



LE VIE DELLA BONIFICA

4. Il Naviglio Grande



LE VIE DELLA BONIFICA - una collana di guide che percorrono la pianura lombarda - rientrano nei progetti di Regione Lombardia e ANBI Lombardia LA CIVILTÀ DELL'ACQUA IN LOMBARDIA e ACQUAPLUSS - Acqua Plurima per lo Sviluppo Sostenibile, tesi a far conoscere e valorizzare il ruolo dell'acqua quale fattore essenziale di sviluppo e ad affrontare, con un diverso approccio culturale e una mutata strategia di azione, le esigenze di adattamento ai cambiamenti climatici e socio-economici in atto. Le guide si inseriscono nella funzione plurifunzionale - caratteristica pressoché unica in Europa - che l'acqua svolge nella nostra regione: irrigua, industriale, paesaggistico-ambientale, navigazione... e appunto anche turistica e ricreativa.



Con il supporto di



LE VIE DELLA BONIFICA - 4. IL NAVIGLIO GRANDE

Ideazione e coordinamento di Gladys Lucchelli e Giorgio G. Negri.

Testi, foto e acquerelli di Albano Marcarini.

I testi *Il paesaggio del Naviglio Grande*, *La navigazione sul Naviglio Grande*, *La navigabilità del sistema dei Navigli lombardi*, *La navigazione oggi* sono di Viviana De Fato. Si ringraziano il Direttore Generale Valeria Chinaglia e il Direttore d'Area Tutela e Valorizzazione della Rete del Territorio Roberto Coppola. La foto di copertina e quelle delle pagine 11, 15, 62 sono di Maurizio Portone.

Prima edizione, 2021 - Proprietà letteraria riservata. È vietata la riproduzione, anche parziale, senza il consenso dell'autore. La guida è disponibile anche in formato pdf all'indirizzo web <https://www.anbilombardia.it> - La traccia gpx dell'itinerario è disponibile su richiesta a info@guidedautore.it

Questo itinerario si sviluppa su percorsi fruitivi e su strade a traffico promiscuo. Pur avendo posto la massima cura nella descrizione, non si esclude che nel tempo esso possa subire modifiche. L'autore declina ogni responsabilità per danni e incidenti di qualsivoglia natura che potrebbero derivare o in cui potrebbero incorrere persone, mezzi e cose durante l'utilizzo di questa guida.

LE VIE DELLA BONIFICA

4. Il Naviglio Grande

SOMMARIO

Presentazioni	4
Il Naviglio Grande pedalando e navigando	7
Il percorso fruitivo lungo il Naviglio Grande	12
La navigazione sul Naviglio Grande	14
Da Sesto Calende a Castelletto di Abbiategrasso	19
Da Castelletto di Abbiategrasso alla Darsena di Porta Ticinese	44
La navigabilità del sistema dei Navigli lombardi	62
La navigazione oggi	63
La storia del Naviglio Grande	9
Il paesaggio del Naviglio Grande	11
Il Museo Emeroteca della Acque Villoresi	21
Le centrali del Ticino	25
Il Ticino e il Naviglio Grande	30
Robecco e Cassinetta, paesi di ville	40
Abbiategrasso	42
La navigazione	46

Negli anni tra il 1177 e il 1179 il Comune di Milano cominciò a costruire un grande canale irriguo, derivandolo dal Ticino a Tornavento, poco sotto il lago Maggiore. All'epoca non esistevano opere simili in Europa. Il Ticinello - come veniva inizialmente chiamato - ad Abbiategrasso si divideva in due rami. Uno continuava dritto verso sud, verso la Lomellina e Pavia. Francesco Sforza lo renderà navigabile nel 1457 e diventerà il Naviglio di Bereguardo, come descritto nel primo volume di questa serie Le Vie della bonifica. L'altro deviava netto verso est, in direzione di Milano. Il corso d'acqua raggiungerà l'abitato meneghino solo nella seconda metà del XIII secolo, diventando anche navigabile. Di nuovo, si trattava della prima opera a livello europeo che teneva insieme l'uso irriguo, quello della navigazione e anche quello della produzione di energia per i molti mulini e opifici che sorgevano lungo le sue sponde, rivoluzionando e rendendo sempre più floridi il contado e la città di Milano.

L'uso plurimo dell'acqua è una caratteristica di questo e degli altri canali che costituiranno, con la Martesana, il Pavese, il Paderno e il citato Bereguardo, il più vasto sistema dei navigli milanesi. Una caratteristica che si riscontra anche in altri canali lombardi, quali il Naviglio Grande di Brescia e il Civico della Città di Cremona. Assai raramente però è presente in altri canali italiani ed europei. Si tratta, dunque, di una peculiarità da valorizzare con intelligenza, nella consapevolezza della sua importanza storica e culturale. E di cui andare fieramente orgogliosi.

Costruito con "scienza ed esperienza", il Naviglio Grande Milanese rappresenta l'opera idraulica più significativa costruita dai liberi Comuni, tanto che ancora oggi continua a svolgere, seppure in maniera diversa rispetto a otto secoli fa, una molteplicità di funzioni. Grazie alle sue acque, diffuse da 116 bocche e da innumerevoli cavi nella vasta pianura lombarda occidentale, l'agricoltura raggiunge livelli di produttività tra i maggiori in Europa e nel mondo, garantendo una produzione alimentare di elevatissima qualità. Le numerose ville di "delizia" costruite dalla nobiltà e dall'aristocrazia milanese nei secoli passati del ciclo della modernità, che si affacciano - per lunghi tratti - sulle sue sponde, costituiscono un patrimonio storico e architettonico di grande bellezza e di crescente interesse culturale. La flottiglia di barconi che, carica di ogni tipo di merce, univa fino a qualche decennio fa Milano al lago Maggiore e da qui al centro dell'Europa, è ora sostituita da agili barche da diporto e da un apposito servizio che dalla Darsena, in centro a Milano, percorre le tratte paesaggisticamente e culturalmente più interessanti e suggestive.

È merito importante e specifico di questa interessante guida non solo quello di descrivere e di illustrare, con dovizia di informazioni e di immagini, la ciclovia, ma anche di riportare le modalità e i regolamenti per la navigazione del "patriarca" di tutti i canali, cioè il Naviglio Grande, che così è stato unanimemente riconosciuto dagli studiosi italiani e stranieri.

Stefano Bruno Galli
Assessore all'Autonomia e alla
Cultura

Fabio Rolfi
Assessore all'Agricoltura
Alimentazione e Sistemi verdi

In questa nuova guida de *Le Vie della Bonifica* il binomio Navigli-mobilità dolce, estremamente attrattivo, si apre a prospettive tese a considerare anche gli aspetti connessi allo sviluppo della navigazione interna e a una concezione integrata di spostamento ispirata a più elevati standard di sostenibilità ambientale. Ancora una volta Regione Lombardia e l'Associazione dei Consorzi di bonifica ANBI puntano, rispetto a quanto premesso, a un arricchimento della proposta informativa nell'intento di accrescere la valorizzazione di grandi opere irrigue e di bonifica, che col tempo hanno conosciuto una riattualizzazione della loro funzione di vie d'acqua, vere e proprie risorse per un turismo "di prossimità" sempre più diffuso. È questo il tema che ANBI ha posto al centro della "Settimana Nazionale della Bonifica", quest'anno dedicata al turismo sostenibile e alle vie d'acqua per promuovere gli aspetti della sostenibilità ambientale, della valorizzazione dei territori in termini della fruibilità e in particolare nel legame con la bonifica.

