



uniti per padova sostenibile

## L'IDROVIA PADOVA-MARE, INTRECCIO DI TEMI AMBIENTALI, TRASPORTISTICI ED ECONOMICI

a cura di Lorenzo Cabrelle

Il caso del completamento dell'idrovia Padova-Venezia, che LegambientePd chiama Padova-Mare per quanto verrà precisato in seguito, **è emblematico di come, nella trasformazione del territorio, gli aspetti ambientali ed economici possano essere affrontati e risolti assieme.**

L'idrovia Padova Venezia, iniziata nel 1963 e completata per oltre il 50 % (10,7 km di scavo su 27,5 km di tracciato, 15 ponti, una conca di navigazione, 2 chiuse sul Brenta, 400 metri di banchina, 383.500 mq e 15 fabbricati espropriati, per una spesa di oltre 40 miliardi di vecchie lire) è stata di fatto abbandonata nel 1992, dopo la soppressione e liquidazione nel 1988 del Consorzio nato per la sua realizzazione. A riproporre l'esigenza del completamento dell'opera è stato il prof. Luigi D'Alpaos, emerito di idraulica dell'Università di Padova che, in un suo studio del 2006, ha messo in evidenza come l'idrovia, collegata al nodo idraulico di Padova, potesse svolgere la funzione di scolmatore delle acque di piena dei fiumi Brenta e Bacchiglione, riducendo di molto il rischio di esondazioni nel territorio padovano e veneziano senza peraltro creare criticità al livello idraulico della laguna di Venezia.

**La funzione di tutela ambientale è venuta quindi a sovrapporsi a quella trasportistica per giustificare il completamento dei lavori della "grande incompiuta veneta".**

Legambiente ha appoggiato fin dall'inizio l'appello del prof. D'Alpaos, facendo rilevare che un'idrovia di V<sup>a</sup> classe internazionale consente la navigazione di battelli in grado di **trasportare oltre 100 container, togliendo dalle strade altrettanti TIR. Si tratta quindi di un'opera in grado di ridurre in modo strutturale il concentrazione del PM10 e degli altri inquinanti dell'aria prodotti dal traffico automobilistico.**

Nonostante questi notevoli aspetti positivi per l'ambiente, ci sono volute le gravi alluvioni del 2010 e degli anni successivi per smuovere la Regione dall'immobilismo ed arrivare -comunque con colpevole lentezza- nel febbraio di quest'anno ad appaltare la progettazione preliminare per il completamento dell'idrovia.

Le caratteristiche tecniche e prestazionali, indicate per la progettazione dell'opera, risultano tuttavia lacunose per garantire da un lato la migliore tutela dell'ambiente e dall'altro la più efficace funzione trasportistica. Per cercare di porre rimedio a queste inadeguatezze, Legambiente Veneto, sei dei suoi circoli, e otto associazioni e comitati locali hanno elaborato un corposo documento che è stato inviato al Presidente della Regione Veneto Luca Zaia, con richiesta di audizione e di discussione pubblica.

### **Questi, in sintesi, gli aspetti su cui si chiede di intervenire:**

- il canale sia progettato per una portata di almeno 400-450 mc/s, in luogo dei 350 previsti, al fine di avere una capacità di deflusso delle acque di piena del Brenta e del Bacchiglione che diminuisca sensibilmente il rischio di esondazioni;
- l'invaso dell'idrovia sia utilizzato come bacino di invaso per scopi irrigui di tutta l'area compresa fra Padova e la laguna.
- le fasce laterali dell'idrovia siano attrezzate per costituire un corridoio ecologico che connetta l'entroterra con la laguna.

Ai fini della funzione trasportistica:

- l'idrovia sia progettata come parte integrante del sistema idroviario padano-veneto, che interessa Veneto, Lombardia ed Emilia Romagna, e non come semplice asse infrastrutturale di collegamento tra l'interporto di Padova ed il porto di Venezia;
- l'opera sia funzionale al futuro terminal offshore del Porto di Venezia al largo di Malamocco, prevedendo che la rottura di carico delle future grandi navi porta containers avvenga con battelli compatibili con la sezione dei canali della rete idroviaria padano-veneta;
- siano messe a sistema le piattaforme logistiche esistenti, rinunciando a crearne di nuove come quella di Dogaletto, che prevede l'urbanizzazione di un'area di pregio ambientale a ridosso della laguna e giustifica la realizzazione della camionabile lungo l'idrovia, opera questa incompatibile con il canale e dannosa per la salute in quanto favorisce la diffusione di PM10, CO2 ed altri inquinanti dell'aria;
- l'idrovia sia navigabile da battelli fluvio-marittimi in grado di consentire il piccolo cabotaggio e di connettere l'interporto di Padova, non solo con il porto offshore di Malamocco, ma anche con i porti dell'alto e medio Adriatico. Verrebbe così favorito l'arrivo delle merci e dei semi-lavorati alla zona industriale e, di conseguenza, il rilancio produttivo della stessa ZIP;
- a scala nazionale venga rivista la strategia delle opere infrastrutturali puntando ad un deciso potenziamento della modalità acquea, molto meno inquinante rispetto a quella su gomma. In tal senso le politiche di sviluppo dei porti, degli interporti e della rete idroviaria devono puntare ad un sistema integrato, che privilegi le linee di navigazione in un'ottica di cooperazione transfrontaliera. Solo così sarà più facile centrare gli obiettivi di riduzione delle emissioni in atmosfera che l'Italia ha assunto con la firma dei vari protocolli internazionali.



**LEGAMBIENTE**

**Naturalmente  
dirompenti**