

## L'Idrovia Padova-Venezia bloccata da troppi interessi

Intervengo in merito al botta e risposta circa una linea ferroviaria che corre lungo l'idrovia Padova-Venezia. Per chi non ha seguito la vicenda, ricordo brevemente che la Regione Veneto ha deciso di dare attuazione ad un asse multimodale, che dovrebbe comprendere una camionabile (a pedaggio), una linea ferroviaria, una via d'acqua (l'idrovia) e visto che c'erano hanno pensato anche di far passare un elettrodotto da 380 megawatt con alcuni tralicci che secondo le prime bozze sarebbero posizionati proprio nell'alveo dell'idrovia o nella sua area di rispetto (sancendo così la morte definitiva della stessa). Il completamento dell'idrovia costa poco più di 110 milioni di euro, poco o nulla (e in parti finanziabili con fondi europei) se considerato nel contesto di un progetto di assi viari (tangenziali di Padova e Venezia), enormi progetti edilizi (Veneto City, Città della Moda, ecc.) lavori di scavo per il Mose, stoccaggio dei fanghi dei canali di Venezia in una collina artificiale (di 11/14 metri e che ha reso necessaria la deviazione dell'elettrodotto) progettata nella laguna di Venezia (ormai in via di sparizione) del valore di alcu-

ni miliardi di euro. Le amministrazioni locali e regionali e l'interporto di Padova stesso, affermano che l'idrovia (come soluzione di trasporto) è obsoleta e inutile e adducono una serie di motivazioni tutte facilmente smentibili.

Si evita invece accuratamente di vederne le potenzialità in termini più ampi sia in termini

di trasporto marittimo che di salvaguardia del grave rischio idrico. Alcuni esempi: l'interporto potrebbe collegare via mare il porto di Koper (leader nel nord mediterraneo) ma ci collide con gli interessi del porto di Venezia e Trieste (e relativi azionisti).

Penso ad esempio alla domanda di trasporto cereali che nemmeno la soluzione ferroviaria in grado di soddisfare data la cronica mancanza di vagoni idonei. Non si valuta poi la lavorazione di materie prime direttamente in zona interporto come avviene a Lugo (retroporto di Ravenna) e su cui le ferrovie tedesche investono ora ingenti capitali.

Insomma pare proprio che prevalgano gli interessi particolari di alcuni gruppi di potere e la miope prospettiva nel valutare il potenziale dell'idrovia (anche come fonte di reddito sotto l'aspetto turistico, e di parco).

La dichiarazione della Regione Veneto del 8 Agosto che identifica la camionabile (inutile perché non serve a risolvere un problema di traffico commerciale pesante, inquinante e costosa) di interesse pubblico allontana ancora una volta i cittadini dalle istituzioni. Va anche ricordato che le polveri sottili sono causate in buona parte proprio dal traffico su gomma e che le parti di pneumatico (principalmente in lattice) che l'asfalto trattiene per poi rilasciarlo in aria, sono fonte di asma e allergie in particolare per i bambini (come emerso da recenti studi delle università inglesi e statunitensi). Le elezioni amministrative a Padova e Venezia sono per vicine e i cittadini se ne ricorderanno bene questa volta.

**Davide Gobbo**

