

Ass. "Salvaguardia Idraulica del Territorio Padovano e Veneziano"

IV° Strada n°3 Zona Industriale 35129 Padova tel. 347 8665730 www.idroviapadovamare.org

Associazione iscritta nel Registro Comunale di Padova delle
"LIBERE FORME ASSOCIATIVE e delle COOPERATIVE SOCIALI" con il n° 1477 nella sezione tematica n° 7:
"TERRITORIO - URBANISTICA - TUTELA AMBIENTE e PROTEZIONE CIVILE"
procedimento dirigenziale n° 2009/68/0017 del 24 Marzo 2009 - P. IVA 04141400285

COMUNICATO STAMPA

Al sito web

http://banchedati.camera.it/sindacatoispettivo_16/showXhtml.Asp?idAtto=47747&stile=6&highLight=1&paroleContenute=%27INTERROGAZIONE+A+RISPOSTA+SCRITTA%27

Trovate l'Interrogazione Parlamentare che l'on. Zamparutti (Partito Radicale) ha inoltrato dietro nostro suggerimento al fine di ricevere una Risposta Scritta dal Presidente del Consiglio. Non possiamo che ringraziarla per la cortesia e l'attenzione con la quale segue la nostra attività. Già in passato si era gentilmente prestata per un altro Atto Parlamentare, al quale il precedente Governo non ha mai voluto rispondere.

Con questa Interrogazione vorremmo che lo sguardo del Presidente Monti si rivolgesse con maggiore attenzione nel considerare le **infelici**

scelte infrastrutturali che le Regioni del NordEst stanno portando avanti da anni.

Non ci risulta che a pal. Balbi abbiano **mai voluto confrontare costi, tempi e prestazioni tra diverse proposte di canali, ferrovie e nuove autostrade**, specie quando sono opere che portano merci nella medesima direzione.

Ecco perché ci siamo rivolti al Governo. Anche se le risorse pubbliche sono scarse, per noi è una questione di metodo stabilire come dovrebbero essere affrontati i nostri problemi infrastrutturali. La Giunta Regionale non usa questa procedura. Non

confronta le diverse opzioni. Non si sente in obbligo di dire ai suoi cittadini per quale motivo abbia finora scartato quelle più ecologicamente sostenibili, come i canali fluvio-marittimi o il cabotaggio lungo costa, preferendo invece quelle stradali o ferroviarie TAV ad alto impatto, del resto sconsigliate anche da RTI (le ex-FF.SS) perché non convenienti. **Ci auguriamo che un numero crescente di elettori e di giornalisti ora abbia nuove ragioni per chiedere ai suoi parlamentari e ai suoi consiglieri regionali di riferimento per quale ragione finora essi abbiano taciuto o accondisceso.**

dr. Carlo Crotti *Presidente Associazione*



PS: Ora sappiamo che un sistema di corruzione, a causa del quale è agli arresti domiciliari Lino Brentan, amministratore della Soc. Autostradale Padova-Venezia, non avrebbe più avuto modo di esistere, qualora fossero realizzate opere alternative come i canali. (Possiamo dunque farci una ragione se la Regione guarda altrove!)

Lettere Prefettizie

A gennaio siamo venuti in possesso, grazie all'applicazione della legge sulla accessibilità agli Atti Pubblici, di alcune Lettere che l'ex-

Prefetto di Padova, dr. Lepri Gallerano, inviò nel corso del 2009 a Ministeri ed Enti Locali, tra cui la Regione e la Provincia, evidenziando

l'altissimo rischio idraulico cui il nostro territorio è soggetto. Una decina di fogli li trovate in una delle pagine che appaiono sul nostro sito:

http://www.idroviapadovamare.org/index.php?option=com_phocadownload&view=category&id=11:storia&Itemid=73

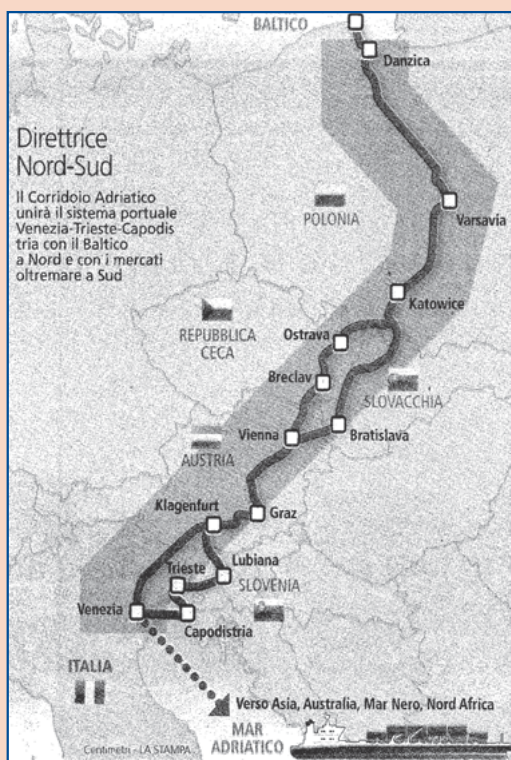
AL MOMENTO NON CI RISULTA CHE ALCUN ENTE LOCALE ABBA MODIFICATO I SUOI DOCUMENTI DI PROGRAMMAZIONE DEL TERRITORIO IN FUNZIONE DI UN PROBABI-

