superficie permeabile. Viste le precedenti realizzazioni, infatti, si sa bene che laddove nasce una strada a breve si vedrà realizzato del nuovo edificato.

Visti i recenti disastri, in Veneto l'anno scorso e in Liguria oggi, non bisogna dimenticare che è proprio la spinta alla cementificazione del territorio una delle cause primarie della sofferenza idraulica, con conseguente aumento del rischio alluvionale.

In merito a questo punto Vivere a Ponte San Nicolò chiede se sia possibile non esprimere un parere favorevole, altrimenti, in caso contrario, probabilmente lei si asterrà.

ZARAMELLA GIANLUCA (Ponte della Libertà): Dichiaro di voler fare una breve osservazione in merito alla proposta di emendamento. Da un punto di vista tecnico non sa quali effetti possano avere le isole

spartitraffico, ma può dire che anche in sede di redazione di programmi amministrativi, quando ci si è posti il problema della Statale 516 e delle varie strategie possibili per metterla in sicurezza, anche dal confronto con dei tecnici, era venuto fuori fra le varie soluzioni quella della riduzione della sezione della S.S. 516.

Si sta parlando di una strada a tre corsie, dove spesso quella centrale è di immissione, e tutti sanno che la presenza di una strada con una larghezza sproporzionata rispetto alle esigenze agevola le situazioni di sorpasso e di guida pericolosa. Una soluzione prospettabile, quindi, è quella della riduzione della sezione a due sole corsie e dove l'immissione dei veicoli avvenga tramite rotonde.

Dichiara di dire questo pur non essendo un tecnico, perché potrebbe essere un argomento di studio o uno scenario possibile da esaminare.

Sull'impostazione globale delle osservazioni vi sono diversi spunti interessanti e condivisibili e sicuramente le rotonde sulla SS 516 sono state oggetto di ampie discussioni, anche se qui è inutile richiamare le varie polemiche. Conclude affermando che il Gruppo Ponte della Libertà esprimerà un voto di astensione.

FASSINA ANNA CARLA (Ponte San Nicolò Democratico): Dichiara di voler fare un'annotazione per quanto riguarda l'intervento identificato con il n. 89, cioè la bretella di collegamento fra la Statale 516 e le Vie Garibaldi e Cavour. Non vorrebbe che questa bretella potesse portare traffico non proprio della frazione di Rio verso la Statale. Chiede, quindi, che vengano adottati tutti i provvedimenti affinché sia una bretella di collegamento fra la frazione e la Statale, ma che non serva invece a deviare il traffico portandolo nella frazione di Rio.

BOCCON LUCA (Ponte della Libertà): Afferma che effettivamente questo ultimo intervento è molto centrato. Con questa delibera si va ad appoggiare una strada che non è nemmeno nel Comune di Ponte San Nicolò, ma si trova nel Comune di Padova. Si sta, inoltre, parlando di una strada che effettivamente è un doppione di una strada che attualmente c'è, cioè quella che si trova di fianco al cimitero, lungo Via Antonio da Rio. La cosa è da pensare, perché si tratta di un doppione.

Il discorso della rotatoria è indispensabile in Via Guido Rossa, mentre il discorso della bretella è, invece, da valutare.

Sul discorso del vietare il passaggio, ritiene che ciò non sia possibile, perché ci si trova in un altro Comune e, quindi, non crede che Ponte San Nicolò abbia la possibilità di mettere dei divieti.

BAZZI HUSSEIN – Assessore: Afferma che, siccome la strada non cade nel Comune di Ponte San Nicolò si potrebbe non esprimere un parere favorevole e invece dire che, se la strada deve essere fatta, si vuole almeno che vengano realizzate due rotatorie.

Il Piano Provinciale della Viabilità prende in considerazione anche le linee guida del PATI approvato ed è per questo motivo che la strada è stata inserita.

GOBBO LUCIA (Vivere a Ponte San Nicolò): Chiede se di questo se ne può parlare fra Capigruppo. Su questa cosa afferma che si tratta di un doppione, perché si tratta di una strada che c'è già e, quindi, è inutile farla. È un po' come il discorso che era stato fatto ai tempi della discussione del GRAP riguardo alla rotatoria, cioè che si faceva la rotatoria per l'eventuale accesso alla zona industriale.

