

Alla Regione Veneto, Direzione Tutela dell’Ambiente,
Unità Complessa Valutazione di Impatto Ambientale
Calle Priuli – Cannaregio 99, 30121 Venezia

Al Ministero dell’Ambiente e della Tutela del Territorio e del Mare,
Direzione Generale per le Valutazioni Ambientali,
via C. Colombo 44, 00147 Roma

Al Ministero per i Beni e le Attività Culturali
Direzione Generale per la qualità e la tutela del paesaggio,
l’architettura e l’arte contemporanea
Via S. Michele 22, 00153 Roma

Oggetto: 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) – OSSERVAZIONI**

Con riferimento alla nuova pubblicazione del progetto e dello Studio di Impatto ambientale, relativo alle modifiche ed integrazioni apportate al progetto preliminare del Grande Raccordo Anulare di Padova (GRAP), i Circoli di Legambiente di Padova, Limena, Saonara e della Riviera del Brenta e l’associazione Salvaguardia Idraulica del Territorio Padovano e Veneziano, presentano le seguenti osservazioni.

PREMESSA

Il GRAP, fa parte del sistema infrastrutturale veneto inserito in alcuni strumenti di pianificazione di area vasta adottati (Piano Territoriale Regionale di Coordinamento - PTRC - e Piano di Assetto Territoriale Intercomunale Metropolitano di Padova -PATI), il cui iter non si è ancora concluso.

Tali piani sono stati oggetto di puntuali osservazioni, da parte di enti, associazioni e comitati, che riguardano in particolare proprio il sistema infrastrutturale; osservazioni su cui non è ancora intervenuto il pronunciamento definitivo.

È nostra convinzione che l’approvazione del GRAP, non potendo prescindere dalla verifica di coerenza con gli strumenti di pianificazione generale vigenti e adottati, debba tenere conto delle osservazioni presentate ai citati piani adottati che riguardano la progettata infrastruttura.

In difetto, l’approvazione del GRAP si porrebbe come forzatura delle decisioni che devono essere assunte dalle competenti conferenze di servizi, che tali piani dovranno approvare, o, peggio, potrebbe determinare l’incoerenza dell’opera con i piani territoriali sovraordinati, nel caso in cui questi dovessero essere in seguito approvati con l’accoglimento di osservazioni che, in modo più o meno marcato, modifichino il tracciato del Raccordo Anulare di Padova.

Si reiterano, quindi, le osservazioni, che in modo diretto o indiretto riguardano l’intero GRAP, presentate dalle soprarichiamate associazioni al PATI Metropolitano di Padova ed al PTRC, integrate da osservazioni puntuali che riguardano le varianti al progetto preliminare, oggetto della ripubblicazione.

OSSERVAZIONE N. 1

La prima osservazione di carattere generale, estrapolata dalle osservazioni presentate da Legambiente al PATI Metropolitano di Padova ed al PTRC, riguarda la strategia adottata per risolvere il problema dei trasporti e della mobilità nel Veneto.

La pianificazione del territorio non deve promuovere genericamente lo sviluppo delle infrastrutture trasportistiche, dimostrandosi indifferente rispetto alle varie forme di mobilità.

Considerato che la mobilità su gomma è quella che maggiormente contribuisce all'inquinamento dell'ambiente, l'obiettivo strategico deve essere quello di diminuire il traffico automobilistico, incentivando principalmente il trasporto ferroviario e quello fluvio-marittimo.

Non c'è dubbio infatti che lo sviluppo dei mercati verso est comporterà un incremento del traffico delle merci che non potrà essere affidato, come avviene oggi, in prevalenza alla mobilità su gomma, pena il collasso del nostro sistema stradale. Né può essere considerata una soluzione la realizzazione di nuove infrastrutture viarie, che produrranno l'effetto di attrarre ulteriormente nuovo traffico con la conseguenza di mantenere in sofferenza il sistema e, soprattutto, di aumentare l'inquinamento dell'ambiente.

La strategia deve essere quella di indirizzare il traffico indotto dallo sviluppo del territorio prevalentemente verso le modalità di trasporto più sostenibili.

