



FILTIL

FEDERAZIONE ITALIANA
LAVORATORI TRASPORTI
VENETO

Idrovia Padova – Venezia: perché non convince il silenzio politico.

Nel settembre del 1965, le amministrazioni Comunali e di Padova e Venezia dettero vita al “consorzio Idrovia Padova-mare”. L’idea alla base degli espropri e interventi attuati era di unire Padova al mare tramite un corridoio fluviale (idrovia) per il trasporto su chiatte dal terminal logistico del Porto di Venezia e l’area industriale di porto Marghera (prima e seconda zona industriale) alla terza zona industriale della Regione Veneto. Utilizzando fondi della Legge 92/1963 sono state realizzate conche e chiuse per realizzare la navigabilità da Padova (interporto) al mare.

La zona industriale di Padova ha subito un processo di industrializzazione diverso dalle previsioni del finire degli anni '50 (piccole imprese della chimica fine e meccanica di precisione anziché grandi aziende della lavorazione di cicli produttivi standardizzati). L’affermazione del trasporto merci su gomma per brevi tratte dovuto alla semplicità, flessibilità e non ultima l’economicità ha fatto il resto per l’abbandono del progetto. Nei fatti le aziende, fatto salvo poche eccezioni, che avrebbero dovuto beneficiare della diversa modalità di trasporto non sollevarono obiezioni o richieste di completare l’idrovia e favorire la disponibilità della diversa offerta di trasporti rispetto alla modalità che si stava prepotentemente affermando.

Nel 1985 la Regione ha deciso lo scioglimento del Consorzio, ha avvocato a sé la competenza per il completamento dell’opera tramite l’attribuzione al Dipartimento lavori pubblici. Gli anni tra il 1989 e il 1993 hanno visto ad opera della Regione ancora alcuni interventi strutturali (es. banchine al porto interno di Padova), ma nei fatti sull’opera è sceso l’oblio per almeno un decennio.

Lo spazio è stato parzialmente occupato e impegnato dalle Ferrovie dello Stato e dall’Interporto di Padova per realizzare un terminal containers al servizio dell’intermodalità.

Negli anni scorsi in epoche diverse sono stati commissionati dalle Istituzioni padovane e realizzati due studi (Muraro e Seen) finalizzati a favorire una conoscenza dei vantaggi economici di una possibile terza intermodalità di trasporto merci dall’Interporto di Padova.

In entrambi i casi le conclusioni sono state univoche relativamente alla modalità di trasporto: la tratta da coprire è troppo breve per consentire un risultato economico sui costi della rottura di carico; le dimensioni dell’idrovia impediscono il trasporto di grandi volumi di merci; la rete dei collegamento fluviali del nord è decisamente poco influente.

Le Istituzioni Regione e Autonomie locali, dopo decenni di abbandono delle opere realizzate e della situazione, hanno deciso nel 2004, ricorrendo alla Legge Obiettivo, la costruzione di una camionabile sul sedime dell’Idrovia Padova – mare.

Perché allora ritornare sull’argomento?

Per le seguenti ragioni:

- Il paradigma ambientale ha assunto nel frattempo una diversa centralità. Minore traffico sulle strade, minore fabbisogno energetico per la trazione dei vettori di trasporto, minori immissioni in atmosfera sono valutazioni da inserire in una valutazione di sistema.
- Maggiori economie di scala soprattutto se esiste realmente un completamento e sviluppo dell’intermodalità diffusa che poggia su maggiori estensioni del sistema fluvio marittimo dell’alto adriatico, e del potenziamento della modalità ferroviaria tramite la gronda sud da interporto a linea ferroviaria Padova – Bologna.

- Valutazione economica comparata costi – benefici nel caso di passaggio a chiatte di maggiore portata grazie a modifiche possibili dell'opera che possono solcare il mare sino ai terminal dell'Alto adriatico rispetto alle altre modalità di trasporto. Si tratta di valutare la spesa necessaria per completare gli investimenti, i costi di gestione e la domanda espressa ed inespressa che potrebbe fruire dell'opera nell'area del Veneto centrale per il trasporto merci.
- Valutazione del valore sociale dell'opera ai fini della sicurezza idraulica del bacino scolante di Venezia nel caso di piene improvvise dei fiume Brenta e Bacchiglione.
- Valutazione socio economica del mantenimento e compresenza di intermodalità di trasporto sul sedime della idrovia Padova – Venezia.
- Valutazione dello sviluppo sostenibile dell'area del sedime dell'idrovia quale una vocazione di insediamenti turistici, piste ciclabili, oasi per il divertimento e per il tempo libero.

Si tratta di inserire una valutazione più completa di cambiamento organizzativo che non sia unicamente basata sul ritorno economico diretto legata alla modalità di trasporto.

Anche perché ormai la prassi dei sistemi dei trasporti nei paesi più evoluti, considera indispensabile finanziare le scelte che producono minore impatto ambientale, minor consumo di energia, maggiore offerta di modalità integrate di trasporto e più elevate ricadute sociali.

Per questo riteniamo si debba assumere uno studio approfondito di sistema che assume in modo ponderato i tanti fattori che entrano in questa valutazione prima di decretare la morte irreversibile dell'idrovia per la progettazione e realizzazione della camionabile.

La FILT CGIL è convinta che uno studio fatto da ricercatori ed esperti universitari definisca maggiore consapevolezza degli obiettivi raggiungibili per garantire efficienza, efficacia ed economicità, sullo sviluppo sostenibile per il quadrante centrale del Veneto.

Il tempo dello studio e i relativi costi non sarebbero proibitivi ma favorirebbero maggiore condivisione responsabile sulla soluzione tecnica – politica da adottare.

p. La Segreteria
Il Segretario Generale
Ilario Simonaggio

Mestre lì, 17 giugno 2008.

Sede Regionale
30174 Mestre Venezia – Via Peschiera, 5 tel. 0415497855 fax 0415497851/2
e-mail: filt.simonaggio@veneto.cgil.it