A Ponte San Nicolò interessa la rotonda, ma non la strada, per cui non è d'accordo con l'ultima proposta dell'Assessore Bazzi.

SCHIAVON MARTINO – Assessore: Chiede all'Assessore Bazzi di proiettare sullo schermo la tavola con i numeri e i colori.

Ricorda che, all'epoca della stesura iniziale del PATI, assieme all'ex Sindaco, era stata chiesta l'individuazione di un collegamento tra la Piovese e Via Antonio da Rio che ricadesse nel territorio del Comune di Ponte San Nicolò, e questo perché c'era e c'è ancora la necessità di togliere le macchine che passano nella S.S. 516. Il realizzare quella strada di circa km 1,8 in un certo senso realizza un passante a Sud di Roncaglia, che attualmente non c'è.

A Voltabarozzo c'è una strada che esce davanti al cimitero, ma quella è comunque una strada di quartiere e una strada che non viene frequentata da tutti i cittadini di Rio. Alcuni di quelli che vengono dalla Tangenziale, infatti, continuano a passare per Via Garibaldi, perché la mattina c'è un traffico in uscita da Rio sostenuto, che gira poi a sinistra per andare in zona industriale.

L'obiettivo dell'Amministrazione era quello di diminuire il traffico proprio perché manca un passante a Sud di Roncaglia.

Giusta è l'osservazione di Anna Carla Fassina quando dice che la strada va bene purché non ci sia del traffico improprio. Nulla vieta di raggiungere un accordo con Padova per mettere un varco elettronico, in modo che coloro che passano senza essere autorizzati si prendano una multa. Questa è solo un'idea, ma ce ne

potrebbero essere anche delle altre. Questa strada è un aiuto a togliere auto dalla Statale 516, e tutti i sistemi possono essere utili.

Nel PATI, proprio perché si disegna il futuro, si era pensato di inserire questa piccola variante che collega la Statale. Secondo lui, questa strada non sarebbe un doppione e poi non è detto che il fare la strada comporti poi la realizzazione di altro. Nel PATI, infatti, ciò non è previsto e non bisogna dimenticare che il PATI attualmente è lo strumento che regola anche l'edificazione.

GOBBO LUCIA (Vivere a Ponte San Nicolò): Afferma che è vero che si tratta di un'opportunità in più, ma non si deve dimenticare che c'è una strada che con cento metri in più fa lo stesso identico servizio. Si tratta solo dell'ennesimo sfruttamento del territorio per la viabilità.

Si vanno a costruire solo strade e poi, dove ci sono le strade, segue l'urbanizzazione.

Secondo il suo parere, quella strada è un doppione, anche se è al di qua della Tangenziale. Quella che c'è adesso è una strada di recentissima costruzione, che la gente forse non ha ancora imparato a utilizzare, per cui non ritiene serva farne una parallela al di qua della Tangenziale.

SCHIAVON BERTILLA – Assessore: Dichiaro di voler aggiungere un ragionamento per la Consigliera Gobbo. Quella strada che è stata aperta nella rotonda di Voltabarozzo, secondo lei, ha avuto lo scopo per il Comune di Padova di evitare il traffico della Statale. Quella strada, infatti, viene molto più utilizzata da tutto il quartiere di Voltabarozzo, che deve uscire e andare nella Tangenziale.

Condivide pienamente quanto ha detto l'Assessore Martino Schiavon, perché Via Garibaldi è una strada transitata da tutti i ragazzi che vanno alle scuole, per cui non sarebbe male che ci fosse questa nuova bretella che congiungesse la frazione di Rio.

ZARAMELLA GIANLUCA (Ponte della Libertà): Afferma di voler fare anche lui una valutazione del tutto personale su questa bretella, anche se non è un tecnico. Pur condividendo le preoccupazioni sulla tutela del territorio, ritiene che non ci si debba dimenticare che Ponte San Nicolò si trova nella prima cintura urbana, per cui non si sta trattando di un territorio con fauna e flora particolarmente pregiate. Si sta, infatti, parlando di un'area che è già densamente urbanizzata e con un traffico importante.

