

Padova 16.01.07

Al presidente della Provincia di Padova  
Vittorio Casarin

**Oggetto : Osservazioni al Piano Territoriale di Coordinamento Provinciale, PTCP ,  
adottato dalla Giunta Provinciale di Padova nel mese di luglio 2006.**

La prima fondamentale osservazione è in relazione al fatto che l'iter seguito per l'elaborazione e l'adozione del PTCP della provincia di Padova contrasta, nella forma e nella sostanza, con quanto chiaramente stabilito dalla Direttiva 42/2001/CE del Parlamento Europeo e del Consiglio (27 giugno 2001) «concernente la valutazione degli effetti di determinati piani e programma sull'ambiente».

Detta Direttiva, richiamato l'articolo 174 del Trattato istitutivo della Comunità Europea che pone l'obbligo per gli stati membri di perseguire gli obiettivi della salvaguardia, tutela e miglioramento della qualità dell'ambiente, della protezione della salute umana e dell'utilizzazione accorta e razionale delle risorse naturali nonché di fondare le proprie politiche sul principio della precauzione, valutando i probabili effetti sull'ambiente di piani e programmi, stabilisce precise modalità ed obblighi per detta valutazione. Afferma infatti l'articolo 2 della Direttiva 42/2001 – a cui inderogabilmente dal 21 luglio 2004 tutti gli enti ed organismi pubblici debbono attenersi, indipendentemente da atti formali di recepimento dello stato membro – che per “valutazione ambientale” deve intendersi «l'elaborazione di un rapporto di impatto ambientale, lo svolgimento di consultazioni, la valutazione del rapporto ambientale e dei risultati delle consultazioni nell'iter decisionale e la messa a disposizione delle informazioni sulla decisione» a norma dei successivi articoli 4 e 9.

Precisa inoltre la Direttiva all'articolo 3 che detta valutazione ambientale «deve essere effettuata durante la fase preparatoria del piano o del programma ed anteriormente alla sua adozione o all'avvio della relativa procedura legislativa». Autorità interessate e “pubblico” (intendendosi per “pubblico” «una o più persone fisiche o giuridiche, secondo la normativa o la prassi nazionale, e le loro associazioni, organizzazioni o gruppi») devono «disporre tempestivamente di una effettiva opportunità di esprimere in termini congrui il proprio parere sulla proposta di piano o di programma e sul rapporto ambientale che lo accompagna, prima dell'adozione del piano o del programma o dell'avvio della relativa procedura legislativa» (articolo 6 – Consultazioni).

Ora è del tutto evidente che ciò non è avvenuto. Le sottoscritte associazioni individuate ai sensi art.13 della legge 8 luglio 1986 n°349 (sicuramente rientranti tra le organizzazioni non governative «che promuovono la tutela dell'ambiente» e che sempre l'articolo 6 della Direttiva include obbligatoriamente tra i settori del pubblico da coinvolgere nel processo di consultazione preventiva), in difformità da quanto anche stabilito dall'art.2) comma c Legge 11/2004) sono state convocate unicamente in occasione di un incontro tenutosi il 3 luglio 2006 nel corso del quale vennero molto sinteticamente fornite alcune sommarie indicazioni sulla filosofia generale del piano "in corso di elaborazione", nonostante le ripetute richieste, non hanno ricevuta copia degli elaborati, né è stata loro concessa la possibilità di aver accesso ad alcun documento del piano (compreso il Rapporto Ambientale) prima della sua formale adozione avvenuta nello stesso mese di luglio.

Già questo aspetto procedurale invalida totalmente, a nostro giudizio, i contenuti del Rapporto Ambientale e dello stesso Piano, che ai sensi della Direttiva 42/2001 devono esplicitamente dar atto dei pareri espressi da autorità ed associazioni, dei risultati delle consultazioni, nonché delle «ragioni per le quali è stato scelto il piano o il programma adottato, alla luce delle alternative possibili che erano state individuate».

Ma anche nel merito il Rapporto Ambientale presentato non risponde affatto ai criteri fissati dalla Direttiva comunitaria.

