

# CAMERA DEI DEPUTATI N. 1352

## PROPOSTA DI LEGGE

d’iniziativa del deputato CAON

Disposizioni per il completamento dell’idrovia Padova-Venezia per la sua utilizzazione come scolmatore di acque

*Presentata l’8 novembre 2018*

ONOREVOLI COLLEGHI! — Il canale navigabile Padova-Venezia, della lunghezza di 27 chilometri e mezzo, è compreso tra l’area dell’interporto di Padova (zona industriale) e termina nella laguna, in corrispondenza di un preesistente canale chiamato Doghetto. L’idrovia, incompiuta in quanto priva della parte centrale, oggi è visibile in due tratti, a valle di Padova e nella parte terminale del suo percorso. La sua storia nasce nel 1955, sulla base di un’idea delle camere di commercio, industria, artigianato e agricoltura di Padova e di Venezia, con un progetto elaborato dal genio civile di Venezia.

La prima autorizzazione di spesa fu prevista dalla legge n. 92 nel 1963. La costituzione del Consorzio per l’idrovia Padova-Venezia risale al 1965. I lavori iniziano nel 1968, ma già nel 1977 si fermano. Con ritardi e con fasi alterne i lavori proseguirono fino alla soppressione del Consorzio nel 1988.

In seguito la legge n. 16 del 2000, che ratificava l’accordo europeo sulle grandi vie navigabili di importanza internazionale, comprese nella lista di vie navigabili di importanza nazionale il canale Venezia-Padova, senza però che questo consentisse il riavvio dell’opera.

Attualmente l’idrovia non è stata scavata nel tratto compreso tra la cunetta di Brenta e il canale novissimo, derivazioni del Brenta che avrebbe dovuto incrociare a raso. Il canale era stato progettato per chiatte fluviali di dimensioni di 80 x 9,5 x 2,5 metri, con una capacità massima di 60 unità equivalenti a venti piedi (TEU), cioè circa 1.320 tonnellate.

Recentemente l’idrovia è tornata al centro del dibattito per la possibilità di essere utilizzata come scolmatore delle piene del Bacchiglione (in particolare dopo l’alluvione del 2010) e del Brenta. La diversione dal Brenta di 350 metri cubi al secondo (m<sup>3</sup>/s) consentirebbe di far defluire a valle

di Vigonovo, senza esondazioni, piene con portate al colmo in arrivo a Limena fino a 1.900-2.000 m<sup>3</sup>/s, mitigando sensibilmente il rischio idraulico cui è attualmente esposta una parte importante del territorio.

Nel 2016, dopo aver presentato uno specifico bando due anni prima, la giunta regionale del Veneto ha ripreso i vecchi progetti del genio civile, presentando la progettazione preliminare con la supervisione dell'università di Padova.

La progettazione ha permesso, anzitutto, di stabilire la quota di regolazione del livello dell'idrovia, che è stata individuata in +4 metri sul livello medio del mare, oltre il natante di riferimento più adatto per l'idrovia, con requisiti di adeguatezza per transitare sotto tutti i dodici ponti esistenti. Le chiatte di questo tipo, lunghe 105 metri, hanno una capacità di carico, in *container*, pari a due treni merci o a sessanta camion.

I materiali di scavo potranno essere interamente riutilizzabili. Nel progetto della regione Veneto sono previste opere di valorizzazione ambientale oltre alla pista ciclopedonale, che da Padova porterà fino a Venezia.

Nel febbraio 2016 la conferenza dei sindaci della riviera del Brenta ha approvato e inviato all'autorità di bacino una mozione che chiede l'inserimento dell'idrovia fra le opere da progettare e iniziare entro il 2021, con riferimento al piano di bacino approvato, in via definitiva, nel dicembre 2015.

Nel corso dell'istruttoria del 2016 gli uffici della regione hanno sentito anche i rappresentanti dell'autorità portuale di Venezia ed è emerso che l'*iter* relativo alla realizzazione del porto d'altura di Venezia al largo di Malamocco si trovava in fase alquanto avanzata. Questo aspetto rende ancora più ragionevole la realizzazione del

canale scolmatore dell'idrovia Padova-Venezia limitatamente alla sua funzione di valvola di sfogo dei corsi d'acqua Bacchiglione, Piovego, Muson e Brenta.

Il nuovo piano regolatore dovrà permettere al porto di Venezia di rimanere competitivo rispetto agli orizzonti temporali 2030 e 2050 di pianificazione infrastrutturale europea. Il governatore del Veneto Luca Zaia, sempre nel 2016, ha incluso tra le opere immediatamente cantierabili anche il completamento dell'idrovia Padova-Venezia, con funzione anche di scolmatore del Brenta (portata di 350 m<sup>3</sup>/s). Esaurite le procedure preliminari, l'opera è finalmente fattibile, ma occorrono adeguate risorse.

L'Unione europea ha rilanciato le vie navigabili attraverso la revisione delle reti strategiche di trasporto (TEN-T) e lo sviluppo del programma NAIADES (programma d'azione europeo integrato per il trasporto sulle vie navigabili interne). Nell'allegato infrastrutture del Documento di programmazione economica e finanziaria (oggi Documento di economia e finanza) del 2011, il Governo affermava di voler recuperare i 990 chilometri di rete e canali fluviali ubicati nel settentrione d'Italia dove era movimentato il 60 per cento delle merci del Paese, tra i quali l'asta idroviaria/scolmatore Padova-Venezia catalogandola nella generica e atemporale voce «attività programmate».

Lo scopo della presente proposta di legge è quello di garantire risorse finanziarie immediate, che consentano di avviare sin dal 2019 i lavori di scavo per la realizzazione del canale scolmatore. I rischi di esondazione del sistema fluviale dell'area padano-veneta sono sempre più frequenti non solo per la crescente cementificazione dei suoli, ma anche per le crescente presenza di fenomeni climatici estremi.

## PROPOSTA DI LEGGE

—

## Art. 1.

1. Per il completamento del canale scolmatore dell'idrovia Padova-Venezia, destinato a regimare il livello delle acque per prevenire le esondazioni dei corsi d'acqua del sistema fluviale Bacchiglione-Brenta, nel tratto che attraversa le province di Vicenza, Padova e Venezia, è autorizzata la spesa di 50 milioni di euro per ciascuno degli anni dal 2019 al 2023. Le somme sono trasferite, entro il 31 gennaio di ciascun anno, alla regione Veneto, che avvia i lavori, con procedura di urgenza, sulla base della progettazione già approvata. Le opere d'urgenza sono realizzate tenendo conto della possibilità di trasformare il canale scolmatore in idrovia di V classe.

2. Agli oneri derivanti dall'attuazione del comma 1, pari a 50 milioni di euro per ciascuno degli anni dal 2019 al 2023, si provvede mediante corrispondente riduzione dello stanziamento del fondo speciale di parte corrente iscritto, ai fini del bilancio triennale 2019-2021, nell'ambito del programma « Fondi di riserva e speciali » della missione « Fondi da ripartire » dello stato di previsione del Ministero dell'economia e delle finanze per l'anno 2019, allo scopo parzialmente utilizzando l'accantonamento relativo al Ministero delle infrastrutture e dei trasporti.

3. Il Ministro dell'economia e delle finanze è autorizzato ad apportare, con propri decreti, le occorrenti variazioni di bilancio.



\*18PDL0051840\*