



**OGGETTO: INTERROGAZIONE/INTERPELLANZA PRESENTATA DAL GRUPPO CONSILIARE STRADA COMUNE IN OTTEMPERANZA AGLI ARTT. 20 E 21 DEL REGOLAMENTO DI CONSIGLIO COMUNALE SU:
SISTEMA VIARIO DI COLLEGAMENTO ED ADDUZIONE ALLE AUTOSTRADE NEI SETTORI OVEST E NORD DI PD E TRA PD E MARGHERA – MESTRE. PROGETTO PRELIMINARE – Studio di Impatto Ambientale (S.I.A.)**

Premesso e considerato che:

- 1) in data 17.04.2009 e 23.6.2009 la Regione Veneto ha convocato una presentazione pubblica del SIA relativo al progetto di Grande Raccordo Anulare di PD (GRAP) e della denominata “Camionabile sull’idrovìa”;
- 2) entrambi gli incontri non si sono svolti in quanto contestata dai partecipanti la legittimità della procedura relativa all’iter di approvazione;
- 3) L’iter di approvazione “adottato dalla Regione Veneto” è stato quello previsto per le opere formalmente dichiarate rientranti nella legge 21 dicembre 2001 n. 443 (cosiddetta “Legge Obbiettivo”).
- 4) Essendo attualmente le opere di cui sopra in carenza di tale formale dichiarazione, ne consegue che l’iter adottato per la raccolta di osservazioni è da ritenersi non conforme alla procedura prevista dalla legislazione vigente.
- 5) La strada adduttrice (Camionabile) ha un tracciato parallelo, di poco a Sud rispetto l’autostrada PD - VE, peraltro predisposta per la realizzazione di una quarta corsia che assolverebbe ad un ipotizzato accrescimento del traffico lungo l’asse Padova Venezia e “Corridoio 5”, senza un ulteriore consumo di territorio in una zona pregevole quale è la Riviera del Brenta intesa come area estesa.
- 6) L’opera non avrà alcun beneficio sulle condizioni di attuale “congestionamento” del traffico lamentato localmente a Vigonovo, a Saonara, a Fossò e a Stra, ma, semplicemente attirerebbe traffico di passaggio, per il solo ritorno economico dell’investimento.
- 7) Quest’opera costituirebbe un’ ulteriore e decisiva “bastonata” ad un territorio che è già pesantemente sotto tormento speculativo da parte di forti investitori privati che, opportunamente appoggiati politicamente, di fatto, tendono a ridisegnare il territorio a proprio uso e consumo prescindendo da qualsiasi logica di pianificazione territoriale.
- 8) In particolare Il TRACCIATO della denominata “CAMIONABILE” :

- attraversa il “Parco Sarmazza” a Vigonovo distruggendone la fisionomia e pregiudicandone la fruibilità da parte dei cittadini” Vigonovesi” e non, che attualmente se ne avvalgono nel loro tempo



STRADA COMUNE

LISTA CIVICA

Tel. 329 22.11.000

Web: www.stradacomune.it E-mail: info@stradacomune.it

libero e lo amano;

- 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 inoltre eliminerà completamente la fascia boschiva sorta spontaneamente a lato del tratto scavato dell'idrovia Padova Mare ;

- lambisce il centro abitato di Vigonovo comportando la demolizione di alcune abitazioni. Nelle immediate adiacenze del tracciato vi è la presenza di scuole materne, elementari e medie, oltre a quartieri densamente popolati, anche di recentissima costruzione e ciò comporta una pericolosa esposizione all'inquinamento dovuto al previsto consistente flusso di traffico prevalentemente pesante;

- corre lungo l'argine a sud della attesa idrovia, dove oltre a consumare il lato idroviario, viene a trovarsi a pochi metri dagli immobili residenziali esistenti in via Galta di S.Pietro di Stra e Vigonovo, edifici alcuni di recente realizzazione o ristrutturazione, altri di valore storico schedati dal P.R.G.

- lambisce il centro abitato di Paluello e S.Pietro. Ciò comporta una pericolosa esposizione all'inquinamento dovuto al previsto fortissimo flusso di traffico prevalentemente pesante. A conferma di ciò a pagina 117 del SIA –quadro di riferimento progettuale si evidenzia che la quota di veicoli pesanti stimata è tra il 12 e il 15%. Attualmente il traffico pesante che attraversa il centro abitato di Paluello è pari al 3,8%, quindi si prevede un aumento del 11%. A questo si deve aggiungere l'incremento di traffico proveniente dalle zone limitrofe che attraverserà il centro di Fossò e Paluello per raggiungere il casello ivi esistente.

Inoltre nel tratto di viabilità che parte dal casello di Fossò-Paluello ed arriva a Casello 9 (ca 1.300 metri) ci saranno sei rotonde; tenuto conto dei veicoli stimati al casello di Fossò-Paluello: 22.237 (pag. 117 del SIA –quadro di riferimento progettuale) e dell'attuale situazione che vede un traffico giornaliero nello stesso tratto di ca. 13.000 veicoli (dato desunto da rilevazioni effettuate dalla Provincia di Venezia e disponibili nel sito della stessa), si determinerà la paralisi totale della viabilità nelle zone limitrofe, bloccando di fatto entrata-uscita dalla camionabile con aumento esponenziale di probabilità di incidenti tenuto conto anche del fatto che la stessa è provvista di una sola corsia per senso di marcia.