Il percorso fruitivo che segue il Naviglio Grande viene restituito ai lettori colmo di tutti quei richiami alla navigabilità che, a seguito di Expo Milano 2015, grazie a significativi finanziamenti comunitari e al lavoro svolto dal Consorzio Est Ticino Villoresi, è stato oggetto di rilancio attraverso il recupero di diversi manufatti nel tratto ricompreso tra il 'fiume azzurro' e Milano (per esempio le conche di navigazione a Panperduto e a Turbigio, proprio sul Naviglio Grande).

Per il resto vi è tutto un mondo da scoprire, gravitante attorno al più importante dei Navigli, come suggerisce il nome: l'acqua e il paesaggio disegnato dall'intervento dell'uomo creano forti suggestioni che spingono a scoprire le bellezze, anche nascoste, di uno scorcio di Lombardia meritevole di essere proposto al pubblico. Questo è l'obiettivo della guida, ricca di dettagli e curiosità: l'acqua lombarda, polivalente, ispira una civiltà che per forza di cose deve essere valorizzata e diffusa il più possibile. Proprio da qui, accanto a quello tradizionale fondato sulla ricchezza agricola regionale, può partire anche un altro tipo di sviluppo del territorio quale depositario di notevoli opportunità fruitive, in un momento storico in cui vi è necessità di dare concretezza a istanze di crescita più o meno espresse. In questo quadro emerge quanto i benefici derivanti dalla fruizione delle opere irrigue e di bonifica come i Navigli milanesi arrivino davvero all'intera collettività, richiamando all'attenzione generale i temi, non da poco, della sostenibilità delle diverse funzioni e del temperamento delle varie esigenze in gioco se vogliamo che questi storici canali siano veramente le vie d'acqua di tutti.

Massimo Gargano
Direttore Generale ANBI

Alessandro Folli
Presidente ANBI Lombardia
Presidente CdB Est Ticino Villoresi

I Consorzi di bonifica e irrigazione sono enti pubblici economici a carattere associativo. Provvedono alla realizzazione e gestione di opere di difesa e regolazione idraulica, di opere di provvista e utilizzazione delle acque a prevalente uso irriguo, di intervento di salvaguardia ambientale. Essi svolgono quindi un'attività polifunzionale, mirata alla sicurezza territoriale, ambientale ed alimentare del Paese, contribuendo in tal modo ad uno sviluppo economico sostenibile. In Lombardia sono costituiti 12 Consorzi che operano su tutta la pianura. Sono riuniti a livello nazionale in ANBI e a livello regionale in ANBI Lombardia.

Passate le grandi invasioni barbariche e sconfitta la paura dell'anno Mille, il Comune di Milano dà inizio nel XII secolo, primo in Europa, alla costruzione di un canale, dapprima irriguo, poi anche navigabile. Trasportava verso i grandi mercati centroeuropei e ne riceveva ogni genere di merci: sale, grano, vini, manufatti, tessuti, formaggi, bestiame, ghiaia, marmi... E intanto irrigava le campagne aumentandone la produzione e assicurando i necessari beni alimentari ad una città in tumultuosa crescita e muoveva magli, ruote e pulegge di innumerevoli mulini e opifici. Una pluralità di funzioni che non aveva, né ha, pari riscontro in Europa.

Il Naviglio Grande prende le sue acque dal Ticino poco a sud dell'aeroporto della Malpensa e percorre circa 30 chilometri prima parallelo al fiume, poi distanziandosi col diminuire dell'altezza della scarpata, infine curvando di quasi 90°, ad Abbiategrasso, per dirigersi verso la Darsena milanese di Porta Ticinese, oggi rivitalizzata dopo decenni di abbandono. Persa, ma non da molto, la funzione di trasporto merci, mantenuta quella importante di irrigazione, il Naviglio ha assunto oggi un rilevante valore turistico e ricreativo. È una strada verde per pedalare e azzurra per navigare, immersa nel Parco del Ticino e nel Parco Agricolo Sud Milano: l'alzaia è un percorso fruitivo dove ville, mulini, ponti e opere idrauliche sono attrattive di fascino e uno spaccato della storia 'civile' della Lombardia; il canale è una strada d'acqua percorsa da barche a remi e a motore e da un caratteristico servizio pubblico di navigazione. E più a nord, al Panperduto di Somma Lombardo, l'ostello e il Museo delle acque italo-svizzero offrono ospitalità ed informazioni, che le aziende agrituristiche rinnovano lungo il percorso.

Questa nuova guida, la IV della serie de *Le Vie della Bonifica*, testimonia, come quelle in corso di pubblicazione sul Naviglio Grande Bresciano e della Ciclovía del Chiese, e delle Città murate lungo il Serio Morto, dell'attività di ANBI e dei Consorzi di bonifica per la promozione di un turismo "dolce e sostenibile", ambito a cui la Fondazione Cariplo rivolge da sempre particolare attenzione. La salvaguardia dell'ambiente e del paesaggio, la conservazione della biodiversità, la conoscenza della storia e della cultura del territorio, la valorizzazione dei prodotti tipici costituiscono infatti, insieme con la promozione dello sport e della ricreazione, l'insieme di una nuova concezione di sviluppo economico e di "turismo intersettoriale", che la Fondazione persegue attivamente e che trova oggi anche pieno riconoscimento nel PNRR recentemente approvato dallo Stato Italiano.

Tutte cose che questa guida, che affianca e completa quella precedente *Nella valle del Ticino e in Lomellina*, illustra e descrive sotto ogni aspetto, con la novità di riportare anche tutte le informazioni utili per percorrere il Naviglio con barche, battelli, canoe e ogni mezzo di diporto e di sport.

Claudia Sorlini

Vicepresidente Fondazione Cariplo



IL NAVIGLIO GRANDE PEDALANDO E NAVIGANDO

La Lombardia è terra di ricchezze naturali e opere umane. Fra queste ultime ci sono i Navigli che, fin dal Medioevo, hanno contribuito a costruire il paesaggio, a spostare merci e persone, a rendere produttive le campagne. Il Naviglio Grande si chiama così perché è il più importante. Trasportava materiali, muoveva mulini, convogliava ancora oggi acque irrigue nella pianura a occidente di Milano. Servì pure a sbarrare la strada agli eserciti nemici mandando le acque a inondare le campagne.

