

L'INTERVENTO

Nello stesso giorno in cui il primario di pneumologia di Padova lancia l'allarme sull'incremento delle patologie collegate allo smog, specie nei bambini e negli anziani, i principali protagonisti del governo del territorio, Galan, Casarin e Zanonato, presenziano alla nascita della GRA (l'orbitale). Una contraddizione evidente tra lo stato drammatico dell'inquinamento da smog e le strategie volte ad implementare infrastrutture viarie, con la coda di insediamenti commerciali e industriali che si portano dietro, che provocheranno aumento di traffico e inquinamento da smog.

E' curioso notare che, mentre ci si arrovela su quali provvedimenti prendere per ridurre il traffico nei centri urbani dove i livelli di PM10 sono altissimi, Veneto Strade finanzia al posto della defunta idrovia Padova - Venezia una nuova strada a pagamento. Altrettanto curioso è che, mentre nel master plan europeo sulle piste ciclabili si cita espressamente la **Ostiglia** -Treviso tra quelle più interessanti per la mobilità alternativa intercomunale e per lo sviluppo turistico sostenibile, la Provincia di Padova proponga una camionabile che affosserà la sua realizzazione.

Si tratta solo di contraddizioni? Evidentemente no: si tratta di strategie configgenti con quanto sarebbe necessario fare per contrastare veramente le cause dell'inquinamento da smog. La GRA, infatti, lo sanno Casarin come Zanonato, soffocherà ulteriormente Padova e la cintura metropolitana in una nuvola di smog. Con che credibilità Provincia e Comune capoluogo possono mettersi alla guida dei Comuni del padovano per definire provvedimenti credibili contro lo smog quando sono i capofila dell'incremento del traffico?

Eppure, a fianco dei necessari provvedimenti emergenziali di cui si discute in queste ore, basterebbe avviare delle chiare e coraggiose politiche con la prospettiva di un cambio sistemico della situazione:

- partendo dagli investimenti che andrebbero rivolti sia per la realizzazione - in tempi non biblici - di opere importanti come la metropolitana di superficie, sia per interventi minori come parcheggi adeguati in prossimità delle stazioni ferroviarie, specie quelle dimesse da Trenitalia, per rendere più fruibile e appetibile il trasporto pendolare e nelle tratte brevi e medie;- affrontando il nodo del trasporto pubblico e collettivo con ammodernamenti dei mezzi e utilizzo di combustibili puliti e attraverso una razionalizzazione e funzionalizzazione delle linee urbane e extraurbane;- realizzando percorsi ciclabili e parcheggi scambiatori adeguati;- adottando intese per trasferire merci su rotaia - come per il caso delle bietole allo zuccherificio di Pontelongo perché non sperimentarne altri come il materiale per/dalle cementerie ecc. - e contrattando con le concessionarie autostradali la liberalizzazione di alcuni tratti in funzione della circolazione intercomunale;

- mettendo in sinergia con queste problematiche le politiche energetiche (ad es. gli impianti di riscaldamento), la gestione dei rifiuti, le politiche degli orari nelle città ecc. tutte problematiche che andrebbero coordinate tra loro invece di lasciarle ognuna per suo conto.

Di tutto questo non si sente nulla. Si moltiplicano invece le infrastrutture viarie faraoniche e a pagamento e si incrementano i bilanci delle concessionarie autostradali verso la cui appetibilità, non a caso, si è convertita la crema dell'imprenditorialità veneta.

Paolo De Marchi

presidente regionale Verdi