Ritiene che non si possa cercare di risolvere il problema della sicurezza del traffico facendo a meno di fare le strade. Questa è una logica che è già stata applicata anni fa, quando si decise di chiudere Via Piave.

Ritiene invece che una buona viabilità, scorrevole e organizzata con degli scenari adeguatamente ponderati sia la migliore soluzione per dare sicurezza al territorio in tutti i suoi aspetti.

Una viabilità congestionata per mancanza di arterie o di soluzioni va a creare congestione, che a sua volta crea situazioni di pericolo, per cui non ritiene di escludere l'utilità di questa piccola bretella. Invita quindi a valutare diversi scenari, magari utilizzando anche degli esperti.

SINDACO: Considerato che non ci sono ulteriori interventi, prima di passare alla votazione propone di sospendere cinque minuti la seduta di Consiglio per affrontare la questione della bretella.

Su proposta del Sindaco, il Consiglio Comunale viene sospeso per cinque minuti al fine di dare maggiore organicità alle osservazioni a seguito degli interventi dei consiglieri.

Alla ripresa dei lavori, il SINDACO spiega che il tentativo era quello di togliere una parte dell'osservazione relativa al n. 89, ma essere contrari a questa bretella è incoerente, perché lo scorso luglio è stato approvato un PATI che prevede questa bretella. A luglio è stato votato il PATI e adesso si vuole votare contro questa bretella per cui si tratta di una questione di incoerenza. Si mantiene, quindi, l'osservazione così com'è.

Quindi il SINDACO pone in votazione l'emendamento proposto dal consigliere Luca Gambato, da inserire dopo il secondo capoverso "Si propone":

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

Con voti:

FAVOREVOLI 14 (Ponte San Nicolò Democratico)
ASTENUTI 7 (Ponte della Libertà; Vivere a Ponte San Nicolò)
espressi per alzata di mano, controllati dagli scrutatori e proclamati dal Presidente,

l'emendamento viene APPROVATO.

Il SINDACO prosegue chiarendo che, prima di passare alla votazione finale, vorrebbe evidenziare ancora una volta due aspetti importanti.

Prima di tutto l'Amministrazione manifesta in maniera forte quello che è stato detto durante lo scorso Consiglio Comunale relativamente al GRAP e soprattutto la propria contrarietà alla Bovolentana, in particolar modo allo stralcio previsto dal GRAP.

Come seconda cosa, sottolinea che è stata inserita in maniera forte la proposta della realizzazione di una Tangenziale lungo l'asse autostradale PD-BO, perché pensare di rafforzare con una terza corsia la Tangenziale è sembrata una cosa superata. Fare una terza corsia va solo a implementare la presenza di traffico con tutti gli inquinamenti del caso, pertanto l'anello deve essere spostato lungo l'asse autostradale e l'Amministrazione crede essere questa un'importante opera.

Relativamente all'intervento del Consigliere Zaramella, che ricorda un ragionamento legato alla proposta della Lega, relativamente alle due corsie lungo la Statale, accoglie il fatto che se ci fossero le ipotizzate quattro rotonde il principio delle due corsie reggerebbe, perché c'è la possibilità di tornare eventualmente indietro e fare 500 metri in più. Diversamente, però, gli sembrerebbe inopportuno proporre le due corsie oggi senza le corsie di intersezione o di immissione.

Come ha cercato di spiegare alla stampa per l'ennesima volta, immaginando una persona che arriva da Padova e deve svoltare in Via Rossa, Pellico, Nievo, Foscolo, Monte Bianco, Monte Rosa: dovrebbe fermarsi e mettere la freccia a sinistra, bloccando tutti i flussi. Questo gli sembra un discorso di logica e non certo di politica. Continuare con questa idea gli pare sia solo un continuare a fare proposte che non reggono tecnicamente.

Questa è una cosa che ci tiene a dire, anche se immagina che ci sarà la replica del Consigliere Marco Schiavon, che invita a fare una proposta concreta. Questa è una questione tecnica.

SCHIAVON MARCO (Ponte della Libertà): Afferma che non farà nessuna polemica, ma risponderà rispetto all'articolo di giornale che è stato fatto a suo nome, visto che è stato lui a esprimere questo parere.

