



Spett.le
Comune di *CHIOGGIA*
c.a. del Sindaco

Oggetto: Ordine del giorno a sostegno dell'attuazione della linea ferroviaria di Alta Velocità Padova-Bologna – approvazione.

IL CONSIGLIO COMUNALE

Premesso che:

- il potenziamento della tratta ferroviaria tra Padova e Bologna è da tempo trascurato nell'ambito della pianificazione infrastrutturale del Paese. Senza di essa, manca un nodo importante nell'Alta Velocità italiana;
- Dato atto che l'asse ferroviario Padova – Bologna, rappresenta un traino nello sviluppo sostenibile di entrambe le Regioni Veneto ed Emilia-Romagna, e con esse dell'intero Paese;

Considerato che il totale della rete ferroviaria italiana ad alta velocità attualmente in esercizio si estende per un totale di 1.647 chilometri e la direttrice principale lungo cui si articola è la Salerno-Napoli-Milano-Torino, che a livello internazionale integra il Transeuropean Networks - Transport (TEN-T). Altre direttrici, ad oggi in gran parte in fase di progettazione, sono quelle che collegano Milano, Venezia e Terzo Valico, e quelle meridionali Napoli-Bari e Palermo-Messina-Catania;

Considerato che la tratta Bologna-Padova è una delle principali linee ferroviarie d'Italia. Si inserisce nei percorsi di due corridoi Ten-T: il Baltico-Adriatico e il Mediterraneo collegando la città di Padova a Bologna, nodo di interscambio nazionale dei traffici diretti verso Nord/Sud ed Est/Ovest. Attraversa inoltre importanti città, quali Rovigo e Ferrara. La linea, classificata da Rete Ferroviaria Italiana (Rfi), ente gestore della tratta, come linea "antenna" è stata potenziata per l'integrazione nella rete Alta Velocità/Alta Capacità, ma non costituisce un tratto ad Alta Velocità, è invece una linea elettrificata, a doppio binario, che si snoda per un percorso di 123 km con traffico passeggeri e merci. La tratta Bologna-Padova costituisce poi uno snodo ferroviario fondamentale per collegare la città di Venezia con Bologna, Firenze, Roma e Napoli, percorso interamente abilitato all'Alta Velocità, compreso il tratto Padova-Venezia, fatta eccezione proprio per i 123 chilometri di ferrovia tra Bologna e Padova;

Considerato che Padova e la sua provincia, contano circa un milione di abitanti residenti, ma gli utenti potenziali che beneficerebbero del passaggio all'alta velocità aumentano a circa 5 milioni essendo Padova la porta di passaggio obbligata per l'accesso, da parte di chi viene dal centro sud, alla regione Veneto, prima regione in Italia per flussi turistici, e alla regione Friuli Venezia Giulia. Venezia è poi l'unica Città Metropolitana ad essere esclusa dall'alta velocità nel percorso che collega il sud con il nord dell'Italia;

Considerato che Padova e Bologna sono i due principali snodi logistici ed economici del nord est e fungono da "porte d'ingresso" per l'area del Triveneto Orientale (Venezia, Treviso, Friuli Venezia Giulia) e del Veneto Centrale (Vicenza e Verona) e quindi potenziare il collegamento ferroviario tra Padova e Bologna con il passaggio all'alta velocità, oltre a consentire di utilizzare al meglio le potenzialità economiche, turistiche e culturali di queste aree, produrrebbe ricadute positive nell'ambito della mobilità e, conseguentemente, della qualità dell' ambiente;



Ritenuto che va quindi colta come irripetibile l'occasione di rilancio economico che si presenta a tutto il Nord Italia vista l'irripetibile l'occasione di sviluppo che si offre all'intero Paese e alle sue imprese in termini di generazione di Pil incrementale, di lavoro, di miglioramento della dotazione infrastrutturale, di ingresso a pieno titolo nelle grandi reti di collegamento europeo;

Ravvisato che il potenziamento dell'Alta Velocità tra Padova e Bologna, favorirebbe un naturale completamento di una più articolata rete di Alta Velocità dell'intero Paese; consentendo così collegamenti veloci anche con il Capoluogo Veneto, e con il resto d'Italia e d'Europa, sostenendo in tal modo la crescita sotto vari profili, siano essi economico-sociali che culturali;

