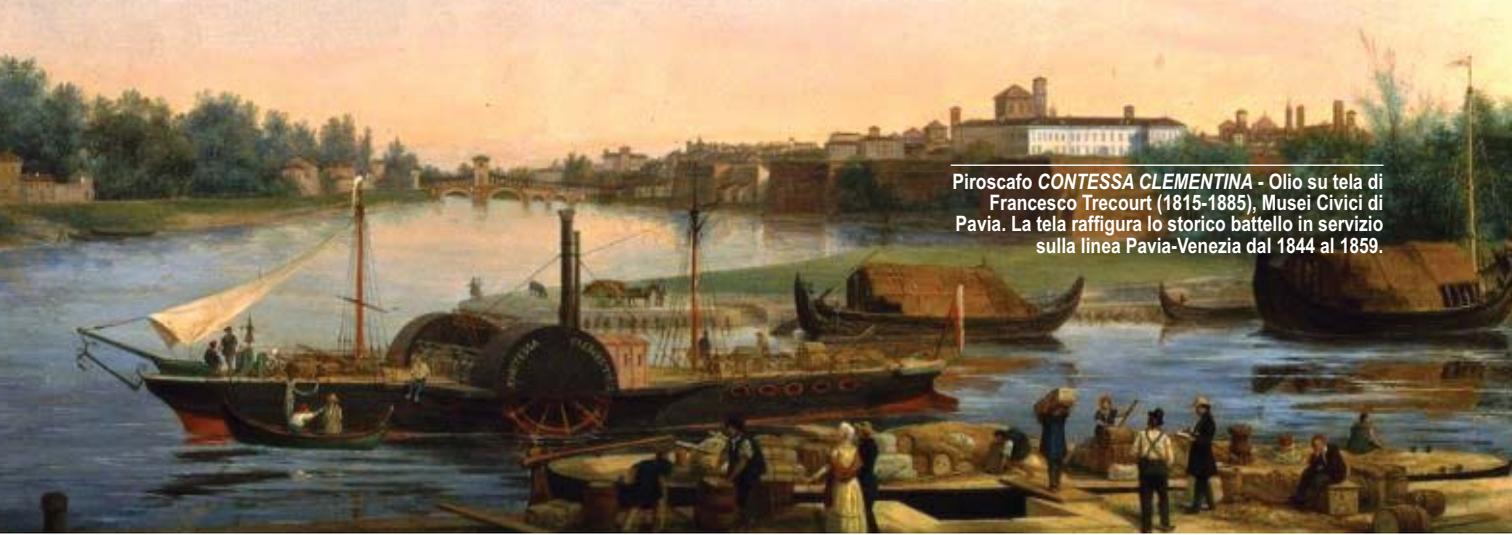


# La navigazione a vapore sul fiume Po



Piroscalo CONTESSA CLEMENTINA - Olio su tela di Francesco Treccort (1815-1885), Musei Civici di Pavia. La tela raffigura lo storico battello in servizio sulla linea Pavia-Venezia dal 1844 al 1859.

**Mario Veronesi (\*)**

Nella prima metà dell'800, quando la navigazione a vapore si avventurava sulle più importanti acque interne dell'Europa, la Lombardia e il Veneto appartenevano alla corona asburgica come Regno Lombardo-Veneto. Il conte Franz Josef Sarau (1760-1832), governatore della Lombardia dal 1816 al 1818 propugnava la navigazione a vapore sui fiumi Po, Ticino e sul Naviglio trovando in Luigi Serri-stori (1793-1857) studioso di matematica e scienze a Pisa che aveva pubblicato due monografie: «Saggio sulle macchine a vapore (1816)» e «Sulla navigazione a vapore nella Gran Bretagna (1817)», un sostenitore, che non perdeva occasioni per illustrare le caratteristiche e le convenienze delle macchine che stavano entrando in esercizio.