L'Allegato I della Direttiva precisa le informazioni che debbono essere obbligatoriamente fornite dal Rapporto per consentire una effettiva valutazione ambientale degli interventi previsti. Le ricordiamo:

- a) illustrazione dei contenuti, degli obiettivi principali del piano o programma e del rapporto con altri pertinenti piani o programmi;
- b) aspetti pertinenti allo stato attuale dell'ambiente e sua evoluzione probabile senza l'attuazione del piano o del programma;
- c) caratteristiche ambientali delle aree che potrebbero essere significativamente interessate;
- d) qualsiasi problema ambientale esistente, pertinente al piano o programma, ivi compresi in particolare quelli relativi ad aree di particolare rilevanza ambientale, quali le zone designate ai sensi delle direttive 79/409/CEE e 92/43/CEE;
- e) obiettivi di protezione ambientale stabiliti a livello internazionale, comunitario o degli Stati membri, pertinenti al piano o programma, e il modo in cui, durante la sua preparazione, si è tenuto conto di detti obiettivi e di ogni considerazione ambientale;
- f) possibili effetti significativi (compresi quelli secondari, cumulativi, sinergici, a breve, medio e lungo termine, permanenti e temporanei, positivi e negativi) sull'ambiente, compresi aspetti quali la biodiversità, la popolazione, la salute umana, la flora e la fauna, il suolo, l'acqua, l'aria, i fattori climatici, i beni materiali, il patrimonio culturale, anche architettonico o archeologico, il paesaggio e l'interrelazione tra i suddetti fattori;

- g) misure previste per impedire, ridurre e compensare nel modo più completo possibile gli eventuali effetti negativi significativi sull'ambiente dell'attuazione del piano o del programma;
- h) sintesi delle ragioni della scelta delle alternative individuate e una descrizione di come è stata effettuata la valutazione, nonché le difficoltà incontrate (ad esempio carenze tecniche o mancanza di know-how) nella raccolta delle informazioni richieste;
- i) descrizione delle misure previste in merito al monitoraggio di cui all'articolo 10;
- j) sintesi non tecnica delle informazioni di cui alle lettere precedenti.

Il Rapporto Ambientale allegato al PTCP riporta sì una descrizione non sempre aggiornata dello stato dell'ambiente, ma risultano del tutto assenti altri aspetti indispensabili ai fini di un effettivo processo di conoscenza e quindi successivamente di consultazione e partecipazione, quali ad esempio quelli riguardanti:

- le caratteristiche ambientali delle aree che potrebbero essere significativamente interessate;
- i possibili effetti significativi sull'ambiente, la biodiversità, il paesaggio e la salute umana;
- in particolare completamente assente qualsiasi considerazione sui i beni materiali, il patrimonio culturale, architettonico e archeologico e il paesaggio
- le interrelazioni tra i suddetti fattori;
- le misure preventive per impedire, ridurre e compensare nel modo più completo possibile gli eventuali effetti negativi significativi;
- l'elaborazione di scenari culturalmente o oggettivo similare alternativi e le ragioni delle scelte effettuate;
- il monitoraggio.

Si può in conclusione affermare che non è stata attivata una reale procedura di Valutazione Ambientale Strategica e che quindi non risulta vero quanto affermato a pagina 10 della Relazione Generale di Piano è cioè che «il Piano viene sottoposto alla procedura di Valutazione Ambientale Strategica – VAS di cui alla Direttiva Comunitaria n. 42/2001/CEE come recepita dal D.lgs n. 152 del 3 aprile 2006».

Ciò premesso, non ci esimiamo dall'anticipare alcune valutazioni sintetiche nel merito stesso degli indirizzi e dei contenuti del Piano, riservandoci di approfondirne l'esame con successive specifiche osservazioni.

1. – Lo studio del sistema ambientale e della rete ecologica provinciale è palesemente carente essendo sostanzialmente fondato, fatte rare eccezioni, sulla semplice riproposizione dei vincoli ambientali preesistenti e sul rilievo puramente cartografico degli spazi inedificati lungo i principali corsi d'acqua ("corridoi ecologici"), aggravato dal fatto che si sono considerate come già edificate (e quindi non utilizzabili per la formazione di un'organica rete ecologica) molte aree non solo potenzialmente edificabili sulla base delle destinazioni d'uso dei PRG

vigenti, ma di fatto ancora attualmente utilizzate a fini agricoli o comunque non urbanizzate, ma addirittura in attesa di Varianti giacenti negli uffici regionali ma non ancora approvati (mentre il PTCP avrebbe la potestà di far modificare le stesse previsioni dei PRG). Com'è noto dagli studi di ecologia del paesaggio, il progetto di una rete ecologica dovrebbe partire da un attento censimento delle biodiversità presenti nel territorio ed in particolare dal censimento delle diverse varietà di fauna e flora autoctone, verificandone le modificazioni in atto in relazione alla perdita ed alla crescente frammentazione degli habitat.

