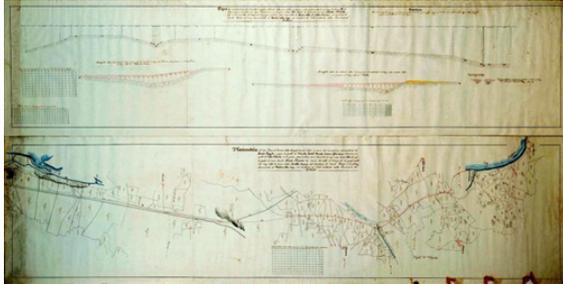


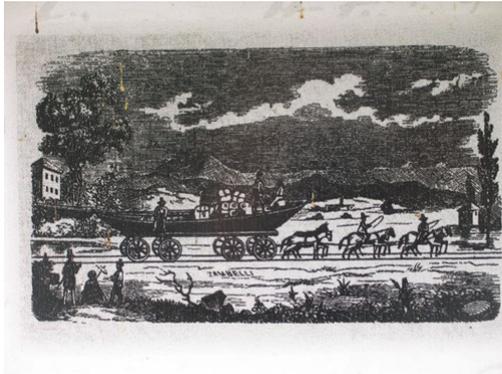
La rivoluzionaria ferrovia che trasportava le barche

Pubblicato: Venerdì 29 Luglio 2011



Un'idea rivoluzionaria, sperimentata per la prima volta sulle sponde del Ticino: questo era l'**ipposidra**, la **"ferrovia delle barche"** che trasportava le chiatte da **Tornavento a Sesto Calende**, evitando il tratto più impetuoso del fiume azzurro. L'idea era di Carlo Cattaneo, il grande pensatore lombardo che ebbe tra le sue mille attività anche l'interesse per i mezzi di trasporto, in particolare quello su ferro: il **progetto originario** del tracciato è stato **donato alla Liuc dalla signora Antonella Candiani**.

«L'ipposidra era una sperimentazione del trasportocombinato,



che partiva dallo sfruttamento delle vie d'acqua, allora importanti, ma troppo lente» dice Anna Gervasini, spiegando la modernità dell'idea di Cattaneo. **Ieri a salire sui carri ferroviari erano i barconi con il marmo e la ghiaia, oggi sono i rimorchi dei camion** che vanno e vengono verso la Svizzera e che vengono "trasbordati" a Busto Arsizio o Novara. Cattaneo lavorò all'idea per anni: nel 1844 costituì la società (che arrivò ad avere 84 soci), nel 1848 colse l'occasione del breve periodo della "giunta di governo" durante le 5 giornate milanesi per espropriare i terreni della brughiera, poi riprese in mano il progetto e il 9 febbraio 1858 inaugurò l'opera.

I trasporti fluviali lungo il Ticino e i canali derivati, si sa, sono sempre stati un vanto del ducato di



Milano. Da Sesto Calende a Tornavento, con il favore della corrente, si impiegavano 90 minuti e da Tornavento a Milano 8-9 ore. In senso inverso, andando controcorrente, si formavano convogli di barche che venivano trainate da cavalli lungo le sponde. Prima della costruzione della strada alzaia, da Milano a Tornavento occorrevano 15 giorni. In seguito, ne occorsero solo 3, ma il tratto da Tornavento a Sesto Calende continuava a presentare grandi problemi per la forte pendenza e le numerose rapide. Così Carlo Cattaneo, che era anche studioso di trasporti, progettò **un sistema che prevedeva, a Tornavento, il caricamento delle imbarcazioni su carri trainati da cavalli che si muovevano lungo una via ferrata a binari realizzata nella brughiera, sino a Sesto**, dove le barche venivano calate in acqua. L'opera venne realizzata con il concorso di notabili della zona: il preventivo di investimento fu di quasi 1.700.000 lire austriache, pari a oltre 7 miliardi di vecchie lire. Sia a Tornavento, sia a Sesto Calende, esistono tuttora le tracce degli scivoli lungo i quali le imbarcazioni venivano trainate in superficie e calate in acqua. **Nella brughiera tra le due località esistono ancora tracce dei ponti costruiti in mattoni**, sui quali erano stati posti i binari della strada ferrata laddove era necessario superare gli avvallamenti del terreno, soprattutto in presenza dei vari corsi d'acqua che attraversano la boscaglia.

Cattaneo trovò anche degli oppositori, soprattutto nella potente **lobby dei barcaioli** che non vedevano di buon occhio la ferrovia che sottraeva lavoro (fenomeni simili si ebbero anche altrove in Europa, in particolare in Francia). **Una opposizione che la professoressa Gervasoni** – affiancata dal



direttore generale della Liuc Pierluigi Riva – **a ccosta a quella dei No-Tav odierni**: «Pochi anni dopo l'ipposidra si è affermata la ferrovia, l'era dei grandi trafori: il Frejus, poi nel 1905 il Sempione. Per cento anni abbiamo vissuto di rendita su quelle opere. Oggi ci riproponiamo la modernizzazione di queste grandi infrastrutture: **se guardiamo a quel che si è fatto allora, ci rendiamo conto del limite di pensare solo alla prospettiva dei dieci anni successivi**». L'opposizione riguarda oggi invece sia alcune opere ferroviarie (come la Torino-Lione), ma anche – per restare sul territorio – la **terza pista di Malpensa**. «Io, lo dico a titolo personale, sono favorevole all'ampliamento di Malpensa – dice Gervasoni –, pensando non al 2015, ma al 2040, quando lo scenario sarà di grandi aeroporti: o partiamo adesso o non riusciremo a realizzarlo».

Certo, anche il percorso di sperimentazione delle soluzioni di trasporto non era esente da **errori di**

programmazione. Lo dice anche la storia dell'Ipposidra: **dopo soli 7 anni di attività, nel 1865, fu sostituita dalle linee ferroviarie Arona-Novara e Milano-Sesto Calende**, che vennero utilizzate anche per il traffico merci e che sottrassero quindi molto carico alla navigazione fluviale. Carlo Cattaneo però aveva creduto in quell'opera e aveva investito direttamente i suoi capitali, insieme a quelli degli altri soci.

Redazione VareseNews
redazione@varesenews.it