Zeitschrift: Wasser- und Energiewirtschaft = Cours d'eau et énergie
Herausgeber: Schweizerischer Wasserwirtschaftsverband
Band: 57 (1965)
Heft: 8-9

Artikel: L'idrovia Locarno - Milano - Venezia - Mare Adriatico
Autor: Beretta, C.
DOI: https://doi.org/10.5169/seals-921035

Nutzungsbedingungen
Die ETH-Bibliothek ist die Anbieterin der digitalisierten Zeitschriften auf E-Periodica. Sie besitzt keine Urheberrechte an den Zeitschriften und ist nicht verantwortlich für deren Inhalte. Die Rechte liegen in der Regel bei den Herausgebern beziehungsweise den externen Rechteinhabern. Das Veröffentlichen von Bildern in Print- und Online-Publikationen sowie auf Social Media-Kanälen oder Webseiten ist nur mit vorheriger Genehmigung der Rechteinhaber erlaubt. Mehr erfahren

Conditions d'utilisation
L'ETH Library est le fournisseur des revues numérisées. Elle ne détient aucun droit d'auteur sur les revues et n'est pas responsable de leur contenu. En règle générale, les droits sont détenus par les éditeurs ou les détenteurs de droits externes. La reproduction d'images dans des publications imprimées ou en ligne ainsi que sur des canaux de médias sociaux ou des sites web n'est autorisée qu'avec l'accord préalable des détenteurs des droits. En savoir plus

Terms of use
The ETH Library is the provider of the digitised journals. It does not own any copyrights to the journals and is not responsible for their content. The rights usually lie with the publishers or the external rights holders. Publishing images in print and online publications, as well as on social media channels or websites, is only permitted with the prior consent of the rights holders. Find out more

Download PDF: 10.07.2025

ETH-Bibliothek Zürich, E-Periodica, https://www.e-periodica.ch

En conclusion, le tableau que l'on peut dresser de la navigation intérieure française est assez contrasté. Par son expérience, sa détermination, elle a témoigné de sa valeur technique en face de rivaux plus jeunes. Au cours des vingt dernières années, son trafic s'est accru dans des proportions importantes et demeure l'un des éléments essentiels du développement économique du pays. Cette réussite, elle mérite de la connaître également pour son infrastructure, grâce à des crédits plus larges attribués avec ponctualité.

La batellerie, répétons-le, est en mesure de faire d'autres démonstrations de sa vitalité si les moyens lui en sont donnés. Mais le service rendu demeure mal payé. Il appartient donc au gouvernement de prendre en considération les demandes réitérées pour l'instauration d'une «vérité des prix», seule formule d'équilibre susceptible d'apporter aux transporteurs par eau la possibilité de surmonter les difficultés qui sont leurs en raison de situations financières précaires.

Illustrations:

1 reproduit de la «Revue Economique Franco-Suisse»
2, 3 Photos Laroze, Paris
4 Photo Feher, Paris
5 Photo M. Louchet, Paris

L'IDROVIA LOCARNO–MILANO–VENEZIA–MARE ADRIATICO

Dr. C. Beretta, Associazione per l'Idrovia Locarno–Venezia

CD 656.62 (45)

La via d'acqua, che qui brevemente vogliamo illustrare, già ha fatto le sue prove nei secoli, e durò fino al momento in cui – alcuni decenni or sono – gli sbarramenti eseguiti sul fiume Ticino, a valle di Sesto Calende, a scopi idroelettrici, resero impossibile la navigazione da Milano al Lago Maggiore.

Nei secoli, e prima dell'appertura del passo del San Gottardo, e prima della costruzione della linea ferroviaria Lucerna–Bellinzona–Chiasso, i trasporti di merci a destinazione delle regioni d'Oltre Gottardo e quelle del nord per l'Italia erano avviati sulle normali vie d'acqua rappresentati dal Ticino e poi dal Po alla laguna veneta. E noto che le merci a destinazione della Svizzera transalpina e della Germania, prima dell'apertura della strada del San Gottardo – giunte ch'erano a Magadino (il maggior porto svizzero d'allora, sul nostro lago) – erano fatte proseguire per la via «francese», («francesca» nel gergo popolare nostro d'alcuni secoli fa) a destinazione della Svizzera orientale, del Sud della Germania, per il passo del San Bernardino: il primo passo aperto fra l'Italia romana, i primitivi Cantoni Svizzeri, e l'Allemagna del Sud!