La costruzione di un sistema spaziale articolato nel territorio e fortemente interconnesso, atto a favorire i processi naturali e condizioni generali di equilibrio ecologico (dinamico, non statico), non può derivare da un casuale insieme di spazi verdi rimasti ai margini o interclusi da una pianificazione principalmente indirizzata alla realizzazione di nuove infrastrutture viarie e di nuovi insediamenti di varia natura, così come non può essere confuso con la semplice salvaguardia degli ultimi frammenti degli ecosistemi di un tempo, inevitabilmente aggrediti e progressivamente distrutti dall'ambiente circostante. Per una pianificazione sostenibile del territorio vale esattamente il contrario; il sistema del verde e degli spazi aperti deve essere una priorità progettuale, a cui eventualmente subordinare gli altri aspetti della pianificazione, e deve rispondere ad un chiaro disegno unitario volto alla salvaguardia, ovvero alla ricostruzione anche con interventi di rinaturalizzazione, dei fondamentali cicli ecologici della natura. La struttura dell'intero paesaggio e la posizione di un sito all'interno di questa ampia configurazione sono spesso più importanti delle caratteristiche interne del sito stesso: i processi ecologici che si svolgono in un paesaggio ne determinano il funzionamento e descrivere le funzioni del paesaggio significa esaminare come l'energia, l'acqua, i nutrienti minerali, le piante e gli animali si muovono attraverso i diversi paesaggi. Una rete ecologica, per funzionare, deve essere costituita da un insieme di unità ecosistemiche di alto valore naturalistico (aree nucleo) interconnesse da un sistema di elementi connettivi (le aree di collegamento ecologico o "corridoi ecologici"), con funzione di mantenimento delle dinamiche di dispersione degli organismi biologici e della vitalità di popolazioni e comunità. Deve inoltre comprendere ecosistemi isolati funzionali alla dispersione di specie appartenenti a gruppi particolarmente vagili e aree cuscinetto con funzione di mitigazione dell'effetto della matrice sugli ecosistemi naturali. Aree verdi e corridoi ecologici non adeguatamente progettati possono dare origine a fenomeni negativi, favorendo la diffusione di malattie, parassiti, specie esotiche o provocando la perdita di variabilità genetica di popolazioni con specifiche, che vivono in territori separati (estinzione per ibridazione).

La configurazione spaziale e l'uso dei suoli in una rete ecologica deve quindi articolarsi in "*unità di paesaggio*", richiede il rispetto di regole precise e – come da letteratura – la presenza di almeno quattro fondamentali elementi:

- a) In ogni paesaggio è richiesta la presenza di alcuni ampi *patch* di vegetazione naturale al fine di proteggere la ricchezza delle specie di quel paesaggio. I *patch* di ampie dimensioni

sono in particolare necessari per le specie interne e per quelle che hanno un habitat molto esteso. In ogni singolo paesaggio il numero minimo di *patch* di grandi dimensioni può variare (in relazione all'estensione complessiva del paesaggio) da due a cinque.

- b) In ogni paesaggio i *corridoi di vegetazione*, generalmente connessi ai principali fiumi e corsi d'acqua, provvedono a garantire una gamma eccezionalmente vasta di benefici ecologici non altrimenti ottenibili: tra questi il controllo dell'erosione delle sponde fluviali, la riduzione degli sversamenti di sostanze dannose nei corsi d'acqua, la predisposizione di habitat favorevoli all'ittiofauna e la protezione dei movimenti della fauna lungo le forme involute dei sistemi fluviali.
- c) In ogni paesaggio *il collegamento tra i patch di ampia dimensione*, consentito da corridoi o da raggruppamenti di piccoli *patch*, è la chiave per permettere il movimento delle specie attraverso i patch di vegetazione naturale.
- d) In ogni territorio *piccole porzioni di paesaggio naturale*, come piccoli patch e/o corridoi sparsi all'interno di una matrice ecologicamente meno idonea, forniscono molti benefici ecologici, che comprendono la tutela di habitat rari diffusi o di specie rare, provvedono a fornire dei punti intermedi di protezione (*stepping stones*) per i movimenti delle specie in ogni direzione e interrompono la continuità della matrice riducendo la velocità del vento e i fenomeni di erosione idrica o eolica.

