

OPERE PUBBLICHE / LA VENEZIA-PADOVA E LA CAMIONABILE

UNA PRIORITA' CHIAMATA IDROVIA

di RODOLFO VIOLA

Da quando la Regione Veneto ha deciso di inserire in legge obiettivo l'adeguamento della idrovia Venezia-Padova con la realizzazione della camionabile a completamento del sistema passante e GRAP (Grande Racordo Anulare di Padova) il confronto sul merito della questione ha assunto toni aspri che entrano nel merito delle questioni solo per demolire le opzioni dei reciproci detrattori.

Idrovia e camionabile (tasselli comunque di un sistema più ampio che dovrebbe comprendere nella riflessione anche Romea Commerciale, Veneto City e quarta corsia della Brescia-Padova) sono il paradigma delle opere pubbliche nel nostro Paese.

Completare una modalità di trasporto merci (l'idrovia) che metterebbe in comunicazione due grandi poli produttivi del nostro Paese dovrebbe rappresentare un obiettivo prioritario del sistema Paese e la sua realizzazione un successo di chi ritiene che possano coesistere sviluppo e tutela dell'am-

biente.

E' innegabile infatti che spostare il trasporto, oggi veicolato su gomma, su acqua avrebbe un grande valore ambientale mettendo in connessione diretta due sistemi strategici dell'economia veneta (il Porto di Venezia (con il futuro porto off shore) e Porto Marghera e la grande area industriale di Padova).

A ciò si aggiunga (molto rilevante per le attese dei cittadini di questi territori) che la realizzazione dell'Idrovia di Classe V permetterebbe di fatto a questa infrastruttura di rappresentare un importante sistema di compensazione per la prevenzione del rischio idrogeologico mettendo in sicurezza l'area compresa lungo tutto il suo percorso.

Tra l'altro l'opera è parte integrante del sistema idroviario padano-veneto, secondo il programma classico che, con i suoi 987 km, interessa il Po, il Mincio, il Fissero/Tartaro, la laguna veneta, Ferrara, Ravenna, Padova, e la Litoranea Veneta.

Le perplessità legate a possibili interferenze con il sistema lagunare (MOSE) sono ampia-

mente fugate dai tecnici.

Il costo stimato dell'opera è di 140-150 milioni di Euro.

Bene si parta subito, si mettano a sistema le risorse di finanziamento per il trasporto e quelle prevenzione del rischio idraulico, valutando, perché no, anche ipotesi di project financing visto che l'opera dovrebbe poi servire al trasporto merci e si avvii la realizzazione dell'opera. Il nodo diventa la camionabile, la cui realizzazione, potrebbe arrivare addirittura prima di un possibile completamento dell'idrovia.

La discussione va avanti da tempo e questo punto penso che sia una questione di tempi rispetto ai quali devono essere posti due punti fermi.

1) va fissato l'ordine di priorità e, se posso dire la mia, la priorità è il completamento dell'idrovia per le motivazioni addotte sopra.

2) il progetto della camionabile, la cui cantierabilità dovrebbe compenetrarsi con le necessità dei singoli comuni interessati già fortemente penalizzati da un sistema infrastrutturale diventato eccessivamente invasivo, dovrà esse-

re rivisto anche alla luce della possibile realizzazione della quarta corsia della Venezia Padova da parte degli stessi soggetti proponenti (in sostanza la CAV che gestisce il passante) alla quale va chiesto fin d'ora di ritornare al sistema territoriale che attraversa i larghi profitti che realizza quale compensazione dell'enorme disagio ambientale provocato.

Il territorio della Riviera del Brenta ha già dato molto al sistema infrastrutturale del Nord Est e continuare a intervenire imponendo le scelte non condivise corre il rischio di diventare pericoloso: quanto successo a Dolo con proteste e tumulti al momento della discussione in Consiglio Comunale del Progetto Veneto City rappresenta un fallimento della politica a prescindere dalla decisione presa.

La Regione Veneto individui le priorità di sistema, si lavori per concertare e far prevalere gli interessi generali delle comunità, interessi tra i quali ambiente e sicurezza idraulica sono senz'altro ai primo posti.

Deputato del Pd