

## NO CAMIONABILE LUNGO L'IDROVIA

di Walter Stefan

**N**on posso che manifestare piena soddisfazione per la decisione della Regione Veneto di dare finalmente il via al grande raccordo anulare di Padova, che porterà enormi benefici per la qualità della vita di quanti giornalmente si muovono in auto attorno alla città. Così come il preannunciato completamento dell'idrovia Padova-Venezia,

**SEGUE A PAGINA 28**

*sia pure a fini di salvaguardia idraulica per la zona Est di Padova, e per i comuni di Noventa Padovana e Saonara in particolare, costituisce un concreto intervento per evitare disastrose esondazioni come verificatosi nel 1966.*

*Dove non posso concordare con la soddisfazione dell'assessore Chisso e della Regione è nella previsione di realizzare la cosiddetta camionabile lungo l'idrovia.*

*In attesa di poter vedere e valutare il progetto, continuo a ritenere quest'opera, come vado ripetendo da una decina d'anni, non utile per il territorio e contraddittoria rispetto alla previsione della via d'acqua come alternativa ecologica al trasporto su gomma, per la quale si è provveduto a espropriare i terreni.*

*Provo a riassumere di seguito le ragioni per cui ritengo che la camionabile non serva:*

*a) Il traffico presente nella Riviera del Brenta, che si vorrebbe sgravare con la nuova strada, è originato dalle attività economiche presenti lungo la stessa arteria o dalle aziende collocate nelle zone produttive a Nord della stessa e a Sud dell'autostrada (Stra, Fossò...); e, a meno che non si spostino fabbriche, alberghi, ristoranti, concessionari di auto, negozi... sarà necessario continuare a percorrere la vecchia strada per rifornire tali attività.*

*b) Le zone industriali di Padova e di Marghera non hanno necessità di collegamenti diretti, non essendoci attività di filiera che le interconnettono, dal momento che le produzioni sono totalmente diverse.*

*c) L'Interporto di Padova e il Porto di Venezia non necessitano di collegamenti viari, dal momento che non c'è un solo container che parta da Padova Interporto in direzione del Porto di Venezia, né mai ci sarà.*

*d) Il Passante, che è in corso*

*di ultimazione, renderà del tutto agevole il casello di Villabona, e con esso si raggiungerà Marghera in pochi minuti di autostrada. Se poi aggiungiamo la Nogara-Mare a Sud, la Pedementona a Nord, la Romea commerciale a Est, la Valdastico a Ovest e le complanari da Brescia a Dolo, ce n'è abbastanza per dire che questo quadrante risulterà, a regime, decisamente ben attrezzato, senza necessità di sprecare ulteriore territorio. Mi pare inoltre che sia lasciato ancora in sospeso il proseguimento del Gra oltre il Comune di Vigonza, con previsione di innesto al casello di Dolo: forse l'unico modo per sgravare realmente il traffico dalla Brentana.*

*e) La camionabile, che forse sarebbe più corretto chiamare strada a scorrimento veloce, realizzata, come pare, a una corsia per senso di marcia, appare del tutto inadeguata e nessun camionista lascerà la più comoda autostrada per rischiare l'imbottigliamento al primo micro-tamponamento.*

*f) Se veramente necessita un potenziamento stradale fra Padova e Marghera, non è meglio pensare a realizzare la 4ª corsia fra Padova Est e Villabona (come hanno fatto fra Bergamo e Milano), che costerebbe molto meno?*

*Chiedo quindi alla Regione di valutare concretamente queste controdeduzioni, per non rischiare di provocare soluzioni peggiori dei problemi che si vogliono risolvere.*

*Quello che non potrò mai accettare e per il quale mi batterò con tutte le mie energie è che venga calata dall'alto una proposta, senza discussione alcuna e senza coinvolgere i Comuni e le popolazioni interessate.*

**Walter Stefan**  
consigliere provinciale Pdl