«Fu fatto questo Naviglio per dare abbondanza a Milano di legna da fuoco e da opera, di carbone, di vino, di calcina, di pietre in vivo e cotte; di carne; di grassine, di pesci, di merci...» ricordava all'inizio del Seicento Giovan Battista Setta. Tramontata la funzione di trasporto, mantenuta quella irrigua, il Naviglio ha oggi un valore turistico e ricreativo, una strada "verde" per percorrere e "azzurra" per navigare, immersa nel Parco del Ticino e nel Parco Agricolo Sud Milano. L'alzaia è un percorso fruitivo - uno dei più battuti del Milanese - dove ville, mulini, ponti e opere idrauliche sono attrattive di fascino e uno spaccato della storia civile della Lombardia. La vicinanza a Milano rende questa





via d'acqua un corridoio di natura verso l'area protetta del Ticino. In questo senso mantiene una delle sue prerogative storiche: anche Lodovico il Moro, sul finire del '400, usava il Naviglio per recarsi alle sue "ville di delizia", fra la frescura e la dolcezza della campagna milanese. Queste ville sono oggi la più rilevante attrattiva monumentale del Naviglio, specie fra Robecco sul Naviglio e Cassinetta di Lugagnano.

Pochi sanno che è possibile discendere un tratto del fiume Ticino, i canali e il Naviglio Grande per oltre 70 chilometri senza incontrare auto o semafori. Partire da Sesto Calende, dove finisce il Lago Maggiore, e raggiungere il centro di Milano presso la Darsena di Porta Ticinese pedalando in tutta tranquillità in una sola giornata o in un week-end pernottando lungo il percorso.

In questa guida percorreremo la sponda del Naviglio, ma non mancheremo di fornire utili indicazioni a coloro che, forse più fortunati e in possesso di un'imbarcazione, o usufruendo del servizio di navigazione turistica attivo sul sistema dei Navigli, possono addirittura scendere in acqua e navigare, come un tempo, su questa fantastica via d'acqua lombarda godendosi il paesaggio da un punto di vista completamente diverso... il centro del Naviglio!

«Fu fatto questo Naviglio per dare abbondanza a Milano di legna da fuoco e da opera, di carbone, di vino, di calcina, di pietre in vivo e cotte; di carne; di grassine, di pesci, di merci che dal lago Maggiore de' Svizzeri e da luoghi circonvicini in abbondanza e con poca spesa si conducono; et per levare da Milano sale, ferro, grani, risi, lini et altre robbe che a i lacuali e a' Svizzeri si vendono, per ragioni delle quali comodità le entrate dei Milanesi si son fatte più copiose e per altri servizi diversi. Fu eziando ritrovato questo Naviglio per irrigare terre e far molini, prati, risati, linati; per nutrir bestiame e per altri usi e servitù».
(G.B.Settala, 1603).

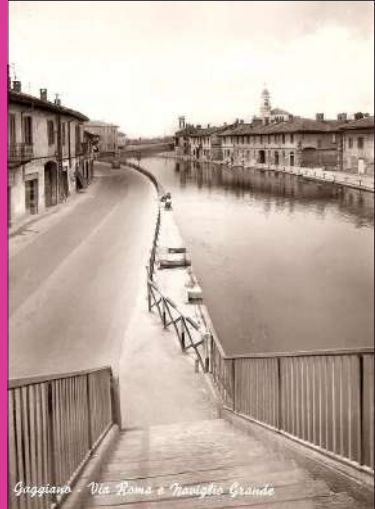


La storia del Naviglio Grande

I Navigli rappresentano un motivo di grande interesse culturale, non solo territoriale, ma anche storico. Le prime notizie sullo scavo di un canale da parte dei milanesi, detto di Gaggiano, o Ticinello, risalgono a cronache del 1179. Negli *Annales Mediolanenses*, Galvano Fiamma informa che nel 1257 tale opera fu portata a termine. Ma non vi è concordanza su queste date. I documenti d'archivio parlano di vicende più complesse. Ad esempio narrano dell'esistenza, già nel 1157, di un "fossatum comunis Mediolani", anch'esso denominato Ticinello, scavato a sud della città a motivo di protezione da eventuali incursioni dei nemici pavesi, alleati del Barbarossa. Prendeva le acque del Ticino sopra Morimondo e correva lungo il confine fra Milano e Pavia. Nel 1187 altri documenti attestano, all'altezza di Trezzano sul Naviglio, un "navigium" proveniente dal Ticino, che nel 1209 è condotto in città. Al 1239, volendo aumentare la portata delle acque nel Ticinello, si fa rimontare la diramazione dal fiume fino a Turbigo e oltre. Che fosse l'origine del nostro naviglio, poi deviato verso la città e travasato nel naviglio di Gaggiano, o solo una coincidenza di nomi non è dato sapere. In ogni caso utilizzare le acque del Ticino, il maggior collettore della pianura lombarda, fu un desiderio sempre vivo nei milanesi. A tal punto che assieme al naviglio si trovavano sparsi per la campagna altri cavi, detti del "panperduto", perché mai conclusi a causa dell'onerosità dell'impresa. Se ne trova uno nel Lodigiano, un altro nella brughiera nei pressi della Malpensa.

Realizzare un canale non era cosa semplice per quei tempi. Il Naviglio Grande fu opera di grande spessore tecnico, costosa, che gravò a lungo sui cittadini contribuenti, e non fu priva di aspetti negativi come l'assenza di chiuse (che vennero adottate solo più tardi in città, sul Naviglio di Paderno e su quello di Bereguardo) da cui l'eccessiva pendenza di alcuni tratti





o la bassa profondità di altri. Già nel 1272 si intervenne per approfondirlo e allargarlo in modo da consentire la navigazione. D'altra parte uno degli scopi primari dell'apertura di un canale, in quei lontani e bui tempi, era difensivo e non si andava troppo per il sottile. L'acqua così convogliata serviva ad allagare ad arte le campagne, bloccando i movimenti dei nemici. Nel 1239 i milanesi si difesero così dal Barbarossa evitando una nuova caduta della città dopo quella rovinosa del 1162. Nel 1387, grazie all'intervento di Gian Galeazzo Visconti, il Naviglio fu prolungato e reso navigabile fino al centro della città, per rendere possibile il trasporto dei marmi di Candoglia dal Lago Maggiore alla Fabbrica del Duomo. In definitiva è probabile che invece di un'opera in sé conclusa, il Naviglio Grande sia il risultato della connessione di interventi parziali, dettati per necessità di difesa o per favorire le opere di bonifica e redenzione agricola della Bassa (non dimentichiamo che a Morimondo si stabilì un monastero cistercense). Ma fu anche il primo di una serie, completata con il Naviglio della Martesana nel 1457, il Naviglio di Paderno nel 1777, il Naviglio Pavese nel 1819. Milano, col suo sistema interno di collegamento, fu fino alla prima metà del XX secolo, un'insospettata 'città d'acqua'.

