

## Soffocati dai containers

di Mario Battaliard

Il progetto di massima del tracciato del Grande Raccordo Anulare è stato consegnato agli Enti Locali interessati per le osservazioni del caso e riguarda, per volontà della Regione, anche la costruzione di una camionabile lungo il percorso di quella che doveva essere un'idrovia fra la Laguna e l'entroterra padano.



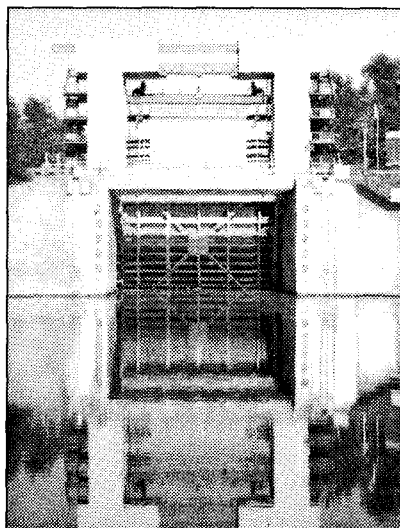
Se si realizzerà il progetto della camionabile lungo l'idrovia Padova-Venezia, caparbiamente imposto dall'assessore Chisso con il sostegno degli interessi che ruotano intorno al porto di Venezia, ci ritroveremo non più una via d'acqua navigabile, ma un canale scolmatore che potrà smaltire parte delle piene del Brenta affiancato da una camionabile a pedaggio. Non solo, ma sarà pure sconvolta l'organizzazione viaria della zona industriale di Padova con lo spostamento di due chilometri più a sud dell'attuale casello autostradale della Padova-Bologna e il taglio dell'area dell'interporto con una bretella di raccordo alla tangenziale est (corso Argentina). E tutto questo per ottenere dalla Regione il consenso alla realizzazione del Grande Raccordo Anulare.

Servisse almeno a decongestionare la strada regionale n. 11 della riviera del Brenta. Ma come ebbe a sostenere in un lucido intervento l'allora Presidente della ZIP Roberto Ongaro, nel corso di un convegno tenutosi a villa Pisani di Stra nel

lontano 12 ottobre 2001, non c'è tir che la utilizzi nel percorso Padova - Venezia: il traffico pesante che la riguarda è indotto esclusivamente dalle attività che sono state insediate a nord del vecchio naviglio del Brenta. Inoltre alcun sollievo potrà derivare attraverso i collegamenti esistenti fra l'ipotizzata camionabile e la riviera perché costituiti da strade strette con edificazione a nastro e quindi inadatte al percorso dei tir. Fu proprio nella stessa occasione che l'assessore Chisso a conclusione del dibattito rivelò la principale finalità dell'opera: dirottare i containers dall'interporto di Padova verso le banchine del porto di Venezia.

Idea curiosa per non dire inverosimile. Se un imprenditore della Regione volesse far partire i containers dal porto di Venezia non li porterebbe all'interporto di Padova, ma li consegnerebbe direttamente all'interporto di Marghera. La ragione del mancato decollo di questa infrastruttura trova spiegazione nel fatto che le rotte internazionali delle navi portacontainers,

colleganti l'Adriatico con il Medio Oriente, non fanno capo al porto di Venezia ma a quelli di Trieste e Capodistria. Tanto è vero che a Padova devono essere predisposti treni per trasportare i cassoni al



porto del capoluogo giuliano.

Pur non appartenendo al mondo degli ambientalisti che si oppongono a qualsiasi intervento viario nel territorio, ho maturato la convinzione che con gli attuali ritmi di crescita dell'Est europeo - non più compresso nel suo sviluppo dall'economia dei Paesi comunisti - il Veneto non riuscirà a superare la congestione dei traffici se ci si limiterà ad operare nel settore delle infrastrutture stradali. Per il nostro futuro diviene indilazionabile e strategico dirottare un'alta percentuale del trasporto delle merci utilizzando le ferrovie e le vie d'acqua.

E' risaputo che il rilancio del trasporto ferroviario trova un limite invalicabile nel deficit del bilancio aziendale: questo potrà essere risanato se il Governo, dopo l'Alitalia, sarà in grado di imporre la revisione delle relazioni sindacali, almeno allo stesso livello di quelle che regolano le ferrovie tedesche. Ma per le vie d'acqua è soprattutto questione di volontà politica: perché i contributi finanziari dello Stato

costituirebbero un onere ben minore di quello richiesto dall'adeguamento della nostra rete autostradale.

Ettore Bentsik, che era un veneziano intelligente e libero da quei condizionamenti storici che hanno sempre pesato sulle relazioni fra Padova e Venezia, sosteneva con forza che l'idrovia fra la nostra zona industriale e l'Adriatico rientrava in un sistema di comunicazioni fluvio-marittime che doveva coinvolgere la pianura padana.

L'intenzione di cancellare questa opportunità, riducendola ad un canale di smaltimento delle acque di piena del Brenta, è un esempio di miopia e di inadeguatezza a ricoprire incarichi di responsabilità regionale.

Ma ancor più rivela la mancanza di una regia di governo in grado di garantire i giusti equilibri fra città con interessi talvolta contrapposti.

**Mario Battaliard**