

Porti

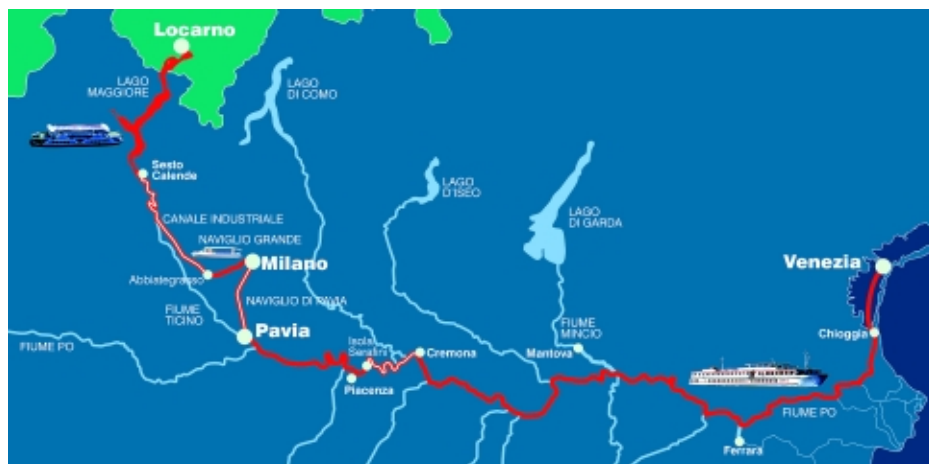
L'idrovia Locarno-Milano-Pavia-Venezia

Fino agli anni Cinquanta Milano era raggiungibile per idrovia con il sistema dei Navigli - che la collegava alla Svizzera attraverso il Lago Maggiore e all'Adriatico attraverso il Ticino e il Po - ed era utilizzato principalmente per il trasporto di rinfuse destinate all'edilizia (Milano è stata uno dei primi porti italiani per merci movimentate).

Poi le trasformazioni economiche degli ultimi decenni hanno fatto perdere di competitività al sistema, così da essere progressivamente abbandonato; ma nel momento stesso in cui questo avveniva si sono sviluppati una serie di fattori che hanno riproposto il tema del ripristino della navigabilità, anche se in una prospettiva diversa, alla luce della crescente importanza del tempo libero e delle attività culturali, sportive e ricreative, in grado di valorizzare il pregio ambientale del territorio attraversato e le numerose opere monumentali e artistiche.



Particolare del Naviglio Grande a Milano



Schema dell'itinerario fluviale Locarno-Venezia con evidenziati i tratti oggi non navigabili

Il progetto dell'idrovia

Da qui nasce il progetto dell'idrovia Locarno-Venezia, presentato nel 1998 da un Comitato promotore la cui segreteria è l'Istituto per Navigli-associazione Amici dei Navigli, che negli ultimi anni ha coinvolto direttamente la Regione Lombardia e si è concretizzato in Piani d'area, società di scopo e stanziamenti specifici.

Il Progetto - dal costo complessivo stimato in circa 220 miliardi di lire - consiste nel rendere navigabile la via d'acqua (550 chilometri) per i natanti da diporto e passeggeri, intervenendo nelle tratte non navigabili fra Sesto Calende e Milano e in quelle parzialmente navigabili da Milano a Cremona.

Da Sesto Calende alla diga del Canale industriale gli interventi riguardano la costruzione della Conca della Miorina, della diga di Porto Torre e la sistemazione dell'alveo del Ticino nel tratto Sesto Calende-diga di Panperduto (11 chilometri); nel tratto successivo, fino all'imbocco del Naviglio Grande, vanno ristrutturate quattro conche e completata la conca della centrale Enel di Tornavento.

Nel Naviglio Grande, da Turbigo alla Darsena di Milano, gli interventi riguardano la modifica di alcuni sbarramenti per la regolazione di flusso, la costruzione della conca di Abiategrasso, la sistemazione del canale e il ripristino parziale delle sue sponde, oltre al recupero funzionale della Darsena.

Per il Naviglio Pavese, dalla Darsena di Milano a quella di Pavia, sono da ristrutturare otto conche esistenti e sostituiti cinque ponti, e sistemare il canale.

Dalla Darsena di Pavia al Ticino i nodi sono la ristrutturazione bacino di confluenza, il restauro di quattro conche esistenti e la sostituzione di due ponti, mentre dal Ticino al Porto di Cremona il problema è rappresentato dalla conca di Isola Serafini (essenziale per il forte dislivello esistente) la cui funzionalità limitata segna una sorta di barriera.

Stato dell'arte

Oggi il progetto è molto più concreto che in passato e si stà passando dalle parole ai fatti - sottolinea Empio Malara, motore principe di questa iniziativa - considerando che sono già in corso una serie di interventi concreti, grazie ai quali si può



Pianta del Canale Industriale del Ticino, che collega il lago Maggiore al Naviglio Grande

prefigurare l'apertura della via d'acqua entro il 2008-2010.

Entro l'anno saranno appaltati ad esempio i lavori per la sistemazione di due conche del naviglio pavese, la Conchetta e la Conca Fallata; quest'ultima, di cui è già stato pubblicato il bando da parte di Aem Spa, è anche il primo caso di sfruttamento energetico di un salto d'acqua dei Navigli, grazie a una turbina inserita nel canale scaricatore della conca, in grado di produrre energia elettrica - circa 300 kW per una produzione di circa 2 milioni di kWh annui - utilizzata per illuminare l'alzaia, dalla Darsena di Milano a Pavia, e 500 appartamenti.

