

Territorio

Panperduto come Chenonceau

L'opera di presa del Canale Villoresi, prossimamente restaurata, ha una vaga somiglianza con il celebre castello francese di Chenonceau, nella Valle della Loira. Prossimamente, un comune destino turistico.

Archi di sostegno sul pelo dell'acqua

Il castello di Chenonceau è situato sul fiume Cher ed è uno dei più belli e celebri castelli della valle della Loira. Proprietà della Corona francese e poi residenza reale, il castello di Chenonceau è un sito eccezionale, non solo per la sua concezione originale sul fiume, ma anche per il suo destino: amato, gestito e protetto da donne come Diana di Poitiers e Caterina De' Medici. Oggi Chenonceau è, dopo Versailles, il castello più visitato della Francia, meta di frotte di turisti che lo raggiungono in auto, in bicicletta o con imbarcazioni.

Un simile destino potrebbe toccare tra breve ad un altro manufatto costruito su un corso d'acqua: l'opera di presa

del Canale Villoresi situato a Somma Lombardo, località Maddalena. Non è un castello ma un casello idraulico, un fabbricato cioè che ha la funzione di regolare il flusso di acqua che dal Ticino entra nel canale intitolato al proprio progettista, l'ingegnere lombardo Eugenio Villoresi, e che fu inaugurato il 28 aprile 1884. Un vero monumento alla storia dell'irrigazione lombarda, che fa parte del sistema delle dighe cosiddette di Panperduto costruite per regolare l'uso delle acque del Fiume Azzurro a fini irrigui e poi energetici. Le dighe danno luogo al sistema di canali artificiali più importante d'Italia (quasi 250 mc/s, 6 miliardi di mc/anno): oltre al Villoresi, anche il sistema dei Navigli milanesi occidentali (Grande, Bereguardo e Pavese). Grazie a tali canali sono irrigati quasi 150mila ettari (20% dell'agricoltura lombarda) e viene prodotta elettricità per circa 2.000 gigawattora annue (oltre il 10% delle

Un progetto di intervento della Regione Lombardia per la messa in sicurezza e la valorizzazione a fini turistici delle dighe di Panperduto.



La diga di Panperduto

necessità energetiche lombarde). Dopo un percorso di 86 km, le acque del Ticino immesse nel Villoresi si gettano nell'Adda. Il canale artificiale che ha inizio a Maddalena è uno dei più lunghi d'Italia. L'opera di presa è costituita da un edificio di notevole valore storico-architettonico

situato in un contesto ambientale unico nel suo genere. Le dighe di Panperduto si trovano nel parco regionale del Ticino sul percorso ciclopedonale europeo E1, nel tratto che collega il Lago Maggiore a Milano, un nodo di passaggio sulla via navigabile Locarno-Venezia, con una potenziale forte valenza turistica.

Con Chenonceau il manufatto del Villoresi ha per il momento in comune solo le arcate che lo sostengono sopra il livello dell'acqua. All'interno, il meccanismo per l'azionamento delle paratie che regolano il deflusso dell'acqua nel canale. Il castello francese, al contrario, è ricco di arredi principeschi, possiede una collezione di dipinti di grandi maestri, una vera pinacoteca degna dei più grandi musei, ed un insieme notevole di arazzi delle Fiandre.

L'intervento

Il progetto di intervento della Regione Lombardia riguarda la messa in sicurezza e la valorizzazione a fini turistici delle dighe di Panperduto. Dopo la riattivazione, costata oltre 3

Un percorso ciclopedonale attrezzato, un Museo delle Acque italo-svizzere e un ostello-centro servizi ricavato nell'attuale casello idraulico del canale Villoresi.

milioni di euro, della Conca della Miorina - intervento che nella scorsa stagione turistica ha registrato la presenza di 21.000 persone, le quali hanno solcato le acque dei Navigli e del Ticino - quello sulle dighe di Maddalena, afferma l'assessore

regionale **Raffaele Cattaneo**, "è il primo passo per realizzare il più ampio progetto di valorizzazione e riqualificazione ambientale dell'area e per creare le condizioni per lo sviluppo della navigazione. Il ripristino delle tre conche di navigazione connesse con le dighe consentirà di attivare da subito un percorso navigabile autonomo di 15 km lungo il sistema di navigazione turistica Locarno-Venezia. Un percorso che, con altri interventi minimi, potrebbe estendersi sino ad Arconate, arrivando così a 40 km e divenendo la via navigabile su canali artificiali più lunga in Lombardia".

