

**Ass. "Salvaguardia Idraulica del Territorio Padovano e Veneziano"**IV° Strada n°3 Zona Industriale 35129 Padova tel. 347 8665730 [www.idroviapadovamare.org](http://www.idroviapadovamare.org)Due lettere inviate al Pres. *L. Zaia* - rimaste senza risposta**(giugno 2014) Provveda sig. Presidente**

.... Nel suo recente libro: "Il futuro europeo della portualità italiana" il pres. Paolo Costa a pag 240, parlando dei battelli che faranno la spola tra il TOS (Terminal Of Shore) e la terraferma - le "mamavessel", le chiama - scrive che avranno un pescaggio di 5,50 mt. Anche le chiatte, da queste portate a riva, affondano - così si legge a pag 389 - per 3,75 mt, mentre i rimorchiatori-spingitori arriveranno a 4 mt.

Se è vero che il Fissero Tartaro Canal Bianco, come pure il Po e l'idrovia tra Padova e l'Adriatico non consentono - a detta di Sistemi Territoriali spa (azienda controllata da Regione Veneto) - la navigazione nei canali interni ad imbarcazioni con pescaggio superiore ai 2,50 mt, il destino del progetto della Padova-Mare appare già segnato. Potrà essere solo un grande collettore d'acque e noi tutti perderemo l'occasione unica per allargare il porto, dargli una profondità spaziale, rendendolo competitivo a livello continentale. Una bella responsabilità politica! Dal momento che la costruzione del Terminal off shore (TOS) interessa tutta l'economia veneta, il suo sforzo, caro Presidente, non può che essere nella direzione di garantirgli le migliori possibilità di successo.

Come si può pensare che tutto il traffico da e per il TOS - come immagino volessero l'ing. Mazzacurati e l'uomo che lui ha imposto a capo dell'Autorità portuale veneziana, P. Costa - si concentri solo su punti a ridosso della costa e della laguna? Una rottura di carico a Marghera, Chioggia, Porto Levante, (e Dogaletto, aggiungo io) per trasferire i carichi su imbarcazioni compatibili alla navigazione interna, produce molti più problemi di quanti non ne risolva. Avvantaggia però tutte le strade che si dipartono a Mestre ed il cui elenco troviamo nei PTRC da Galan in poi.

Tocca quindi a lei modificare quel collegamento, permettendo a battelli fluvio-marittimi di arrivare direttamente dal TOS ad un porto interno e viceversa. Una soluzione forse potrebbe essere quella di portare a 2,80 il pescaggio minimo, consentendo così ad un tipo di battello (allegato), già proposto nel 2005 dall'UNII (Unione Navigazione Interna) di fare da shuttle al posto delle "mamavessel".

Converrà con me che un insuccesso del TOS e del suo porto, rende praticamente inutili anche la TAV Corridoio 5, come pure gli altri progetti autostradali in project f. Mancherebbe loro la merce da trasportare!

In conclusione: il fallimento del TOS, per il quale basterebbe non arrivare ai volumi prospettati (3 mln di TEU a regime nel 2030, scrive P. Costa) comporta l'inutilità e quindi lo spreco di tutti gli investimenti al suo contorno. Il diavolo sta nei dettagli, caro Presidente. Provveda! Saluti.

**Carlo Crotti** (presidente)**(luglio 2014) Battelli Sormovsky, incompatibili con le idrovie venete**

Egr. Sig. Governatore,

le allego la tabella della Regione Veneto, che riprende la classificazione europea delle vie navigabili interne. Può notare che per la V cl. i pescaggi consentiti arrivano a 2,5 - 2,8 mt.

Il bando per l'idrovia Padova-mare (dgr 995 del 17 giugno) dell'ass. Conte, che invece considera i battelli della classe Sormoskyi, è dunque in aperta contraddizione.

Se fosse stata fatta una preliminare Conf. Servizi, come da mesi ho ripetutamente chiesto, qualcuno forse avrebbe evitato di scrivere cose insostenibili.

Valuteremo se esistono gli estremi per un'azione legale.

Meglio ancora però sarebbe se lei, caro pres. Zaia, a ridosso di importanti elezioni, alle quali probabilmente si ricandiderà, cogliesse l'occasione per distinguere le sue responsabilità da quelle del suo assessore e presentasse un nuovo bando.

A mio modesto avviso gioverebbe alla sua immagine e quindi alla rielezione se - prima di farlo - convocasse una Conf. Servizi di tipo istruttorio, dal momento che le questioni da affrontare non si limitano solo a questa.

Distinti Saluti

**Carlo Crotti** (presidente)**Navi giganti, Italia spiazzata***(da Secolo XIX 27 marzo 14)*

Una stima del Studi Marittimi di Banca Intesa calcola che un 3% di aumento del numero di containers arrivati e trattati in senso logistico da nostre imprese, produrrebbe un fatturato di oltre 3,2 mld di euro. Senza entrare nel merito dei vantaggi che i porti tirrenici trarrebbero, ma solo limitandoci a quelli dell'Alto Adriatico, solo Trieste, Koper e Rijeka verranno toccati da alcune delle 255 super portacontainers, di cui sopra. Venezia non è considerata. Non esiste ancora il suo Terminal off shore.