Il piano della grande viabilità, inserito nei piani territoriali, sembra invece essere un "a priori" rispetto ad ogni altra considerazione territoriale, una "variabile indipendente" a cui ogni altra scelta deve subordinarsi. Il piano della viabilità risulta essere stato formulato unicamente sulla base delle criticità attuali ed unicamente finalizzato alla "fluidificazione" del traffico su gomma.

Ne deriva il disegno di una selva di nuove superstrade, nuovi svincoli ed arterie stradali (**il GRA- Grande Raccordo Anulare, la Camionabile lungo l'Idrovia, la Bovolentana**, la nuova tangenziale est di Albignasego, la nuova strada parallela alla statale Adriatica, ecc.), che – se attuato – inevitabilmente drenerà larga parte delle risorse pubbliche destinate alle infrastrutture per la mobilità, favorendo la dispersione insediativa, la distruzione e frammentazione del paesaggio agrario e delle attività agricole, l'inquinamento dell'aria e del suolo, nonché - come vedremo - la crescita esponenziale delle emissioni climalteranti.

Noi riteniamo che la pianificazione a scala vasta dovrebbe operare una scelta di priorità a favore del trasporto collettivo ed in particolare di quello su ferro, concentrando in questa direzione la maggior parte dei finanziamenti pubblici.

Con riferimento al progetto in esame, considerando che l'interporto di Padova e la sua zona industriale sono già serviti da un casello autostradale, la scelta strategica relativa all'asse plurimodale Padova Venezia indicato nella TAV IV del PTRC, deve essere quella di realizzare e potenziare le infrastrutture alternative a quelle stradali, privilegiando quindi la realizzazione del canale idroviario rispetto alla strada a pedaggio lungo il suo argine.

Mettendo poi a sistema, in un rapporto sinergico e non conflittuale, il porto fluviale di Padova con il porto di Venezia e con il sistema fluviale interno del Fissaro-Tartaro- Canal Bianco e del Po, senza escludere il collegamento con i porti marittimi del Mediterraneo, si potrà spostare verso lo spazio marittimo tutta una

serie di funzioni trasportistiche, ora concentrate a terra, che contribuirà significativamente alla riduzione dell'impronta ecologica del territorio, senza per questo danneggiare lo sviluppo delle comunicazioni locali.

OSSERVAZIONE N. 2

Dall'analisi del Rapporto Ambientale allegato al PATI Metropolitano di Padova, adottato dal comune di Padova con delibera di Consiglio Comunale n. 129 del 22 dicembre 2008, e ripubblicato con avviso di deposito dell'11 gennaio 2010, emerge che il traffico automobilistico, che impegnerà il sistema infrastrutturale previsto dallo scenario di progetto, comporterà in 10 anni un **aumento delle emissioni di CO₂ del 40% rispetto alla situazione dello stato di fatto**.

Si leggono, infatti, a pag. 338 e 339 del Rapporto Ambientale (V.A.S.) i seguenti dati:

Emissioni di CO₂ dovute al traffico:

Scenario attuale: 1.538.004 tonn/anno

Scenario tendenziale al 2017: 2.235.332 tonn/anno

Scenario di progetto PATI: 2.153.431 tonn/anno

Scenario PATI: - 4% rispetto allo scenario tendenziale, ma

+ 615.427 tonn/anno ovvero + 40 % rispetto allo scenario attuale

Ora il Grande Raccordo Anulare di Padova e le opere collegate, quali la camionabile e la Bovolentana, costituiscono una componente significativa del sistema infrastrutturale previsto dallo scenario di progetto del PATI e, di conseguenza, contribuiscono in modo determinante a quell'aumento delle emissioni indicato dal Rapporto Ambientale.

Negli elaborati progettuali, allegati alle varianti al progetto preliminare, sono individuati alcuni interventi di mitigazione e compensazione degli effetti dell'infrastruttura sull'ambiente e sul paesaggio ma non viene dimostrato che tali interventi siano sufficienti ad abbattere la componente dell'incremento di CO₂, denunciato nel Rapporto Ambientale del PATI metropolitano di Padova, afferente all'opera.