La vicenda del primo tentativo di navigazione a vapore sul Po, fu effettuato dal conte Luigi Porro Lam-

bertenghi (1780-1860), dal conte Federico Gonfalonieri (1785-1846), e dal duca Alessandro Visconti d'Aragona (?-1851), che nel febbraio del 1817 avevano richiesto al governo della Lombardia l'esclusiva per la navigazione a vapore sul Po e sugli altri fiumi e laghi del Lombardo-Veneto, sul tratto di mare da Venezia a Trieste e lungo le coste dell'Adriatico e nord di Ancona. Avuto il parere favorevole del governatore della Lombardia, bisognava costruire le navi. Federico Confalonieri, reduce da un viaggio a Londra, suggerì di ricorrere alle officine Boulton e ai Watt che fornirono una straordinaria macchina a vapore. Lo scafo venne invece realizzato a Genova ai cantieri Biga con materiali però difformi da quelli consigliati dagli inglesi. Il battello battezzato *Eridano* (antico nome del fiume), fu varato nell'ottobre del 1819 e, dopo una lunga naviga-

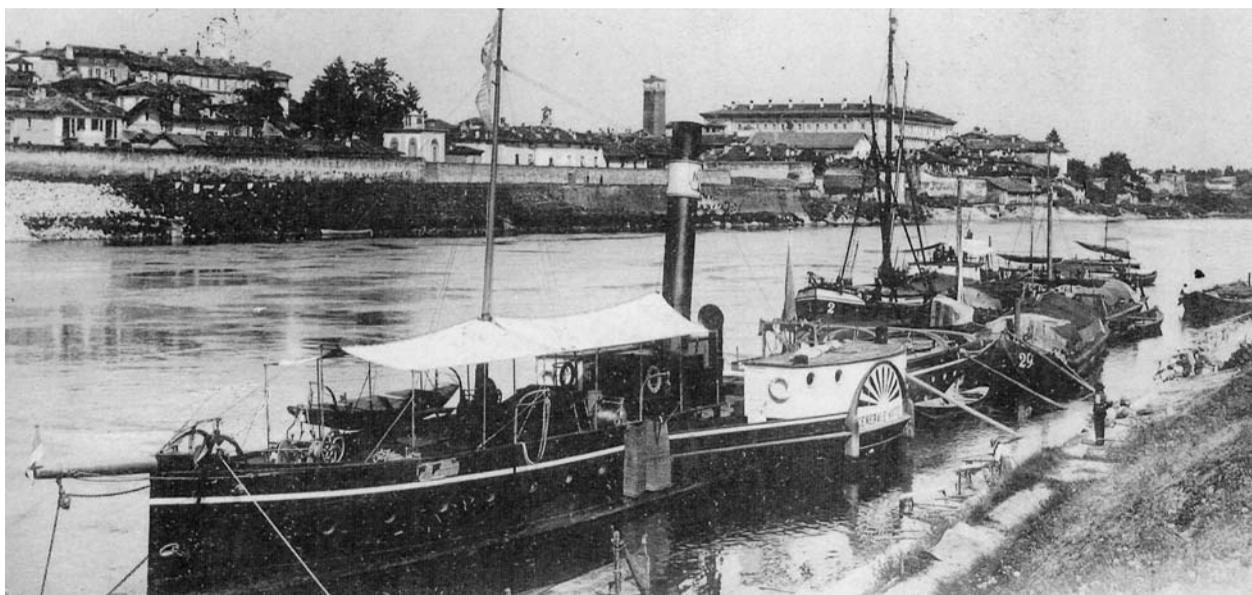
(\*) Pavese classe 1949, è docente all'UNITRE di Pavia. Collabora con i mensili *Marinai d'Italia*, *Lega Navale* e *Rivista Militare*, con il quotidiano *La Provincia Pavese*, e il settimanale *Il Ticino di Pavia*. Vincitore del premio giornalistico «*Cronache di Storia 2011*», con l'articolo *Dalla crisi delle città marinare italiane agli imperi mercantili. Ultimi libri pubblicati: «Samurai sul Pacifico, la Marina imperiale giapponese dalle origini alla Seconda Guerra Mondiale», «Dagli Zar ai Soviet, la Marina russa dal 1600 al 1939».* È collaboratore della *Rivista Marittima* dal 2005.

zione lungo tutte le coste italiane, giunse a Venezia nel maggio 1820. Il mese successivo arrivò da Vienna anche l'atteso documento che autorizzava l'iniziativa e l'avventura poté ufficialmente iniziare.