*(Ndr Nell' intervallo 2014-2020 UE stanzerà 23 mld di euro per i fondi strutturali e quindi anche per i porti. E' desolante assistere al tripudio dei nostri amministratori - di destra come di sinistra - per il finanziamento della TAV Corridoio 5, mentre ancora non ci sono i fondi per costruire il Terminal off shore veneziano. Dal nostro punto di vista, avremo cioè : in un Veneto squartato a metà da una linea ferroviaria Alta Capacità, treni che non avranno merci da trasportare. Verranno inoltre spesi ben più dei 5 mld di euro, come molti giornali recitano, perché un convoglio merci pesa molto di più di uno passeggeri, necessita di maggiore manutenzione e corrente elettrica per viaggiare. Si calcola almeno un altro 25% di aggravo)*



Canale olandese, ..... non dissimile da come sarebbe la nostra idrovia

### L'idrovia Padova-Mare non compare nei documenti di programmazione e del PAT padovano elaborati dalla precedente Giunta Zanonato

Caro Sindaco, Bitonci, la inserirà nel suo PAT? Saprà far valere le ragioni per le quali l'opera conviene a Padova, alla ZIP, e a tutti coloro che attorno alla nostra città soffrono i problemi del rischio idraulico? Saprà pretendere dal suo collega di partito Zaia, un bando per la costruenda idrovia, meno sconclusionato e foriero di disastri ambientali e immobiliari?

### Notizie Varie

Il Consiglio Comunale di Albignasego ha votato una Mozione per chiedere venga convocata una Conferenza Servizi che dia seguito al finanziamento del progetto dell'idrovia Padova-Mare, inserito nella Finanziaria Reg. 2014

### Confronti

In altri Stati della Comunità Europea: l'IVA per la navigazione non supera l'8%; le accise sono esenti per tutte le vie d'acqua interne; gli incentivi per la navigazione sono di milioni di euro e le flotte fluviali vengono rimodernate con aiuti economici anche del 100%. In Italia invece: solo per quest'anno il Governo ha messo a disposizione, ovvero a fondo perduto, 400 mln per il settore autotrasporto, per cui da 8 anni a questa parte – qualsiasi fosse la maggioranza di Governo – possiamo dire che i camionisti hanno incassato benefici per circa 5 mld di euro sotto varie forme, mentre anche il settore ferroviario è crollato. *(Ndr i nostri politici predicano il rispetto dell'ambiente, ma poi finanziano il più costoso e inquinante modello di trasporto. Della serie: "chiacchiere e distintivo")*

### Ricavi

Trenitalia incassa 13 euro/km per ogni passeggero, di cui 8,9 dallo Stato e 4,1 dal biglietto pagato dal utente. In Germania invece 18,5 euro il ricavo, di cui 9,8 dalle casse pub-

bliche e 8,7 dal passeggero. Quanto al trasporto su gomma extra-urbano in Italia il ricavo è di 17,2 euro/km passeggero, di cui 11,2 dall'Ente Pubblico e 5,7 dal utente.

*(Ndr e con la TAV Corridoio 5, quando perderanno le casse pubbliche? Nessuno ce lo vuole dire!)*

### Camionisti italiani e ditte estere

In Italia per far camminare un tir si spendono 21.000 euro/anno in più di un'impresa slovena o greca; 12.000 in più dire una spagnola. Una penalizzazione a cui vanno aggiunti i costi di assicurazione, RCA, bolli, spese di revisioni.... Differenze che si fanno sentire. Ecco perché i trasporti su gomma effettuati da imprese nostrane nel periodo 2007-12 sono crollati del 26,6%, mentre quelli svolti da imprese estere sono cresciuti del 18,2%

*(Ndr detto in altre parole: se costruiamo nuove autostrade, magari in project financing come la Mestre-Orte-Civitavecchia, non solo le pagheremo più care, ma ci faremo correre ditte di trasporti non italiane e ci ammalaremo per l'aria più inquinata. Gli uomini politici che sostengono ancora questo modello di sviluppo – e sono a destra come a sinistra – vanno fermati. Le vie d'acqua interne e lungo costa NON sono un opzionale)*



Canale tra Schelda e Senna, costruito di recente. Gli altri Stati non ci aspettano...

### Conca di Malamocco già ora è insufficiente

Operativa, forse in questi giorni, ha dimensioni che non consentono il passaggio a navi che superano i 280 mt di lunghezza (ovvero tutte quelle mercantili e le più recenti passeggeri). Il Mose, voluto anche dall'allora Sindaco di Venezia ed oggi pres. dell'Autorità Portuale dello scalo lagunare, prof. P. Costa, prima ancora di entrare in servizio, è già "piccolo" per i traffici marittimi.

### Porti, competitività in caduta (dal Sole 17 giugno)

Nel 2013 il traffico marittimo attraverso i porti italiani è sceso del 4,8% sul 2012. Complice la crisi industriale, ma anche una perdita di competitività dei nostri sistemi logistici e portuali. Tempi, organizzazione, costi.... ci pongono al 20° posto in una classifica della World Bank. Rispetto all'anno precedente sono aumentati di 1 gg i nostri già elevati tempi (19 gg per l'export, 18 per l'import), mentre sono diminuiti di 1 gg quelli della media dei porti Ocse (11 gg per export, 10 per import). Ma l'aspetto più preoccupante è la crescita di altri porti mediterranei, che hanno strappato punti a quelli nord atlantici: Koper, Fiume, Malta, Haifa. Il Pireo è cresciuto del 15% nel 2013 rispetto all'anno precedente, e tutti sappiamo lo stato comatoso dell'economia greca.

*(Ndr se penso a come qualcuno intende organizzare la navigazione interna in val padana, che di fatto allargherebbe il porto di VE, mi chiedo: "ci fanno o ci sono ...?")*