



Rendering della piattaforma prevista in Adriatico. Sotto: l'interporto di Padova. A sinistra: l'idrovia a Vigonovo

# INGORGHI A NORD-EST

Un'idrovia tra Padova e Venezia. Una camionale accanto alla Romea. Una piattaforma off-shore. E in Veneto è eco-allarme

DI GIUSEPPE NICOTRI

**D**oppia minaccia sull'Alto Adriatico: l'idrovia Padova-Venezia mai finita e la piattaforma off-shore fuori Rovigo che incombe.

Cominciamo dall'idrovia, «concepita nel 1965, doveva servire a togliere i troppi camion dalle strade e abbattere l'inquinamento. Invece ci costruiranno su un lato una strada camionabile: dopo il danno, la beffa». Quando parla del canale mai completato, con enorme spreco di denaro pubblico, si infervora il cavaliere Antonio Canova, presidente del Comitato di salvaguardia del territorio. Il sodalizio è nato a maggio con una assemblea di oltre 500 abitanti e i sindaci di Vigonovo, Saonara, Fossò, Camponogara, Dolo e Mira, cioè dell'hinterland tra Padova e Venezia; e il 13 dicembre scorso sono scesi in piazza. La storia è molto di più di una beffa del Nord-est. E non è soltanto un problema di traffico. Perché accanto alla beffa idrovia-camionabile si sta giocando un'altra partita. «C'è da denunciare un altro pericolo», annuncia il consigliere provinciale dei Verdi di Padova, Paolo De Marchi: «La Regione sta covando in segreto il progetto di un maxi porto off-shore, 18 chilometri

tri al largo delle foci del Po di Rovigo». Lunga 528 metri e larga 156, la piattaforma artificiale servirà per l'attracco delle grandi navi portacontainer. E diventerà il luogo di

smistamento, su battelli più piccoli, dei container destinati ai porti di Ravenna, Chioggia, Venezia, Trieste, Slovenia e Croazia, dove i mostri navali con chiglie profonde 25 metri non possono attraccare. «Visto che l'idrovia non l'hanno completata, per trasportare poi i container da Venezia verso l'entroterra ci sarà un fiume continuo di camion anche sulla strada che vogliono costruire sulla sponda destra», spiega il sindaco di Saonara, Andrea Buso. Saranno necessarie, si teme, una nuova strada statale, detta Romea commerciale, che affianchi la esistente Romea tra Mestre e Ravenna, e una nuova autostrada a lato di quella già ingolfata dal traffico tra Padova e Venezia.

Non basta. Sono in doppio allarme anche i pescatori del Polesine, già in scompiglio per la costruzione, nello stesso tratto di mare davanti al delta del Po, del rigassificatore previsto dal governo. Alessandro Faccioli, vicepresidente di Federcoopeca, che nella zona conta 1.500 associati più 24 cooperative, parla chiaro: «Tra il traffico delle grandi navi e le zone di rispetto attorno al porto off-shore e al rigassificatore, lo specchio di mare dove poter pescare si ridurrà ancora di più. Importeremo dalla Cina anche il pesce?». Nonostante le proteste, in Regione è dato per scontato che la costruzione della piattaforma inizierà l'anno prossimo.

Merito di quattro robusti genitori: Consorzio Venezia Nuova, Autorità del Porto di Venezia, Consorzio Interporto di Rovigo e impresa Mantovani. Il costo è notevole, almeno 500 milioni di euro. «Ma sono disposte a finanziarci Bnl, Monte dei Paschi, Unicredit e Sanpaolo», spiegano il presidente dell'Interporto di Rovigo, Mario Borgatti, e l'ingegnere capo dei progettisti della Mantovani, Piergiorgio Baita.

Con buona pace dell'idrovia Padova-Venezia: dal lontano 1965 sono stati spesi oltre 100 milioni di euro per scavare solo parte del tracciato e costruire tutti i ponti per le strade che dovrebbero attraversarla (e che oggi attraversano l'aria). L'anno scorso Padova, città con due fiumi e vari canali, a causa delle forti piogge ha rischiato grosso un'altra volta. Il Comune ha diramato istruzioni alla popolazione su come comportarsi in caso di alluvione. E uno studio del docente di ingegneria idraulica Luigi D'Alpaos dimostra che in mancanza dello sfogo a mare assicurato dall'idrovia completata, Padova rischia danni enormi. «Ben maggiori dei 50-100 milioni necessari a completare questa benedetta idrovia osteggiata dalle lobby delle auto e dei pedaggi autostradali», conclude Carlo Crotti, presidente dell'associazione Salvaguardia idraulica del territorio padovano e veneziano. ■