Il viaggio da Venezia a Pavia tra l'entusiasmo della folla che si assiepava lungo le rive del fiume per vedere il *mirabile monstrum*, durò ben 16 giorni a causa della forte corrente contraria del Po che richiese a un certo punto persino l'aggiunta di alcuni buoi a sostegno dell'insufficiente forza del vapore. Il viaggio di ritorno fu molto più agevole grazie alla corrente favorevole e si svolse in cinque giorni, con sole 40 ore di navigazione effettiva. Dopo questo primo viaggio trionfale, però, cominciarono le difficoltà. L'impresa sarebbe stata remunerativa solo se fosse riuscita ad accaparrarsi un regolare traffico di merci tra Milano e l'Adriatico, ma non fu così. Il fiume non era sempre navigabile per le secche e le nebbie che impedivano di schivare i numerosi mulini natanti. I ducati di Parma e di Modena ritardavano il viaggio con estenuanti ispezioni doganali. La domanda di trasporto delle merci quindi scarseggiava e un viaggio non a pieno carico non compensava le forti spese provocate dai sette uomini dell'equipaggio e dal costo elevato del carbone usato, quello inglese. Iniziata nel giugno del 1820, il 23 marzo 1821 l'impresa era già fallita e l'*Eridano*, ormai in disarmo sulla Riva degli Schiavoni a Venezia, restava solo un simbolo della temerarietà di questi primi imprenditori milanesi. Nel 1826 il suo propulsore, fu trasferito sul *Verbano*, primo piroscafo in servizio sul Lago Maggiore. Il generico racconto della prima navigazione, non fornisce una completa immagine della complessità della vicenda, per quanto riguarda i contrasti, le difficoltà, gli errori che ne intralciarono la buona riuscita e l'atteggiamento assunto dal governo austriaco nei confronti dell'iniziativa. A questo proposito anzi alcuni studiosi, prendendo lo spunto da alcune frasi del Confalonieri vagamente polemiche verso le autorità, furono indotti a teorizzare un'attitudine ostile del governo verso la nuova impresa e a servirsi quindi anche di questo episodio per dimostrare l'ottusità dell'impero asburgico, ma i fatti successivi non dimostrarono questo atteggiamento. Dobbiamo anche considerare che la navigazione sul Po avveniva su litorali di confine, si

navigava tra Piemonte, Lombardo-Veneto, ducato di Parma e Piacenza e Stato Pontificio.

Nel 1829 nasce la «Società Privilegiata per la Navigazione a Vapore nel Regno Lombardo-Veneto», costituita allo scopo d'intraprendere l'attività di trasporto passeggeri e merci lungo il fiume Po e sul Lago Maggiore. L'iniziativa, promossa dal duca Carlo Visconti di Modrone già azionista della «Società Privilegiata dei Battelli a Vapore nel Regno Lombardo-Veneto» fondata nel 1825, che nasceva sotto gli auspici del governo austriaco che, attraverso la concessione di esenzioni e di privilegi intendeva promuovere lo sviluppo delle moderne comunicazioni all'interno dei confini territoriali. Sempre nel 1829, la società procedette all'acquisto di due battelli a vapore, il *Virgilio* e l'*Arciduchessa Elisabetta*, con i quali furono attivate corse nella tratta intermedia del Po, tra Pontelagoscuro e Mantova. In breve tempo il nuovo servizio di navigazione, dapprima limitato ai soli passeggeri e in seguito esteso anche alle merci, entrò in concorrenza con la corriera di Mantova, che compiva un viaggio settimanale e aveva un contratto con le Regie Poste fino al 1834. Due anni più tardi, la società decise di vendere i due battelli a cui se ne erano aggiunti altri, tra i quali l'*Eridano*, il *Romolo* e il *Plinio* al barone Testa di Piacenza. Ma anche questo tentativo arrivò fino al 1840 e poi fallì e l'*Arciduchessa Elisabetta*, fu trasferito sul lago di Como. In quel periodo nacque la società per azioni «Ferdinanda» per la costruzione della linea ferroviaria Venezia-Milano (costruita tra il 1835 e il 1852) compreso il ponte della Laguna Venezia-Mestre inaugurato il 13 gennaio 1846. Venezia non poteva perdere l'occasione di contrastare Trieste e sostituire Genova (allora porto sardo) nella spedizione di beni a Milano, un progetto, in effetti, accolto inizialmente con scetticismo, se non con ostilità, da una gran parte dei ceti produttivi lombardi, legati al porto ligure da vincoli di opportunità e di convenienza economica. Calcolando che con la locomotiva i tempi del percorso (Km 271) si sarebbero ridotti di 4/5, i coloniali, lo stoccafisso norvegese, i prodotti del Levante e altre merci che godevano di dazi di favore sarebbero arrivati sul mercato lombardo a prezzi competitivi e prima di quelli provenienti dal porto piemontese. Inoltre Venezia con la



Pavia piroscfo a vapore ormeggiato sul Ticino di fronte al Collegio Borromeo, fondato da S. Carlo Borromeo (1538-1584) nel 1561.

nuova strada ferrata, contava anche di contrastare efficacemente la concorrenza triestina che risaliva il Po verso i mercati pontifici e lombardi.