La progettazione del sistema ambientale nel PTCP dovrebbe essere, da questo punto di vista, soprattutto un piano delle relazioni, fornendo precise indicazioni e vincoli anche per la pianificazione subordinata comunale e comprensoriale ai fini della formazione di una rete ecologica che non si limiti alla salvaguardia delle principali fasce fluviali e/o delle aree già tutelate, bensì penetri anche nei territori rurali e urbanizzati per ridisegnarne paesaggio e immagine e valorizzare le potenzialità biologiche di molte aree, che, pur risultando oggi marginali, possono divenire – se opportunamente riqualificate – determinanti nel favorire i flussi di individui, di materia e di energia e nella mitigazione delle escursioni climatiche. Va a tal proposito in particolare ricordato come nei quartieri suburbani sia i grandi che i piccoli *patch* possono assolvere ad essenziali funzioni ecologiche. I grandi *patch* possono agire principalmente come: a) spugne ideologiche che riducono i fenomeni alluvionali; b) luoghi in cui si conservano piante autoctone e comunità animali ragionevolmente simili a quelle originarie del luogo; c) fonti principali di sostentamento per le specie diffuse nel paesaggio; d) luoghi di sosta degli uccelli migratori; e) elementi di miglioramento del microclima delle aree vicine, in particolare per quelle sottovento. I *patch* di più piccole dimensioni svolgono, per quelle specie che vivono nella zona, la funzione primaria di luoghi di breve sosta per l'attraversamento del territorio.

Dell'applicazione concreta di questi criteri progettuali, come più in generale dei principi spaziali dell'ecologia del paesaggio, al di là delle enunciazioni di principio, ci è parso di non trovar traccia negli elaborati grafici costituenti parte integrante del PTCP adottato.

Confrontando il nuovo PTCP con quello adottato nel 1995 si osservano inoltre gravi, ingiustificati, “arretramenti”, con la cancellazione di indicazioni essenziali a fini ecologici e paesaggistici. Tra le più macroscopiche:

- La cancellazione del sistema delle tangenziali verdi (cintura verde periurbana) nell'area metropolitana di Padova: un sistema verde di 8.900 ettari finalizzato a contenere la crescita a macchia d'olio della città, ad evitare i fenomeni di conurbazione tra i comuni della cintura ed a valorizzare sia gli ambiti naturalistici presenti che il territorio rurale (sempre più minacciato, anche dal punto di vista della produttività, dalla frammentazione generata da infrastrutture e urbanizzazioni).
- La quasi completa cancellazione delle aree di preparco previste dal precedente PTCP come ampia fascia continua di transizione e di tutela dell'area del Parco Regionale dei Colli Euganei (“sistemi coltivati portatori di potenzialità paesaggistiche per la formazione di zone di tutela dei parchi regionali e degli ambiti ecologici”), che avrebbe tra l'altro consentito una saldatura con i sistemi ambientali del Bacchiglione e della cintura verde periurbana di Padova.
- L'eliminazione di specifiche indicazioni per la formazione di parchi urbani e territoriali, connessi ai principali corridoi ecologici provinciali, quali ad esempio quelli – in relazione alla città di Padova – del Basso Isonzo e di Terranegra / Roncasette, e l'assenza di norme specifiche per l'attuazione di detti parchi (tra le quali ad esempio quella relativa all'obbligo che i parchi fossero caratterizzati almeno al 90% da aree boscate o prative, riservando alle attrezzature una superficie non superiore al 10%).

**2.** – Nel PTCP il sistema della viabilità appare come una variabile indipendente, definita a priori rispetto a tutte le altre scelte di piano. E' questo uno degli aspetti più critici e contraddittori dell'impostazione complessiva del piano, tale da comprometterne la validità generale. Di fatto il PTCP ha semplicemente recepito il Piano della Viabilità predisposto in separata sede dall'Assessorato alla Mobilità provinciale, semplicisticamente motivato dal tentativo di risolvere con nuove strade, superstrade e tangenziali i principali nodi critici dell'attuale sistema del traffico: un piano che comporterebbe, secondo le stime dello stesso assessorato, l'incredibile spesa di un miliardo e duecento milioni di euro e renderebbe, se attuato, del tutto aleatoria ogni previsione di formazione (anche solo per mere ragioni finanziarie) di un efficiente e capillare rete provinciale di linee di trasporto collettivo su ferro.

