

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

Il Parlamento Europeo si interessa all'Idrovia Padova-Mare

È con grande piacere riportare la lettera che abbiamo ricevuto dal Comitato Petizioni del Parlamento di Strasburgo, con la quale si riconosce la consistenza delle ragioni da noi riferite, affinché il tema dell'idrovia e delle opere complementari o alternative venga giudicato anche nel rispetto delle Direttive dell'Unione Europea.

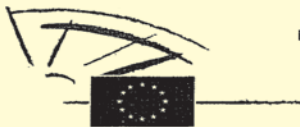
A nostro avviso le prospettive del

PAT e del PATI in via di "approvazione", che vengono avanzate per gli anni a venire, non sono corrispondenti a quelle indicazioni. Invitiamo il Sindaco F. Zanonato e la pres. B. Degani a tenerne conto quando in Conferenza Servizi ne discuteranno.

Ci dispiace in questa occasione rimarcare che nemmeno i giornali locali abbiano dato notizia del testo da noi ricevuto.

Informiamo i lettori che copia della lettera qui esposta è stata mandata ai componenti del CIPE (Comitato Interministeriale Programmazione Economica) a Roma, affinché NON inseriscano la camionale nella lista delle opere in Legge Obiettivo. Prima dovrà essere sentita l'opinione della Commissione Europea.

Presidente dr. Carlo Crotti



ЕВРОПЕЙСКИ ПАРЛАМЕНТ PARLAMENTO EUROPEO EVROPSKÝ PARLAMENT EUROPA-PARLAMENTET
EUROPÄISCHES PARLAMENT EUROOPA PARLAMENT ΕΥΡΩΠΑΪΚΟ ΚΟΙΝΟΒΟΥΛΙΟ EUROPEAN PARLIAMENT
PARLEMENT EUROPÉEN PARLAIMINT NA HEORPA PARLAMENTO EUROPEO EIROPAS PARLAMENTAS
EUROPOS PARLAMENTAS EURÓPAI PARLAMENT IL-PARLAMENT EWROPEW EUROPEES PARLEMENT
PARLAMENT EUROPEJSKI PARLAMENTO EUROPEU PARLAMENTUL EUROPEAN
EURÓPSKY PARLAMENT EVROPSKI PARLAMENT EUROOPAN PARLAMENTTI EUROPAPARLAMENTET

Commissione per le petizioni
La Presidente

Bruxelles,
CLR/sd[IPOL-COM-PETI D(2010)13448]

Sig. Carlo Crotti Presidente

305113 29.03.2010

Associazione Salvaguardia Idraulica del
Territorio Padovano e Veneziano
v. Collodi 3 35125 Padova ITALIE

Oggetto: Petizione n. 1770/2009 (riferimento da citare in tutta la corrispondenza)

Egregio Signore,

sono lieta di comunicarLe che la commissione che ho l'onore di presiedere ha deliberato sulla Sua petizione e ha ritenuto le questioni da Lei sollevate ricevibili a norma del regolamento del Parlamento europeo, in quanto si tratta di una materia che rientra nell'ambito delle attività dell'Unione europea.

Abbiamo quindi avviato l'esame della Sua petizione e deciso di chiedere alla Commissione europea di svolgere un'indagine preliminare sui vari aspetti del problema. La nostra commissione proseguirà l'esame della Sua petizione non appena le saranno pervenute le informazioni necessarie.

Sarà mia cura tenerLa al corrente di ogni ulteriore seguito dato alla Sua petizione.

Voglia gradire i miei più distinti saluti.

Ermينيا Mazzoni
Presidente della
commissione per le petizioni

I porti africani fanno concorrenza a quelli della sponda nord del Mediterraneo

(da Aff. Finanza-Repubblica)

Dal Marocco all'Egitto, i porti africani si preparano a offrire al mercato milioni di metri quadrati di banchine pronte a ospitare i container in arrivo dal canale di Suez. E' appena entrato in servizio il nuovo "Tangeri Med", terminal da tre milioni e mezzo di TEU. Il governo di Rabat ne finanzierà il raddoppio per arrivare a 8,5 milioni. Fra tre anni Port Said in Egitto, investendo 5 mld di euro

movimenterà 9 mln TEU, mentre lo scalo di Damietta ne gestirà 1 mln.

A Enfidha, Tunisia, 40 chilometri da Hammamet, il nuovo terminal container muoverà 5 mln TEU.

