

L'idrovia Padova-Venezia (commento “a posteriori”)

MAURIZIO TOMAZZONI

Quasi parallela alla via Postumia, molto più a sud, corre il tracciato dell'incompiuta idrovia Padova-Venezia, che può essere considerata un esempio speculare alla Postumia di segno territoriale Veneto. Nata in tempi recenti, nella seconda metà del '900, se completata sarebbe stata un segno territoriale molto profondo, forse il segno lineare più caratteristico del XX secolo per quanto riguarda il territorio veneto.

Ideata per collegare la grande zona industriale di porto Marghera con l'interporto di Padova è stata interrotta nel momento in cui la convenienza economica non è stata più del tutto evidente. I vantaggi ambientali non sono stati sufficienti a giustificare il completamento dell'opera, tanto che oggi il progetto di affiancare i tratti già realizzati con una strada, e completare il tracciato è in avanzato stato di definizione. Una volta completato questo tratto stradale, che connette l'interporto di Padova con la strada nuova Romea parallela all'Adriatico, perde senso anche completare quest'opera. Da Padova si dipartono e si dipartiranno sempre più, comunicazioni di ogni tipo: gomma, ferro, via etere o sull'acqua se ci fosse. I collegamenti devono essere diretti e facili, gli investimenti per creare i collegamenti altrettanto. E la tradizionale strada da questo punto di vista non ha rivali.

La vicenda dell'idrovia ha delle similitudini preoccupanti con la realizzazione del canale “Novissimo”, opera non completata per mancanza di fondi dovuti essenzialmente all'indebolimento politico della Repubblica Serenissima. Analogamente, il potere politico che ha dato vita alla realizzazione dell'Idrovia è oggi estremamente indebolito, e soprattutto non esiste più la possibilità di concentrare uno sforzo economico ragguardevole su un'opera che non rende convenienza in modo quantificabile a qualche gruppo imprenditoriale. E il costo ambientale della sua non realizzazione non è stimabile con facilità.

Le considerazioni in merito alla realizzazione dell'Idrovia, introducono dunque un altro tema che è il vero nodo, non solo in Veneto: la gestione politica del territorio. Qui, in particolare, il dibattito è fermo alla polemica per il rinvio della approvazione della legge urbanistica [ottobre 2003], che ha generato il decreto chiamato “anti-capannoni”, e soprattutto ha introdotto la discussione sulla divisione dei poteri fra enti locali. Il tema delle tutele, della pianificazione settoriale, dei coordinamenti fra le attività di cava, le ville, i canali o i campanili non è ancora stato affrontato. E forse non lo sarà. Anche perché nulla traspare dai documenti di accompagnamento alle proposte di legge in esame dal Consiglio Regionale del Veneto oggi in discussione.

