

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 sull'acqua è senz'altro un'ottima idea: spesso risulta conveniente, alcune volte è l'unica alternativa possibile. La Regione Veneto ha annunciato di avere trasportato lungo la rete delle idrovie venete due grandi esattori in acciaio, partiti da Manova e arrivati a Venezia, navigando per 180 chilometri prima sull'idrovia Piave-Toraro-Canalbianco, poi sulla Po-Bronzolo, e infine per 40 chilometri in laguna prima di arrivare a Marghera. "Questi trasporti fluviali sono esemplari di come le linee navigabili venete siano idonee a trasportare eccezionali della classe", ha affermato la vicepresidente e assessore alle Infrastrutture e Trasporti, Elisa De Berti. Approfondendo la notizia, la "rete delle idrovie venete" è in realtà poco cosa: se si eccettuano il percorso, che entra in Veneto a partire da Rovigo e attraversa il Po-Bronzolo arriva a Chioggia e poi in laguna, nessuno la Litoranea, che va da Venezia a Grado, e la parziale navigazione del fiume Brenta, entrambi percorribili solo da mezzi turistici. C'è, invece, una grande incompiuta: l'idrovia Padova-Venezia, un'opera poco costosa, ma in grado di diventare la costruzione di una camionabile su suo solame, di trasformare Padova in uno degli interporti più grandi d'Europa e dare a Venezia un'alternativa al porto interno alla laguna: oltre alla funzione di canale scolmatore per le acque del Brenta e Barchigione, che, in caso di esondazione, si scaricano anzitutto su Venezia e Padova. Sono solo 27 chilometri, ma in grado di rivoluzionare il traffico merci del Veneto e di tutto il Nord Italia. In "barca" si potrebbe arrivare a Milano da una parte, e, dall'altra, uscendo in mare aperto.

Esistono il possibile porto esterno di Venezia, quello che chiamano offshore (un'innovazione dell'ex sindaco Paolo Costa), di cui tanto si discute senza fare nulla. Tutto è bloccato, lasciando perdere che, nelle more di una indecisione sulle grandi navi, Venezia ha perso un'occasione come porto logistico europeo, travolta dal dinamismo di Trieste e Capodistria e dalla potenza di Genova. Dell'idrovia Padova-Venezia si parla dal 1950 e finora è stata realizzata il 60 per cento dell'opera. Purtroppo, è ridotta a una serie di tronconi inutilizzabili e le opere realizzate sono

andate in derelizione, di sono chiuse abbandonate e centraline ormai inutilizzabili. La Regione Veneto sciolse il consorzio Idrovie tra il 1989 e il 1993 realizzò il sottopasso del canale Ostaro e la banchina del porto di Padova, con il risultato della Perenne dello Stato. Spende 80 miliardi di lire, l'euro non esisteva ancora. Nel piano trasporti del 2004 della Regione Veneto si parla di completamento dell'idrovia, nel piano per il 2030 quest'opera non è più presente. Trasportare via canale 98 container costa 23 euro, in autostrada 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?

container quasi 7 euro, il calcolo è stato fatto dall'associazione salvaguardia idraulica del territorio padovano e venetiano. In Olanda, il canale che va da Amsterdam a Groningen, 26,9 chilometri, genera più di 15 mila passaggi all'anno con un costo medio di circa un euro a chilometro. La Germania movimenta 4 volte il suo flusso normale

di import-export attraverso l'acqua, con 2,5 milioni di lavoratori. Il porto di Rotterdam serve l'Italia per il 28 per cento della sua movimentazione. Viene da chiedersi quale potenza commerciale potrebbe essere la coppia portuale Venezia-Padova. A fine luglio, i deputati veneti di Governo e dall'opposizione hanno fatto passare, con 420 voti

favorevoli, una mozione 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'acqua, nel vapore, in qualche modo emiti dei marinai della Repubblica di Venezia, nella nostra idrovia ci facciamo le gare di pesca: miliardi di turisti per qualche bacio o qualche carpa.



