

Mozione unitaria Idrovia Padova Venezia/scolmatore sistema Brenta Bacchiglione

La Camera,

premesso che:

l'idrovia Padova-Venezia, concepita come una grande opera pubblica negli anni '50 del secolo scorso, è rimasta un'opera incompiuta ed i cui lavori di realizzazione sono andati avanti a fasi alterne fino al 1992, anno in cui era stato completato il 60 per cento dell'opera;

dal 1985 l'idrovia è stata comunque ridotta ad una serie di monconi inutilizzabili, mentre, in considerazione dei grandi vantaggi dal punto di vista del contenimento dell'inquinamento atmosferico e soprattutto data la sua funzione di canale scolmatore, veniva inserita nel cosiddetto piano D'Alpaos elaborato nel 2011, dopo la grande alluvione del 2010 che ha indicato come non più rimandabili gli interventi di regimentazione del sistema fluviale Brenta-Bacchiglione;

il piano D'Alpaos include opere per 3,2 miliardi di euro mirate a mitigare il rischio idraulico e geologi-co, come bacini di laminazione, consolidamenti di argini, ricalibrature di alvei e briglie. La previsione più onerosa riguarda proprio il percorso dell'idrovia (28 chilometri), inizialmente immaginato come un semplice collegamento logistico tra le zone industriali di Padova e Marghera, ma successivamente, ridisegnato per un utilizzo doppio, ossia, da un lato, come canale navigabile di quinta classe (cioè in grado di ospitare chiatte lunghe 105 metri e dunque con una capacità di caricare container pari a sessanta camion o a due treni merci) e, dall'altro, come canale scolmatore (capace di assicurare una portata di 350 metri cubi d'acqua al secondo, così da fronteggiare le piene del sistema Brenta-Bacchiglione);

concludere l'idrovia per utilizzarla come canale scolmatore consentirebbe di mettere in sicurezza i bacini del Brenta e del Bacchiglione, frequentemente soggetti a piene; dopo l'alluvione del 2010 eventi di piena si sono registrati a fasi alterne nel novembre 2011, tra gennaio e febbraio 2014, nell'aprile 2017 e ad ottobre 2018;

come ampiamente documentato da articoli scientifici e studi che riportano i modelli matematici che prefigurano le enormi devastazioni che produrrebbero le esondazioni dei suddetti fiumi, tra le soluzioni proposte per arginare gli enormi danni che ne conseguirebbero, la deviazione delle acque attraverso l'idrovia era ritenuta funzionale alla mitigazione del rischio idraulico a cui sono esposti da sempre i territori del vicentino, del padovano e dei comuni della città metropolitana di Venezia;

per l'opera in questione, attualizzando le cifre, ad oggi sono stati spesi circa 100 milioni di euro e dal 1992, quando i cantieri si bloccano definitivamente, i lavori già fatti vanno incontro ad un inarrestabile degrado; la conca di navigazione vicino a Mira, ad esempio, oggi dovrebbe essere completamente rifatta, così come le sale di comando. Come già denunciato dal professor D'Alpaos «di quel che è stato costruito non c'è più nulla di utilizzabile»;

ad oggi, per realizzare l'opera per averne il doppio utilizzo (canale navigabile e canale scolmatore) servirebbero 512 milioni di euro, in assenza dei quali è impossibile passare alla fase di progettazione definitiva ed esecutiva (siamo ancora allo studio di fattibilità); al contrario, se si

decidesse di completare l'esistente per garantirne la funzione di canale scolmato-re, l'opera potrebbe avere una possibilità di realizzazione in tempi brevi, con importanti vantaggi a livello di rischio idraulico;

tuttavia, nonostante gli indiscussi vantaggi che il completamento dell'opera in questione apporterebbe alla maggior parte dei territori della «terraferma» da essa attraversati, resta da chiarire un punto critico, cioè l'impatto che essa avrà sulla rete idraulica di alcuni di essi e sulla Laguna di Venezia anche in termini di sversamento di inquinanti e di rispetto dei parametri fissati dal Piano Direttore, da anni in vigore;

a tal fine, è opportuno che la valutazione degli impatti ambientali connessi all'utilizzo del canale dell'idrovia come scolmatore si soffermi sulla concreta modalità di scarico in laguna (mediante realizzazione di vasche di laminazione delle piene prima dell'immissione, ovvero mediante scarico diretto in laguna), ponendo attenzione all'analisi qualitativa e quantitativa degli inquinanti sversati e all'apporto solido di sedimenti in occasione degli eventi di piena, con particolare riferimento a metalli, nutrienti e particolato in sospensione nelle acque;

per questo motivo si rende assolutamente necessario che il progetto del completamento dell'idrovia Padova-mare venga integrato con studi di valutazione delle dinamiche idrauliche tesi all'individuazione delle opportune soluzioni atte ad evitare eventuali conseguenze negative sull'ecosistema lagunare;

nel mese di marzo 2020 l'associazione «Salvaguardia idraulica del territorio padovano e veneziano» si è rivolta alla sezione giurisdizionale della magistratura contabile, invocandone l'intervento «nell'ambito del giudizio di conto e non di responsabilità erariale» per avere una pronuncia sulla regolarità dell'attuazione dell'opera per stabilire chi siano i titolari delle funzioni del completamento dell'idrovia o, in caso di rinuncia definitiva al progetto, «del ripristino del territorio con eliminazione dello scempio che n'è stato fatto»; la sezione giurisdizionale ha dichiarato inammissibile il ricorso e, in estrema sintesi, ha replicato che non è competenza della Corte dei conti individuare le risorse ed i soggetti per il completamento dell'opera pubblica o per il suo smantellamento;