La realizzazione dell'opera senza puntuali e predefiniti interventi di mitigazione e compensazione in grado di abbattere l'incremento delle emissioni di CO₂ contraddice, quindi, clamorosamente le dichiarazioni di principio della legge urbanistica regionale e dei documenti programmatici, e compromette il rispetto degli impegni che il governo italiano ha assunto nei confronti della Comunità europea, che si è posta l'obiettivo della riduzione del 20% delle emissioni di CO₂ entro il 2020.

Nella presente osservazione, quindi, si contesta la mancanza nel progetto preliminare del calcolo delle emissioni climalteranti che saranno generate dall'opera e dell'individuazione puntuale degli interventi di compensazione, che sono necessari per non compromettere il rispetto degli impegni di riduzione del CO₂ assunti dall'Italia in sede europea.

Si chiede, inoltre, che qualora gli interventi di compensazione non dovessero essere sufficienti a garantire l'abbattimento integrale dell'incremento delle emissioni, si provveda a ridurre l'estensione del tracciato, stralciando alcuni segmenti, quali ad esempio la contestata camionabile lungo l'idrovia e la variante V1, dalla tangenziale di Limena all'innesto con la SR 308, che per i motivi che saranno meglio esplicitati nelle osservazioni seguenti, risultano di discutibile utilità, se non addirittura dannose, anche in considerazione del fatto che sono state individuate valide alternative a minor impatto ambientale.

Si chiede, infine, che, nei disciplinari di attuazione dei vari segmenti del tracciato, sia prescritto che le opere di compensazione siano realizzate contestualmente alle opere stradali e costituiscano presupposto necessario per il collaudo dell'infrastruttura.

OSSERVAZIONE N. 3

Nelle osservazioni presentate dalle scriventi associazioni, in data 26 giugno 2009, al Piano Territoriale Regionale di Coordinamento adottato con DGR n. 372 del 17.2.2009, vengono sviluppate le seguenti considerazioni.

Nel box "Il paesaggio veneto e le grandi infrastrutture", a pag. 209 della **Relazione Illustrativa**, si afferma che **"è sicuramente riduttivo e fuorviante pensare alle infrastrutture e poi parlare di mitigazione"**, si afferma ancora che **"il tema del rapporto infrastruttura-paesaggio va affrontato con la consapevolezza che il progetto dell'infrastruttura è parte strategica e fondante del paesaggio veneto dei nostri tempi"**, e si conclude alla fine con la necessità di una **"nuova consapevolezza etica, ancor prima che estetica" che induca a "pensare la rete infrastrutturale del Veneto come un "unicum", la cui struttura genera la forma della metropoli veneta e ri-genera il paesaggio, dando un nuovo, ovvero rinnovato, valore ai luoghi"**.

A fronte di questo assunto la prima verifica da fare nella programmazione delle grandi infrastrutture è se non possa essere scelta l'**opzione zero**, rinunciando alla realizzazione dell'opera o di una sua parte, qualora sia considerevole il danno ambientale che essa produce ed esistano valide alternative che incidano in modo meno impattante sull'ambiente e sul paesaggio.

È il caso dell'autostrada a pedaggio, soprannominata "Camionabile", prevista lungo il tracciato dell'idrovia Padova Venezia, individuata con punteggiata di colore rosso nella TAV - 04 Mobilità del PTRC.

Tale opera induce rilevanti danni ambientali e paesaggistici per i seguenti motivi:

- **aumenterà la componente di traffico su gomma lungo tutto il tracciato**, ed in particolare a ridosso della città di Padova, **peggiorando sensibilmente la qualità dell'aria**. Come già detto, lo scenario di progetto del PATI metropolitano di Padova ha previsto, per effetto dell'aumento del traffico (a cui la camionabile contribuisce significativamente), un aumento delle emissioni di CO₂ del 40% rispetto alla situazione attuale, in aperto contrasto con l'obiettivo di sostenibilità della pianificazione prescritto dall'art 2 della L.R. 11/04;

Il Rapporto Ambientale del PATI, vedi cap 7 "valutazione impatti", evidenzia infatti i seguenti dati:

- aumento dei livelli di PM10 del 19,5%
- aumento dei livelli di Nox del 30%
- aumento delle emissioni di CO2 (gas serra) del 40%

Questo risulta in palese contraddizione con quanto dichiarato nello stesso PATI : "Relazione di progetto" cap 6.3-il rapporto ambientale, che prescrive:

- al punto 1 " tutelare la salute umana e il patrimonio agricolo forestale"
- al punto 8 " limitare le emissioni di gas ad effetto serra" e "concorrere al rispetto degli obiettivi fissati per il contributo nazionale alle emissioni", "ridurre i pericoli per l'ecosistema, la salute umana...derivanti dalle emissioni nell'atmosfera..."