Esperti e imprenditori: "Mancanza di visione"

Mondo scientifico e imprenditoriale sono in accordo sull'idrovia, chi sembra essere del tutto fuori battente è la politica che, soprattutto in questi ultimi due anni, ha bloccato questa grande opera. Il professor Luigi D'Alpaos ormai è in pensione, ha dedicato quasi tutta la sua vita accademica a studiare le acque del Veneto e pure l'idrovia Venezia-Padova. Aveva previsto, con i suoi modelli matematici, l'esondazione del 2010 a Padova e Venezia. Risponde sconsolato alle nostre domande. "Al vertice delle strutture trasportistiche la politica mette personaggi che non hanno idee chiare, non c'è una visione proiettata sui 50 anni futuri. Ricordo che a inizio carriera, in una rivista tecnica, parlavo della necessità di esondare il sistema idrovie padovano verso Padova e Venezia e di collegarlo a Manova, a Cremona e Milano. L'idrovia Padova-Venezia. Mentre una strada o una ferrovia tagliano un territorio, un canale è elemento di ricomposizione del territorio". D'Alpaos spiega che l'idrovia si sarebbe pagata anche solo con i risparmi derivanti dalle manovre esondatorie: "Siamo un Paese che basta i soldi dalla finestra e non trova 500 milioni di euro per finire un canale". "Le aziende Ravagnan e Bedeschi di Limena - racconta Andrea Tiburti, presidente veneto della medesima cantina Contini - hanno dovuto costruire un manufatto di grandi dimensioni a Chioggia, perché non c'era modo di trasportarlo da Padova. Ora l'idea deve in-



ANDREA TIBURTI

terrare l'elettricità da Dolo a Camin, circa 120 miliardi oltre ad altri materiali: li facciamo passare tutti per la strada con centinaia di camion? Venezia sta perdendo il suo piano: Padova, potenzialmente l'interporto più grande d'Europa, non ha uno sbocco al mare". La necessità è assoluta, ma non riusciamo a completare l'opera. Tiburti è critico. "Chissà, forse il lavoro è troppo piccolo, non interessa ai grandi appaltatori. Vedo tanti progetti bloccati per Venezia. Poi c'è la burocrazia. So bene che adesso è stata approvata la mozione alla Camera che impegna il Governo, impegno preso già altre volte, ma stavolta abbiamo l'occasione del Recovery fund".

notizia a cura di Mariano Manzoni

ING. FASIOLO "Così gestiamo i canali già esistenti"

Portagustato dei due trasporti eccezionali di fine novembre, lungo le idrovie venete, è l'infrastruttura veneta, società della Regione Veneto, interamente a capitale pubblico. Gestisce, oltre alle idrovie, la linea ferroviaria Mestre-Adria. "Stanno noi a curare la manutenzione, a gestire gli accessi e l'apertura e chiusura delle chiuse", spiega l'ingegner Giuseppe Fasoli, direttore della società. La linea principale è la Piave-Toraro-Canalbianco: il canale sbocca ad Albaredo, vicino a Chioggia; dopo averlo percorso, il canale è entrato sulla Po-Bronzolo ed è arrivato in laguna. "Possiamo farvi navigare in questi canali barche di classe V, praticamente navi che possono affrontare il mare. Il caso dei mercanti non è unico, passano lungo il canale grandi carichi di granaglie e di altre merci". Infrastrutture gestisce anche il canale Litoranea, molto antico, che permette la navigazione da Venezia a Grado, il Naviglio del Brenta e la navigazione attorno a Padova. "Ci occupiamo di pulizia del leno, di rimozione di tronchi sul fondo, controlliamo il sistema idraulico, le manovre nelle chiuse, tutte le informazioni realizzate con l'uso di elicottero. Da un'unica stazione, quella di Cavanella d'Adige, seguiamo l'intero traffico. Non ci sono pedaggi da pagare e la rete idrovie è preziosa non solo per il commercio, ma soprattutto per le barche da diporto. Ricordo il Barchello che risale il Brenta, mentre la Litoranea è usata frequentata dal turismo in barca". I canali sono utilizzati anche come case di laminazione in caso di esondazione. "Stanno in collegamento con il Genio civile e monitoriamo la situazione. Proprio sotto questo aspetto a molti pare importante completare l'idrovia Padova-Venezia, garantirebbe la sicurezza idraulica di Padova e Venezia", conclude Fasoli.