Una volta a regime l'offerta dei porti africani basterebbe da sola a soddisfare tutta la movimentazione del Mediterraneo. Solo nel 2008 Valencia, Algeciras, Barcellona, Gioia Tauro e Genova parevano i

protagonisti incontrasti della scena. Oggi Gioia Tauro, troppo simile agli scali dell'altra sponda, ha perso il 20% dei suoi traffici. Genova è tornata ai livelli del 2000. C'è anche da notare che il costo per addetto in quei paesi è di circa 4.000 euro l'anno.

(ndr Solo il modello fluvio-marittimo, che avvicini le grandi linee marittime alle fabbriche, come pure lo sviluppo dei servizi logistici può renderci ancora competitivi con i porti africani, proprio perchè loro non hanno alle spalle un tessuto manifatturiero che li giustifichi).

Nuovi assi portuali (dal Piccolo 28 febr 10) Cosa fanno gli altri porti, mentre Venezia pensa di poter "resistere" da sola

Il nuovo progetto per un superporto a Trieste da 3-4 mln containers, avanzato da Unicredit, sposta radicalmente gli assi di riferimento degli scali marittimi dell'Alto Adriatico. Di fatto, il progetto pronuncia un definitivo atto di sfiducia verso la tratta Trieste-Lubiana dell'alta velocità - corridoio V - incagliata da una vita sulle complessità dell'attraversamento del Carso e il sostanziale disinteresse della Slovenia. Le merci movi-

mentate dal superporto sposteranno il baricentro dell'Alto Adriatico verso Monfalcone, a scapito soprattutto del porto di Capodistria.

I drammatici ritardi dell'alta velocità, uniti allo stato indecoroso in cui versano i nostri binari, non possono che indurre all'utilizzo della Pontebbana, che è nuova e ben lungi dalla saturazione. Se i traffici risalgono verso l'Austria, cioè verso Nord e non più in direzione Est-Ovest è un

intero asse che si sposta. Lo scalo monfalconese non ha però i numeri, i mezzi e le dimensioni per assorbire da solo gli incrementi di traffico desiderati. Occorre il contributo del Veneto e delle sue infrastrutture.

E dal momento che si parla di alleanze nei cieli tra gli aeroporti di Ronchi e Venezia-Treviso, come negare quella sui mari ?

(ndr il porto di Venezia avrebbe ben altro peso in questa trattativa con la Regione Friuli, se potesse aggiungere alle sue anche le infrastrutture idrovie interne : da Padova a Chioggia a Rovigo.....)



Il più grande canale interno mai costruito dall'uomo "Jing Hang" (CINA)

Interporto : "300.000 container nel 2009 non indicano crescita"

*(da una lettera pubblicata dal
Gazzettino 13 marzo)*

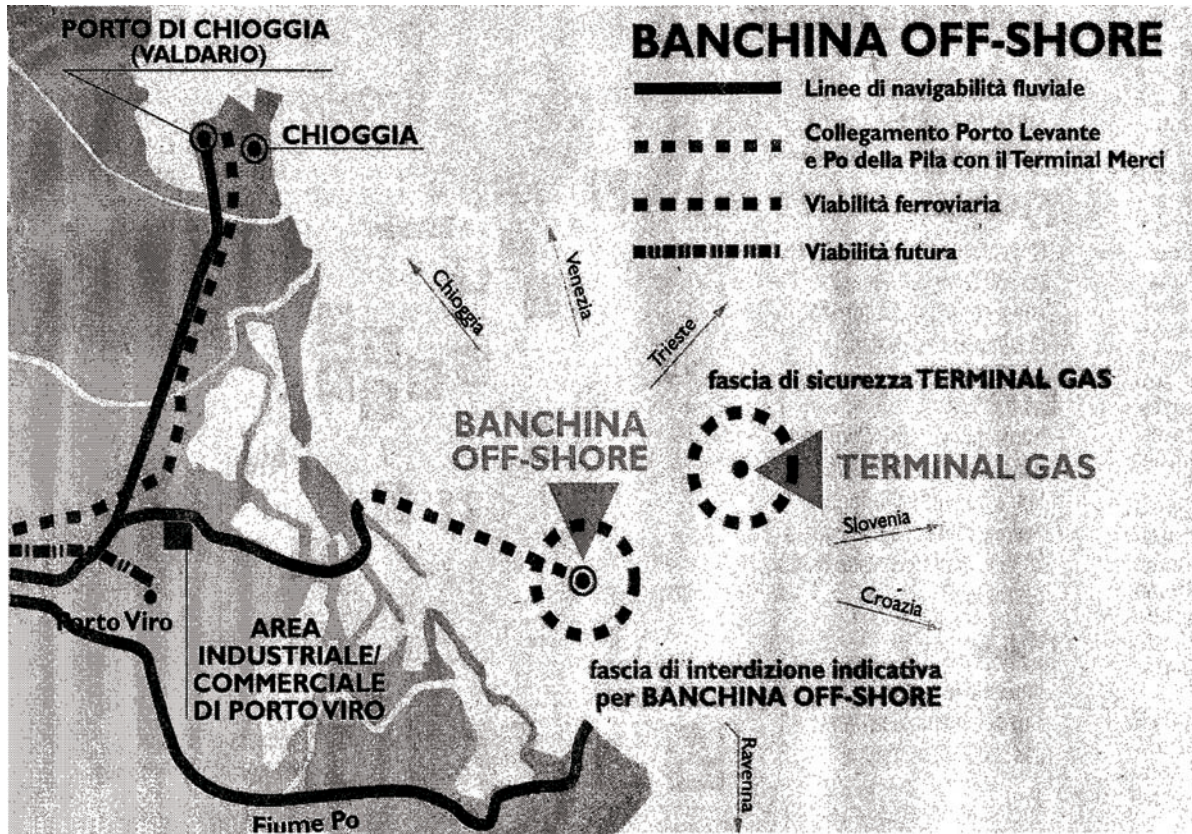
Dopo aver letto l'articolo sull'Interporto del 13/03, sono andato a spulciare il sito dell'Interporto di PD per scoprire quanti containers ha movimentato negli anni scorsi. Erano 287.000 nel 2000; 289.000 l'anno successivo; 290.000 nel 2006 e 291.000 nel 2007. Averne movimentati "oltre" 300.000 (cifra imprecisa che impe-