Tra i compiti fondamentali dei Piani Territoriali di Coordinamento Provinciali (una delle ragioni della loro esistenza) vi è invece proprio quello di connettere dialetticamente la pianificazione del territorio, dell'ambiente e degli insediamenti residenziali, produttivi e commerciali, con il sistema dei trasporti. Il piano della viabilità non può essere formulato unicamente sulla base delle criticità attuali, dovendo rispondere ad altri essenziali criteri, quali:

- a) le prevedibili modificazioni della domanda di mobilità derivanti dal disegno complessivo di piano (localizzazione delle attività e degli attrattori di traffico, modelli insediativi, ...) e dai

- più generali cambiamenti in atto nel sistema economico – sociale e nei comportamenti dei cittadini (lavoratori e consumatori);
- b) le possibili interferenze tra le diverse modalità di trasporto (ad esempio infrastrutture stradali e trasporto collettivo) al servizio della medesima utenza ed i prevedibili effetti indotti dall'introduzione di una scala di priorità di spesa e di intervento, nonché di una sequenza preordinata dei tempi di attuazione;
  - c) il ruolo attivo che le infrastrutture di trasporto (in particolare quelle del trasporto collettivo) possono svolgere ai fini di una diversa organizzazione del territorio, in grado di proporre un modello alternativo a quello della crescita indifferenziata e dello sprawl urbano;
  - d) lo studio e la quantificazione degli effetti negativi (impatto ambientale) indotti da ogni nuova infrastruttura trasportistica sull'organizzazione del territorio agricolo, sul paesaggio ed in relazione alla presenza di beni architettonici, storici ed ambientali;
  - e) lo studio degli effetti del traffico in relazione all'inquinamento ambientale ed alla salute degli abitanti, nonché la definizione ed il confronto tra diverse possibili soluzioni trasportistiche.

Quanto detto mette in evidenza un'altra fondamentale lacuna del PTCP adottato, ovvero la mancata elaborazione di scenari insediativi realmente alternativi a quelli definiti dalle tendenze in atto. Anche in questo caso il nuovo PTCP manifesta un pesante, quanto immotivato, arretramento rispetto a quello del 1995 che, ad esempio, per l'area centrale padovana proponeva un chiaro modello di città policentrica, riaggregando gli insediamenti dei 16 comuni di corona in un limitato numero di "piazze urbane" (città intercomunali) «corrispondenti ad aggregazioni insediative e funzionali sufficientemente concluse (comprendenti frange periferiche di Padova), nelle quali avviare operazioni di riordino insediativo e rivitalizzazione dei centri attraverso l'offerta di servizi e la previsione di spazi di aggregazione sociale, con modalità differenziate in rapporto ai caratteri storici ed ambientali dei centri, anche in previsione di un residuo decentramento residenziale e di servizi da Padova».

Non solo il nuovo PTCP non fornisce – come avrebbe dovuto – chiare indicazioni per la costruzione di un modello alternativo di città metropolitana, ma pregiudica anche la possibilità che ciò avvenga nell'ambito dell'elaborazione dei PATI- Piani di Assetto Territoriale Intercomunali in quanto all'articolo 7 delle Norme Tecniche non inserisce tra i temi di carattere generale che gli stessi PATI debbono affrontare quello fondamentale relativo al sistema insediativo residenziale. Esclusione che, non vi è dubbio, favorirà – come già è avvenuto nel passato – il sovradimensionamento del fabbisogno abitativo da parte di ogni singolo Comune e quindi inevitabilmente quei «processi di spontaneismo insediativi» che – come denunciava la relazione introduttiva alla Legge Urbanistica Regionale n. 11/2004, predisposta dall'allora Presidente della Seconda Commissione Consiliare – hanno portato nel Veneto, pur in presenza di un territorio completamente pianificato, «ad una progressiva e scoordinata urbanizzazione del territorio, producendo un sistema disordinato che rischia di pregiudicare ogni ulteriore crescita economica».

In realtà non è difficile comprendere, esaminando ad esempio i dati della mobilità veicolare interessanti l'area metropolitana di Padova, che finché si manterrà il modello di città monocentrica, con un centro città sovraccaricato di funzioni ed assediato da un'informe periferia metropolitana priva di identità e qualità urbana, anche i problemi del traffico risulteranno irrisolvibili. I principali flussi di traffico e le principali criticità si registrano infatti in entrata ed in uscita da Padova, mentre estremamente limitato è il numero degli "attraversamenti" del territorio comunale dovuti agli spostamenti tra i diversi comuni della corona. Per affrontare le criticità segnalate, mantenendo immutato l'attuale modello di organizzazione territoriale, appaiono dunque inutili ed anzi peggiorative del sistema le previste orbitali, camionabili, tangenziali e superstrade di varia natura distribuite nell'area esterna alla città densa, in quanto destinate ad accrescere il carico di traffico concentrato sugli assi di penetrazione al centro città, le cui dimensioni e capacità trasportistiche – per evidenti ragioni di spazio – non possono essere aumentate.