LE RIPETERSI DI EVENTI ALLUVIONALI DISASTROSI.

IN PARTICOLARE LA GIUNTA REGIONALE RIFIUTA DI RIMETTERE MANO AL PTRC (Piano Territoriale

Regionale di Coordinamento, in pratica il testo che definisce le linee d'intervento e i progetti a lunga scadenza di pal. Balbi)

La Lega Anseatica contro i Porti dell'Alto Adriatico (da La Stampa dic. 2011)



I porti di Anversa, Amburgo e Rotterdam hanno messo assieme i soldi per finanziare uno studio che dimostri l'inutilità di collegare il Nord Europeo con Genova e Trieste.

In realtà il Corridoio Baltico-Adriatico non toglie traffico a quegli scali, ma solo ne alleggerisce i volumi d'attività.. Sostengono che sebbene le distanze per collegarsi al Far East

siano minori, l'efficienza del loro sistema portuale Nord Atlantico consente comunque di mantenere più bassi i costi e i tempi complessivi di percorrenza. In altre parole resta il più conveniente !

In conclusione temono che il Nord Adriatico possa accaparrarsi circa 6-10 mln di containers/anno, anche se ciò avvenisse in un quadro di crescita del mercato dei containers.

Cosa fanno gli altri...

Entro due anni l'Arno sarà navigabile da Pisa al Tirreno

Grazie ai lavori per la riapertura dell'Incile (canale di derivazione acque) Pisa sarà collegata direttamente, attraverso le vie d'acqua, al

porto di Livorno. (n.d.r. Che i toscani sappiano sfruttare meglio dei veneti le poche vie d'acqua di cui dispongono, come pure le scarse risorse pubbliche ?)

Il ministero dell'Ambiente nella sua Valutazione Impatto Ambientale ha richiesto alla Regione approfondimenti sulla trasformazione dell'Idrovia in strada a scorrimento veloce (Mattino 5 febbr)

La commissione ritiene «indispensabile la redazione di uno studio idraulico approfondito del sistema Brenta-Idrovia-Taglio Nuovissimo,

che ricomprenda tutto il sistema di interventi previsto o in realizzazione per la mitigazione del rischio idraulico individuati dalla Regione

Veneto e previsto dall'autorità di bacino nella prima variante recentemente adottata». *(n.d.r. finalmente un po' di buon senso !)*

Contributi Pubblici e Fallimenti Privati

I camionisti scioperano, ma non tutti sanno che ...

In Italia le ferrovie ricevono dallo Stato un contributo che è pari a 12 cent. per km, contro i 17 che vengono dati al trasporto su gomma. In Germania la Deutsche Bahn riceve 20 cent./km e in Francia poco meno di 30 cent/km.

(n.d.r. ci manca il dato di confronto

italiano per le vie d'acqua e il cabotaggio, ma non sarà lontano dallo zero spaccato, perché chi trasporta merci su barca vien fatto fallire. Così è accaduto alla Cargill, la società di trasporto su acqua che collegava Venezia a Mantova. Nei giorni scorsi ha dovuto mettere in cassa integrazione i suoi 47 dipendenti. Qualcosa di simile è successo ai can-

tieri navali Visentini, quelli che alla foce del Po sono nella condizione migliore per costruire i battelli fluvio-marittimi che serviranno per il collegamento tra il Terminal off shore veneziano e i vari approdi in terra ferma)

A proposito di Linee ferroviarie Alta Velocità

Le linee TAV già esistenti sono esempi da NON imitare

Il collegamento Milano-Torino si è rivelato un disastro: 8 miliardi di

costo, 20 treni al giorno su una capacità di 330 treni. Anche la Roma-Napoli ha poco traffico. Le linee AV, esclusa in parte la

Milano-Roma, non si ripagano se non in piccolissima parte, vanno cioè ad ampliare la voragine del debito pubblico, sottraendo risorse

a servizi più essenziali.