disce un confronto percentuale misurabile) non è poi così significativo. A mio avviso indica una "paresi aziendale" che dura da anni, piuttosto che una crescita.

Se infatti andassimo poi a con-

frontarla con i piani di sviluppo di Genova e Trieste, che programmano di arrivare a diversi milioni di TEU (10 milioni il primo e 3,5 il secondo) - per non parlare di Amburgo, che prevede di passare

dai 9 milioni del 2008 ai 18 milioni del 2015, non mi permetterei di vantare, agli occhi di ignari lettori, leaderships che non esistono e che saranno ancor minori nei prossimi anni.



Il canale Padova-mare collegherebbe l'interporto con il canale dei petroli in laguna e quindi permetterebbe di arrivare a Chioggia, all'Adriatico e al Canale di Valle che collega alle altre vie d'acqua interne della pianura padana.

A 5 km dalla costa del Polesine sorgerà una piattaforma in grado di accogliere e smistare i carichi delle grandi navi oceaniche (da *Avenire* 12 febbraio)

Con un investimento di circa 600 mln di euro, tra capitali pubblici e privati, con capofila la Regione Veneto, il Consorzio per il Polesine e l'Unione Navigazione Interna verrà costruito in tre anni un Terminal a 5 km dalla costa, in grado di "aprire" le porte al trasporto delle merci via

fiume. L'obiettivo è attrarre le merci destinate ai mercati dell'Europa centrale. Quando anche i canali saranno delle giuste dimensioni si potrà trasportare con un solo battello l'equivalente di tre convogli ferroviari.

(ndr. Come Associazione abbiamo da anni sostenuto che l'esistenza di

quel Terminal in mare rende inutile pensare a un'idrovia che arrivi solo fino a Venezia. Sarebbe ora che anche la classe dirigente padovana ne prendesse atto e pensasse ad un porto unico che ha banchine a Padova, a Chioggia e a Venezia.

Solo così diventerà interessante per le grandi compagnie di navigazione, che risaliranno l'Adriatico solo se vi sono numeri di containers movimentati potenzialmente alti.)

Dalla relazione al Congresso Filt-CGIL - marzo 2010

Diverse fonti UE stimano che l'incidenza della logistica sul costo finale della merce in Italia è tra l'11 e il 20%, contro una media dell'UE a 16 Paesi intorno a 8-15%. Più fonti di ricerca stimano che in Italia l'ineffi-

cienza del sistema dei trasporti produca una perdita di oltre l'1% di PIL, in valore assoluto, pari a poco più di 3 miliardi di euro l'anno.

Con l'attuale ripartizione modale dei trasporti, il medesimo studio, stima

per l'Europa a 16 membri un incremento delle emissioni di CO2 del 27% tra il 2000 e il 2010 (ovvero 1040 milioni di tonnellate contro 819).

(ndr. Insistere con la politica di nuove strade, quando si possono usare vie d'acqua, non è degno di una classe dirigente.)