Più nel dettaglio, per quanto concerne alcune delle principali infrastrutture viarie previste dal Piano Provinciale della Viabilità e riproposte dal PTCP, si osserva quanto segue:

a) L'anello tangenziale ovest (GRA)

Il documento "Analisi e valutazione della situazione attuale" del Piano Provinciale della Viabilità afferma che "per risolvere le criticità individuate sulle direttrici di accesso a Padova nel quadrante Ovest, si è individuata la soluzione più efficace non tanto in un potenziamento delle strutture radiali di accesso, bensì nel potenziamento dei collegamenti di tipo tangenziale attualmente presenti solo nelle immediate vicinanze dell'area centrale di Padova".

Se si può essere d'accordo sulla necessità di migliorare i collegamenti di tipo trasversale che evitino l'attraversamento di Padova, non lo si può essere rispetto alla soluzione proposta.

Il tracciato della cosiddetta "orbitale", è una soluzione di corto respiro, che rischia di compromettere, prima ancora che ne siano definiti i confini, il futuro della città metropolitana.

Nella migliore delle ipotesi, la città "densa" (Padova più cintura) si troverà stretta da una pericolosa morsa inquinante, realizzata a ridosso dei comuni periferici, che aprirà la strada ad una progressiva "colonizzazione" dei territori rurali residui, con il rischio, soprattutto nel quadrante ovest, che si realizzi quella saldatura delle agglomerazioni urbane (Selvazzano, Sarmeola, Rubano) che il P.T.C.P. si propone, invece, di evitare (v. Relazione, 3.5, Indirizzi Urbanistici). Non sarebbe stato superfluo, prima di confermare il tracciato della orbitale, verificarne la compatibilità con la futura città metropolitana in sede di formazione del PATI.

A puro titolo esemplificativo si segnala che non si è tenuto conto delle condivisibili preoccupazioni del Sindaco di Limena che fa opposizione al tracciato del GRA al fine di tutelare una porzione del proprio territorio miracolosamente ancora integro, di grande valenza ambientale e paesaggistica e dotato di notevoli emergenze architettoniche: il cosiddetto Tavello SIC n° IT 326001.



Ma quel che più preoccupa sono gli effetti indesiderati che tale struttura rischia di innescare, con la conseguenza che il danno futuro sarà di gran lunga peggiore dei limitati benefici che si realizzeranno nell'immediato. Si ha ragione di temere che, velocizzando i flussi di traffico ed ampliando le possibilità di spostamento a ridosso dei confini della città "densa", si provocherà un progressivo aumento degli stessi flussi e della domanda di mobilità. Nascerà, quindi, l'esigenza di realizzare ulteriori strade, con un conseguente, inaccettabile, consumo di territorio ed un progressivo aumento dell'inquinamento a ridosso dei centri abitati. L'esperienza dimostra, infatti, che ogni anulare e tangenziale ad andamento chiuso ha effetti validi solo per pochi anni e poi diventa elemento di attrazione e costituisce una morsa in cui si rinserra il territorio, peggiorandone le dinamiche.

Proposte alternative, che risolvano il problema dell'accesso a Padova lungo le direttrici del quadrante ovest ed evitino i problemi sopra richiamati, sono sicuramente possibili. Risulta dalle analisi del traffico che solo una parte limitata dei circa 800 mila spostamenti veicolari al giorno che caratterizzano la città metropolitana ha come destinazione la parte centrale della città; la gran parte di essi infatti è interessata solo all'attraversamento e mira per lo più a giungere in altre aree urbane o in altre province, se non fosse impropriamente attratta e costretta all'attraversamento urbano. Se ad esempio si intercettasse il traffico a 15 Km prima della città densa e lo si facesse transitare trasversalmente in aree di territorio aperto, recuperando anche tratti di viabilità secondaria esistente, esso non interesserebbe più i contesti urbani interni ma solo ambiti già in parte compromessi e già dotati di potenziali risorse viarie preesistenti e non genererebbe le attese di edificazione tipiche delle periferie urbane.