Nel 1843 il conte Alvisè Francesco Mocenigo (1799-1884) acquistò dal Signor De Bei, la concessione per la navigazione sul fiume padano, e ordinò alla ditta «Dithburn & More» di Londra, la costruzione di un piroscfo di ferro battezzato con molta semplicità: *Conte Mocenigo*. La nave con un pescaggio di soli 61 cm inaugurò alla fine del 1843 il traffico sulla tratta nel Lombardo-Veneto austriaco, Venezia-Mantova (Borgoforte). Seguì nel 1846, sul tratto Mantova-Milano, un secondo piroscfo costruito dalla Taylor di Marsiglia, e battezzato *Contessa Clementina*. In questo periodo possiamo quindi definire realizzata la navigazione via fiume, da Venezia a Milano. Il tempo impiegato era di sei giorni nella stagione estiva e di otto in quella invernale. Da Venezia a Cavenello di Po funzionava un veliero, quindi si proseguiva a vapore fino a Pavia, mentre l'ultimo tratto da Pavia a Milano avveniva sul naviglio su barche che venivano alate con animali. Nel 1847 figuravano proprietari del diritto di navigazione sul Po i Signori Tommaso Perelli e Paradisi che ordinarono al cantiere Paul Van Vlissingen di Amsterdam un terzo piroscfo con macchina di 100 cv, che venne battezzato col nome del Pontefice dell'epoca

*Pio Nono*. La nave si trovava a Venezia per l'allestimento quando sull'Europa s'abbatte la tempesta del 1848. Durante questi moti, il piroscfo *Pio Nono* cadde nelle mani degli insorti veneziani che lo armarono e dopo averlo ribattezzato *Eridano*, lo utilizzarono nella difesa di Venezia contro gli austriaci. Dopo la caduta di Venezia l'*Eridano* fu sequestrato dall'Imperial Regia Marina Austriaca e utilizzato nella laguna. Al Conte Mocenigo che nel 1848, si era schierato dalla parte degli insorti, gli furono sequestrate le navi: *Conte Mocenigo*, che venne ribattezzato *Innominata* mentre il *Contessa Clementina* divenne *Clementina*.

Dopo le esperienze militari della campagna 1848-1849, l'Austria voleva istituire sul Po un'affidabile linea di rifornimenti, ma nello stesso tempo voleva risparmiare i costi per la costituzione di una flottiglia. Il governo austriaco intendeva fare del fiume una grande via di traffico, divenuta attuale con la sottoscrizione avvenuta il 13 luglio 1849 tra Austria, Modena, Parma e Stato della Chiesa di un trattato che sanciva la libera navigazione su quelle acque. Perciò l'amministrazione imperiale si rivolse al Lloyd austriaco (azienda nata nel 1836 come una branca dell'Osterreichischer Lloyd-Lloyd Austriaco, ed è da considerarsi fra le più antiche Compagnie di Navigazione del mondo), chiedendogli di riorganizzare la navigazione usufruendo nello stesso

## La navigazione a vapore sul fiume Po

tempo, di una sovvenzione statale, mentre il «Flottillenkorps» avrebbe fornito l'equipaggio delle navi. Già nel 1844 il Lloyd aveva posto allo studio la possibilità di una comunicazione diretta per acque interne tra Trieste e la Svizzera. Pertanto la presidenza e il consiglio di amministrazione della compagnia, con atto del 15 dicembre 1851, si manifestavano favorevolmente. Seguiva, il 28 marzo 1852, il relativo accordo con lo stato, esteso l'anno successivo al Ticino e al Lago Maggiore. Nasceva ufficialmente una nuova linea fluviale, che avrebbe trasportato passeggeri, merci e truppe lungo il fiume padano. Il Lloyd doveva fornire i macchinisti e il personale amministrativo, si assicurava l'esclusivo esercizio della navigazione lagunare da Venezia al Brondolo, sul Ticino fino al Lago Maggiore e sul Naviglio Grande fino a Milano. La via di Chioggia non poteva essere attivata direttamente e i bracci del Po non presentavano un tirante d'acqua sufficiente. Pertanto lo stato s'impegnava ad aprire un braccio settentrionale, detto Po di Levante, compiendo i lavori entro il 1853. Si procedeva all'acquisto dalla ditta Perelli Paradisi e Co dei piroscafi *Innominato* (di 100 cv) e *Clementina* (di 60 cv) impiegato sulla linea Venezia-Chioggia, che entravano in servizio con i nuovi nomi di *Cremona* e *Padova* insieme a 14 gabarre (barconi) da rimorchio e altro materiale. In seguito iniziò a operare sul fiume Bojana, sul lago di Scutari e sul Danubio fino al mar Nero. Veniva così realizzata una