Segnaliamo relativamente a questo punto come il Veneto sia sottoposto a procedura di infrazione da parte della Comunità Europea (28settembre 2009) per mancati provvedimenti di risanamento dell'aria.

Da notare, inoltre, che nella relazione di progetto non vi è alcuna considerazione relativamente al “cumulo di opere” ricadenti su una stessa area; nella fattispecie il corso dell’attuale idrovia Padova-mare è interessato oltre che dal progetto in questione anche da un’elettrodotto aereo da 380000 volt, in avanzata fase di progettazione. È facilmente prevedibile anche un notevole incremento di traffico sull’attuale “strada dei vivai” che attraversa il comune di Saonara e che collegherà Padova alla futura Autostrada Romea, anch’essa in fase avanzata di progettazione. Particolarmente pesante diverrà la situazione nelle frazioni di Granze di Camin, Casone e Villatora, già tuttora gravati dalla presenza dell’autostrada A 13 PD- BO e delle Acciaierie Venete.

segnaliamo come, malgrado l'evidenza dei dati, non vi sia alcuno studio di valutazione degli effetti dell'opera in questione sulla salute umana, (come prescritto dalla Direttiva 42/2001/CE-Allegato 1, par.f)

- La “Camionabile” **attraversa il Parco Sarmazza a Vigonovo distruggendone la fisionomia e pregiudicandone la fruibilità.** Oltre alla perdita di area verde nella componente arbustiva ed arborea, verrà irrimediabilmente pregiudicato l’attuale habitat per molte specie faunistiche, riducendo drasticamente la biodiversità.

La strada eliminerà completamente la fascia boscata presente sull’arginatura, un’area che nel tempo si è “ri-naturalizzata” arrivando a presentare caratteristiche tali da essere stata oggetto di uno Studio Ambientale da parte dell’ amministrazione comunale di Saonara finalizzato a valorizzare l’area in prospettiva dell’ istituzione di un “**Parco di interesse locale**” (LR.40 art.27) . Tale area, inoltre, è stata inserita nella rete dei “*Corridoi ecologici*” vedi PATI, “*rapporto ambientale*” ed è attualmente fruita dalla cittadinanza ad uso ricreativo-sportivo.

Per il parco “Sarmazza di Vigonovo” è stato, inoltre, avviato uno studio per l’istituzione di un’area SIC (sito di interesse comunitario).

Entrambi i parchi verrebbero inevitabilmente eliminati dalla eventuale realizzazione dell’opera. Facciamo notare come questo risulti in aperto contrasto con le finalità del PATI metropolitano di Padova, Relazione di progetto - Rapporto Ambientale -:

- cap 2- umentare il territorio sottoposto a protezione
- cap 4- preservare e migliorare la situazione della flora e della fauna selvatica ,degli habitat e dei paesaggi.

- L’ infrastruttura andrà a sovrapporsi al “percorso storico-ambientale di interesse sovracomunale” individuato dal PATI -Carta delle trasformabilità, art.22- esattamente lungo gli argini dell’idrovia, nonché ad interferire con un’ “isola ad elevata naturalità”(stepping stones), art.23-2-e.
- **Entra, poi, in conflitto con il completamento dell’idrovia** (da adattare alla V classe internazionale di navigazione per ottimizzare gli effetti trasportistici della via d’acqua), con la conseguenza che la mancata realizzazione del canale, che potrà svolgere anche funzioni di scolmatore delle acque di piena del nodo idraulico di Padova, manterrà elevato il rischio idraulico nel territorio padovano e veneziano (v. studio del prof.Luigi D’Alpaos del dipartimento di Ingegneria Idraulica, Marittima, Ambientale e Geotecnica dell’Università di Padova, comprendente le simulazioni degli allagamenti del territorio in caso di esondazione paragonabile a quella del 1966).
- La camionabile, concepita principalmente per funzioni di trasporto merci, risulta in aperto contrasto con quanto dichiarato nello stesso PATI nella “Relazione di progetto” (cap.4.h :“riequilibrio e integrazione fra nodi di trasporto a vantaggio del trasporto ferroviario”