Se si togliesse la corsia di incanalamento o di immissione le due corsie si allargherebbero e, quindi, non cambierebbe nulla sotto il punto di vista dell'automobile che deve girare nelle varie vie.

Dichiara di essere d'accordo sul fatto della realizzazione delle rotonde e questo, tra l'altro, era anche nel programma di Ponte della Libertà, quindi non ha nulla da eccepire.

Per quanto riguarda il fatto degli incidenti quotidiani sulla Statale dichiara di averne fatto anche lui le spese in prima persona mentre stava uscendo da Via Nievo, perché ha fatto un frontale con una moto che stava superando, mentre lui era nella sua corsia di incanalamento. Per fortuna il motociclista si è fatto solo male a un braccio. Quando queste cose capitano personalmente si comprende che c'è qualcosa che non va nella viabilità.

Il problema è che molto spesso non c'è visibilità quando si esce da Via Nievo, da Via Silvio Pellico e da tutte quelle strade. Spesso si formano anche delle code ai semafori e chi esce lo fa veramente rischiando, perché c'è sempre qualcuno che sorpassa.

Ritiene che ci si dovrà veramente mettere attorno a un tavolo tutti assieme per cercare delle soluzioni alternative, visto che la situazione attuale è sicuramente pericolosa.

SINDACO: Afferma che, poiché ci tiene molto a questa cosa, gli piacerebbe pensare concretamente alla nuova proposta.

Chi sorpassa provoca sempre un problema al pedone che sta attraversando, per cui allargare le due corsie non vuol dire creare maggiore sicurezza. Gli pare, invece, che creino preoccupazioni non indifferenti, per cui ribadisce la massima contrarietà a questa soluzione.

Le corsie di immissione sono fatte apposta per dare una maggiore sicurezza e se tutti le rispettassero sarebbe un gran risultato. Il problema vero è che soprattutto gli scooter vanno nella corsia di immissione centrale e la utilizzano come corsia di sorpasso, provocando gli incidenti al pedone. Se tutti usassero correttamente la strada secondo le norme del Codice sicuramente si avrebbe un grande risultato.

ZARAMELLA GIANLUCA (Ponte della Libertà): Ritiene di dover fare una doverosa precisazione. La proposta che viene formulata e messa per iscritto è la riduzione della sezione unitamente alla realizzazione

delle quattro rotonde. La sicurezza viene dal fatto di ridurre il complessivo sedime stradale, unitamente alla realizzazione delle quattro rotonde che servono per la emissione e immissione dalla Statale 516.

Questo fu il programma iniziale messo per iscritto unitamente ad altre cose, come l'acquisto della strada ed eventuali convenzioni per le manutenzioni del ponte.

La sicurezza viene dalla riduzione complessiva delle corsie, in modo da rendere impossibile il sorpasso. Il fatto che basterebbe rispettare le norme della strada per non provocare incidenti è un approccio solo teorico, perché purtroppo non basta una legge per risolvere i problemi della congestione del traffico. Quando c'è una collettività sproporzionata rispetto ai mezzi, le norme e le regole vengono spesso travolte, per cui non basta esigere il rispetto della legge.

Purtroppo, spesso i giovani neo patentati e i motociclisti si mettono in situazioni di pericolo e un manufatto con una corsia centrale spesso fa considerare la stessa come una corsia vuota, invitando, quindi, all'azzardo.

Purtroppo, la norma non basta, per cui va creata una situazione reale di sicurezza, come è già stato proposto nel programma, cioè l'unione di quattro rotonde, una riduzione a due corsie e la riduzione stessa della larghezza della singola corsia.

SINDACO: Risponde che non si tratta di un approccio teorico, ma di un approccio civile.

Precisa che c'è la massima contrarietà, da parte dell'Amministrazione, ad accogliere la proposta di assorbire nel patrimonio comunale la Statale 516, visto che si è già in difficoltà a fare la manutenzione dei marciapiedi e delle strade che Ponte San Nicolò ha.

MUSTO CATERINA (Ponte San Nicolò Democratico): Dichiaro di voler fare una piccola osservazione all'intervento del Consigliere Zaramella, senza comunque nessuna intenzione di fare polemica. È stato detto che bisogna trovare un modo per mettere in sicurezza la Statale 516 e questo sicuramente è vero. È stato proposto di togliere la terza corsia, di restringere le carreggiate e di fare le rotonde. In campagna elettorale ricordo che il Consigliere Zaramella ha anche detto di fare le isole pedonali in maniera da mettere in sicurezza i pedoni.

