



[ATTUALITÀ] REPORTAGE

# DALLA SVIZZERA A VENEZIA NAVIGANDO

UN VIAGGIO D'ACQUA CHE PARTE DAL LAGO MAGGIORE E ARRIVA ALLA LAGUNA, TRA CONCHE IN DISUSO, FIUMI, CANALI, LE ONDE ALTE DUE METRI DEL PO E I PESCATORI DI FRODO: COSÌ RINASCE UNA VIA DI COLLEGAMENTO CHE POTREBBE TOGLIERE MOLTI CAMION DALLE STRADE

DI ALESSANDRO CANNAVÒ - FOTO DI ALESSANDRO GANDOLFI



**TREDICI GIORNI IN BARCA**  
Dalla Svizzera a Venezia e Trieste: è la IV edizione della traversata organizzata da Melonautica di Venezia e associazione Amici dei Navigli per promuovere la navigabilità dei fiumi, a cominciare dal Po, anche in punti difficili come questo, a Piacenza



**LOCARNO**  
Il viaggio inizia con i festeggiamenti delle autorità ticinesi, che credono fortemente in questa via di collegamento con l'Italia e hanno stretto un accordo con il sindaco di Milano per unire le due città



**LAGO MAGGIORE**  
Grazie alla conca della Miorina si supera il dislivello per entrare nel Ticino



**MILANO**  
Dal Naviglio Grande si sfiora la darsena che dovrebbe diventare porto turistico dell'Expo 2015 e ci si immette nel Naviglio Pavese



**IL PERCORSO E QUEL PONTE DI BARCHE**  
La cartina mostra l'itinerario della navigazione da Locarno a Venezia. In rosso, il punto tra Piacenza e Lodi dove, a causa della piena, a fine aprile è crollato un ponte (sarà per ora sostituito da un ponte di barche). Il crollo ha interessato un ramo secondario del Po e non ha interrotto la navigazione sul letto grande del fiume, la piena ha però temporaneamente bloccato anche gli attracchi della Motonautica di Piacenza e della Baldesio nel Cremonese

**C**onsapevole di trovarsi in prima linea nella tempesta, il generale Sandro Schiavi si mette a cantare qualche brano della *Tarantolà* per esorcizzare la tensione. Poi, approdato assieme alla sua "truppa" visibilmente provata e bagnata a Porto Viro, racconta con quel pizzico di orgoglio post adrenalina: «Mai visto in tanti anni il Po così incavolato. Onde alte due metri, tronchi di alberi da schivare continuamente».

E sì, basta una giornata di bora perché il nostro caro fiume, dato puntualmente per agonizzante, si risvegli e ringhi con tutta la potenza della natura. Almeno qui, nel delta, dove il corso si dirama in numerose braccia come una dea Kali: c'è il ramo storico, quello emiliano di Goro. E poi il Po di Volano, della Donzella, della Gnocca. Tutti difficoltosi da percorrere in giornate rognose come questa. Non resta che l'ampio Po di Venezia che in questi casi è già mare forza 6 e le secchiate d'acqua sanno di salsedine.

Più tardi, al caldo, davanti a un bel piatto di risotto ai frutti di mare, l'avventura della giornata rientra negli argini di un viaggio lungo il fiume che dura da una decina di giorni. Simone Schibuola, operatore del parco del delta del Po, la più grande zona umida d'Italia con i suoi 643 km<sup>2</sup>, parla dei cambiamenti



**TURBIGO** **C. DELEGNANI**

morfológicos già operati dai veneziani all'inizio del Seicento, dell'alluvione del Polesine che travolse i paesini costruiti nelle golene, delle 360 specie di uccelli presenti in zona, delle piante endemiche come la salcomia che a ottobre regala alle oasi naturalistiche un immenso manto rosso. Ma è il generale Schiavi, ora in pensione, nel 1980 tra gli ufficiali di stato maggiore dell'esercito che gestirono l'emergenza del terremoto dell'Irpinia, a guidare i racconti della traversata fluviale Locarno-Venezia, giunta alla quarta edizione, che per la seconda volta si è spinta fino a Trieste. E per lui, vicepresidente dell'Assonautica di Venezia, è un risalire la corrente, come fecero i suoi antenati della Laguna che dopo le fortune nei commerci nel Mediterraneo e in Oriente, capirono di doversi volgere all'entroterra.

**PER PROMUOVERE LA NAVIGABILITÀ**  
Ecco dunque il singolare sodalizio, cominciato nel 2003, tra la Motonautica Venezia e l'associazione milanese Amici dei Navigli: la prima mette a disposizione una serie di barchette open sotto i 6 metri e con motori da 40 cavalli, nei limiti cioè di una guida senza patente nautica («perché questa è una traversata che deve poter fare chiunque»), la seconda si batte per pro-



**PAVIA**



**PIACENZA**  
Il fiume in piena quest'anno ha provocato molti danni in questa zona, come il crollo di un ponte e lo stop a vari attracchi

muovere la navigabilità dello straordinario reticolo di corsi d'acqua della pianura padana, abbandonato progressivamente dagli anni Sessanta per far strada all'impetuoso sviluppo del traffico su gomma. Un percorso che si svolge ogni due anni con l'obiettivo di sensibilizzare le amministrazioni pubbliche, verificare i progressi nel recupero delle strutture e aggiungere quindi qualche chilometro alla navigazione.