Il Naviglio Grande prende le acque dal Ticino alla Paladella, nei pressi di Tornavento, frazione di Lonate Pozzolo. Si lascia guadagnare dal margine del terrazzo fluviale e, a Castelletto, presso Abbiategrasso, piega verso Milano. Su una lunghezza di 49.9 chilometri, supera un dislivello di 34 metri; la portata è di 63 metri cubi al secondo, che si assottiglia man mano fino a arrivare a 12 alla Darsena di Porta Ticinese a Milano. Ciò a causa di 116 bocche irrigatorie distribuite lungo il naviglio. Da esse si preleva l'acqua necessaria a irrigare circa 50 mila ettari di coltivazioni. La larghezza massima dell'invaso è di 50 metri, la minima di 22 per i primi 15 chilometri; per i successivi essa varia fra i 24 e i 18 metri, riducendosi a 12 nel tratto terminale. Il pelo dell'acqua ha un'altezza massima di 3.80 metri e minima di 1. Il naviglio è soggetto a due periodi di secca, primaverile e autunnale per consentirne la manutenzione.



Il paesaggio del Naviglio Grande

Il collegamento tra il fiume Ticino, il fiume Adda e il fiume Po senza soluzione di continuità ha lo scopo di connettere ciclabilmente con precorsi fruitivi attraverso l'ampio sistema dei canali e luoghi di attrattività storico, culturale, ambientale e naturale.

Lungo il Naviglio Grande sono rappresentate tre tipologie di paesaggio:

Dall'incile del Naviglio Grande sito in comune di Lonate Pozzolo, fino ad oltre Turbigo, il territorio è caratterizzato da un ambiente naturale. In questo tratto va ricordato che il Naviglio è carente d'acqua che invece scorre nel laterale Canale Industriale, il cui incile si trova più a monte in località Maddalena di Somma Lombardo. L'area dall'incile a Lonate Pozzolo, per la presenza di manufatti di grande valore come la Paladella degli Spagnoli e la Dogana Austro-Ungarica, necessita di interventi di conservazione a valorizzazione.

Verso sud, a Turbigo, grazie alla presenza di un grosso nodo idraulico costituito dalla confluenza del Canale Industriale nel Naviglio Grande, un elemento di forte connotazione del paesaggio è rappresentato dalla centrale termoelettrica Enel posta quasi di fronte al nucleo urbano di Turbigo. Proseguendo fino a Gaggiano, l'ambito agricolo risulta prevalente, anche se alternato dalla presenza di sistemi urbani di elevato valore storico.

Dopo il centro abitato di Turbigo inizia l'asta "monumentale" del Naviglio Grande che si conclude a Milano, dove possiamo ammirare Castelletto di Cuggiono con Palazzo Clerici (nella foto qui accanto) e alcune cave, rappresentando un ambito di attenzione per la sua sensibilità; Bernate Ticino con la caratteristica Canonica di Palazzo Visconti; Castelletto di Abbiategrasso, un punto nodale rispetto ai caratteri paesaggistici dei Navigli, grazie alla presenza di beni storico-monumentali (Palazzo Stampa, Casa del Custode delle Acque) come beni paesistici ambientali e percorsi fruitivi; infine il tratto compreso tra Vermezzo e Gaggiano di maggiore caratterizzazione agricola.



Da Gaggiano a Milano il territorio urbanizzato è quello che maggiormente identifica l'ambiente non sempre di elevata qualità anche per la presenza a margine di un asse infrastrutturale ad alta intensità di traffico. Tra Gaggiano e Trezzano sul Naviglio il tratto ha una forte connotazione urbana anche se non fanno difetto alcuni spazi aperti, mentre a Corsico l'abitato possiede edifici di interesse storico, dove l'elemento di recupero non può che essere il Naviglio.

Il percorso fruitivo lungo il Naviglio Grande

Lunghezza: 73.2 km (dalla stazione FS di Sesto Calende, fino alla Darsena milanese di Porta Ticinese, senza contare eventuali deviazioni nei centri abitati).

Punto di partenza: stazione FS di Sesto Calende sulla linea Milano-Domodossola. Per raggiungerla si utilizzano treni regionali con il servizio Treno+Bici di Trenord con partenza dalla stazione di Milano Porta Garibaldi. Essendo un percorso lineare, l'auto come punto d'appoggio non è l'ideale. Un'alternativa, se vi accompagnate con dei bambini e desiderate accorciare la lunghezza del percorso, è di utilizzare la stazione Turbigo della linea Milano-Saronno-Novara dalla stazione di Milano Cadorna, e iniziare lì la pedalata. Altre possibilità di interscambio treno e bici sono a Magenta (linea Milano-Torino), Abbiategrasso, Albairate (linea Milano-Mortara).

Punto di arrivo: Milano, Darsena di Porta Ticinese.

Condizioni d'uso: percorso fruitivo su tratti stradali a traffico limitato, in gran parte su asfalto (96%). I tratti su fondo sterrato sono evitabili con percorsi alternativi.

Segnaletica: pannelli verticali e indicatori orizzontali.

Sicurezza: per quasi il 100% su sede propria e separata; alcuni tratti promiscui nei centri abitati e lungo tratti urbani in entrata a Milano.

Dislivello: insensibile.

Mezzo consigliato: bici da turismo, mountain-bike, gravel, e-bike.

Quando andare: ogni stagione è buona ma occorre ricordare che in marzo e in settembre avviene la "secca", cioè il Naviglio viene

prosciugato per favorire la manutenzione.

Gli agriturismi. A Cassinetta di Lugagnano, lungo il Naviglio, s'incontra l'*azienda agrituristica L'Aia* (02.94249090, www.agriturismoaia.it), fattoria didattica del Parco del Ticino e buon punto di sosta con eventuale pernottamento con 4 camere per un totale di 10 posti letto (camera doppia fra 70 e 90 euro a notte con prima colazione e sconto 10% a ciclisti e viandanti). Vi sono suggeriti percorsi didattici per avvicinare, specie i più piccoli, ai tesori della campagna. Si acquistano cereali biologici, frutta, farine, erbe aromatiche, tisane ecc.

A Pontevecchio di Magenta l'*azienda agricola Rosaspina* (Via Località Airoidi 1, 02.9794203) è il riferimento di manifestazioni gastronomiche che si tengono lungo il Naviglio. Ha un attracco diretto sull'acqua. Il suo ristorante propone un menù da 30 euro con il classico risotto ai fiori di zucca e pinoli e con le carni della fattoria.

I ristoranti. Una semplice e incompleta selezione perché le buone tavole lungo il Naviglio Grande sono davvero tante: dalle osterie "fuori porta" ai ristoranti d'alta cucina, dai bistrot di Porta Ticinese agli agriturismi campagnoli.

- *Ex-dogana Veneta*, Tornavento, 0331.1818245, ristorante annesso al Centro Parco con piatti del territorio e bottega con prodotti di agricoltura sostenibile. I dolci sono irresistibili. Ci si accomoda nel dehors, accanto all'orto dei prodotti a km 0 o nei freschi locali interni. Aperto il fine settimana e i festivi.

- *La Pirogue*, Via al Ponte 10, Castelletto di Cuggiono, 02.97249154 - Speciale per il risotto mantecato e le grigliate miste, in un ambiente moderno e di grande confort. Menu degustazione: 30 euro.