L'investimento previsto è di 21,6 milioni di euro per il ripristino della navigabilità, 3 milioni e 550mila euro per il recupero delle strutture architettoniche e la valorizzazione ambientale e 1 milione e 550mila euro per gli interventi di riqualificazione legati alla fauna ittica. Il progetto prevede anche la realizzazione di un percorso ciclopedonale attrezzato, un Museo delle Acque italo-svizzere e un ostello-centro servizi ricavato nell'attuale casello idraulico.



il castello di Chenonceau



Vecchia barca sul Naviglio Grande



FIUME TICINO

DIGHE DEL PANPERDUTO

CONCHE DI NAVIGAZIONE

In vista dell'Expo 2015

Il ripristino della navigabilità sulla rotta Locarno-Venezia, oltre ad incrociare una valenza turistica di lungo periodo, è pensato nell'immediato anche per dotare Milano e Malpensa, in funzione dell'Expo 2015, di un terminal sull'acqua. Ma si tratta, in fondo, di un ritorno all'antico. La navigazione dal Ticino a Milano risale all'epoca della costruzione del Naviglio Grande (1150-1256) ed è rimasta attiva, grazie a continui adeguamenti strutturali, fino alla metà del secolo scorso. Su quella via, che è stata un'arteria importantissima per l'economia milanese, hanno viaggiato anche i marmi che da Candoglia dovevano raggiungere la fabbrica del Duomo di Milano e che,

Il ripristino delle tre conche di navigazione alle dighe di Panperduto consentirà di attivare un percorso navigabile autonomo di 15 km lungo il sistema di navigazione turistica Locarno-Venezia.

essendo destinati ad un'opera religiosa, non pagavano dazio. Per questo erano riconoscibili grazie al simbolo AUF, che significava Ad Usum Fabricae, da cui il detto dialettale secondo il quale fare qualcosa auf equivale a farlo gratis.

Per le merci provenienti dal lago Maggiore o addirittura dalla Svizzera, il porto di imbarco o di trasbordo era Sesto Calende; da lì si dovevano discendere i 22,3 chilometri del Ticino fino a Tornavento su una corrente veloce e spesso tumultuosa. Le barche erano a fondo piatto, assai larghe. Le più grosse, le cagnone, misuravano 23,5 metri per 4,75 e avevano una portata di 40 tonnellate; le barche mezzane o ossolane, lunghe attorno ai 20 metri con un carico di 30 tonnellate e via via borcelli e battelle (usate per ridiscendere i cavalli) e barche più piccole impiegate per i traffici locali. Nessuno scafo poteva pescare a pieno carico più di 75 centimetri, era vietato navigare nelle ore notturne e assolutamente interdetto

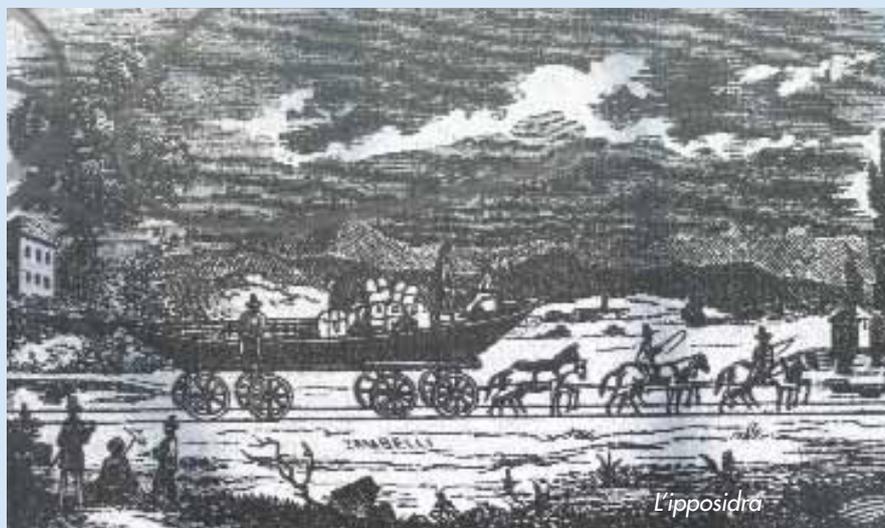
il sorpasso tra natanti in movimento. Gli equipaggi per cagnone e mezzane erano almeno di quattro uomini: a governare il timone era, sul fiume, l'uomo più esperto, la guida. La discesa da Tornavento alla darsena durava circa sette/nove ore.