L'infrastruttura non convince nemmeno sotto il profilo funzionale:

- **non serve, infatti, a sgravare dal traffico la riviera del Brenta**, giacché il traffico pesante che la riguarda è indotto esclusivamente dalle attività insediate a nord del vecchio naviglio;
- **non risolve alcuna delle criticità di traffico presenti**, come ben evidenziato dagli elaborati del PATI della Comunità Metropolitana di Padova, approvato il 18 luglio 2011, vedi tavola "criticità" (pag. 23 VAS -sintesi nt.), e "scenari di piano" (pag.32 VAS -sintesi nt).
Da tali elaborati relativi ai flussi di traffico si evidenzia, infatti, come quest'opera non risulti funzionale alla soluzione di alcuna criticità di traffico né presente né in prospettiva di incremento dei flussi per tutto il quadrante nord-est e sud-est dell'area metropolitana di Padova.
- **incide negativamente sull'organizzazione viaria della zona industriale** spostando a sud il casello autostradale e tagliando l'area dell'interporto con una bretella di raccordo verso corso Argentina;
- **duplica la funzione dell'autostrada**, esistente appena più a nord.

Esistono, inoltre, valide alternative infrastrutturali alla "Camionabile":

- **l'autostrada PD VE, è predisposta per la realizzazione di una quarta corsia** in grado di assorbire l'ipotizzato accrescimento del traffico lungo l'asse Venezia Padova;
- **il completamento dell'idrovia nella classe quinta e la sua connessione con il sistema idroviario veneto-lombardo** (Idrovia Padova-mare - sistema Fissero-Tartaro), offrirebbe una modalità di trasporto alternativa a quella su gomma in grado di garantire l'efficienza del trasporto delle merci, con indubbi benefici sotto il profilo ambientale (i nuovi battelli fluvio marittimi per idrovie di classe V possono portare ognuno fino a 100 container, togliendo dalle strade altrettanti TIR). Si richiama a tal proposito quanto affermato nel capitolo "aria" della sintesi non tecnica della VAS che individua nel settore dei trasporti su strada e nella congestione del traffico due delle principali cause dell'inquinamento atmosferico regionale. Per questi motivi la realizzazione del sistema idroviario Padova-Mare deve far parte dei progetti strategici.

Per quanto argomentato si chiede lo stralcio della camionabile lungo l'idrovia e l'eventuale scelta della soluzione alternativa della quarta corsia dell'autostrada Venezia- Padova, salvo restando l'assoluta necessità del completamento dell'idrovia Padova Mare nella V classe internazionale di navigazione.

Motivazione aggiunta: non è legittimo realizzare la camionabile utilizzando terreni espropriati per altra finalità. Si richiama a tal proposito la Sentenza 293/2010 della Corte Costituzionale, con la quale si definisce in sostanza illegittimo il provvedimento di un Ente Pubblico, volto a modificare la destinazione d'uso di un terreno a suo tempo espropriato per costruire un'opera pubblica (nel nostro caso un canale idroviario navigabile) al fine di realizzarne un'altra (un'autostrada a pedaggio) anche a fronte di un risarcimento ulteriore.

Va peraltro aggiunto che gli effetti della sentenza al caso di cui si tratta non sono annullati dalle integrazioni normative introdotte dall'articolo 34 del decreto legge 98/2011, convertito nella legge 111/2011.

OSSERVAZIONE N. 4

In subordine alla precedente osservazione si rileva quanto segue:

La Camionabile si affianca all'idrovia e dovrebbe permettere che quest'ultima sia completata con funzioni multiple tra le quali quella di scolmatore delle piene del Brenta-Bacchiglione per ridare flessibilità di manovra al nodo idraulico di Voltabarozzo.