Per la linea Milano-Genova, molto sotto utilizzata già oggi, l'amm. delegato di RFI Moretti ha più volte dichiarato che è inutile, come la Torino-Lione, anch'essa costosissima e con poca domanda. Inutili, non certo irrilevanti sono i fenomenali costi che i contribuenti dovranno sopportare. Quanto ai containers dal porto di Genova verso nord, basterebbe per moltissimi anni fare treni in doppia trazione. E qualora la domanda crescesse molto, basterebbe ricordarsi che in USA li fanno in sestupla trazione senza problemi, e ci guadagnano

pure.

Lo sapevate che la costruzione di una linea Alta Capacità (TAC), ovvero per il trasporto merci e containers a 300 km/h costa il 25% in più di una ad Velocità (TAV) per il trasporto passeggeri? Anche le spese di manutenzione e di esercizio salgono in proporzione. I binari devono sopportare un peso maggiore e c'è quindi una corrispondente usura. Maggiori consumi di corrente elettrica per spostare un carico più pesante. (ndr Domanda ai sostenitori delle TAV-TAC: ma è proprio indispen-

sabile che i TEU tra Marghera e Verona o Mestre-Trieste viaggino a 300 km/h? Chi mai vorrà investire i suoi soldi comperando Project-bond per simili linee ferroviarie? Nessuna Società finanziaria ha mai investito su infrastrutture ancora in progetto, ma solo su quelle già fatte. Come si può calcolare il rendimento e il rischio di un investimento se l'entrata in servizio avviene dopo 10-15 anni, quando magari la concorrenza estera avrà creato nuove soluzioni non immaginabili?)

E proposito di concorrenza

Stanno allargando canale di Panama e i lavori termineranno nel 2014.

Se le navi in arrivo dall'Asia potranno arrivare sulla costa atlantica, i portuali americani della costa del Pacifico già paventano il rischio di perdere il lavoro. I porti della

costa orientale (Savannah, Charleston...) invece scavano le darsene e si attrezzano. Per sostenere la concorrenza i porti californiani ora puntano su una maggiore rapidità di consegna (anche una settimana di meno).

(ndr Lo stesso vale nella competi-

zione tra i porti adriatici e quelli Nordatlantici europei. Se Venezia non adotterà un sistema portuale più efficiente, ovvero evitando di concentrare tutto il traffico a Marghera e Dogaletto, le servirà poco la posizione geografica favorevole.)

2013, nel Med le ultra portacontainer. L'Italia è fuori

A partire dal 2013 il Mediterraneo inizierà ad essere solcato dalle Ultra Large Container Ships, navi portacontainer da 18mila teu.

Spiega Trenchard (direttore del gruppo armatoriale A.P. Møller-Mærsk) «La progettazione dei porti - dovrà riflettere i progressi compiuti nella progettazione delle navi e le loro nuove esigenze operative. Entro il 2014 oltre 260 navi portacontainer della capacità di almeno 10.000 teu saranno immesse

nella flotta mondiale.

Secondo Trenchard i porti più adatti ad accettare questa sfida sono quelli del Nord Africa e della Turchia. L'Italia è quindi tagliata fuori da questo traffico? Certamente sì.

(ndr La classe dirigente veneta ha perso quel "senso del mare" che avevano i veneziani dei secoli scorsi. Qualcuno in Regione ancora pretende che lo sviluppo si realizzi con le speculazioni fondiarie, quando abbiamo a disposizione un vantag-

gio geografico ineguagliabile. Qualche altro invece immagina crono-programmi per la difesa idraulica senza per questo far nulla per cambiare i documenti programmatici approvati negli anni scorsi anche dal suo partito, a favore di camionabili e centri commerciali come Veneto City, Dogaletto etc, negli anni scorsi. Per la loro inadeguatezza culturale e politica stiamo perdendo anche questo treno per lo sviluppo e l'occupazione)

PER CHI FOSSE INTERESSATO A SAPERNE DI PIÙ ANDATE AL NOSTRO SITO

www.idroviapadovamare.org

VIDEO SUGGERITI:

Venezia il nuovo porto d'altura (Terminal off shore)

http://www.youtube.com/watch?v=C_EIONjvqqk&NR=1

Incrocio idrovia-canale Novissimo (sud di Mira) qualora passasse il progetto "camionabile": alluvione

<http://www.youtube.com/watch?v=c89JJBwL-OQ>

Intervista su TV7 Triveneta al dr. Crotti - pres. di "Salvaguardia idraulica ..." luglio 2011

<http://www.gruppotv7.com/articolo.php?id=106142>