La proposta alternativa è pertanto quella di abbandonare il progetto dell'orbitale e di individuare in aree di territorio libero da insediamenti abitativi ed a sufficiente distanza dai confini della città metropolitana, quelle strade esistenti che, con opportuni interventi di adeguamento alla nuova funzione, siano in grado di collegare trasversalmente le direttrici che convergono su Padova al fine di deviare il traffico di attraversamento verso le singole destinazioni extra urbane. Questo sistema di collegamento trasversale, incentrato sull'utilizzo della viabilità esistente, avverrà generalmente lungo linee spezzate. Questo inconveniente potrà essere superato organizzando i raccordi e gli innesti tramite rotonde di diametro adeguato. Importanza particolare dovrà essere data alla segnaletica a cui dovrà essere assegnato il compito di indirizzare gli utenti lungo i percorsi più razionali, che evitino l'attraversamento della città metropolitana.

Lo studio di fattibilità di questo tipo di viabilità di dirottamento del traffico, che si pone in modo alternativo ai tradizionali sistemi delle tangenziali, potrà valutare la possibilità di utilizzare tratti autostradali da liberalizzare, ad esempio il tratto della A13 di collegamento con la A4 ed un tratto della A4 tra Mestrino e Grisignano ed il punto di connessione con la A13.

b) L'infrastruttura alternativa alla SS 16 ed alla A13 (Complanare SS 16)

L'opera proposta è incompatibile sotto il profilo ambientale. In un corridoio largo mediamente poco più di un chilometro verrebbero ad insistere tre infrastrutture parallele caratterizzate da un intenso volume di traffico: la attuale SS. 16, la autostrada A13 e la nuova struttura, per la quale è prevista una sezione di tipo IV CNR. La scelta progettuale non è suffragata da alcuna analisi puntuale di incidenza ambientale, né in ordine all'inquinamento atmosferico complessivo, né in ordine all'inquinamento acustico. Nella sezione D.6.3 della relazione di accompagnamento del Piano della Viabilità vengono rappresentate delle tabelle che portano a concludere, in modo del tutto sbrigativo e generico, che, a seguito degli interventi previsti dal Piano, vi sarà, con valutazione al 2010, un miglioramento delle condizioni ambientali. Tali tabelle sono riferite, però, all'intero territorio. Analisi di questo tipo, riferite ad un ambito troppo vasto, non servono a verificare la compatibilità ambientale di un determinato intervento, soprattutto se tale intervento è rappresentato da una nuova infrastruttura viaria. L'ambito territoriale da prendere in esame deve essere quello servito dalla nuova infrastruttura ed in tale ambito si deve verificare se il carico inquinante complessivo viene o meno ridotto a seguito della realizzazione del nuovo intervento. I fattori di inquinamento esaminati nel documento progettuale sono, peraltro, limitati ad alcune emissioni gassose e tralasciano sia il fenomeno delle polveri sottili (che finalmente è universalmente riconosciuto come una prioritaria emergenza ambientale), che l'inquinamento acustico. Contrariamente alle conclusioni a cui perviene la relazione del P.P.V, si ha ragione di credere che la prevista realizzazione di una terza struttura viaria, intermedia a quelle che già esistono in un ristretto corridoio, comporterà un rilevante ed inaccettabile aggravio dell'inquinamento ambientale nel territorio circostante. Senza dire che anche tale soluzione rappresenta un ulteriore consumo di territorio, non suffragato da una convincente giustificazione, ed una ulteriore inammissibile frammentazione del territorio agricolo.

La relazione, nel giustificare la scelta della nuova viabilità, scarta, senza alcun approfondimento alcune soluzioni alternative, riguardanti l'aumento del numero dei caselli autostradali, al fine di rendere più permeabile l'autostrada nei confronti della mobilità locale gravante su Padova, o la realizzazione di una terza corsia autostradale. Non viene, invece, nemmeno accennata l'ipotesi, che sembra più convincente, di liberalizzazione il tratto autostradale che va da Monselice al casello di Padova sud, aumentando, all'occorrenza, il numero degli accessi e delle uscite.

A fronte di quanto argomentato la nuova viabilità parallela alla SS 16 ed alla A13, classificata nel Piano Provinciale della Viabilità con la lettera Z, va stralciata dalle previsioni del Piano e vanno valutate in modo più approfondito le soluzioni alternative, soprattutto quella relativa alla liberalizzazione del tratto autostradale

c) Strada di collegamento tra la SS 516 e la SP 104 (Bovolentana)

Anche in questo caso ci troviamo di fronte alla previsione di una nuova viabilità che contrasta con le affermazioni di principio fatte nelle premesse e contraddice molti enunciati dello stesso P.T.C.P., laddove vengono considerati come prioritari la tutela dei fondi agricoli e delle tenute storiche, la tutela dell'ambiente (in particolare la continuità delle reti ecologiche lungo i fiumi e siepi campestri), nonché l'adeguamento della viabilità esistente.