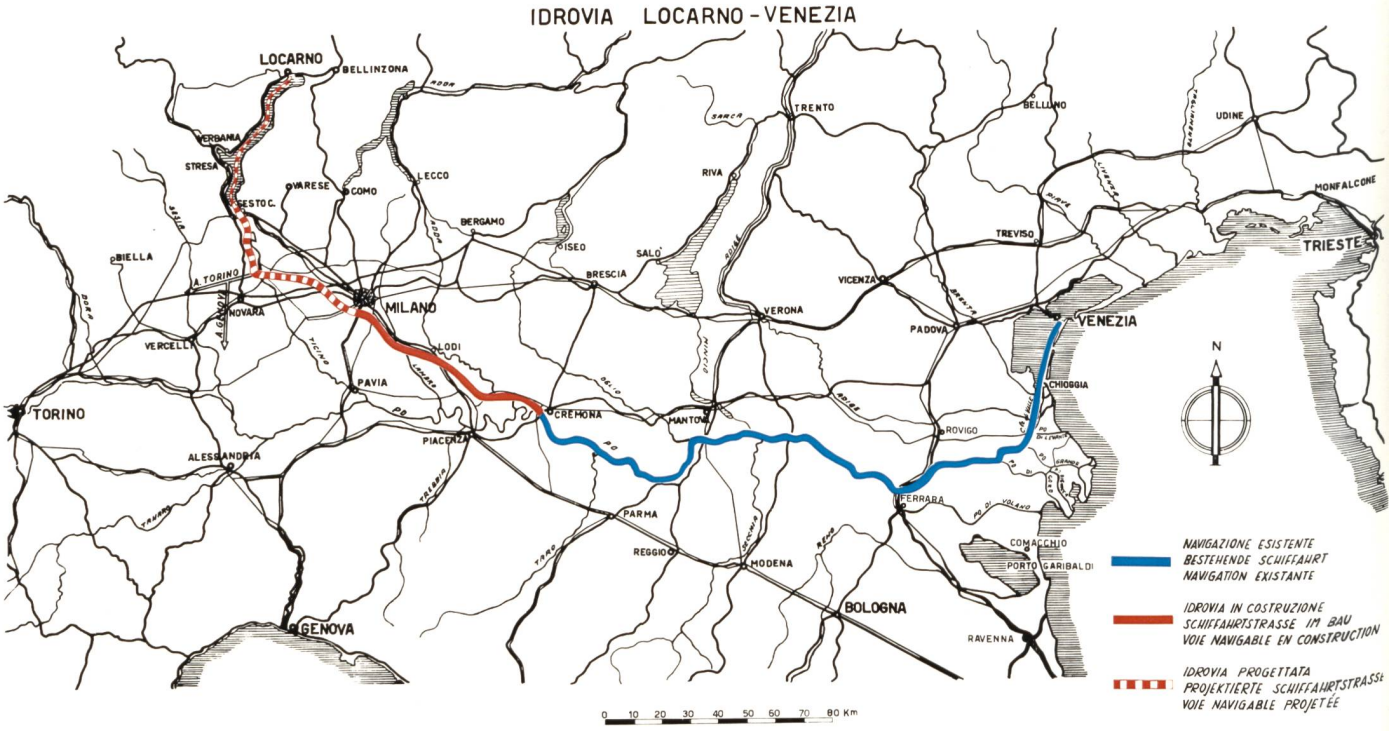
Quello che oggi si vuol fare in campo idroviario internazionale, ricalca dunque un' esperienza secolare, di sempre, obbedisce ad un imperativo economico, cui dobbiamo assolutamente ossequiare.

I

L'Idrovia italo-svizzera è, nel tratto inferiore, dalla laguna veneta a Cremona, per il Po, da sempre in esercizio. Dal porto commerciale di Venezia, al fiume Po, la navigazione è assicurata da un canale lagunare della lunghezza di 25 km che consente il transito di natanti di stazza utile di 1350 Tonn.

Il fiume, per oltre 130 km di percorso, consente pure il transito di natanti di quella stazza, mentre i residui 127 km di percorso fluviale sono in corso di sistemazione a cura del genio civile italiano.

Fig. 1



Nel tratto inferiore del fiume Po, una biconca in località Pontelagoscuro, permette l'accesso dei natanti dal Po alla zona industriale di Ferrara, a Porto Garibaldi, oltre Comacchio, al Mare Adriatico.