- *Bar Trattoria Italia*, Via Alzaia Naviglio 1, Bernate Ticino, 02.97250452

- 339.7041561. Nella sede liberty del Circolo Operaio di Bernate con un pergolato all'aperto si gusta un ricco antipasto con affettati nostrani e soprattutto il classico piatto di pesciolini di fiume fritti ('pesit') con insalatina di stagione. Euro 25.

- *Osteria della Ripa*, Via Ripa Naviglio 33, Robecco sul Naviglio, 02.9470296 - Da provare il timballino di riso Venere nero con fonduta di gorgonzola dolce e mille foglie di petto d'anatra, oltre ai gelati di casa. Ma la Ripa è anche il posto giusto per un aperitivo. Pasto sui 30-35 euro.

- *Binfa Café*, Via Ripa Naviglio 19, Robecco sul Naviglio, 340.4676844 - Dipinti ottocenteschi in un "Saloncino delle feste" fanno da sfondo in questo bar, gelateria e tavola fredda, sulla riva del Naviglio Grande, in prossimità dell'imbarcadero a Robecco sul Naviglio. Adatto se non avete voglia di un vero pranzo completo, ma di assaggi e una buona merenda per la quale non andrete oltre i 12-15 euro. Altre indicazioni di ristoranti sono fornite nelle schede tecniche sui colonnini delle pagine a seguire.

Turismo. I Navigli mettono in relazione il cuore della città di Milano con i fiumi e i laghi. Navigli e alzaie rappresentano un naturale itinerario turistico che attraversa il cuore della Lombardia in una visione lenta della mobilità, con focus su un turismo tematico basato sull'elemento acqua, dalla storia dell'irrigazione e della navigazione.

Il Panperduto. il nodo idraulico del Panperduto, presso Somma Lombardo, è stato riqualificato dal Consorzio Est Ticino Villoresi per offrire numerosi servizi turistici. Un bar caffetteria accoglie il pubblico sulla terrazza con vista sul Ticino e sull'opera di presa del Villoresi, mentre nell'edificio di guardia è stato attrezzato un accogliente ostello con 22 posti letto (6 camere più un appartamento). Un ottimo punto d'appoggio per

quanti volessero destinare due giorni all'itinerario. L'ostello organizza inoltre le visite alla Diga del Panperduto, al Museo delle acque Italo-Svizzere e al Giardino dei giochi d'acqua. All'ostello è anche possibile noleggiare biciclette. Per prenotazioni contattare booking@panperduto.it - info@panperduto.it oppure telefonare allo 0331.259752. Per altre info: www.panperduto.it - Panperduto, Via Lungo Canale Villoresi, 4, Somma Lombardo (VA).

Contatti. La prima parte dell'itinerario è tracciato nel Parco del Ticino che, grazie alla sua rete di ospitalità e informazione, è in grado di sopperire a ogni esigenza. A questo proposito si può consultare il sito ufficiale www.parcoticino.it
Altre informazioni sul Naviglio come corpo idraulico legato alla bonifica e all'agricoltura si ottengono sul sito del Consorzio Est Ticino Villoresi (www.etvilloresi.it)

Meccanici e negozi biciclette. A Castelletto sopra Ticino (Sesto Calende), *Cicli Varsalona*, Via Sempione 36, 0331.914025; A Boffalora Sopra Ticino, *Doctor Bike*, p.za IV Giugno 12, 02.97255461; *Cicli Tramarin*, p.za Matteotti 9, 02.9756119. A Ponte Vecchio, *Cicli Battistella*, Via Isonzo 2, 02.9793776.

Noleggio bici e visite guidate. Il Parco del Ticino, dove transita il primo tratto della ciclabile, ha dei Punti Parco Bici dove noleggiare una bici: a Nosate, al *Binda Bici Bar*, in Via S. Antonio, 333.1893366; a Castelletto di Cuggiono, presso il *ristorante Il Ponte* (sul Naviglio), 02.974219; a Boffalora sul Ticino, presso *Doctor Bike* (vedi sopra); a Pontevecchio di Magenta, presso *Cicli Battistella* (vedi sopra). Avere una bici a nolo va bene se si rimane vicini ai punti di ritiro perché se arrivate fino a Milano vi resta il problema di come restituirla.

Traccia gps ottenibile su richiesta a info@guidedautore.it

La navigazione sul Naviglio Grande

La navigazione sui Navigli è uno dei modi più autentici e particolari per conoscere il territorio. Le vie d'acqua milanesi hanno sempre avuto un ruolo fondamentale nella storia ed economia della città. Il Naviglio Grande, come del resto tutta la rete dei Navigli milanesi consente la navigazione ai sensi dell'allegato B al Regolamento Regionale 3/2015 nel quale vengono indicate le tratte navigabili e le tipologie di imbarcazioni consentite quali imbarcazioni a motore, canoe, kayak, altre unità a remi e "stand up paddle". Si tratta di un'esperienza molto gratificante che da una parte evoca il trascorso storico di questa via d'acqua e dall'altra consente un approccio diverso e originale al paesaggio e ai monumenti della pianura milanese. Regione Lombardia, con apposita gara pubblica nel 2021 ha affidato a un unico operatore (www.navigami.com) il servizio di navigazione pubblica sul sistema dei Navigli lombardi e idrovie collegate, per i prossimi 9 anni. Grazie a questo servizio è possibile a chiunque percorrere il Naviglio su un battello turistico lungo le molteplici tratte di navigazione proposte e che consentono all'utente di visitare il territorio da un altro punto di vista. Sulla rete, si può inoltre vogare per attività sportive o remare per il semplice diletto della mobilità dolce.

Regolamenti. Tutta l'attività nautica è fissata in Lombardia dal Regolamento Regionale 3/2015 di "Circolazione nautica sui Navigli lombardi e sulle idrovie collegate", come conseguenza della legge regionale 6/2012, e dalla legge regionale 38/2015 che, nello specifico, ha individuato nel Consorzio Est Ticino Villoresi l'ente preposto alla gestione del demanio e

alla vigilanza della navigazione sui Navigli lombardi. Il rilancio della navigazione lungo le vie d'acqua del comprensorio ha portato Regione Lombardia ad intervenire sotto il profilo normativo per assicurare la fruizione dei canali che conciliano svago e sicurezza. Si fa riferimento a questi atti amministrativi per ogni approfondimento che attribuiscono al Consorzio di Bonifica Est Ticino Villoresi le seguenti funzioni:

- Vigilanza, controllo, irrogazione di sanzioni amministrative, rimozione di occupazioni abusive;
- Gestione del demanio o navigazione idroviaria e rilascio di concessioni inclusi l'accertamento e rilascio di canoni e indennizzi;
- Sviluppo progettazione finalizzata a migliorare la circolazione nautica sulle idrovie;
- Interventi di manutenzione ordinaria e straordinaria delle strutture attinenti alla navigazione e gestione delle manifestazioni legate alla navigazione stessa;
- Rilascio di autorizzazioni per manifestazioni nautiche.