Parallelamente, è in fase di progettazione definitiva il ripristino di quattro conche sul Canale industriale (Miorina, Panperduto, Maddalena, Porto Torre) che consentiranno di superare il dislivello tra il Lago Maggiore e il Canale Vittorio Emanuele III a Somma Lombardo (12 chilometri), grazie ai finanziamenti del programma Interreg III A 2000-2006 Italia-Svizzera, a cui partecipano le Regioni Lombardia e Piemonte e il Canton Ticino, con un contributo dell'Unione Europea. Inoltre è stato avviato il recupero e la

messa in sicurezza delle sponde del Naviglio Grande, mentre la Regione Lombardia ha finanziato la realizzazione (entro il 2005) di una serie di approdi, da Turbigo ad Abbiategrasso, e il recupero del Casello "Casa del Guardiano delle acque" di Abbiategrasso.

Per la Darsena di Milano, possibile fiore all'occhiello del progetto - sottolinea Malara - perchè dovrebbe diventare il porto turistico della via d'acqua, già oggi è in corso di realizzazione un grande parcheggio che permetterà di riqualificare l'intera area, lasciando libera la superficie, in attesa di un concorso internazionale per il nuovo porto.

Infine, per l'Isola Serafini, l'Enel ha realizzato il progetto definitivo di una nuova conca e sono oggi in corso le procedure di Via, tanto che si prevede l'appalto dei lavori entro la seconda metà del 2005, per terminare entro il 2008, con un investimento di circa 40 milioni di euro.

Il mercato potenziale

La stima del traffico potenziale della Lorcarno-Venezia - realizzata nel 2001 da Renato Pugno per l'associazione Amici

dei Navigli - prevede percentuali di redditività simili a

quelle di altre realtà europee, per un traffico stimato (sulla base di un progetto analogo in Gran Bretagna) di circa 1.400 natanti l'anno, il 90 per cento dei quali da diporto, usati dai soli proprietari.

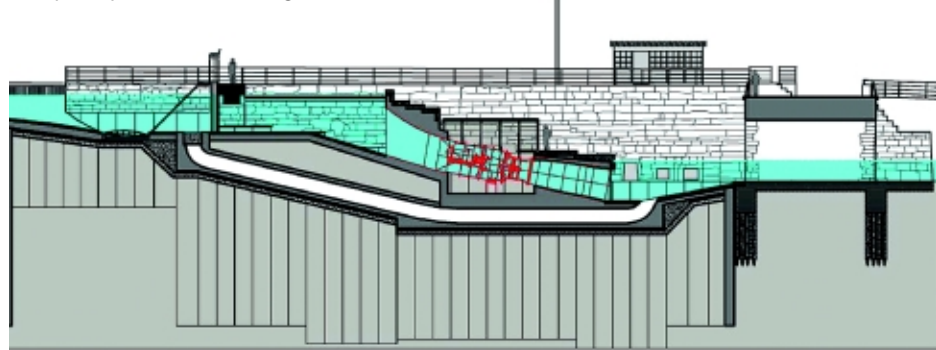
L'idrovia è una realtà in divenire - ribadisce Malara - non solo per le sue potenzialità reali ma perchè esiste già una navigazione turistica consolidata, sia sul Lago Maggiore fino ad Arona, sia sull'itinerario Venezia-Cremona, sia su alcuni tratti del naviglio Grande e del Po, che la navigazione turistica ha riconquistato all'uso saltuario e stagionale; inoltre, per il Po sono in fase di sviluppo progetti in grado di estendere la navigazione fino a Piacenza (dove operano già due armatori ed è in progetto la costruzione del porto) e se possibile più oltre, fino a Torino.

Del resto, lungo l'itinerario Venezia-Cremona la navigazione turistica ha compiuto un deciso salto di qualità già alla fine degli anni Novanta, con l'avvio di crociere settimanali, da marzo a settembre: oggi la flotta comprende quattro motonavi (e altre due dovrebbero entrare in funzione a breve, gestite da armatori Usa), e cioè la Casanova della società tedesca Peter Deilmann Reederei, la Michelangelo della francese Croiseurope, la River Cloud II della tedesca Sea Cloud Cruises e la Venezia della svizzera Scylla Tours; a queste si affiancano le motonavi della società Andes, il cui fondatore, Isidoro Negrini, alla fine dell'800 navigava non solo da Mantova a Venezia, ma risaliva fino Milano, attraverso il Ticino e i Navigli.

La flotta da crociera è praticamente raddoppiata nell'arco di tre anni, considerando che nel 2001 le navi erano due, quelle degli armatori francese e svizzero, e le loro crociere registravano già il tutto esaurito e prenotazioni fino a due anni, coperte solo con utenti esteri, così come avviene oggi anche per le altre motonavi (la River Cloud II ha clientela per la maggior parte straniera, con circa il 75 per cento dalla Germania e il resto dagli Usa e dall'Inghilterra). ■



Sezione della Conca Fallata, a Milano, con la turbina Aem per la produzione di energia elettrica



Sotto, veduta di una delle motonavi, la Venezia, che effettuano crociere sul Po