Al di là del fatto che due minuti fa il Consigliere Zaramella si è astenuto su una proposta che prevede la costruzione delle rotonde, lei ritiene che tali rotonde possano essere un modo per velocizzare il traffico e che ciò comporti comunque altri problemi. Velocizzando il traffico, infatti, non si mette in sicurezza il pedone.

Ritiene che l'impegno di tutti debba essere quello di cercare di sviluppare dei progetti alternativi per la viabilità e soprattutto di creare dei progetti per aumentare il senso civico delle persone.

Al di là del fare la terza corsia, delle due rotonde, delle isole pedonali e dei vigili nei posti critici per multare chi non rispetta le regole, lei pensa che ci sarà sempre la persona che non rispetta la regola.

Sicuramente si deve cercare di trovare delle soluzioni buone per la viabilità, ma anche delle soluzioni per responsabilizzare chi utilizza le strade.

BUSON PAOLO (Ponte della Libertà): Dichiaro di voler fare una piccola riflessione. Il problema, a suo parere, non è tanto quello che si può fare all'interno della Statale 516. Dichiaro di nutrire qualche dubbio sulla realizzazione delle rotonde per il fatto che la Statale 516 è dell'ANAS e le rotonde dovrebbero essere fatte dalla Provincia. Questo è un suo dubbio.

Si è parlato della sicurezza della Statale 516 non considerando, però, che c'è un qualcosa che non si può fare e proporre, cioè diminuire gli accessi carrai. Pensa, ad esempio, all'immissione che c'è in Via Monte Sabotino, dove da una parte si entra e da una parte si esce. Cosa analoga si può fare anche fra Via Monte Bianco e Via Monte Rosa. Una cosa analoga si può fare fra Via Nievo e la via precedente.

Chiaramente non si può diminuire il flusso del traffico, ma si possono diminuire le immissioni all'interno della Statale e questo, secondo lui, sarebbe un punto a favore. Bisogna stare attenti a parlare di rotonde, perché tutti sanno che ci sono delle rotonde buone e delle rotonde cattive.

GOBBO LUCIA (Vivere a Ponte San Nicolò): Vorrebbe chiarire una cosa relativamente a quanto detto dalla Consigliera Musto. Anche lei, prima, si è astenuta per l'emendamento proposto e spiega che l'ha fatto per uniformità, visto che dopo si asterrà per tutta l'intera osservazione.

Prima di votare vorrebbe ribadire che il voto di astensione non è assolutamente collegato all'opinione sulla Bovolentana. Il motivo per cui continua a sostenere la sua opinione di astensione è solo in relazione a quella bretella, anche se capisce che l'Amministrazione ha questo problema di coerenza nei confronti della votazione di un PATI.

Questa è una cosa che non condivide, per cui il voto di astensione è solo relativamente a quella bretella, perché per il resto delle osservazioni è invece d'accordo.

Terminata la discussione, il Sindaco pone in votazione le **Osservazioni al Piano Provinciale della Viabilità** nel testo risultante a seguito dell'emendamento approvato.

IL CONSIGLIO COMUNALE

Vista la proposta di deliberazione presentata dall'Assessore alla Viabilità;

Premesso che è pervenuta dall'Amministrazione Provinciale comunicazione acquisita in data 05.10.2011, prot. n. 15600, ad oggetto "Aggiornamento del Piano Provinciale della Viabilità. Incontro con i Comuni dell'Area del Piovese - Conselvano", al fine di conseguire osservazioni a detto Piano;

Esaminata la documentazione del PIANO PROVINCIALE DELLA VIABILITÀ - AGGIORNAMENTO 2010;

Ritenuto dopo approfondite valutazioni ed analisi sulla documentazione trasmessa di **osservare** quanto segue:

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

degli squilibri viabilistici che ricadrebbero su località non adatte ad assorbire il traffico, come Roncagette.