In alternativa è possibile contattare il Settore Valorizzazione, Turismo e Navigazione del medesimo consorzio. Info: navigazione@etvilloresi.it

Tratti aperti alla navigazione. Il Naviglio Grande, per dimensioni e struttura, è il solo Naviglio che, quasi interamente, consente la navigazione di unità nautiche a motore e a remi (vedi la carta alle pagine seguenti). Il tratto aperto alla navigazione va da Turbigo alla Darsena di Porta Ticinese a Milano, pari a circa 45 km, ovvero quasi il 90% dell'intera lunghezza del Naviglio.

Il transitò nelle conche di navigazione.

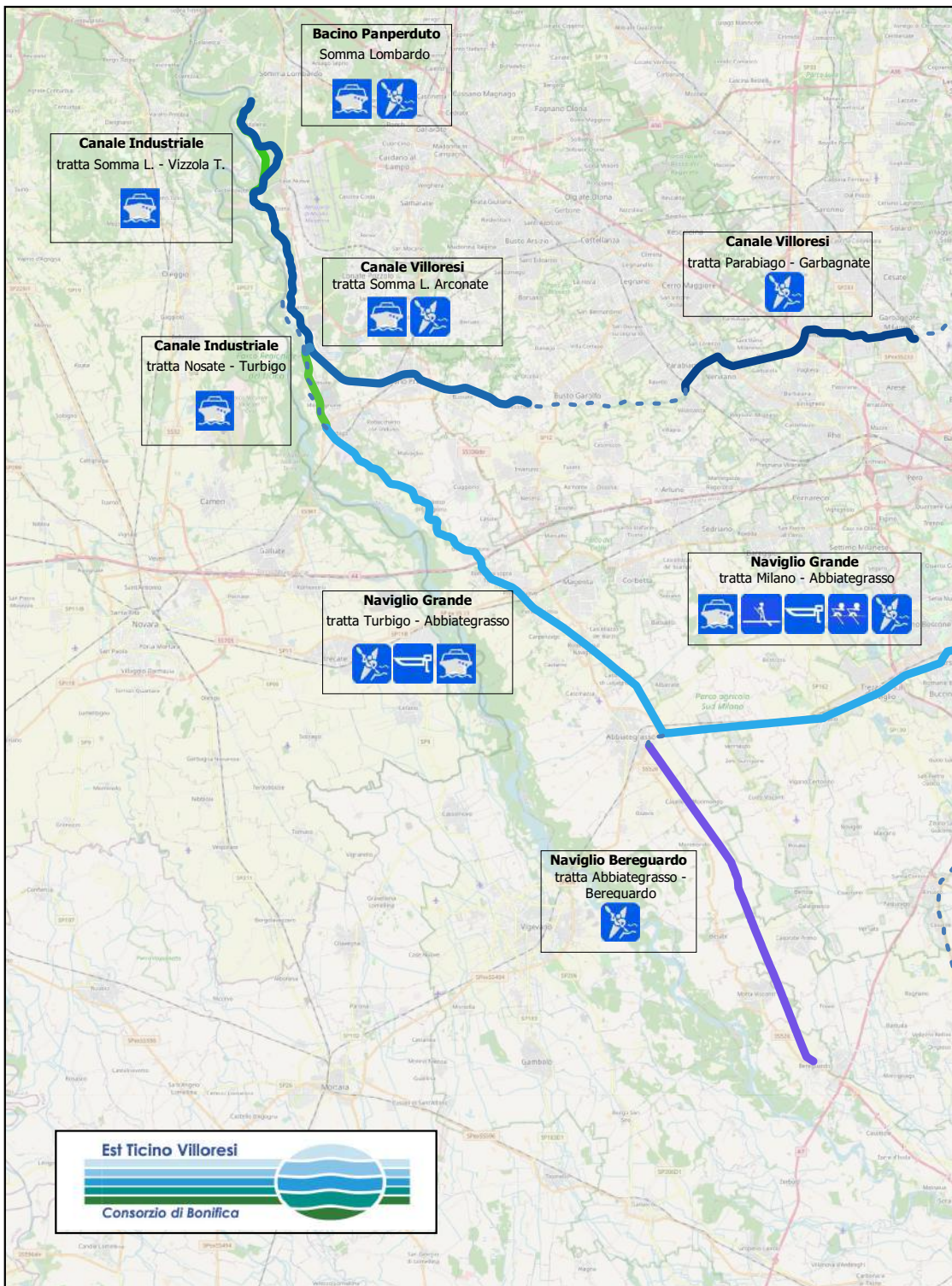
La presenza di diverse conche, nate per risolvere la criticità dettata dal dislivello presente lungo l'idrovia, limita le dimensioni dei natanti che sono fissate in 16,5 m



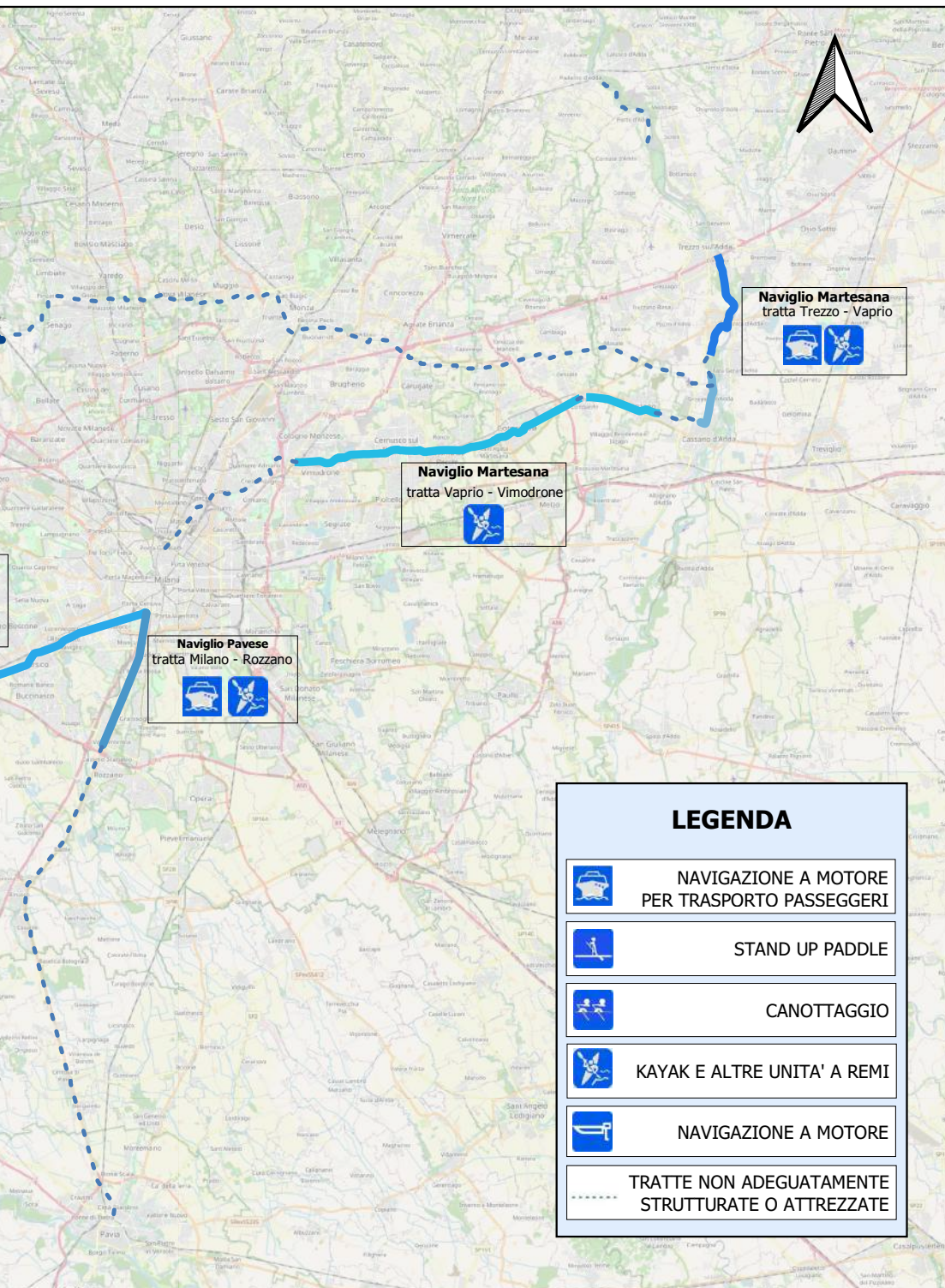
di lunghezza fuori tutto e 4 m di larghezza. Il transito nelle conche è rigidamente regolato con orari specifici e deve essere preceduto da una richiesta di prenotazione (navigazione@etvilloresi.it). La sola conca presente sul Naviglio Grande è quella di Turbigo, dinanzi alla centrale termoelettrica. Altre quattro conche funzionanti sono ubicate nel tratto fra il Panperduto e Turbigo: Conca Panperduto, a nord del bacino del Panperduto; Conca Incile Canale Villoresi e Conca Incile Canale Industriale, entrambe a sud del bacino stesso; Conca Castelli, lungo il Canale Industriale a Turbigo. Per ogni altra informazione è possibile consultare il sito web Est Ticino Villoresi alla pagina: www.etvilloresi.it/index.php/navigazione/

