

1977



Le opere realizzate per prevenire, isolare e governare i danni da alluvioni ed esondazioni dalla Repubblica Veneta sino al secondo dopoguerra erano, a detta dei tecnici, più che sufficienti. Il complesso sistema del così detto Nodo idraulico Brenta-Bacchiglione, con i canali di scarico e di diversione, le chiuse per modulare le quantità in eccesso ed isolare gli abitati, si imponeva come il più sicuro per Padova e la lotta contro i danni provocati dalle acque era considerata vinta.

Le orgogliose certezze vennero sbaragliate nei primi giorni del novembre 1966, allorché l'alluvione catastrofica più grave che si fosse mai verificata da un millennio sconvolse il territorio, ridicolizzando le difese approntate. Anche la zona industriale fu investita dall'inondazione e si salvò solo con l'innalzamento manuale degli argini e perché la breccia aperta sull'argine destro del Piovego a Noventa Padovana scariò le acque sul Piovese finendo con l'allagare un territorio di oltre 20 km quadrati. Per evitare possibili danni futuri il Consorzio costruì allora un canale di scarico denominato Savanella che orienta le acque meteoriche verso il Roncagette. Predispose inoltre, per le acque in eccesso, le opere di utilizzo del tratto di Idrovia costruito da Granze di Camin fino al fiume Brenta, in modo da isolare la zona industriale in caso di piena eccessiva. E, da questo punto di vista, l'opera incompiuta che si proponeva di collegare attraverso un canale navigabile la Zip con il porto di Marghera finì col risultare fondamentale per la salvaguardia idraulica.

1966



1966



SALVAGUARDIA IDRAULICA E IDROVIA 1965 > 2006

Come detto nella pagina precedente, ambizione del Consorzio era quella di migliorare il trasporto fluviale delle merci da Padova al mare e viceversa. Fino a una ventina d'anni fa, il gas di città era prodotto dall'Azienda municipale mediante lavorazione del coke.

Esso veniva trasportato con chiatte che da Fusina arrivavano al pontile dell'Azienda in via Trieste e successivamente in via Jacopo Corrado (sede attuale di Aps Ambiente) risalendo la Riviera del Brenta ed il Piovego. In attesa della realizzazione di un porto adatto al traffico fluvio-marittimo, il Consorzio si impegnò a rendere almeno possibile la navigazione di chiatte da 100 tonnellate.

Fu allora che una ditta, la Soproma, investì capitali per il trasporto di granaglie, sementi e altri sfusi dal porto di Venezia fino ad un deposito doganale in Zip (tra il Piovego e via della Navigazione Interna), realizzando anche un impianto automatico di caricamento diretto dai barconi. Dell'intera iniziativa, come si vede, oggi restano solo le tracce della banchina in cemento armato.



1965



1965



1965