A tal fine in base agli studi condotti, è necessario che la sezione del canale per larghezza in cunetta e profondità dei tiranti d'acqua, sia quella della V classe internazionale di navigazione, dovendo convogliare almeno 350 m³/s.

Tutto ciò premesso emergono dall'esame degli elaborati presentati le seguenti incongruenze:

- tenuto conto delle quote previste per il livello di normale navigazione, il progetto non sembra garantire il fondale necessario, essendo il fondo posizionato a + 0.50 msm;
- restano indefinite le opere necessarie per l'incrocio canale idrovia(scolmatore)-Brenta e canale idrovia(scolmatore)-Canale Novissimo. Per quest'ultimo attraversamento, non sembrano essere stati affrontati negli elaborati i problemi di funzionamento idraulico del nodo quando lo scolmatore è in funzione. Il problema è rilevante poiché il Canale Novissimo non può in alcun modo essere sovraccaricato di portate ulteriori rispetto a quelle attuali;
- non sono considerate nei loro molteplici aspetti, e restano quindi irrisolte, anche le numerose interferenze del canale idrovia (scolmatore) con i canali minori della bonifica che esso incontra lungo il suo tracciato.

Alla luce di queste considerazioni resta di conseguenza sostanzialmente non dimostrata la compatibilità della Camionabile con le funzioni del canale idrovia (scolmatore) previsto e indicato come opera indispensabile per la difesa idraulica del territorio anche in recenti documenti della Regione Veneto.

Dovrà essere, quindi, dimostrato, con grafici opportunamente quotati, che l'eventuale realizzazione della camionabile, in particolare nei punti di sottopasso dei viadotti già eseguiti, è compatibile con la realizzazione dell'idrovia Padova Mare dimensionata nella V classe internazionale di navigazione.

In considerazione del fatto che l'idrovia deve essere considerata opera di interesse pubblico prevalente, in quanto necessaria per la difesa idraulica del territorio, qualora la compatibilità con la camionabile non dovesse essere dimostrata, quest'ultima opera dovrà essere stralciata.

OSSERVAZIONE N. 5

Con riferimento al settore nord del GRAP, si chiede di stralciare l'arco nord (variante V1), dalla tangenziale di Limena all'innesto con la SR 308, in quanto la variazione del tracciato proposta non risolve sostanzialmente nessun dei problemi già evidenziati da più parti con le precedenti osservazioni, aggiungendone di ulteriori.

Il tracciato attuale:

- **compromette il delicato sito ambientale del Tavello (che fa parte dell'area SIC/ZPS " Grave e zone umide della Brenta");**
- **aumenta il rischio idraulico della zona;**
- **si avvicina in modo significativo al centro di Limena aumentando i livelli di inquinamento e dei rischi per la salute di numerosi cittadini;**
- **è strutturalmente incompatibile con la strada del Terraglione determinando, tra l'altro un aumento del rischio per la sicurezza degli abitanti della zona;**
- **non considera l'esistenza di valide alternative meno impattanti sotto il profilo ambientale.**

Più nel dettaglio, **per quanto riguarda il primo punto**, lo stesso SIA riconosce che la variante TC1 ha effetti non mitigabili e peggiorativi dal punto di vista naturalistico, ambientale e paesaggistico.

Attraversando l'area del Tavello compresa tra Limena e Vigodarzere, zona SIC-ZPS IT3260018, il GRA altera irreparabilmente l'integrità di un'area strategica per la rete ecologica della Regione Veneto e della rete Natura 2000 trattandosi, peraltro, dell'area di pianura più importante per estensione e valore naturalistico della provincia di Padova

La Soprintendenza ai Beni Architettonici e per il paesaggio del Veneto Orientale già nel 2005 ha definito incompatibile il tracciato del tratto nord del GRA con il rispetto del Sito di Interesse Comunitario.

Per quanto riguarda il secondo punto si evidenzia che la variante TC1 – Tavola P58200VI2A0180 e P58200VI9A0180 prevede, a livello della rotonda che funge da svincolo con la S.S. 47, l'abbattimento dell'argine maestro demaniale di destra Brenta senza considerare che quest'area del Tavello è classificata dall'Autorità di Bacino come zona P3 (grado di pericolosità elevato). Appare evidente l'incongruenza tra il rischio idrogeologico presente e l'infrastruttura.

