

**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)**L'Assoc. Salvaguardia Idraulica ha proposto al Sindaco di Vigonovo la seguente Mozione, affinché arrivi a Zaia in tempo per la Finanziaria reg. 2017 in via d'approvazione.****RICHIESTA ALLA REGIONE VENETO PER IL PROGETTO ESECUTIVO DELLA COSTRUENDA IDROVIA PADOVA-MARE***(già nota come Padova Venezia)**Il Consiglio Comunale di Vigonovo ha proposto:***PRESO ATTO**

della conclusione del Progetto Preliminare dell'idrovia, presentato in Regione Veneto il 31 marzo 2016, a conclusione del corrispondente bando pubblico in G.U. (n81 del 18 luglio 2015)

**CONSIDERATI**

la fondamentale importanza del completamento di un canale fluvio-marittimo tra Padova e l'Adriatico per la salvaguardia idraulica del territorio afferendo il bacino dell'idrovia, come pure per tutte le valenze che ne deriverebbero per lo sviluppo del porto veneziano e del corrispondente entroterra;

**CONSIDERATI**

i tempi molto stretti entro i quali intervenire al fine di:

- 1) prevenire ulteriori disastri alluvionali in questa parte del Veneto centrale;
- 2) valorizzare lo scalo veneziano, allargandone gli spazi disponibili, anche in funzione del progettato Venice offshore onshore Port System, affinché sia reso competitivo rispetto ad altri porti nazionali ed esteri, in una prospettiva già delineata nel Piano regolatore del Porto, approvata dal Consiglio Regionale con delibera n. 81 del 1 dic. 2015;
- 3) definire con esattezza la cifra necessaria per finanziare il completamento dell'opera e poter quindi passare alla raccolta dei fondi in tutte le sedi pubbliche e private coinvolte, nazionali e comunitarie;

**FATTE PROPRIE**

le puntuali sollecitazioni in questo senso arrivate dall'Ass. "Salvaguardia Idraulica del territorio padovano e veneziano", da un decennio fedele al suo obiettivo statutario, che ha nella realizzazione dell'idrovia il suo scopo associativo, come pure quelle più diffuse tra la popolazione interessate al rischio idraulico;

**SOLLECITA**

il pres. Zaia ad inserire nella prossima Finanziaria Regionale 2017 le risorse necessarie per un bando regionale per la progettazione esecutiva della suddetta idrovia "Padova-Mare";

**INVITA INOLTRE**

il Pres. Zaia a inserire nella Finanziaria Regionale 2017 le risorse necessarie per uno studio, che elenchi e quantifichi tutti gli aspetti non-idraulici, che verrebbero valorizzati dalla messa in esercizio del canale navigabile, in ossequio al Decreto sulla PA del min. Madia, che punta a stilare entro febbraio un elenco di opere pubbliche da considerare strategiche per il Paese, e quindi da privilegiare nel finanziamento e nel taglio dei tempi burocratici.

*Firmato*

**Logistica e occupazione**

Negli USA la funzione trasporto merci, anziché essere considerata solo un costo per le Aziende è stata considerata fin dalla guerra del Vietnam un momento per creare valore per le imprese stesse. Sia per quelle prodotte che per quelle in arrivo. La Logistica ha cambiato il modo di vedere la produzione di un bene. Non solo qualcosa che avviene dentro la fabbrica, ma una concatenazione di processi e momenti che avvengono anche fuori, in siti diversi, ma coordinati tra loro. Secondo l'Organizz. Mondiale del Lavoro circa 1/5 della forza lavoro occupata in occidente è all'interno di catene logistiche, mentre 1/3 dei commerci è solo tra le aziende.

*(Ndr invitiamo il sottosegretario Baretta a promuovere in sede di Governo qualsiasi provvedimento legislativo che favorisca la vendita "franco destino" delle merci prodotte dalle nostre fabbriche, come accade in altri Paesi a noi concorrenti, e sfavorisca quella "franco fabbrica". Solo così si svilupperà un'industria della logistica nazionale, prima che tutto il settore cada in altre mani.)*

**La progettazione del porto off shore veneziano è stata vinta dal Consorzio 4C3**

È stata resa nota l'identità del consorzio cinese che ha vinto la gara per la progettazione definitiva del VOOS (Venice off-on shore). È la conglomerata CCCG la quale starebbe anche valutando la possibilità di costruire, co-finanziare e infine gestire l'opera

*(Ndr sempre che il CIPE a Roma autorizzi il Governo a investire la cifra di sua spettanza pari a 948 mln. Solo allora i privati metteranno la loro parte per 1,3 mld)*

**Varie :**

*Il contenitore vuoto può essere piegato e raggiungere un quarto della sua altezza normale*

**Un container vuoto può essere piegato**, fino a raggiungere un'altezza pari a 1/4 di quello normale. In questo modo 4 containers piegati e accatastati, per un ingombro pari a quello di un solo container vuoto, permettono un risparmio di spazio, emissioni CO2 e dei costi di trasporto e stoccaggio del 75%.