**ISOLA SERAFINI**

Uno sbarramento importante. Progetto presentato [47 milioni di euro], siamo all'appalto. Se tutto va bene si passerà fra tre anni



**PORTO VIRO**

La carovana arriva a Porto Viro visibilmente provata del vento e delle acque, con onde alte due metri e dalla forza sferzate di bora



**ISOLA POVEGLIA**

L'ampio Po di Venezia raggiunge mare forza 6: le secciate d'acqua sanno già di salsedine. L'isola faceva storicamente parte di una linea difensiva tra la Serenissima e la terraferma mestrina



**PELLESTRINA**

Le barche prendono confidenza con le acque turbolente della Laguna per i lavori per il Mose

Così i prodi veneziani hanno portato le loro barchette fino a Locarno, da dove la traversata è cominciata il 14 aprile con i festeggiamenti delle autorità ticinesi. «Perché c'è una collaborazione interfrontaliera e loro credono in questa via di collegamento con l'Italia», spiega Schiavi.

Il Lago Maggiore è una delizia e giunti a sud, a Castelletto, c'è una novità rispetto a due anni fa: la conca della Miorina, che permette di superare il dislivello per entrare nel Ticino, è in funzione. Proseguire fino al Po non dovrebbe creare grossi problemi, però la destinazione della carovana acquatica è Milano e allora le cose cambiano: si trova subito lo sbarramento di Porto della Torre che impedisce di immettersi nel canale industriale dell'Enel. Ma c'è da sperare: esiste il progetto esecutivo per la conca e la regione Piemonte ha già a disposizione oltre metà degli 11 milioni di euro necessari per i lavori.

**UN CONTINUO "ISSA E CALA" PER PROSEGUIRE**

No ghe xe problemi: ecco che i veneziani tirano su le barche e le rimettono in acqua nel canale dell'Enel. Ma più avanti ci sono ancora da superare le centrali di Vizzola e di Turbigo: le conche esistono ma sono in disuso. Sarà un continuo "issa e cala", sali e scendi fino a quando non si arriva al Naviglio Grande che porta a Milano: navigare al tempo dei Visconti, che vollero questo corso d'acqua per trasportare i marmi necessari alla co-

struzione del Duomo, era decisamente più facile. «Abbiamo il più antico patrimonio di canali d'Europa e non lo sappiamo sfruttare. Rispetto al resto d'Europa siamo indietro di 30 anni», afferma Empio Malara, fondatore e anima degli Amici dei Navigli. A Milano si sfiora la desolante darsena che nei progetti dell'Expo dovrebbe diventare il porto turistico della città ma che da anni languisce in uno stato d'abbandono; e ci si immette nel Naviglio Pavese. Due conche cittadine sono state realizzate, si può proseguire fino ad Assago. Qui stop, occorrono lavori per raggiungere la darsena di Pavia. Siamo al bando di concorso e alla selezione delle proposte. Insomma, la diversione sui navigli lombardi è una trincea dalla quale conquistare con fatica metro dopo metro l'idrovia. Il sindaco di Milano, Letizia Moratti, ha stretto un accordo con Locarno per collegare le due città via acqua. E la Sea si è impegnata a realizzare un porticciolo lungo il corso che sfiora Malpensa. «Recuperare le con-

che di questo tratto non costerebbe più di 30 milioni di euro», spiega Malara. «Un decimo di quanto necessario per costruire ex novo il canale che per l'Expo dovrebbe portare i visitatori alla Fiera».

**LA GUSTOVIA DEL PARMIGIANO**

Meglio non parlare allora della Scala d'Acqua napoleonica a Pavia, la monumentale opera d'inizio Ottocento che con sei conche annullava un salto di 30 metri. In disuso dalla fine degli anni Trenta. Peccato: permetterebbe di collegarsi col Ticino. La carovana ricomincia, dunque, dal fiume azzurro; e va avanti fino al suo amplesso col Po che avviene al ponte della Becca; e ancora, si procede fino a Piacenza. Subito dopo, lo sbarramento più importante: l'isola Serafini. Progetto presentato, siamo all'appalto. Costo stimato, 47 milioni di euro. Se tutto va bene avremo il passaggio fra tre anni. Da quel punto, siamo alle porte di Cremona, finiscono gli ostacoli e la navigazione diventa un piacere non solo visivo. «Tra parmigiano e culatello, l'idrovia si trasforma anche in una gustovia», dice con una battuta Bruno Censi dell'Associazione Aironi del Po di Legambiente, che ha negli oc-

