

L'OPINIONE

LA VIABILITA' NELL'ALTA IN STATO COMATOSO

di **MARIO BATTALLIARD**

L'iniziativa della Provincia di utilizzare parte del sedime dell'ex ferrovia Grisignano - Treviso per la realizzazione di una arteria idonea a convogliare il traffico pesante fra la Valsugana e la nuova strada del Santo, ha provocato a sinistra manifestazioni di dissenso e un intervento di Elio Armano, capo gruppo provinciale dei D.S., che contesta la mia valutazione favorevole. Intervento che ho apprezzato per le espressioni cortesi che mi ha rivolto e che mi consentono di continuare il dialogo anche perché non solo stimo Armano come scultore, ma pure per lo spirito anticonformista dimostrato ai tempi in cui era Sindaco comunista di Cadoneghe. Infatti, in difformità agli indirizzi del suo partito - sempre contrario a interventi infrastrutturali - si distinse con uno sciopero della fame per sollecitare il Governo a finanziare la nuova strada del Santo che avrebbe potuto decongestionare il nodo della Castagnara.

E se questo percorso in direzione nord e senza immissioni laterali, è già stato in grado di migliorare i rapporti con la zona industriale di Padova, qualora fosse integrato con ulteriori provvedimenti, fra i quali rotoie di più ampio diametro alla Castagnara e l'allargamento della strada di Pontevedigodarzere dal ponte sul Brenta alla tangenziale nord, potrebbe essere conseguito quell'obiettivo per il quale anche Armano si era così tenacemente battuto.

Resta il problema di realizzare un efficace collegamento trasversale fra Padova e Cittadella, che appunto il prof. Piccinato aveva individuato nel tracciato dell'ex ferrovia Grisignano - Treviso.

E' vero che la sua idea risalente al '68 è "rimasta carta straccia", né meraviglia che nella fobia ambientalista degli anni che seguirono sia maturata la proposta per una utilizzazione del sedime ferroviario a favore di una pista ciclabile per il tempo libero; ciò non significa che quanto espresso dalla intuizione o meglio dal talento di un urbanista come Piccinato non conservi tutta la sua attualità. Del resto in questo campo le idee lungimiranti si concretizzano nell'arco di mezzo secolo.

E' altrettanto doveroso migliorare le strade provinciali n. 10 (Borgoricco - San Giorgio delle Pertiche - Campo San Martino) e la n. 70 (Campodarsego - Santa Maria di Non - Curtarolo) dotandole di piste ciclabili o rendendo gli incroci meno pericolosi degli attuali; mai però potranno essere rese idonee al passaggio del traffico pesante in considerazione dell'edificazione continua che le caratterizza, dall'attraversamento di importanti centri abitati, dalla presenza di un'infinità di passi carrai. Non solo, ma le rilevazioni statistiche di questi ultimi anni ci hanno confermato che non è aumentata in misura significativa la circolazione automobilistica, mentre invece è notevolmente accresciuta quella dovuta ai trasporti camionati.

L'emergenza traffico dell'alta padovana richiede una soluzione più efficace e più lineare di quella individuata attraverso il passaggio sul Terraglione per togliere dalla viabilità minore i mezzi pesanti per convogliarli su un percorso che sovrappassa gli incroci e non consente indiscriminate immissioni laterali. Per questo, almeno parte del tracciato della ex ferrovia Grisignano - Treviso si presta allo scopo; per questo va sollecitata la Provincia a progettare anche il collegamento fra la Valsugana e il casello autostradale di Grisignano prolungando il percorso programmato fra la Valsugana e la nuova strada del Santo a sud di Camposampiero. Nulla vieta che si possa ripensare al recente Piano Provinciale della Viabilità con maggiore sensibilità urbanistica.

Mario Battalliard