

Padova, li 12 giugno 2006

Al Sindaco del comune di Polverara

Oggetto: osservazioni alla delibera n. 23 di adozione di variante al PRG per la realizzazione della bretella di collegamento tra la SP 35 e la SP 30 e relativa pista ciclabile

Legambiente Padova, nella sua qualità di associazione ambientalista, in relazione a quanto in oggetto presenta le seguenti osservazioni.

L'art. 31, comma 4 e 5, delle Norme Tecniche del Piano Territoriale Provinciale di Coordinamento (Ptcp), adottato con delibera del C.P. n. 23 del 5 aprile 2004, recante "Rete della mobilità -Direttive Generali", testualmente recita:

"Nuovi tracciati, che si collegano con la viabilità provinciale, si potranno prevedere solo in presenza di documentate necessità, dovranno essere coordinati con la rete provinciale, e la congruenza delle soluzioni adottate verificata con gli altri sistemi: ambientale, residenziale, produttivo.

I Comuni, in sede di pianificazione e/o progettazione delle opere infrastrutturali dovranno:

- Prevedere le minori modificazioni dei terreni e dei fondi agricoli;*
- Dettare i criteri per: il corretto inserimento nell'ambiente, l'abbattimento dei rumori ed altri inquinamenti ... (omissis)."*

In ordine alla direttiva, che figura in uno strumento di pianificazione urbanistica di rango superiore solamente adottato ma che costituisce ugualmente criterio a cui la Provincia si uniformerà nel valutare la congruità dei progetti che verranno sottoposti al suo parere, la variante di cui all'oggetto si pone in contrasto per i seguenti motivi:

1. La variante alla viabilità, proposta dal comune di Polverara, manca degli studi, previsti dal comma 4 del citato art.31 del Ptcp, atti a dimostrare la necessità della nuova viabilità.

Da informazioni fornite da alcuni abitanti, che hanno verificato i flussi di traffico di attraversamento del centro di Polverara, sembra che la direttrice maggiormente percorsa sia quella Legnaro-Casalserugo. La viabilità allo studio andrebbe, invece, ad intercettare il traffico proveniente dalle direttrici Bovolenta- Brugine e Casalserugo-Brugine che, soprattutto la prima, meno incidono rispetto al traffico di attraversamento. Se le cose stanno così, è evidente che mancano quelle documentate necessità, richiamate dalla direttiva del Ptcp, che giustificano la realizzazione dell'opera.

La messa in sicurezza dell'incrocio del centro di Polverara, per le componenti di traffico meno intenso, può essere realizzata con limitatori di velocità e con semplici adeguamenti della sede viaria oppure dirottando il traffico pesante lungo strade alternative esistenti (via Sabbioni e la via a questa perpendicolare fino all'innesto sulla SP 30) da adeguare utilizzando le fasce di rispetto, previste dal D.M. 1404/68, indicate nel PRG.

2. Viene disatteso il disposto del primo a-linea del comma 5 del citato art. 31 delle N.T. del PTCP, che prescrive *"le minori modificazioni dei terreni e dei fondi agricoli"*.

L'infrastruttura prevista, infatti, va ad interessare, dividendola in due parti, un'area agricola ancora integra, caratterizzata da fondi agricoli a campi aperti dove è attiva un'azienda agricola che si estende su più

di 45 campi. La bretella stradale, inoltre, interrompe in modo irreversibile la continuità del paesaggio agrario in un ambito che è stato classificato dalla variante al PRG, adottata in attuazione della L.R. 24/85, come "area di tutela paesistico ambientale".

Prima di prevedere una nuova infrastruttura che interseca in modo invasivo il territorio agricolo, è necessario studiare tutte le possibili alternative meno impattanti o economicamente vantaggiose, scegliendo, eventualmente, tra quelle proposte dalla commissione extraconsiliare che per due anni ha studiato i problemi di viabilità del comune. La soluzione che meglio sembra rispondere alla necessità di compendiare il rispetto dei fondi agricoli con la sicurezza del traffico cittadino è quella che prevede il prolungamento della nuova viabilità, prevista a ridosso della Z.T.O. C2, fino ad intercettare la SP 33.

La scelta di realizzare una nuova infrastruttura deve essere subordinata alla dimostrazione che tutte le soluzioni alternative sono inadatte sotto il profilo tecnico-economico a risolvere i problemi del traffico di attraversamento del comune. In mancanza di tale dimostrazioni si ritiene che l'atto comunale possa essere contestato sotto il profilo della carenza di motivazione e della scelta antieconomica.

3. Qualora la bretella si configuri come un primo stralcio della superstrada dell'Olmo (ed infatti solo in connessione con questa infrastruttura trova piena giustificazione) dovrà essere dimostrato il rispetto della direttiva del Ptcp per le singole componenti ambientali del Capo II riguardante La Tutela e Valorizzazione del Sistema Ambientale e delle Risorse naturalistiche. In particolare dovrà essere dimostrata la compatibilità dell'opera con le direttive per le "Aree umide del sistema fluviale del Bacchiglione" che per il tratto sud tra l'altro prevede:
- La tutela e valorizzazione degli elementi storico architettonici che rappresentano ancora la forma di organizzazione del territorio e dell'insediamento rurale e civile rispetto agli elementi naturalistici strutturanti (ville lungo il fiume, corti rurali, ecc., in particolare Corte di Correzzola, **centri urbani minori**, ecc.)

A fronte delle osservazioni suesposte si invita codesta Amministrazione comunale a ritirare la proposta di variante e ad inserire l'argomento dell'eliminazione della viabilità di attraversamento del centro del comune nel Piano di Assetto del Territorio, da sottoporre, secondo le prescrizioni della nuova legge urbanistica regionale, alla Valutazione Ambientale Strategica.

Distinti saluti

Il coordinatore politico di Legambiente Padova
Lucio Passi

Legambiente Padova O.N.L.U.S. – Circolo Eleonora Chinni

Sede Operativa: Via Monte Sabotino 28, 35141 Padova – Tel.: 049.856.12.12; Fax: 049.856.21.47

legambiente_padova@libero.it - <http://www.legambientepadova.it>

Sede Legale: Via Cornaro 1a, 35128 Padova