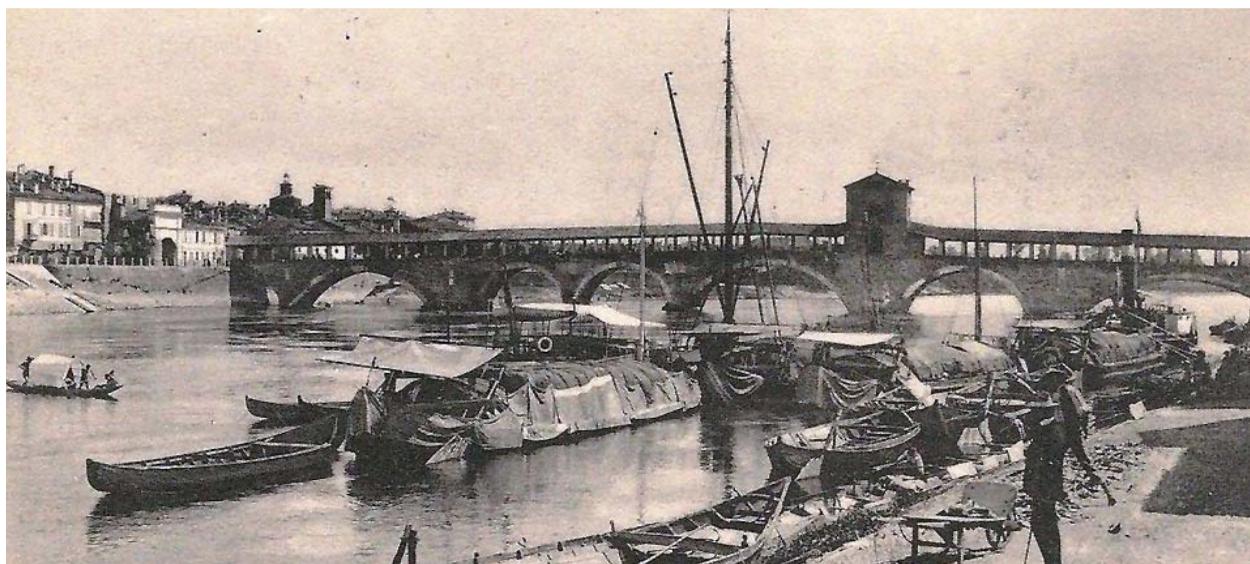
formidabile rete di distribuzione di merci e movimenti di passeggeri che univa le linee operanti nel bacino del Danubio con il mar Nero e da qui verso le altre destinazioni.

Furono ordinati in Francia presso il cantiere Scheider & Co di Creuzot i tre piroscafi rimorchiatori *Piacenza*, *Pavia* e *Ferrara* da 420 t ciascuno con macchina da 150 cv; inoltre la ditta Escher Wyss & Co di Zurigo fornì due piroscafi per passeggeri, il *Modena* e il *Parma* da 470 t e 150 cv; bisognava provvedere anche al servizio in laguna, per il quale venivano acquistati ad Amsterdam, presso il cantiere Paul van Vlissingen & Dudock van Hellen, i piroscafi misti *Verona* e *Vicenza* da 220 t e 80 cv. Inoltre la James Watt & Co di Londra fornì i piroscafi a elica *Verbano*, *Lario* e *Benaco* di 300 t e 100 cv; il numero delle gabarre da rimorchio venne aumentato a 44. Il Lloyd inaugurò il servizio passeggeri sul Po il 31 maggio 1854. Partendo da Milano, i piroscafi toccavano Pavia, Portalbera, Piacenza, Cremona, Casalmaggiore, Guastalla, Mantova, Ostiglia, Borgoforte, Saccheta, Pontelagoscuro S. M. Maddalena, Polesella e Cavanella di Po, con arrivo nella mattinata del giorno dopo, percorso effettuato tra tempi di viaggio e soste in circa 34 ore. Nei luoghi dove non esisteva ancora la possibilità di attracco in banchina, il Lloyd assicurò lo sbarco con barche comprese nel prezzo. Da notare che il tratto Pavia-Milano era servito da carrozze a cavalli e che sul tratto lagunare erano