ad oltre quarant'anni dall'ideazione dell'opera si assiste in maniera confusa (a causa di una situazione di emasse che appare insolubile) al venir meno dell'originaria funzione trasportistica (le necessità commerciali sono profondamente mutate) e all'incremento nella considerazione generale della funzione idraulica di canale scolmatore a tutela della città di Padova, per la cui soluzione sarebbe sufficiente un'opera di minori dimensioni e quindi di minori costi;

il «sistema idroviario padano-veneto» ha comunque un valore dichiarato di preminente interesse nazionale ai sensi della legge n. 380 del 1990 e di interesse europeo ai sensi della legge n. 16 del 2000, che ratificava l'accordo europeo sulle grandi vie navigabili d'importanza internazionale (AGN), e ha incluso il canale Venezia-Padova nella lista delle vie navigabili d'importanza nazionale;

l'opera incompiuta ha determinato un grave degrado ambientale, con i resti delle opere realizzate e poi abbandonate all'incuria del tempo che hanno avuto e continuano ad avere un impatto importante in un ambiente di grande pregio paesaggistico (siamo nella zona delle Ville Venete), fra cui il

valore aggiunto dell'opera potrebbe anche essere determinato dall'apporto dei sedimenti opportunamente verificato;

l'idrovia, tuttavia, non costituisce la sola ed unica opera per la messa in sicurezza; negli ultimi anni, infatti, la regione Veneto, nell'ambito delle opere di difesa idraulica, ha approntato una serie di interventi per la realizzazione di bacini di laminazione, soprattutto a monte, per i fiumi Brenta e Bacchiglione, che risultano essenziali sia per la stessa idrovia Padova-Venezia, considerata la funzione di rallenta-mento del flusso delle acque da essi svolta, sia per maggiore messa in sicurezza del territorio

si è quindi ad un bivio importante in cui è necessario valutare attentamente la qualità e l'efficacia del progetto che deve garantire, in primo luogo, la tutela del territorio attraverso idonei interventi per la salvaguardia idraulica e soluzioni ulteriori che ten-gano conto degli attuali interessi commerciali, sociali e ambientali dell'infrastruttura,

impegna il Governo:

1) ad adottare ogni iniziativa utile volta, nell'ambito della progettazione avviata dalla regione Veneto, a pervenire ad una progettazione definitiva dell'idrovia Padova-Venezia che garantisca i più alti standard in termini di sicurezza idraulica dei bacini complessivamente coinvolti, inclusi i nodi critici nei territori attraversati dal canale Novissimo nell'entroterra veneziano, e a individuare le risorse necessarie anche nel quadro delle risorse europee disponibili, per il suo sollecito completamento quale opera destinata nell'immediato a regimentare il livello delle acque nei casi di esondazione dall'alveo del sistema fluviale Bacchiglione-Brenta, tenendo conto degli studi sulle problematiche idrauliche e sui relativi effetti ambientali connessi all'utilizzo del sedime del canale dell'idrovia come scolmatore, con particolare riferimento agli impatti sulla rete idraulica esistente e sull'ecosistema naturale della Laguna di Venezia soprattutto alla luce della prevista entrata in funzione del Mose, ed al completamento delle opere connesse, inclusi i bacini di laminazione a monte.

2) ad adottare iniziative per svolgere una verifica della sostenibilità, ambientale, sociale e economica dell'opera tenendo conto di tale possibilità in sede di realizzazione degli interventi finalizzati prioritariamente alla sicurezza idrogeologica, nonché all'istituzione di un parco fluviale all'interno di un corridoio ecologico che ricalchi il percorso dell'idrovia, garantendo la piena partecipazione degli enti locali e dei soggetti interessati;

3) in attesa del compimento dei predetti interventi, ad adottare iniziative per destinare le necessarie risorse al risanamento idrogeologico e alla messa in sicurezza del territorio e dei bacini coinvolti, attraverso interventi di manutenzione ordinaria e straordinaria dei canali finalizzati al recupero della capacità drenante della rete idraulica e di regolazione dei deflussi.

Caon, Pellicani, Bitonci, Maniero, De Carlo, Moretto, Muroi, Braga, Deiana, Spessotto, Buratti, Ilaria Fontana, Del Basso De Caro, Morgoni, Pezzopane, Vianello, Daga, Di Lauro, D'Ippolito, Federico, Licatini, Alberto Manca, Maraia, Micillo, Ricciardi, Terzoni, Varrica, Vignaroli, Zolezzi,

Cortelazzo, Baratto, Zanettin, Mazzetti, Labriola, Ruffino, Giacometto, Casino, Marin, Caretta, Maschio, Zordan, Andreuzza, Bazzaro, Fogliani, Vallotto, Badole, Bisa, Coin, Colmellere, Comencini, Covolo, Fantuz, Lorenzo Fontana, Giacometti, LAzzarini, Manzato, Paternoster, Pretto, Racchella, Stefani, Turri, Valbusa