

La storia. Il primo risale al 1902. Dopo anni di rinvii e molti soldi spesi è pronto un nuovo studio di fattibilità sull'idrovia che servirà a collegare il capoluogo lombardo a Cremona e, attraverso il Po, all'Adriatico. Costo: circa due miliardi di euro. «Ma così si butterà solo altro cemento sui nostri terreni»

Il canale impossibile da Milano al mare

“Un secolo di sprechi fermate il progetto”

JENNER MELETTI

LODI. A volte ritornano. Pensavi che portare il mare a Milano fosse un sogno dimenticato. Che l'autostrada d'acqua fra la Madonna e l'Adriatico fosse solo un disegno su anti-mappe. E invece. Sono ancora accese, in piazza Duca d'Aosta, le luci del Consorzio del Canale Milano Cremona Po, anche se l'ente è stato soppresso (per non avere raggiunto gli obiettivi) già il 14 giugno del 2000, con decreto del ministro al Tesoro Vincenzo Visco. «Siamo rimasti in quattro, noi dipendenti. E poi ci sono i tre del consiglio di amministrazione, che debbono liquidare il patrimonio». Patrimonio ingente, perché del canale si inizia a discutere nel 1902 — presidente del Consiglio Giuseppe Zanardelli — e fino al 2000 l'ente è stato finanziato con circa 300 miliardi di lire. Sono stati preparati progetti, espropriati terreni e sono stati scavati anche 14 chilometri di canale (su 65), fra Cremona e Pizzighettone. Ma dal 1980 in poi nessuna ruspa è tornata in azione e il Tesoro, quasi 16 anni fa, ha detto basta così. Sembrava una pietra tombale.

Ma anche i canali possono risorgere. L'Aipo — Agenzia interregionale per il fiume Po — sei mesi fa ha infatti stanziato un milione di euro (per metà sono soldi della Commissione europea, che ha definito il canale opera prioritaria) per «valutare la fattibilità di un nuovo canale Milano-Cremona». «Si tratta — spiega l'ingegner Luigi Mille, dirigente Aipo per la Lombardia — di un tracciato meno costoso, perché usa in parte il canale Muzza. Il costo previsto è di 1,7 miliardi di euro, con sette conche e 60 metri di dislivello». Un percorso diverso, di 60 chilometri, ma l'obiettivo è sempre quello: congiungere la pe-

Il nuovo percorso verrà presentato nei prossimi mesi in Regione. La Commissione europea ha definito l'opera “prioritaria”

riferia sud di Milano a Pizzighettone, dove iniziano quei 14 chilometri di canale usato adesso solo da pescatori e canoisti. «Presenteremo il progetto nei prossimi mesi, all'assessore regionale Viviana Beccalossi e poi saranno le Regioni del Po ed il governo a decidere».

È bastato però l'annuncio dello studio in atto per provocare proteste. «Mi sembra — dice Alessandro Rota, presidente della Coldiretti Milano Lodi — che la vicenda dello stretto di Messina sia stata trasportata al nord. Si discute del canale da più di cento anni e l'unico risultato è stato quello di buttare miliardi. Che merci potrebbe portare, questo canale?». Ufficialmente, il Consorzio nasce con la legge 1044 del 1941, sostituendo l'Azienda portuale di Milano del 1920. «In passato la nostra grande città aveva le acciaierie, la gomma, la chimica. Adesso ci sono solo terziario ed uffici, con la produzione delocalizzata in mezzo mondo. Con il canale si butterà ancora cemento sul terreno agricolo più fertile d'Italia».

Forse non tutti i milanesi ricordano che la fermata della metropolitana Porto di mare, accanto a Rogoredo, si chiama così perché in quella che nel 1920 era campagna doveva nascere il porto di accesso al canale. «Adesso invece dobbiamo partire una ventina di chilometri più a sud. Il porto di mare è un quartiere», raccontano al Consorzio Muzza di Lodi, incaricato di preparare la relazione tecnica per il progetto di fattibilità. Il nuovo percorso che sarà presentato «nei prossimi

mesi» non è comunque un segreto: se n'è discusso in un convegno a Viadana e l'Unioncamere del Veneto l'ha messo in rete.

«Noi proponiamo — raccontano il direttore e il vice del Muzza, gli ingegneri Ettore Fanfani, Marco Chiesa e Giuseppe Meazza — di partire da Truccazzano, dove c'è una grande cava già piena d'acqua. Serviranno collegamenti con Brebemi, Linate, tangenziale esterna e grandi spazi per imprese di trasporto, industrie». Il canale Muzza verrà utilizzato ma solo in minima parte: 2,7 chilometri. «Ci sono problemi di corrente. Nel nostro canale di irrigazione la velocità è di un metro al secondo. In un canale di navigazione deve essere pari a zero». Il vecchio tracciato tagliava a metà Paullo. «Ora è impossibile passare di lì. Abbiamo scelto il parco a sinistra dell'Adda. Sappiamo già che ci saranno proteste».