chi il ricordo di quando bambino andava a pescare sul Po nel Polesine parmense col nonno. Un'immagine irrimediabilmente perduta? «No. Negli ultimi quattro anni la situazione dell'acqua è decisamente migliorata, saranno stati i depuratori entrati in funzione a Milano. Io ho la barca a Torricella Sissa, lì trovo tanti gamberetti e gamberi killer: buon segno». Si calcola che tra scarichi urbani e industriali è come se sul fiume vivessero 200 milioni di persone. «Eppure è straordinaria la capacità depurativa del calore del sole e della sabbia. Bisognerebbe recuperare di più le golene. Dove ci sono le anse, l'acqua è di fatto tornata balneabile». Censi ha realizzato un prezioso portolano del Po (Mazzanti Editore) con foto aeree dei tratti, altimetrie, descrizioni storico-naturalistiche dei percorsi, indicazioni di ristoranti, alberghi, rifornimenti di carburante, compreso il gpl, l'ultima frontiera ecologica dei motori marini. «Bisogna sapere che da Piacenza alla foce ogni 60 km si può trovare assistenza. Ma spesso manca la segnaletica. E le amministrazioni dovrebbero anche sostenere quelle piccole attività commerciali lungo il fiume che danno conforto alla navigazione. A Felonica, nel Mantovano, per esempio, c'è un certo Prassede che ha un ristorante con un solo tavolo. Ma fa un cotechino in crosta che è la fine del mondo...». La bora cala, l'acqua della foce si cheta ma il suo colore è ora mischiato a quello di un implacabile muro di pioggia. Muniti



**VENEZIA**  
Arrivo trionfale nella ex Repubblica marinara, accolti sul Canal Grande da un comitato che ricorda il benvenuto riservato dai dogi agli ospiti stranieri. Ma il viaggio prosegue ancora, via Pordenone, fino al traguardo di Trieste

di cerata, i partecipanti della Locarno-Trieste ripartono imperturbabili. Si imbecca il canale di Brondolo che con una serie di chiuse lascia il Po, attraversa l'Adige e arriva fino al Brenta. Le barchette sono sotto l'occhio vigile di un motoscafo e un gommone del Reparto aeronavale di Venezia della Guardia di Finanza. Sin dalla prima edizione, il corpo militare assiste i partecipanti in tutto il percorso e si impegna nella promozione del messaggio ecologico dell'iniziativa.

#### IL LAVORO NERO DEI PESCATORI

Si incontrano le bettoline che, a dispetto del diminutivo, sono enormi chiatte cariche di soia trasportate dalla pianura padana al porto di Chioggia. Da Cremona al mare, fanno due giorni di navigazione. «Sa che un carico equivale a quello di 70 camion?», dice il generale. «Settanta camion tolti dalle strade, e qui bastano tre, quattro persone. È un traffico da incrementare». Il paesaggio è sospeso, il rito placido delle paratie che si aprono e si chiudono convive con il rombo dei cavalcavia di tangenziali solcate da macchine e Tir. È l'atmosfera estraniante descritta da Gianni Celati nei racconti di *Alla foce del Po*. Qua e là nella laguna chioggiotta compaiono i capparozzoli, i pescatori di capparozzoli, in veneziano le vongole veraci: pescatori di frodo. Avrebbero le loro riserve assegnate ma vanno in zone pericolose per i residui di veleni del petrolchi-

mico. E poi dragano il fondo distruggendo tutto, sradicando l'alga posidonia fondamentale per il nutrimento della fauna ittica. «Vede quei due? Non dovrebbero stare lì». Un rombo a tutto gas stacca il motoscafo dei finanzieri dalla carovana, è l'assaggio di una guerra quotidiana tra i militari e questi pescatori. «Arrivano a raccogliere una tonnellata di capparozzoli a uscita, vuole dire un guadagno in nero di 1.500 euro. Mettono i ragazzini a fare il palo, per loro sono 120 euro a notte». Intanto le barche del viaggio lungo il Po prendono confidenza con la Laguna e dopo aver costeggiato Pellestrina e sfiorato i lavori per il Mose fanno un arrivo trionfale a Venezia accolti sul Canal Grande da un comitato che ricorda le accoglienze riservate dai dogi agli ospiti stranieri. E il genio dell'antica repubblica marinara sorprende anche nella puntata successiva: il percorso che porta al centro di Pordenone è un viaggio in acque calme dentro un reticolo di canali che tagliano il Meduna, il Livenza, il Noncello: era la rotta che portava il grano alla Serenissima. Le previsioni del tempo non promettono nulla di buono, la Guardia di Finanza vieta di avventurarsi in mare aperto, previsto molto mosso fino a Trieste. Nella città giuliana arriva una delegazione senza barche. Finale beffardo: il mare è piatto. Ma dopo 13 giorni di flutti, rapide, chiuse, nessuno ha voglia di chiedere risarcimenti al meteo.

Alessandro Cannavò