Tutta l'area del Tavello è delimitata da un doppio argine, uno lungo il Brenta e l'altro lungo la strada che collega Padova a Bassano. Si tratta di un'area golenale che funge da cassa di espansione in caso di piena del fiume Brenta. Durante la piena del 1966 l'acqua raggiunse qui i quattro metri di altezza rispetto al piano campagna. Il GRA prevede in questo tratto un'altezza dal piano campagna di 1,5 metri dal piano campagna risultando completamente sommerso e non praticabile in caso di esondazione del fiume.

Per quanto riguarda il terzo punto si evidenzia che la variante TC1 - Tavola P58200VI2A0180 allontana il tracciato della strada dal paleoalveo, ma lo avvicina alla zona abitata di Limena con evidente peggioramento della qualità di vita dei residenti ed un aumentato rischio sanitario, senza ridurre sostanzialmente l'impatto ambientale sull'area naturalistica del Tavello.

Per quanto riguarda il quarto punto appare evidente l'incongruenza funzionale del tratto nord (strada a due corsie di marcia) rispetto al resto della struttura (strada a quattro corsie).

D'altra parte lo stesso progetto preliminare redatto per la provincia di Padova nel 2002-2003 da Net engineering evidenziava il carattere prevalentemente locale del traffico nell'area nord e lo scarso contributo trasportistico offerto dal tratto nord del raccordo agli spostamenti est ovest di Padova.

Per quanto riguarda il quinto punto, infine, è evidente come la chiusura naturale del raccordo a nord di Padova nella direzione est ovest è già risolto dal sistema delle nuove Tangenziali Venete, previste dal PTRC, che collega i caselli autostradali est e Ovest della città.

Il tratto nord del GRA appare, dunque un inutile doppione, dannoso per l'ambiente e non risolutivo dei problemi di viabilità dell'area, che potrebbero essere meglio affrontati con interventi locali più economici e meno impattanti per l'ambiente.

Tale significato avrebbe la costruzione di un nuovo ponte sul Brenta dislocato tra la zona industriale di Limena all'altezza di via Volta e la strada che collega Saletto e Vigodarzere. Ciò migliorerebbe la viabilità tra i due comuni, avrebbe un impatto ambientale molto più basso, posto che in questo punto la distanza tra gli argini maestri del Brenta è di soli cento metri rispetto ai mille e quattrocento del progetto GRA, consentirebbe a chi proviene da Vigodarzere un rapido accesso al casello autostradale di Padova OVEST ed alla tangenziale di Limena.

Lo stesso significato avrebbe la soluzione dei nodi viari della Castagnara, dell'incrocio semaforizzato tra la SP 10 e la SR 47 a Campo San Martino, dell'incrocio semaforizzato tra la SP 58 e la SR 47 a San Giorgio in Bosco e dell'incrocio semaforizzato tra la SP 46 e la SR 47 a Limena.

Nella stessa direzione andrebbe, infine, la realizzazione di percorsi ciclabili di collegamento intercomunale che consentirebbero, tra l'altro la riduzione del traffico automobilistico locale.

Variante N. 13 - Riferimento elaborato: P58200VGCA0200 - Diapositiva7

Il tracciato tra le due rotatorie, benché meno invasivo rispetto al progetto preliminare originario, si snoda all'interno di aree agricole, frammentandole e interrompendo l'unità del paesaggio rurale.

Indipendentemente dalla classificazione urbanistica del tracciato, che prevede prevalentemente la destinazione a "Infrastrutture e attrezzature di maggior rilevanza", siamo in presenza di una scelta che contraddice i principi affermati a pag. 209 della già citata Relazione Illustrativa del PTRC nel box "Il paesaggio veneto e le grandi infrastrutture" dove si invoca una *"nuova consapevolezza etica, ancor prima che estetica"* che induca a *"pensare la rete infrastrutturale del Veneto come un "unicum", la cui struttura (...) ri-genera il paesaggio, dando un nuovo, ovvero rinnovato, valore ai luoghi"*.

