

FINANZIATO ANCHE L'ULTIMO TRATTO CON PROVVEDIMENTO GOVERNATIVO

# L'idrovia Venezia-Padova

## completata entro il '75

In fase di progettazione il porto nell'area industriale patavina

di MASSIMO BERNARDO

9973

VENEZIA, 10 gennaio. La preoccupazione dei veneti di avere iniziato la modernissima idrovia che collegherà il porto di Venezia all'importante centro industriale e commerciale di Padova, e di non poterla completare per mancanza di finanziamenti, è stata superata. E' di questi giorni infatti la decisione del Consiglio dei ministri di approvare il disegno di legge che assicura il finanziamento dell'intera opera (11 miliardi) che secondo le previsioni

potrebbe essere completata entro il 1975. Questa idrovia s'inquadra perfettamente nelle previsioni programmatiche 1966-70, prorogate poi fino al 1972, secondo le quali si sarebbe dovuto realizzare il collegamento di Milano e di Padova all'Adriatico. Ricordiamo che l'idrovia Padova-Venezia, venne iniziata con il contributo di due miliardi degli enti locali (comuni e province di Padova e Venezia) e con il contributo dello Stato, deciso con legge del 1963, per 6,6 miliardi di lire.

Il consorzio obbligatorio, all'uopo costituito, fra i comuni e le province di Venezia e di Padova, ha immediatamente dato il via alla grande opera definendo in un primo tempo le progettazioni esecutive ed appaltando, esperite le pratiche amministrative, 13 opere ed impiegando in tal modo tutta la somma a disposizione. Dopo l'inizio delle opere, nel 1966, sono stati realizzati un ponte ferroviario, 12 ponti stradali, la grande conca «Romea» da 1350 tonnellate, ed è stato appaltato l'imponente impianto per il passaggio del Brenta.

Una prima tratta di canale, dalla conca Romea, verso l'area portuale di Venezia, è stata già realizzata. Il porto interno di Padova è ora in fase di progettazione per iniziativa del consorzio Zona Industriale e porto fluviale di Padova ed impegnerà le aree a tal fine riservate per l'impianto dei magazzini generali portuali, depositi, industrie di seconda trasformazione eccetera.

Ciò che resta da osservare è che la seconda grande idrovia padana, la Cremona-Milano, dovrebbe essere completata per assicurare il processo di decentramento industriale di Milano, il nuovo assetto territoriale della vasta area compresa fra Lodi e Milano ed in più dovrebbe costituire la base per dar corso al collegamento del sistema padano al lago Maggiore, che è nelle raccomandazioni della stessa comunità economica europea.

Si attende ora, dopo quella dell'idrovia Padova-Venezia, l'approvazione del disegno di legge che consentirà al consorzio Milano-Cremona Po di attuare questa importante opera indispensabile ad integrare la economia portuale adriatica, considerata depressa con quella lombarda. E' certo un fatto, e cioè che la politica idroviaria da tempo auspicata nel nostro paese, può dirsi finalmente avviata e di questo va merito anche agli sforzi fatti dall'unione di navigazione interna italiana, che, grazie all'azione del suo presidente avvocato Roberto Tognazzi, ha saputo porre in un più ampio quadro organico la navigazione interna in Italia.