

La tua Terra, la tua Gente

TRASPORTI. Della Padova-Venezia si parla dal 1950, ma tutto è bloccato

Idrovia grande incompiuta



Far viaggiare le merci dall'Europa è sempre un lavoro arduo: una idea spesso riuscita conveniente, un'altra volta è l'unica alternativa possibile. Le Regole Veneziene hanno annunciato di avere trasportato lungo la rete delle Idrovore venezie due grandi e importanti in acciaio, partiti da Manrove arrivate a Venezia, navigando per 180 chilometri prima sull'Idrovia Pissero-Tararo-Campagna, poi sulla Pista del Po, e infine su un canale chiamato in laguna prima di arrivare a Marghera. «Questi trasporti fluviali sono esistenzialmente di come le linee navigabili venezie siano idonee a trasporti eccezionali della V. classe».

soccorso: il possibile, ponendo come di Venezia, quello che chiamano offerta (un'intuizione dell'ex sindaco Paolo Cossa), di cui tanto si discute senza fare nulla. Tutto è bloccato, lasciando perdere che, nelle more di una indetrazione sulle grandi navi, Venezia ha perso attrattiva come porto logistico europeo, travolta dal dinamismo di Trieste e Capodistria e dalla potenza di Genova. Dall'altra parte, la flotta veneziana è stata dal 1950 e finora è stata realizzata il 60 per cento dell'opera. Purtroppo, è ridotta a una serie di monconi inutilizzabili e le opere realizzate sono

andare in deperimento, ci sono chi, abbandonate e centraline ormai inutilizzate. La Regione Veneto scioglie il consorzio Idrovore e sarà il 18/07 e il 19/03 si realizza il sommerso del canale Orsaro e la banchina del porto di Padova, con il riutilizzo della Ferrovie dello Stato. Spenderà 80 miliardi di lire. Però non esisteva ancora. Nel piano trasporti del 2004 della Regione Veneto la curva di trasporto dell'Idrovore, in piano per il 2030, quest'opera non è più presente.

Trasportare via canale 98 container costa 23 euro, la australiana per trasportare 2

A fine luglio, i deputati veneti hanno fatto passare una mozione che impegna il Governo a finire l'opera. Sarà la volta buona?

STORIA RECENTE

Studi di fattibilità, commerciali, tutto senza aver congiunto con l'Ideca Padova-Veneto. Nel 2012 viene presentata dalla ditta Rinaldi lo studio di fattibilità per il completamento, le cifre sono sbalorditive. Solo nel 2014, l'Ideca insiste nel suo progetto, mentre il Consiglio Municipale Contro le obblighi della disponibilità dei fondi per procedere per il progetto preliminare. Si vogliono uccidere le nasse nuove in classe. Somorovsky è riuscito a guadagnare su Velen, nessun'Europa riesce le usa, troppo lunghe, più di 120 metri, per esempio di 45 metri. Venendo a meno di 120 metri, ma rendendo il progetto inutile. Si arriva alla "Commissione grand' speme" del Mix, che ha conquistato la maggioranza in Parlamento. Callisto Minetti Taffoni blocca i progetti per il porto di Venezia e non solo. Il Movimento accusa gli ingegneri di fronte ai progetti fatti apposta per intralciare la pianta. Dopo la commissione si dimettono in tutti, non si avverte.

favorevoli, una mazzette che impegna il Governo a finire l'opera. Forse si useranno i soldi del Recovery fund. Per il momento, in Europa alla gomma e al ferro si affianca l'acciaio, noi veneti, in qualche modo eredi dei marinai della Repubblica di Venezia, nella nostra idrovia ci facciamo le gare di pesca: militardi buntati per qualche succio o qualche carpa.

ING. FASIO

“Così gestiamo i canali già esistenti”

Esperti e imprenditori: “Mancanza di visione”



terrare l'elettronodo da Dolo a Camin, circa 120 mila lire oltre ad altri materiali. Il fascio può passare una per la strada con un'intensità di camion? Venezia sa perdendo il suo porto Padoa, potenzialmente l'interporto più grande d'Europa, non ha un sbocco al mare? La necessità è assoluta, ma non riusciamo a completere l'opera. Villalba è critico. «Chissà, forse il lavoro è troppo piccolo, non interessa ai grandi appaltatori. Vede santi problemi bloccati per Venezia. Pot c'è la curiosità. So bene che adesso è stata approvata la mozione alla Camera che impone al Governo, impegni presso gli altri volti, ma sarebbe abbastanza l'occasione per il tecnofund.

Protagonista dei due trasporti eccezionali di fine novembre, lungo le idrovie venete, è Infrastrutture venete, società della Regione Veneto, finanziate a capitale pubblico. Gestisce, oltre alle idrovie, la linea ferroviaria Mestre-Adria. «Stiamo noti a curare la manutenzione, a gestire gli accessi e l'apertura e chiusura delle chiusine», spiega l'ingegner Giuseppe Fasola, direttore della società.

infrastruttura gestisce anche il canale Litoraneo, molto antico, che permette la navigazione da Venezia a Grado, il Naviglio del Brembo e la navigazione intorno a Padova. «Oc-
cuparsi di questo canale è un lavoro che ha inizio da
lontano, controllando il sistema idraulico, le manovre nelle chia-
viari, informazioni e realizzando con l'uso di telecamere».
«Da un'unica stazione, quella di Casanella d'Adige, ga-
biamo l'intero traffico. Non ci sono pedaggi da pagare e ma-
simo per le barche da diporto. Ricordo il Burchiello che
attraversa il fiume, mentre la Litoranea è assai frequentata da
turisti in barca».

I canali si utilizzano anche come casse di illuminazione in
caso di emergenza. «Stiamo in colpi gommati con il Comitato ci-
tadino e monitoriamo la situazione. Proprio sotto questo a-
spetto a molti pare importante completare l'idrovia Padova-Vene-
zia,» conclude Fasol.

pagina a cura di Mariano Moncada