TORINO E LA NAVIGAZIONE INTERNA

Cenni storici e situazione attuale

Torino ed il Piemonte, zone industriali e commerciali di prim'ordine, aspirano da lungo tempo a collegarsi per via acqua di grande potenzialità al mare Ligure nella conca di Savona-Vado, al Lago Maggiore ed a Milano per raggiungere l'Adriatico.

La necessità di dare vita a nuovi scambi, di valorizzare i prodotti agricoli e minerari dei quali è ricca la nostra regione e di attrarre verso il Piemonte nuove correnti di traffici internazionali, dirette ai porti del Nord, non potevano lasciare indifferente questa regione alla soluzione di tali problemi.

Infatti il collegamento di Torino col mare Ligure già si era imposto all'attenzione di Napoleone e vi fu al riguardo il progetto Chabrol del 1811.

Secondo tale progetto si intendeva risalire il corso del Tanaro fino ad Alessandria, poscia la Bormida fino alla sua sorgente, e di là, traversando le Alpi, discendere per la Valle del Letimbro a Savona.

Pure nel 1826, quando erano passati pochi anni dall'instaurato trattato di Vienna, ed il commercio del Piemonte languiva, sia per le difficoltà delle comunicazioni interne che per difetto di espansione oltre la breve cerchia del Regno, a causa dell'Austria, arbitra in quel tempo delle sorti del Piemonte, un illustre e valente ingegnere piemontese, il Michelotti, studiava una linea di navigazione che dal Tirreno, attraverso il Piemonte, si volgesse al Lago Maggiore. Partendo da tali presupposti progettava un canale che, per la Valle del Tanaro e per il Colle di San Bernardo di Gressio, con una galleria di 4 chilometri, doveva scendere per la Valle della Neva sino ad Albenga.

Seguirono i progetti del Carbonazzi del 1838 e studi in merito furono pure eseguiti da una Commissione nominata da Carlo Alberto nel 1839. Si ebbe nel 1855 il progetto dell'ing. Gaetano Capuccio ripreso ancora in esame nel 1905. L'ingegnere Capuccio, approfittando degli studi fatti per la ferrovia di Savona e aggiungendovene dei propri, progettava un canale fra il mar Tirreno e l'Adriatico attraverso Torino, che incominciando al di sopra di Gressio, ove avrebbe dovuto ricevere le acque della valle superiore del Tanaro, prendeva due opposte direzioni. Dalla parte di mezzogiorno doveva attraversare con una galleria il Colle di San Bernardo e svolgendosi per la Valle della Neva, per Zuccarello e Bastia doveva finire ad Albenga.

Dalla parte di mezzanotte doveva scendere a Bagnasco, Ceva, Lesegno e per Mondovì, Fossano, Savigliano, Villafranca, Vigone, Orbassano, Beinasco arrivava a Torino ove doveva essere costruito un attrezzato porto fluviale.

Successivamente numerosissimi progetti furono studiati in particolare per i collegamenti della nostra Città col Lago Maggiore e l'Adriatico.

Al momento acquista nuovamente importanza il problema dell'allacciamento di Torino con il Ticino, dato che per una rapida realizzazione del canale Lago Maggiore-Adriatico e Lago Maggiore-Torino coll'allacciamento, in prosieguo di tempo, col Mare Ligure, si interessa in sommo grado la Svizzera.

Il canale da Torino al Ticino (Lago Maggiore) secondo un progetto di massima dovrebbe avere uno sviluppo di 102 chilometri con un dislivello di soli 29 metri e non presenta nessuna speciale difficoltà tecnica. Dalla Dora Baltea al Ticino per 62 chilometri non vi sarebbe neppure una conca, in condizioni naturali uniche in Italia.

Il canale Torino-Mare Ligure, quantunque sia da prendere in esame in un secondo tempo, non presenta tecnicamente difficoltà di carattere eccezionale e di facile esecuzione si presenta la parte del canale che si sviluppa nel versante verso Torino. Malgrado il passaggio dagli Appennini si tratta di un'opera che già conta dei precedenti all'estero in condizioni molto più difficili.

In Francia il canale di Borgogna, fra la Saone e la Jonne, lungo 242 chilometri attraversa i monti della Costa d'Oro alla quota di 572 metri per discendere da un versante alla quota di metri 179 e dall'altro alla quota di 78 metri.

Il canale dell'Est, fra la Mosella e la Saone, raggiunge sempre colle conche la quota di metri 361.

Per quanto riguarda la fase preliminare per l'esecuzione dei canali fluviali della zona Piemontese, in un primo tempo, e precisamente nel 1905, i comuni di Torino e di Casale e le province di Alessandria e Novara concordarono, unitamente alla Camera di Commercio di Torino, di far redigere un progetto dagli ingegneri Corazza e Soldati per una via d'acqua fra Torino e Casale che si estese da Casale al ponte sul Po a Valenza ed a Pavia.

Per le comunicazioni col Mare Ligure si costituì a Torino un Consorzio per un canale Torino-Savona-Vado.

Milano, da parte sua, studiava invece un collegamento con Cremona e col Lago Maggiore. Poiché Milano desiderava essere inclusa direttamente nella linea fluviale da Torino all'Adriatico sollecitò Torino, per cui nel 1917 si arrivò ad un'intesa per lo studio in comune delle linee fluviali tanto di Torino quanto di Milano col Lago Maggiore.

Venne così scelta come preferibile la soluzione di un canale nella quale il sovrappasso del Ticino fosse alla quota