Risalire la corrente era assai più lento e complesso: dalla darsena uscivano convogli (cobbie) di dodici barche legate prua a poppa e affidate al fattore, trainati da altrettanti cavalli. Fino a Castelletto di Abbiategrosso la pendenza è dolce, quasi nulla e vi si giungeva agevolmente in ventiquattro ore. Qui si dimezzava la cobbia, per affrontare la corrente più rapida fino a Tornavento: dodici cavalli per sei barche. Giunti alla metà,

i cavalli tornavano sui loro passi per rimorchiare le altre sei. Da Tornavento a Sesto Calende la manovra si ripeteva più volte, riducendo il numero delle barche al traino e moltiplicando i tempi di percorrenza. Ancora nel 1800, per l'intero viaggio, occorrevano almeno due settimane.

L'Ipposidra

Proprio quello della lentezza era il maggiore problema per chi ne fruiva. Nel 1846, Carlo Cattaneo ebbe un'idea che avrebbe consentito di risparmiare moltissimo tempo nel tragitto: trasferire via terra i barconi da Tornavento a Sesto Calende e viceversa, mediante una ferrovia a cavalli, caricandoli su grandi carri. Fondò una società per la realizzazione dell'opera, ne commissionò la progettazione, chiese le opportune autorizzazioni all'imperial regio governo a Milano e nel 1851 i lavori (imponenti) poterono cominciare e poi, dal 1858 al 1865, "La società ferrata per il rimorchio delle barche" fu operativa. L'Ipposidra (da ippos, cavallo e idra, acqua), che faceva in poche ore quello che richiedeva settimane, dovette però chiudere presto i battenti: da una parte gli utenti non erano così numerosi come il Cattaneo aveva preventivato, perché barcaioli e cavallanti non avevano nessun interesse immediato al risparmio di tempo e, cosa fondamentale, la



ferrovia, quella a vapore, congiungeva oramai Milano a Sesto Calende e contro la sua concorrenza non c'era nulla da fare.

Mauro Luoni

- www.etvilloresi.it
- http://it.wikipedia.org/wiki/Naviglio_Grande

Il ripristino della navigabilità sulla rotta Locarno-Venezia, oltre ad incrociare una valenza turistica di lungo periodo, è pensato nell'immediato anche per dotare Milano e Malpensa, in funzione dell'Expo 2015, di un terminal sull'acqua.



PANPERDUTO LIKE CHENONCEAU

The water intake plant of the Villoresi Canal, which will soon be restored to its former glory, bears a vague resemblance to the famous French castle of Chenonceau in the Loire Valley. It is soon to become a popular tourist destination.

Lombardy Regional Council has put forward a plan for the securing and improving of the Panperduto dams for touristic purposes. An equipped foot and cycle path, a Museum of the Italo-Swiss waters and a hostel with an information point will be created using what is currently the Villoresi Canal pumping station.

Perché Panperduto

Sulle origini del nome Panperduto si discute. C'è chi fa riferimento alle ingenti spese profuse per lo scavo dei canali, non proporzionate ai vantaggi ottenuti. Chi invece allude a scavi realizzati mediante contributo forzoso di mano d'opera, così sottraendo ai sottoposti il tempo necessario per procurarsi il pane quotidiano. Chi infine ritiene che la denominazione sia da ricollegare con il rischio di ribaltamento cui andavano incontro le imbarcazioni che trasportavano mercanzie in quella tratta del corso del Ticino - nelle vicinanze cioè dell'abitato Maddalena di Somma Lombardo - dove ci sono tuttora dei salti d'acqua. Con la perdita del carico si perdeva il guadagno della giornata, cioè il pane.

Per saperne di più: www.verbanensia.org