I tecnici mettono le mani avanti. «L'Aipo ci ha affidato lo studio e noi lo prepariamo. Ma siamo come chirurghi. Apriamo il malato e vediamo cosa si può fare. Sappiamo però che i problemi sono davvero seri. Le infrastrutture non saranno cosa semplice. A sud di Lodi, ad esempio, bisognerà costruire un sovrappasso per scavalcare, in 500 metri, la linea Fs Milano-Bologna, il canale di regolazione e la via Emilia. Ancora più a sud bisognerà superare l'Adda con un altro ponte-canale. Da un punto di vista tecnico si può fare tutto. In Belgio queste strutture si costruiscono da decenni. Il progetto è ambizioso, vista anche la spesa, 1,7-2 miliardi. Nel canale potranno passare navi di classe V Europa, lunghe 110 metri, larghe 11,40, con

I tecnici mettono le mani avanti:
“Ci saranno le merci da trasportare?
Da dove si prenderà l'acqua

necessaria per la realizzazione?"

2,50-2,80 di pescaggio e 2500-3000 tonnellate di carico. Ognuna potrebbe portare l'equivalente di 70 vagoni ferroviari o di 100 tir. Ma ci chiediamo: ci saranno le merci da

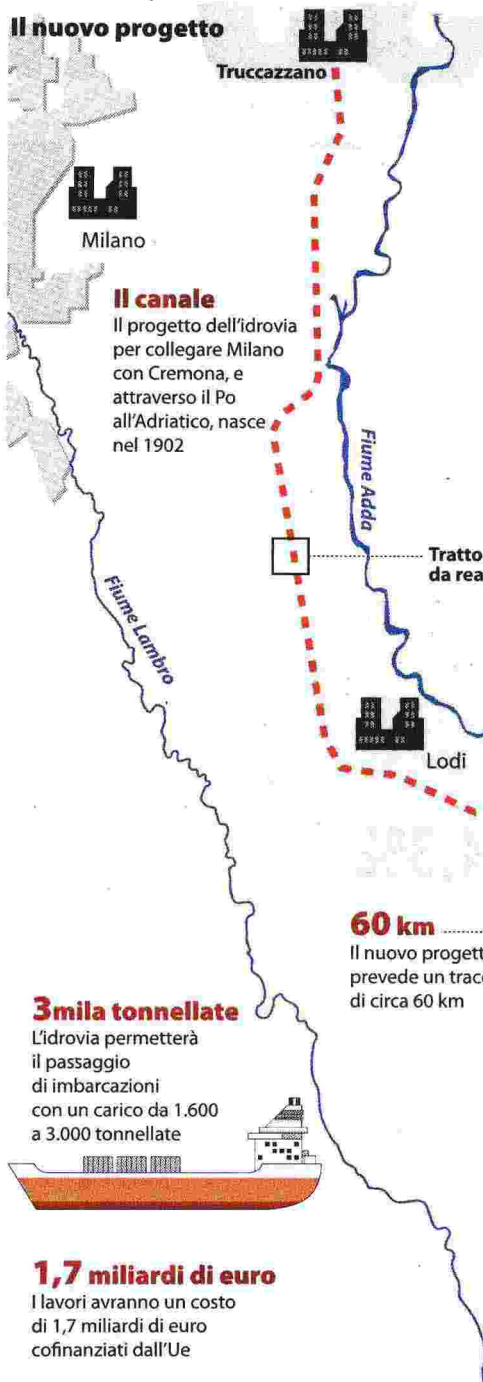
trasportare? E giusto un investimento così importante? Per fortuna questo non è un problema nostro. Ci saranno economisti e altri tecnici a completare lo studio. Noi sappiamo comunque che c'è un altro grande handicap: l'acqua. Dove si prenderà quella che serve al canale? Adesso non basta nemmeno per l'irrigazione, lo sappiamo bene noi che

serviamo 80mila ettari di pregiato territorio agrario».

Corrono le folaghe e volano gli aironi, sul canale Muzza. Forse potranno stare tranquilli. A volte ritornano. Per fortuna non sempre.

© RIPRODUZIONE RISERVATA

Il nuovo progetto



I LAVORI

Negli anni Sessanta iniziano i primi lavori, a fianco un cantiere dell'epoca. Il 2 ottobre 1960 il progetto venne inaugurato dall'allora presidente della Repubblica Gronchi



3 mila tonnellate

L'idrovia permetterà il passaggio di imbarcazioni con un carico da 1.600 a 3.000 tonnellate



1,7 miliardi di euro

I lavori avranno un costo di 1,7 miliardi di euro cofinanziati dall'Ue

Il tratto realizzato

Nel 1960 nasce il progetto per realizzare il primo tratto, 14 km da Pizzighettone a Cremona



IL FIUME

Per congiungere su una via d'acqua Milano e l'Adriatico prima del 2000 erano già stati scavati 14 chilometri di canale (su 65), fra Cremona e Pizzighettone, oggi usati solo da pescatori e canoisti