In sostanza, la nuova infrastruttura, come correttamente osservato da alcune delle stesse amministrazioni locali interessate, in particolare da quella di Conselve, e dal comitato di difesa e salvaguardia del territorio comunale di Bovolenta, costituitosi in opposizione a tale soluzione viaria, crea un duplicato di strade provinciali già esistenti con andamento pressoché parallelo;

- provoca una ulteriore frammentazione delle zone rurali, frazionando fondi agricoli pregevoli per estensione e unitarietà, con presenza di “tenute storiche”, molte già di pertinenza benedettina, ed architetture rurali degne di tutela;
- innesca le note dinamiche di trasformazione edilizia incontrollata delle aree limitrofe, attraverso la realizzazione di nuove opere di urbanizzazione e l'insediamento di attività di tipo produttivo;
- attira nuovi flussi di traffico pesante, interessato più all'attraversamento del territorio attraverso una nuova via di scorrimento veloce che non a soddisfare le esigenze di sviluppo economico delle comunità locali;
- provoca un peggioramento dei livelli di inquinamento acustico ed atmosferico nelle aree adiacenti.

Peraltro, la Tavola del P.P.V. STF003, relativa alla “Evoluzione futura della domanda di mobilità – assegnazione dei flussi di traffico alla rete stradale provinciale, previsti al 2010 nell'ipotesi di crescita di mobilità PGT bassa in assenza di interventi”, non individua nessuna criticità sulla viabilità esistente nel territorio considerato. Si ha ragione, quindi, di ritenere che lo sviluppo economico della zona del Conselvano, a cui dovrebbe essere funzionale la nuova infrastruttura, possa essere garantito intervenendo con opere di adeguamento della viabilità esistente. Si ribadisce ancora una volta quanto affermato all'inizio, che, cioè, la previsione di nuovi tracciati deve essere subordinata alla verifica che lo stesso risultato non possa essere conseguito adeguando la viabilità esistente alle nuove esigenze del traffico e dello sviluppo economico del territorio.

d) “Camionabile” sugli argini dell'Idrovia Padova-Mare.

La realizzazione della progettata “Camionabile” sugli argini dell'Idrovia Padova-Mare, oltre che inutile dal punto di vista viabilistico in quanto le sue funzioni già vengono assolte

dall'autostrada Padova-Venezia, renderebbe impossibile l'attuazione di qualsiasi futuro progetto di utilizzazione di questa asta fluviale ai fini della salvaguardia idraulica (si vedano le mappe del PTCP sul rischio idraulico derivante per larga parte della provincia padovana dalla possibile esondazione del Brenta) ed ai fini di una possibile riqualificazione ambientale e paesaggistica di un territorio quale quello compreso tra Padova e la laguna veneta di grande valore storico e culturale, oggi sconvolto dal caotico sovrapporsi di infrastrutture e lottizzazioni edilizie.

**3. – “Strumenti compensativi” (art. 8 delle Norme tecniche del PTCP)**

L'articolo – nella formulazione proposta – costituisce un assurdo giuridico, in palese contrasto con la legislazione, in quanto tende surrettiziamente ad introdurre un “diritto all'edificazione” (*jus aedificandi*) per tutti i proprietari di aree. In realtà nella legge regionale lo strumento della “compensazione urbanistica” è unicamente individuato come strumento operativo (alternativo all'acquisizione mediante esproprio) per aree gravate da vincoli preordinati all'esproprio, che come è noto hanno durata massima decennale. Nessuna indennità e nessuna “compensazione urbanistica” debbono invece essere previste per le aree soggette a vincoli di tipo ricognitivo, quali appunto quelle «interessate da problematiche legate alla morfologia del territorio, o alla presenza di rischi naturali maggiori quali ad esempio fenomeni di esondazioni e/o di ristagno d'acqua, di vulnerabilità del territorio sotto il profilo ecologico, igienico-sanitario e paesaggistico-ambientale...».

**4. –** Riteniamo indispensabile che tra gli indicatori utilizzati per la VAS - Valutazione Ambientale Strategica venga previsto anche quello relativo al calcolo dell'Impronta Ecologica, in quanto capace di esprimere in forma sintetica il grado di effettiva sostenibilità a scala globale del nostro modello di sviluppo, monitorandone l'evoluzione nel tempo in relazione alle scelte di piano.

Sergio Lironi  
Presidente Legambiente

Maria Letizia Panajotti  
Presidente sezione di Padova Italia Nostra