**Quanto perde l'Italia usando i porti Nord Atlantici?** Uno studio di Fedespi del 2015 ogni anno vengono istradati 900.000 teu verso quegli scali, con un minor introito per l'Erario di 6,4 mld, di cui 4,06 mld per IVA, dazi doganali, e 2,34 per ricavi di agenzie marittime, terminal, spedizionieri, trasportatori... Se consideriamo anche l'indotto

possiamo calcolare e aggiungere la perdita di altri 5,5 mld.

*(Ndr ecco perché la nostra Associazione ha proposto a tutti i Comuni del bacino dell'idrovia di chiedere al Governatore Zaia di inserire nella Finanziaria 2017, che andrà al voto entro 31 dic, la spesa per il progetto esecutivo del nostro canale. Il solo modo per avere un dato certo sul costo dell'opera e poterne esigere la copertura finanziaria a Roma, come a Bruxelles .... e un contributo dai privati)*

**La Slovenia con 2 mln di cittadini**, cioè meno della metà di quelli del solo Veneto, investirà 1 mld € ogni anno, per i prossimi 15, per le sue infrastrutture e in particolare per il porto di Capodistria e la linea ferroviaria che lo collega alla rete austriaca. 108 diversi interventi per strade, aeroporti, ferrovie e Koper. È di questi giorni la notizia, che una nave da 7000 teu, che faceva regolare servizio tra l'Alto Adriatico e i porti del Mar Giallo, non farà più scalo a Venezia ma a Capodistria, dal momento che è stata sostituita da una da 10.000 teu. Il suo pescaggio le impedisce di superare la soglia del Mose.

*(Ndr se poi l'attuale Governo nominasse, cosa non improbabile, un nuovo presidente dell'Autorità portuale, ostile al Terminal off-shore, tutto il sistema produttivo veneto ne avrebbe un danno grave. Si calcola che solo per il mancato arrivo di quella nave per la Cina vi sia un aggravio di costi di spedizione per l'export del NordEst pari a 10 mln €)*

Siamo particolarmente lieti ospitare e pubblicare nel nostro piccolo spazio una lettera, a favore del completamento del canale navigabile, che ci è giunta dal Presidente del Propeller Club veneziano, il cav. Massimo Bernardo.

*(Ndr tutti i grandi porti italiani hanno il loro Propeller Club, che raccoglie gran parte delle Imprese che insieme operano nel settore navale, trasportistico, logistico e del indotto...)*

**IDROVIA PADOVA – VENEZIA:  
CHE SIA LA VOLTA BUONA?**

*del Cav. Massimo BERNARDO*

Fiumi di parole e tempi infiniti, da destra a sinistra, al centro, elettorali cavalli di battaglia per politici ed amministratori di turno, enti, consorzi, associazioni, poltrone e miliardi di lire per quella che a tutt'oggi resta, una grande incompiuta: l'idrovia Padova-Venezia, opera ingegneristica strategica e ombelicale per collegare due grandi motori del traffico merci, l'Interporto di Padova col Porto di Venezia.

Una serie di miei articoli, (al sito: <http://www.idroviapadovamare.org/2016/11/07/propeller-club/>) ahimè datati a circa 50 anni fa, testimonia quanto su questo "nastro d'argento" si sia investito non solo in termini finanziari e infrastrutturali ma, soprattutto, in una corretta visione programmatica nello sviluppo dell'intermodalità del trasporto, in termini di credibilità. In realtà portandoci sul cavalcavia che sovra passa l'arteria, affiancando la ex Conca Romea poi ribattezzata

Conca Gusso, riflettendo “de visu” sullo stato dell’arte dell’opera in questione, la mente corre a tre “virtuali cimiteri”: il primo che ospita gli autorevoli personaggi che a suo tempo si impegnarono, a più livelli e nei diversi ruoli, nella realizzazione dell’opera; il secondo è rappresentato dal degrado di quella parte di infrastruttura già realizzata negli anni 60 oggi inutilizzabile per l’attuale tipo di naviglio della V° classe europea, il terzo, girando le spalle alla laguna e guardando verso ovest in direzione Vigonovo, quello in cui sorge quella “cattedrale” di calcestruzzo che sovrasta il Brenta.