- **Si osserva** che la proposta di inserire la “Bovolentana” nel GRAP denominata “*Variante Collegamento Casello Padova Zona Industriale – Bovolentana*”, è stata introdotta all’interno dello Studio di Impatto Ambientale (SIA) in seguito alla richiesta della Provincia di Padova con comunicazione del 16 giugno 2011, prot. n. 0089472/2011 alla Regione del Veneto.
- **Si osserva** che il documento non considera la possibile destinazione dei flussi.
Dato molto interessante per capire le reali necessità dell’utenza stradale. Infatti, noi a Ponte San Nicolò da tali dati potremo capire se la Strada Statale 516 è arteria d’ingresso per la città, o arteria di smistamento lungo la Tangenziale Sud-Est di Padova. Questo per dimostrare che l’eventuale nuova strada Bovolentana può risultare elemento negativo per la sostenibilità ambientale.
- **Si osserva** che gli studi di analisi sulla Statale 516 per Roncaglia, attualmente fortemente interessata dal traffico di attraversamento, mostrano che i flussi veicolari sono in aumento in egual modo sia sulla previsione tendenziale (con Bovolentana) che su quella futura 2020 (senza Bovolentana). Questo rende evidente che in ogni caso il Comune di Ponte San Nicolò non trae beneficio alcuno dalla creazione della citata “Bovolentana”, pur ospitandone il tracciato e perdendo aree con caratteristiche ambientali di interesse comunale.
- **Si osserva** che nella previsione tendenziale, sulla “Bovolentana” in progetto, vi è indicato un flusso orario in unità veicolari equivalenti 1525/825 che poi sembrerebbero non gravare su Roncaglia (non si riscontrano neanche a Nord della Statale), cosa assolutamente non corrispondente al reale utilizzo della S.S. 516 da parte dei veicoli che transitano da Sud verso Nord e che usciranno sulla 516 per recarsi a Padova. Altro punto critico è via Giorato/Dante ex S.P. 36 dove anche in questo caso gli effetti della nuova strada “Bovolentana” sarà elemento di maggior afflusso di traffico. Infine, per l’aumento del flusso veicolare sulla Tangenziale Est, che nel tratto di massimo attraversamento passa per il nostro territorio, non viene prevista un’opportuna mitigazione in particolare per l’aumentato inquinamento atmosferico e del clima acustico.
- **Si propone** una possibile alternativa viaria per rispondere alle reali esigenze che i Comuni contermini, (in particolare quelli posti a Sud della provincia, i quali hanno la necessità di un collegamento rapido e sicuro con la città di Padova), ovvero la realizzazione di una Tangenziale lungo l’asse autostradale Padova - Bologna, in parte già prevista, che colleghi la Tangenziale Sud di Padova con la strada “Monselice - Mare”. Tale Tangenziale, parallela all’autostrada, dovrebbe proseguire a Nord fino alla prevista “Camionabile” sull’Idrovia. Verrebbe così a delinearci una nuova arteria di uscita dalla Tangenziale Sud di Padova che permetterebbe di bypassare il centro di Roncaglia.
- **Si propone** la realizzazione di quattro interventi puntuali. Quattro rotonde lungo il tratto di Statale che attraversa Ponte San Nicolò all’altezza di Via Rossa; Via Garibaldi; Viale del Lavoro; Via San Francesco-Via Palermo) consentendo una migliore fluidificazione del traffico passante, come peraltro evidenziato nella relazione del P.P.V.
- **Si osserva** che la realizzazione delle suddette rotonde non potrà prescindere dall’installazione di adeguate opere per garantire gli attraversamenti pedonali e la sicurezza degli stessi pedoni con isole spartitraffico, definite anche isole salvagente. Tali isole sono necessarie ed indispensabili lungo tutto il tratto di S.S. 516, nel territorio di Ponte San Nicolò, in quanto svolgono la funzione di protezione del pedone sulla mezzzeria e, contemporaneamente, contribuiscono ad ordinare ed incanalare il traffico abbassando la velocità dei veicoli ed eliminando le occasioni di sorpasso e cambi di corsia impropri, principali cause di incidenti tra veicoli e tra veicoli e pedoni.
- **Si osserva che l’intervento identificato con il numero 89** “Collegamento S.S. 516 - strada comunale in Comune di Padova/Ponte San Nicolò”, **è visto favorevolmente** in quanto elemento necessario all’afflusso veicolare della cittadinanza interna di Rio.
È prevista la realizzazione di una bretella dalla Statale 516 (che prende la denominazione “Piovese” proprio a partire dal punto di inserimento in mappa) all’intersezione tra la vie Garibaldi e Cavour, in Comune di Ponte San Nicolò.
A tal fine il Comune di Ponte San Nicolò si sta attivando (progettazione preliminare approvata) per procedere alla realizzazione della pista ciclabile lungo via Garibaldi e via Cavour, completando i collegamenti con la pista ciclabile di via Moro ad Est, con il centro abitato della frazione Rio a Sud e con il Comune di Padova attraverso l’esistente pista ciclabile in via Verdi e via Antonio da Rio ad Ovest in Comune di Padova. Lo scopo è garantire la sicurezza dei vari flussi di traffico, in primis quelli deboli