La lunghezza del tracciato è modesta, ma proprio per questo ci si chiede se sia corretto, per realizzare un breve tratto stradale, frazionare un'area agricola libera, che si apre a ventaglio dall'emergenza ambientale e paesaggistica costituita dal Naviglio del Brenta. Non si può certo sostenere che la previsione urbanistica del PRG e l'infrastruttura progettata rispondano a quella consapevolezza etica, tendente a ri-generare il paesaggio ed a rinnovare il valore dei luoghi, che con tanta pompa viene richiamata nella Relazione Illustrativa del PTRC.

Si chiede, quindi, di valutare se il potenziamento della viabilità locale, richiesta dalle nuove (si spera comprovate) esigenze di mobilità e trasporto, possa essere realizzato adeguando la viabilità esistente o, in alternativa realizzando una complanare alla stessa, dotata delle misure di mitigazione dell'impatto ambientale atte a salvaguardare l'adiacente abitato.

OSSERVAZIONE N. 7

Variante n. 14 denominata di Vigonovo - Codice elaborato: P58200VGCA0200 - Diapositiva 110

Nella descrizione dell'intervento si legge che *"a seguito della fase di concertazione con gli Enti locali, è stata introdotta la variante 14, denominata di Vigonovo, con l'obiettivo di salvaguardare sia gli utilizzi ambientali e ludico/sportivi previsti a margine dello specchio d'acqua dell'Idrovia che le costruzioni esistenti poste a margine Sud dell'idrovia esistente, in destra idrografica del fiume Brenta"*.

Invero la soluzione progettuale proposta non raggiunge assolutamente l'obiettivo prefissato. Non saranno certo i brevi tratti di percorso in galleria a salvare il Parco Sarmazza. Non c'è chi non veda come il parco fluviale verrà di fatto compromesso dal flusso di camion che si vedrà scomparire e affiorare al suo interno, attraverso gli imbocchi e le uscite dei brevi tunnel.

E così come per il parco Sarmazza, tutta la fascia naturale in lato sinistro dell'idrovia perderà qualsiasi valenza ambientale, nonché la funzione di corridoio ecologico a causa della riduzione dell'habitat, che riguarderà in particolare la fauna terricola.

Questo impatto ambientale assolutamente negativo è un ulteriore motivo, che si aggiunge a quelli descritti nelle precedenti osservazioni, che consiglia l'abbandono di questa discutibilissima strada a pedaggio.

L'ostilità da parte della popolazione, ed anche di alcuni sindaci, nei confronti di questa infrastruttura è stata più volte manifestata e si ha ragione di credere che esploderà in forme facilmente prevedibili

all'apertura dei cantieri, visti i precedenti della TAV della Val di Susa e della base USA nell'area dell'aeroporto Dal Molin a Vicenza.

OSSERVAZIONE N. 8

Variante G4 - Codice elaborato: P58200VGCA0300 – Diapositiva 9

La variante si allontana leggermente dal laghetto di cava di Rubano, ma continua, tuttavia, a tagliare un'area che il PRG destina a zona di tutela agricola e paesistica, interrompendo così la continuità del collegamento e di paesaggio tra l'area ambientale del laghetto e le aree a standard significativo poste a ovest, che costituiscono due ecosistemi come evidenziato nella diapositiva n. 88.

Il progettista non ha sottovalutato il problema, tant'è che, nella diapositiva 99, di individuazione delle opere di mitigazione ambientale, ha previsto la necessità di realizzare un varco di permeabilità tra le due porzioni dell'area tutelata che vengono separate dalla nuova infrastruttura.

Si ritiene che tale soluzione non sia tuttavia sufficiente, in quanto non è la mera continuità di passaggio che è importante quanto **l'unità del paesaggio** dell'intera area tutelata dal PRG.

Si chiede, quindi, che la strada di progetto venga realizzata completamente in galleria per tutto il tratto soggetto dal PRG di Rubano a zona di tutela agricola e paesistica.

Padova, 3 ottobre 2011

Firmato

Il presidente di Legambiente Padova, Andrea Ragona

Il presidente del circolo di Legambiente Limena, Mariano Marcolongo

Il presidente del circolo Sarmazza di Legambiente Saonara, Giorgio Martellato

Il presidente dell'associazione Salvaguardia Idraulica del Territorio Padovano e Veneziano, Carlo Crotti