



PADOVA-VENEZIA: L'IDROVIA INCOMPIUTA

Nata, come idea, nel 1955 per collegare la zona industriale di Padova al mare, l'opera si scontrò da subito con ritardi burocratici e assenza di finanziamenti. I lavori, a singhiozzo, si sono bloccati del tutto nel 1992 anche per l'insostenibilità dell'operazione. Ciò che resta, oggi, contribuisce solo al degrado del territorio e del paesaggio

Nelle ultime settimane l'idrovia Padova-Venezia, la grande *Incompiuta*, è stata più volte evocata. Dapprima riproponendo la realizzazione, sui suoi argini, di una camionabile per deviarvi il traffico pesante della Riviera del Brenta, e in parte della Romea; poi sollecitando il completamento dell'idrovia stessa; infine, individuando il suo invaso (peraltro già "scolmatore" delle piene del fiume Brenta) come il più idoneo a convogliarvi le acque meteoriche che, per l'ennesima volta, hanno recentemente messo in ginocchio interi quartieri padovani.



In sostanza, da più parti si sollecitano interventi che portino a un qualche utilizzo di quella che è considerata come una vera e propria "cattedrale nel deserto".

In realtà, il paragone con le "cattedrali" costruite in Meridione all'epoca della Cassa per il Mezzogiorno non regge. Quando l'idrovia fu pensata nel 1955, e successivamente progettata, essa rispondeva a una precisa convenienza economica, sia per collegare al mare la nascente Zona industriale di Padova (che non a caso integrò nella sua denominazione anche la specificazione «e Porto fluviale»), sia perché considerata tassello fondamentale di un più vasto progetto per la costruzione di un sistema idroviario padano che dotasse l'Italia di una efficace rete di trasporti su acqua, integrata con opere che rendessero effettivamente navigabili i nostri fiumi maggiori.

In sostanza, l'idrovia non costituiva una scelta utopica, bensì coerente progetto di ammodernamento infrastrutturale del Paese, in parte ispirato alla collaudata esperienza del centro dell'Europa, e delle sue articolate vie d'acqua, in particolare di Francia, Paesi Bassi e Germania.

Purtroppo una scelta corretta, e foriera di notevoli benefici sulla viabilità

ordinaria, si scontrò con durevoli ritardi sia burocratici, sia nella messa a disposizione dei finanziamenti che lo stato, *in primis*, ma anche gli enti locali via via stanziarono. Innanzitutto vi fu un rallentamento nella costituzione del Consorzio per l'idrovia Padova-Venezia, che doveva costruirla e gestirla: esso nacque infatti – soci le Province e le Camere di Commercio di Padova e Venezia, e i relativi comuni capoluogo – solo nel settembre 1965, vale a dire più di due anni e mezzo dopo la Legge 3.02.1963, n. 92, che ne autorizzava la costituzione e che disponeva un primo finanziamento di 6,6 miliardi di lire (il che, attualizzato, equivale a circa 68 milioni di euro). Il progetto definitivo prevedeva un canale rettilineo, una sorta di autostrada d'acqua tra le due città, lungo 27 km e largo una decina di metri.

Solo nel 1968, tuttavia, si arrivò all'appalto delle prime opere, consistenti nella costruzione di un primo tratto di canale che dalla laguna (in realtà, per motivi tecnici, un 5/600 metri prima, in terraferma) doveva portare al taglio Nuovissimo che dal Naviglio del Brenta corre accanto alla statale Romea. In tali primi appalti rientravano anche la realizzazione di attraversamenti ferroviari e stradali, ponti, chiuse e conche. I lavori sul versante padovano iniziarono invece nel 1977, a partire da un chilometro circa dalla Zona Industriale dove doveva sorgere il porto fluviale, in realtà lì realizzato agli inizi degli anni '90, e poi non più interconnesso con il tracciato.

Negli anni Ottanta vennero completate tutte le infrastrutture: le chiuse innanzitutto, e le conche di sollevamento, che tuttavia, non essendo ancora utilizzate, richiesero di lì a poco periodici interventi di manutenzione. I lavori peraltro si fermarono più volte, dato che i finanziamenti giungevano a rilento, e il Consorzio non era in grado di supplire con le normali linee di credito bancario di cui disponeva. In quel decennio, però, mutò il regime proprietario dell'idrovia, con lo scioglimento (1985) del Consorzio e l'avocazione delle sue competenze alla Regione.

Nel 1992 i lavori, proseguiti per venticinque anni a singhiozzo, vennero bloccati. La causa? La continua lievitazione dei costi, in dipendenza delle inevitabili revisioni-prezzi, e – motivo principale – la ormai intervenuta arretratezza dell'opera rispetto ai nuovi *standard* dell'Unione europea. In materia di trasporto idroviario. L'adeguamento a essi, e i costi di completamento, dopo aver speso 229 miliardi di lire (circa 170 milioni di euro attualizzati), richiederebbero oggi (2010) un ulteriore investimento di circa 157 milioni.

In queste cifre sta tutta l'*Incompiuta*, e testimoniano davvero di una (irripetibile) occasione mancata. Le opere, alcune di pregio, rimangono abbandonate e contribuiscono, nella loro progressiva fatiscenza e inutilità, al degrado del territorio e del paesaggio. Dire che si tratta di una brutta pagina per una delle aree più moderne dell'Unione Europea, è un eufemismo: sulla quale conviene, comunque, meditare...

www.giorgioroverato.eu