La dislocazione dell'area operativa di 50.000 mq (unica per tutto il tratto I di 21 km) contrassegnata dalla sigla AO 2.1 a ridosso del Comune di Fossò determinerà per tutta la durata stimata dei lavori (minimo quattro anni) un impatto devastante in termini di traffico di cantiere, inquinamento atmosferico, acustico e conseguenze per quanto riguarda la falda per il prelievo di acqua previsto.

9) l'INTERFERENZA generata da tale SISTEMA VIARIO a ridosso degli abitati esistenti, desta forte preoccupazione negli abitanti con riguardo:

- all'INCREMENTO DEL TRAFFICO PESANTE , e dell'INQUINAMENTO ATMOSFERICO prodotto di tipo chimico (PM 10 e PM 2,5)

- all'IMPATTO ACUSTICO,

- alle RIPERCUSSIONI IDRAULICHE;



STRADA COMUNE

LISTA CIVICA

Tel. 329 22.11.000

Web: www.stradacomune.it E-mail: info@stradacomune.it

- all'AUMENTO costante di PATOLOGIE respiratorie – oncologiche - cardiocircolatorie – neurologiche – depressive , CAUSA DIRETTA di un persistente e incessante aumento dei costi in capo al Servizio Sanitario Nazionale;
- all'IMPATTO AMBIENTALE E PAESAGGISTICO determinato, valutato significativo ed imponente in quanto tale opera risulterebbe fortemente invasiva e devastante nel contesto territoriale, nei confronti di un territorio già in sofferenza e soprattutto in relazione alle moltitudine di infrastrutture previste in quel corridoio;
- al DEPREZZAMENTO delle PROPRIETA' considerato ragguardevole per la sommatoria di più opere infrastrutturali;
- allo SVILIMENTO non solo dei VALORI IMMOBILIARI di tante proprietà ma anche del COMUNE nel suo complesso poiché tali opere degradano i luoghi, ne sottraggono la capacità attrattiva, sono causa di esodi, di mancanza di coesione e di differenziazione sociale degli spazi insediativi.
- ai VINCOLI gravosi sulle proprietà;

10) La Legge 27 gennaio 2000, n. 16 sanciva l'obbligo di completamento dell'idrovia Padova Mare attualmente realizzata per circa il 60% del costo totale.

Il suo completamento era condizione implicita all'attuazione del tanto invocato P.R.U.S.S.T. della Riviera del Brenta.

Il canale scolmatore, figurante negli elaborati tecnici di corredo al S.I.A., non deve essere inteso come indice di completamento dell'idrovia, ma motivo certo di inasprimento del rischio idrico oggi esistente su un territorio caratterizzato da una forte sofferenza idraulica.

11) Dal PTRC si rileva che:

“ARTICOLO 5 – Progetti strategici

1. Per l'attuazione del PTRC possono essere definiti appositi progetti strategici finalizzati alla realizzazione di opere, interventi o programmi di intervento di particolare rilevanza che interessino parti significative del territorio regionale.
2. ARTICOLO 38 - Aree afferenti agli accessi alla rete primaria e alle stazioni SFMR
 1. Le aree afferenti ai caselli autostradali, agli accessi alla rete primaria ed al SFMR per un raggio di 2 Km dalla barriera stradale sono da ritenersi aree strategiche di rilevante interesse pubblico ai fini della mobilità regionale. Dette aree sono da pianificare sulla base di appositi progetti strategici regionali.”

Questo significa che la pianificazione territoriale delle aree afferenti ai caselli autostradali . (come Paluello) vengono sottratti alla pianificazione degli enti locali con buona pace della riforma del titolo V della Costituzione.

Nell'esprimere la nostra totale disapprovazione alla realizzazione dell'opera in relazione ai succitati punti e soprattutto dalla considerazione che, da più parti, sono state suggerite di-



STRADA COMUNE

LISTA CIVICA

Tel. 329 22.11.000

Web: www.stradacomune.it E-mail: info@stradacomune.it

verse soluzioni alternative, assai meno impattanti e più consone alle finalità previste, quali il potenziamento dell'attuale autostrada tratto PD-VE e la realizzazione dell'idrovia e non di un canale scolmatore, così da diminuire anziché aumentare il rischio idraulico incombente sul nostro territorio,

si chiede

quali iniziative la nuova amministrazione comunale di Stra intenda adottare per:

- assicurare la salvaguardia e la tutela dell'ambiente, del paesaggio e della salute dei cittadini ;
- riqualificare il sistema idrico onde risolvere le situazioni di criticità esistenti.
- di rendere pubblica la posizione annunciata in conferenza dei sindaci e il parere puntuale del gruppo di maggioranza Strarialzati, dipanando così eventuali dubbi su posizioni politiche non concordi tra i diversi schieramenti che lo compongono.

Si sollecita

inoltre la nuova amministrazione comunale di Stra ad attivarsi, assieme agli altri comuni, al fine di evitare l'inserimento della denominata "camionabile" in Legge Obiettivo, a commissionare uno studio trasportistico indipendente e, in ogni caso, a opporsi a questa infrastruttura che si basa su valutazioni obsolete (PRUSST del 98).

Stra, li 8 luglio 2009

Il Gruppo Consiliare Strada Comune