Specifiche sui tratti navigabili contenuti in questa guida. 1 - Canale Industriale (Idrovia Somma Lombardo - Vizzola Ticino),

lunghezza 4.6 km, navigazione consentita a imbarcazioni a motore per trasporto persone. 2 - Canale Industriale (Idrovia Nosate - Turbigo), lunghezza 3.84 km, navigazione consentita a imbarcazioni a motore per trasporto persone. 3 - Naviglio Grande (Idrovia Turbigo - Milano), lunghezza 43.3 km, navigazione consentita a imbarcazioni a motore da diporto, imbarcazioni a motore per trasporto persone, canoe e kayak, altre imbarcazioni a remi. Nelle mappe che accompagnano questa guida sono indicati, con apposite icone, gli scivoli, gli approdi e le conche di navigazione. La simbologia di colore rosso si riferisce al percorso fruitivo del Naviglio Grande, quella di colore blu alla navigazione.



- LE VIE NAVIGABILI DEL SISTEMA NAVIGLI E IDROVIE COLLEGATE - Allegato B del Regolamento Regionale 29 Ap





Da Sesto Calende a Castelletto di Abbiategrasso

1. Sesto Calende

Situata dove il Ticino, dopo aver formato il Lago Maggiore, torna fiume, Sesto dovette la sua importanza allo scalo fluviale e, in seguito, al passaggio della strada e della ferrovia del Sempione. Quindi un luogo legato ai traffici e alle infrastrutture con guadi, porti e ponti. Il nome deriverebbe da *Sextum mercatum*, cioè luogo ove si teneva un mercato, ricordato in un atto del 966. Gli storici danno per certa l'esistenza di un ponte romano sul Ticino, altri propendono per un guado o un ponte mobile. I "porti" non erano solo scali mercantili,

♦ La diga della Miorina, sul Ticino.





Sbarramento Porto della Torre con obbligo di uscita dal fiume per il suo superamento.

Il percorso/Road book

La progressione chilometrica (km 0) inizia dalla stazione FS di Sesto Calende.

Distanza: 52.5 km.

Dislivello: insensibile.

Punto di partenza: Sesto Calende FS.

Punto di arrivo: Castelletto di Abbiategrasso.

Condizioni del percorso: strada di ripa fluviale a traffico

ma passaggi del fiume tramite barche. A Sesto ne esistevano due: alla Briccola, di fronte al paese, e a Persualdo, più a sud, di fronte a Golasecca. Rimasero in funzione fino alla costruzione del ponte nel 1868. Sesto fu dal 1826 scalo della navigazione a vapore sul Verbano. I viaggiatori giunti da Milano in diligenza a cavalli trovavano qui, due volte al giorno, il battello per Stresa, Pallanza, Locarno, Magadino. La vivacità di Sesto era stimolata dal contrabbando che si sviluppava fra le due sponde del fiume: del Regno di Sardegna quella destra, del Lombardo-Veneto quella sinistra.



limitato, strada di servizio agli impianti idraulici.

Assistenza: Cicli Varsalona, Via Sempione 36, Castelletto sopra Ticino, 0331.914025.

La buona tavola: Ostello Panperduto, Via Canottieri, Somma Lombardo, 0331.259752, con B&B per pernottamenti, organizza visite guidate agli impianti del Panperduto; Ex-Dogana Veneta, Tornavento, 0331.1818245 (occorre salire la scarpata del Ticino dal ponte di Oleggio); Ristorante dai Gemelli Salis, Via Molino Nuovo 7, Cuggiono, 02.49723215 (al ponte di Castelletto si devia a destra verso il Ticino per 1.5 km); Bar Trattoria Italia, Via Alzaia Naviglio 1, Bernate Ticino, 02.97250452; Osteria della Ripa, Via Ripa Naviglio 33, Robecco sul Naviglio, 02.9470296.