costituiti da pedoni e cicli, su un'arteria che negli ultimi anni ha visto un incremento veicolare notevole, dovuto alla continua espansione dei nuclei abitati.

Pertanto si auspica che da parte di codesto Ente la realizzazione di opportuna rotatoria in corrispondenza dell'immissione della bretella di progetto con la viabilità esistente (incrocio via Garibaldi – via Cavour – via Verdi/via Antonio da Rio in Comune di Padova) al fine di non rendere vano l'intervento di messa in sicurezza che prioritariamente questa Amministrazione ritiene di perseguire.

Non meno importante sarà la previsione di un'intersezione in rotatoria in corrispondenza della Statale 516. L'intervento riveste carattere di urgenza sia per la pericolosità dell'intersezione delle strade (via Pizzamano, Bretella di progetto, Statale) che per il notevole flusso veicolare. Di fatto le strade, tra il quartiere di Padova-Voltabarozzo e la frazione di Roncaglia, a Ponte San Nicolò si inseriscono nel flusso della S.S. 516 "Piovese", nelle immediate vicinanze dell'uscita della Tangenziale Sud-Est.

Pertanto, a parere di questa Amministrazione, **l'intervento n. 89 proposto dalla Provincia non potrà prescindere**, in termini di efficacia, dalla realizzazione di opportuni inserimenti in rotatoria sulla rete viaria esistente.

Ritenuto che le succitate osservazioni non sono solo delle proposte che riguardano il territorio comunale di Ponte San Nicolò ma, che sicuramente possono avere una valenza d'area vasta, nonché una sostenibilità ambientale, infatti si utilizzerebbero dei tracciati già esistenti e/o aree già compromesse dall'urbanizzazione in corso e/o avvenuta;

Ritenuto opportuno e necessario proporre, per le motivazioni sopra riportate, le OSSERVAZIONI di cui all'allegato "A" da presentare alla Provincia di Padova;

Preso atto che la Terza Commissione Consiliare, riunitasi in data 03.11.2011, 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 14 (Ponte San Nicolò Democratico)

ASTENUTI 7 (Ponte della Libertà; Vivere a Ponte San Nicolò)

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

DELIBERA

1. Di esprimere la proprie OSSERVAZIONI al progetto del "PIANO PROVINCIALE DELLA VIABILITÀ - AGGIORNAMENTO 2010";
2. Di approvare le **Osservazioni al Piano Provinciale della Viabilità**, nel testo risultante a seguito dell'emendamento approvato, riportate nell'allegato sub "A" al presente atto per costituirne parte integrante e sostanziale;
3. Di presentare le suddette osservazioni alla Provincia di Padova.

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 14 (Ponte San Nicolò Democratico)

ASTENUTI 7 (Ponte della Libertà; Vivere a Ponte San Nicolò)

espressi nei modi di legge,

DELIBERA

Di dichiarare immediatamente eseguibile il presente atto.

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 CEOLA LORENZO, 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.

31-10-2011

Il Responsabile del Servizio
F.to CEOLA LORENZO

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.

31-10-2011

Il Responsabile del Servizio
F.to BETTIO ROBERTO

Visto: la proposta di deliberazione non presenta aspetti contabili.

31-10-2011

Il Responsabile del Servizio Finanziario
F.to QUESTORI LUCIO