Il porto di Ravenna sarà esso pure collegato al Po attraverso quest'ultimo raccordo, sicchè tutt'una serie di porti adriatici costituiranno efficaci capolinea dell'idrovia, a mare.

Dopo il primo tronco dell'idrovia, a carattere precipuamente fluviale, a partire dal porto interno di Cremona (raccordato al Po, attraverso una duplice conca di navigazione) fino a raggiungere Milano, già sono in corso di costruzione i 75 km di canale per raggiungere la capitale lombarda: il vecchio naviglio di Pavia, dove, nei secoli scorsi, giungevano le navi provenienti dal Lago Maggiore.

Lungo il Canale Cremona–Milano – che attraversa una delle regioni più agricole ed industriali dell'Italia –, le città di Codogno, Lodi, Melegnano, ecc. s'apprestano a costrurre porti, con zone industriali adeguate ai futuri possibili sviluppi industriali ed economici della regione.

L'ultimo tratto di canale si dipartirà dal vecchio naviglio di Pavia, supererà, con un ardito ponte-canale il fiume Ticino, non lontano dalla città di Novara (presso la cascina Galdina) per raggiungere, sulla sponda piemontese (Porto Torre) il fiume Ticino, alla sua uscita dal Lago Maggiore.

Il tronco di canale Milano–Lago Maggiore avrà una lunghezza di km 55 ed il dislivello, fra la piana lombarda ed il lago sarà superato con 7 conche, di vario salto. Dopo poco più di 5 km di navigazione sul fiume Ticino, a valle di Sesto Calende, un ultima conca a salto variabile questa, consentirà alle navi di procedere, libere, verso i porti del Lago Maggiore, verso Locarno, ed il suo porto industriale ed inoltre per il Gottardo, il San Bernardino, il Greina-Tödi; verso il Lago di Mergozzo: dove sarà sistemato, su richiesta svizzera, il porto per le vie ferroviarie del Sempione e del Lötschberg.

Né va dimenticata la già prospettata soluzione di una sistemazione del fiume Tresa da Luino a Ponte Tresa: che consentirebbe così il raccordo del Lago di Lugano all'Idrovia padana.

II

Le caratteristiche tecniche dei canali Cremona–Milano già in fase di costruzione, e Milano–Lago Maggiore possono essere così riassunte:

larghezza metri 37 al pelo d'acqua, di metri 40 fra i cigli; un tirante d'acqua di metri 3,5 ed un tirante di aria, sotto i ponti, di metri 6,5.

I ponti di barche sul Po, che non consentono il tirante d'aria anzidetto, sono in corso di sostituzione lungo tutto il fiume dalla foce a Cremona ed oltre.

Anche il tratto del fiume Ticino, a valle di Sesto Calende fino a Porto Torre dovrà pur essere sistemato per consentir il regolare transito delle navi di maggior stazza: nel rispetto tuttavia delle incantevoli bellezze naturali, che quella zona possiede, così come già, s'è fatto in occasioni di lavori analoghi in Svizzera, Francia e Germania.

Abbiamo nel modo più succinto riassunto il programma delle opere.

Indichiamo ora i costi delle opere in modo non meno riassuntivo e per i tronchi seguenti:

per i canali dal fiume Po-Cremona a Milano–Lago Maggiore e raccordi relativi è prevista una spesa di Lire 185 milliardi. Tradotto in franchi svizzeri il costo dell'opere, non comprese le spese che lo Stato italiano assume per la sistemazione dell'alveo del fiume Po, a valle di Cremona, raggiungerebbe, in franchi, 1 miliardo e 250 milioni.

Fig. 2 Cisterna in navigazione sul Po

Il Governo italiano, le Autorità ed i circoli industriali, economici e commerciali della pianura padana sono pronti a compiere i sacrifici necessari per la realizzazione di queste opere: chiamate a contribuire validamente alla restaurazione economica della vicina penisola ed ad assicurarle un posto fra gli Stati europei ,al beneficio del nuovo potente sistema di trasporti.

La Svizzera e massime i Cantoni del Ticino e dei Grigioni, non possono non vedere tutti i vantaggi che ad essi deriveranno dalla realizzazione dell'opere che farebbero capo alla Svizzera, sì da assicurar loro così un proficuo primato nel campo dei trasporti internazionali da e per il Centro Europa e dell'industrie di trasformazione delle materie prime dei continenti a noi vicini.

Fig. 3 Porto Interno di Cremona, biconca a Po; situazione lavori al Novembre 1963