Considerato che ai fini di sostenere anche una crescita dello sviluppo economico e sociale dell'intero Nord-Est, diviene strategico avere una infrastruttura di Alta Velocità che consenta collegamenti al passo coi tempi, ed in particolare per i seguenti motivi:

- unirà due importanti centri economici del nostro Paese, il cuore della “locomotiva” del Nord-Est, con Bologna, il principale snodo ferroviario italiano;
- dimezzerà i tempi di percorrenza su una tratta di oltre cento chilometri per un numero altissimo di collegamenti;
- servirà un bacino che comprende le intere Regioni del Veneto, del Friuli Venezia Giulia e dell'Emilia-Romagna come collegamento tra il Nord-Est e la stessa Capitale d'Italia, un territorio che complessivamente produce 357 miliardi di euro di Pil;
- andrà a collegare in maniera più efficiente la regione più turistica d'Italia, fornendo un collegamento rapido da Nord a Sud e viceversa: si potrà andare da Napoli a Padova con i treni ad alta velocità, con collegamenti che proseguiranno anche fino a Udine e Trieste;
- costituisce un'occasione di valorizzazione per l'area Euganea e per i suoi centri termali;
- consentirà la messa in sicurezza di una linea obsoleta dal punto di vista delle infrastrutture, eliminando i passaggi a livello;
- aiuterà il tessuto economico locale, migliorando la circolazione delle merci, anche su gomma (pensiamo solo all'eliminazione dei “passaggi a livello” oggi presenti, che rallentano l'ordinaria circolazione stradale);
- rafforzerà l'integrazione territoriale nell'area metropolitana delle province di Padova, Treviso e Venezia (la c.d. Pa.Tre.Ve);
- saranno abbattute le emissioni dovute a un minore uso dell'auto privata e una diminuzione del traffico autostradale;
- porterà un'opera dal valore di cinque miliardi di euro, in un periodo in cui c'è la necessità di sostenere e far crescere “il lavoro”;

Dato che – a quanto si è appreso della stampa da parte dell'On. Roberto Caon, che sta coordinando l'iniziativa in Parlamento - "Sono 39 i Comuni del Veneto che hanno votato in consiglio comunale l'ordine del giorno con cui si chiede al governo, con urgenza, di realizzare la linea ferroviaria ad alta velocità tra Padova e Bologna. Il territorio sta mandando a Roma un segnale chiaro: c'è bisogno di questa opera e deve essere fatta con le risorse del Recovery che prevede specifiche voci di spesa per quanto riguarda le alternative all'asfalto".

Visto il precedente Ordine del Giorno, votato all'unanimità in Consiglio Comunale a Chioggia dal titolo: “Il futuro di Chioggia e l'opportunità del RECOVERY FUND”, in particolare sull'elettrificazione, potenziamento, efficientamento Tratta ferroviaria Chioggia-Adria-Rovigo e Adria-Mestre-Venezia e richiesta di una linea ferroviaria Chioggia - Piove di Sacco in linea con il grande progetto di transizione tecnologica per una mobilità pubblica a impatto ambientale sostenibile.



Visto il D.Lgs. n. 267/2000, in particolare di questo l'art. 42 e 49, trattandosi di un atto di indirizzo politico amministrativo;

DELIBERA

1. Approvare il presente Ordine del giorno a sostegno della finanziabilità e l'attuazione della **tratta ferroviaria ad Alta velocità tra Padova e Bologna**, per tutte le motivazioni che, indicate in premesse, qui si intendono richiamate;
2. Di demandare al Sindaco la trasmissione della presente deliberazione al Governo italiano, nella persona del Ministro alle Infrastrutture e Trasporti, e alla Regione Veneto, nella persona dell'omologo Assessore regionale, per sollecitare la presa in carico del potenziamento dell'infrastruttura ferroviaria ad Alta Velocità Padova-Bologna e **dei collegamenti con l'area clodiense**.

Luogo e data
Chioggia, 15.04.2021

Beniamino Boscolo