Ma quello che per certi aspetti sembrava oramai un capitolo chiuso nella tragicomica antologia delle grandi incompiute della nostra regione, come per esempio l’autostrada Venezia-Monaco di Baviera, oggi, alla luce delle grandi alluvioni e del totale dissesto idrogeologico del territorio, l’idrovia Padova-Venezia torna d’attualità sia per fini commerciali-turistici nautici collegata al progetto Onshore-Offshore di Paolo Costa che per il riassetto del territorio, come grande canale scolmatore dei tanti comuni patavini a monte della laguna.

E qui si apre un nuovo capitolo dopo le affermazioni dell’assessore regionale alla difesa del suolo e dell’ambiente, l’ing. Bottacin, che in occasione della presentazione della progettazione preliminare per il completamento dell’idrovia il 31 marzo c.a. ha tra l’altro dichiarato: “Sarà una delle più importanti opere idrauliche realizzate in Veneto. Il progetto riguarda l’idrovia – ha detto l’assessore – ma io metto l’accento sulla sua funzione di canale scolmatore perché è un’opera idraulica per la messa in sicurezza di questa parte del territorio veneto e la sicurezza è un aspetto prioritario a cui dobbiamo puntare”. L’assessore ha poi fatto rilevare che sarà determinante l’impegno del governo per reperire le risorse necessarie

*(Ndr, stimate dagli ingegneri dello studio preliminare intorno a 500 milioni di euro).*

La progettazione ha permesso anzitutto di stabilire nella classe V il natante di riferimento più adatto per l’idrovia, con requisiti di adeguatezza per transitare sotto tutti i 12 ponti esistenti. Le chiatte di questo tipo, lunghe 105 m., hanno una capacità di carico, in container, pari a due treni merci o 60 camion.

La quota di regolazione del livello dell’idrovia è stata individuata in +4 m. sul medio mare, in ragione dell’intersezione con il Canale Novissimo, tranne che per l’ultima parte. Una volta terminate le opere, in caso di piena del Brenta come scolmatore sarà in grado di scaricare almeno 350 metri cubi/sec. in laguna di Venezia. I materiali di scavo (circa 6 milioni di mc.) potranno essere interamente riutilizzabili. Sono previste opere di valorizzazione ambientale oltre alla pista ciclopedonale, che da Padova porterà fino a Venezia. E in occasione della ricorrenza della grande alluvione del 4 novembre: “Oggi possiamo affermare che il Veneto è più si-



canale Cremona-Milano

curo di cinque anni fa – ribadisce Zaia – e da allora abbiamo affrontato il problema in maniera scientifica. È stato redatto un piano generale, sotto la supervisione del prof. L. d’Alpaos, che ha individuato tutti gli interventi necessari per la sistemazione idrogeologica del Veneto, ed è stato avviato il primo intervento organico dal Dopoguerra ad oggi.

La spesa complessivamente individuata per superare il rischio idrogeologico ammonta a quasi 3 miliardi di euro, una cifra esorbitante per le sole finanze regionali. Ma ci siamo rimboccati le maniche e abbiamo dato ulteriore impulso all’attuazione di quanto programmato destinando nuove risorse del bilancio regionale, oltre ad aver ricercato e ottenuto, grazie alla prontezza nel presentare i progetti, diverse risorse statali destinate al finanziamento di interventi urgenti e prioritari per la mitigazione di tale rischio”.

Sempre a proposito di rischio idrogeologico il Sindaco di Vigonovo con proprio documento sollecita il pres. Zaia: “... *ad inserire nella prossima Finanziaria Regionale 2017 le risorse necessarie per un bando regionale per la progettazione esecutiva dell’idrovia “Padova-Mare” e lo invita, inoltre, ad inserire nella Finanziaria Regionale 2017 le risorse necessarie per uno studio, che elenchi e quantifichi tutti gli aspetti non-idraulici, che verrebbero valorizzati dalla messa in esercizio del canale navigabile, in ossequio al Decreto sulla PA del min. Madia, che punta a stilare entro febbraio un elenco di opere pubbliche da considerare strategiche per il Paese, e quindi da privilegiare nel finanziamento e nel taglio dei tempi burocratici”.*

A questo punto appare ovvio come l’International Propeller Club Port of Venice, associazione culturale che rappresenta oltre 60 “owners” del sistema trasportistico veneto, non possa che sostenere ogni iniziativa atta a sviluppare attraverso nuove infrastrutture le grandi potenzialità del Porto di Venezia e del suo sistema trasportistico così come già avviene col porto di Valdarò (Mantova) e, in un prossimo futuro, con il porto interno di Cremona dando così vita commerciale alla rete navigabile padana che, se adeguatamente strutturata, potrebbe rappresentare un vero e proprio “water bridge” da Torino a Trieste. Ma questo, per ora, resta un sogno nel cassetto!

*Massimo Bernardo  
Presidente International  
Propeller Club Port of Venice*