adibiti anche i piroscafi *San Carlo*, *San Marco* e *San Giusto*. Ma era chiaro che il traffico passeggeri non poteva competere con la ferrovia, costante preoccupazione della compagnia armatrice, tanto che il numero delle corse veniva dimezzato restando teorica la capacità d'imbarco complessiva di 1.590 passeggeri. Si sviluppava soddisfacentemente, invece, il trasporto merci tanto che fin dal 1855 il Lloyd disponeva di 90 gabarre da rimorchio e di



Veduta del porto di Pavia, sullo sfondo il Collegio Borromeo.



Porto di Pavia sullo sfondo il vecchio ponte coperto.

piccole navi sia sul Po che sul Lago Maggiore. Nello stesso anno il piroscalo *Cremona* fu posto in disarmo e le sue macchine furono riutilizzate nella costruzione del piroscalo *Miramare*. Nel 1858 a causa del numero dei passeggeri sempre più in calo, il trasporto passeggeri fu sospeso e i piroscali *Modena* e *Parma* furono venduti all'Erste Donau Dampfschiffahrt Gesellschaft (DDSG) che forniva un servizio settimanale di trasporto dai porti danubiani fino al Mar Nero, e che li utilizzò sul Danubio fino al 1928, con i nomi di *Mercur* e *Juno*.

Nel 1859 la situazione politica si fece di nuovo difficile, il Piemonte si era alleato con la Francia e in febbraio aveva ammassato delle truppe al confine austriaco. Dopo l'ultimatum austriaco del 22 aprile respinto dal Piemonte, anche la Francia inviò un forte contingente di truppe nel nord Italia. Iniziava la seconda guerra d'indipendenza. Durante questa guerra il Lloyd dovette consegnare molte navi alla «Kaiserliche und Konigliche Kriegsmarine KKK» (Marina Imperiale da Guerra); queste vennero utilizzate come tra-

sporto di truppe; e concentrate nel basso corso del Po ma rimanendo praticamente inattive. La nuova situazione politica impediva ogni ulteriore navigazione del Lloyd sul Po ed era del tutto impensabile vendere le navi al regno di Piemonte. Nell'estate del 1861, il piroscalo *Piacenza* partiva assieme a 10 bettoline per il basso Danubio dove il Lloyd, parallelamente alla DDSG, esercitava da tempo un servizio tra Galaz e Braila. Nel 1862 si effettuò la vendita del *Piacenza* al governo serbo, che lo impiegò col nome di *Deligrad*. L'anno successivo venivano trasferiti sul Danubio anche il *Pavia* e il *Ferrara*, venduti nel 1865 alla neocostituita Compagnia dei Piroscali a Vapore Raaber che li ribattezzò *Orszàgh* e *Deak Ferencz*. Nel mese di marzo dello stesso anno arrivava sul Danubio anche il *Vicenza*, venduto all'impresa ungherese Geisz & Rosmayer di Tolna, dove il piroscalo mutava il nome in *Tona*. Nell'estate del 1866 il Lloyd vendeva anche il *Padova ex Clementina*, che per un certo periodo troviamo a Trieste presso il cantiere Tonello e il *Verona* ponendo faticosamente fine al suo impegno sul Po. ⚓

#### BIBLIOGRAFIA

- Aldo Cherini, Manlio Nigido, *La navigazione sul fiume Po e il contributo del Lloyd austriaco*, Associazione Marinara Aldebaran, Trieste, 2011.  
G. De Castro, *I nuovi argonauti 1820, F. Gonfalonieri e la navigazione sul Po*, Natura ed Arte, 1892.  
G. Cappello, *Un tentativo di navigazione fluviale nel 1820*, Gazzetta di Venezia, 1908.  
A. A. Michieli, *Federico Confalonieri e un tentativo di navigazione a vapore sul Po negli anni 1820-1822*, Annuario Istituto Tecnico di Treviso, 1927.  
Giacinto Romano, *Pavia nella storia della navigazione fluviale*, ed. Matteo Speroni, Pavia, 1911.  
Ettore Fabietti, *Piccola storia della navigazione a vapore*, Garzanti, Milano, 1943.  
Giovanni Gerolami, *Navi e servizi del Lloyd Triestino*, Trieste, 1956.