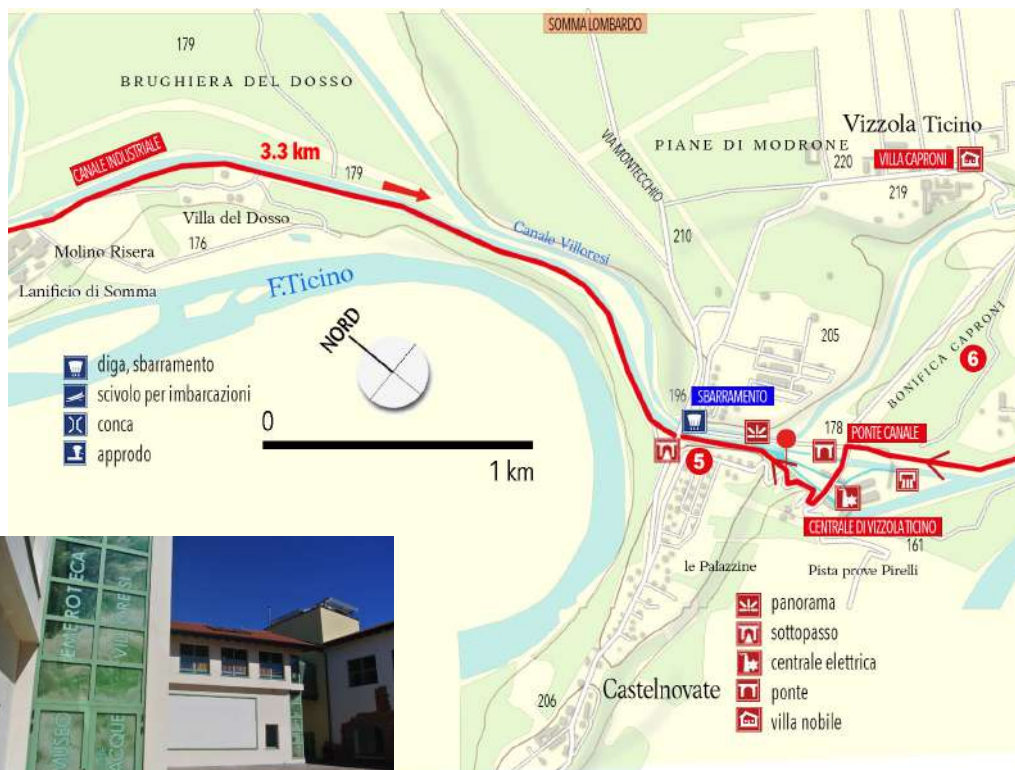
Agriturismo. L'Aia, Cassinetta

2. La diga della Miorina

Regola le acque del Lago Maggiore utilizzandole come bacino d'accumulo. Lo sbarramento, gestito dal Consorzio del Ticino, è alto 3.3 metri e lungo 200 metri. Fu costruito in meno di 4 anni, tra il 1938 e il 1942, e consente di alimentare con regolarità il Canale Industriale e il Canale Villoresi, in sponda lombarda. Sulla sponda piemontese il Canale Regina Elena. Manovrando le paratoie si regolano con precisione millimetrica le portate defluenti dal Verbano, erogando il necessario e trattenendo nel lago - funzionante da serbatoio - le acque sovrabbondanti. Senza l'opera di regolazione esse defluirebbero inutilizzate nel Ticino. Le acque stoccate nel lago diventano così una riserva utilizzata per integrare le portate naturali nei periodi in cui esse sono insufficienti a soddisfare le richieste delle utenze.

3. Il ponte-diga di Porto della Torre

Il toponimo ricorda l'esistenza di un "porto", ovvero di un traghetto sul quale traversare il fiume. Nell'Ottocento, per questo trasbordo, un pedone pagava da 10 a 30 centesimi a seconda del carico e della facilità di governare il traghetto rispetto alla forza della corrente. Si tenga conto che allora un operaio guadagnava mediamente una lira al



Il Museo Emeroteca delle Acque Villoresi

Lungo 86 chilometri, attraversando da ovest a est l'alta pianura milanese dal Ticino all'Adda, il Canale Villoresi entrò in funzione nel 1891 con lo scopo di redimere le difficili condizioni agricole dell'alta pianura, formata da suoli permeabili. L'ingegnere Eugenio Villoresi spese parte della vita alla realizzazione dell'opera ma non ebbe la fortuna di vederne gli esiti. Si spense nel 1879 dopo aver convinto gli ultimi scettici sulla bontà del progetto. A Castano Primo si trova il museo che raccoglie documenti, attrezzi di misura, mappe e gli archivi che raccontano le vicende di questa vitale via d'acqua.

di Lugagnano, 02.94249090, fattoria didattica; Az.

Rosaspina, Via Loc. Airoidi 1, Ponte Vecchio, Magenta, 02.9794203.

Assistenza bici: Doctor Bike, piazza IV giugno 12, Boffalora Ticino, 02.97255461; Cicli Tramarin, piazza G. Matteotti 9, 02.9756119, Boffalora Ticino, Cicli Battistella, Via Isonzo 2, Ponte Vecchio di Magenta, 02.9793776.

Km 0, alt. 197. Sesto Calende. Ci si dirige verso il Lungoticino di viale Italia, superando la rotonda della strada del Sempione, presso il ponte stradale e ferroviario. Nei chioschi lungo il fiume si può approfittare per un caffè. Si continua sulla strada alzaia, riservata ai pedoni e alle

giorno. Oggi, in luogo, si trova una centrale idroelettrica, realizzata nel 1955 dalla ex-Società Vizzola, che sfrutta per la produzione di energia elettrica il modesto salto prodotto dalla diga di regolazione. L'impianto, realizzato dall'azienda Riva Calzoni di Milano, è formato da una turbina Kaplan ad asse verticale la cui sezione girante, con quattro pale fuse in acciaio, ha il diametro di 6100 mm.

4. Opera di presa del Panperduto

Vista da lontano sembra un'opera neoclassica, la barchessa di una villa veneta o il nobile porticato a corredo di una chiesa. Invece no. Il suo edificio di presa, lungo 70 metri, è dotato di 30 paratoie in grado di "catturare" 190 metri cubi d'acqua al secondo. Si tratta di un monumento dell'ingegneria idraulica italiana, inaugurato nel 1884, quando le opere della tecnica, qualunque fossero, dalle stazioni ferroviarie alle centrali elettriche, dovevano esaltare l'aspetto monumentale e suggellare il prospero avvenire civile e industriale del nostro Paese.

La diga è uno sbarramento posto a lato del fiume Ticino, alcuni chilometri a sud dall'uscita dal Lago Maggiore.



♦L'edificio regolatore del Panperduto.

Preleva l'acqua del fiume e la consegna al Canale Villoresi. Si tratta di un'intuizione voluta dall'uomo, che fa seguito a secoli di miglioramenti e trasformazioni della pianura lombarda da landa acquitrinosa e boscaglia a terra fertile e coltivata. La Lombardia è terra nata dalle acque con un lavoro millenario di bonifica, regolazione, distribuzione di questa linfa vitale messa copiosamente a disposizione dai fiumi, dai laghi e dai ghiacciai alpini. Bisogna pensare al Ticino come a un albero: le radici sono i torrenti delle vallate alpine, il tronco il Lago Maggiore, i suoi rami i canali e i navigli che prendono vita a valle del bacino. Il singolare nome di Panperduto si deve al fatto che i numerosi tentativi fatti fin dal Medioevo di aprire canali si rivelarono fallimentari e di conseguenza, a parere degli imprenditori, si era dato inutilmente pane, cioè salario, agli operai che vi avevano prestato opera. Oltre all'edificio regolatore del Panperduto ci sono altri manufatti: la traversa di sbarramento sul Ticino, lo sfioratore di restituzione delle acque in caso di piena, l'edificio regolatore e il bacino di distribuzione, la scala di risalita dei pesci e una centrale elettrica. Insomma una "casa delle acque".

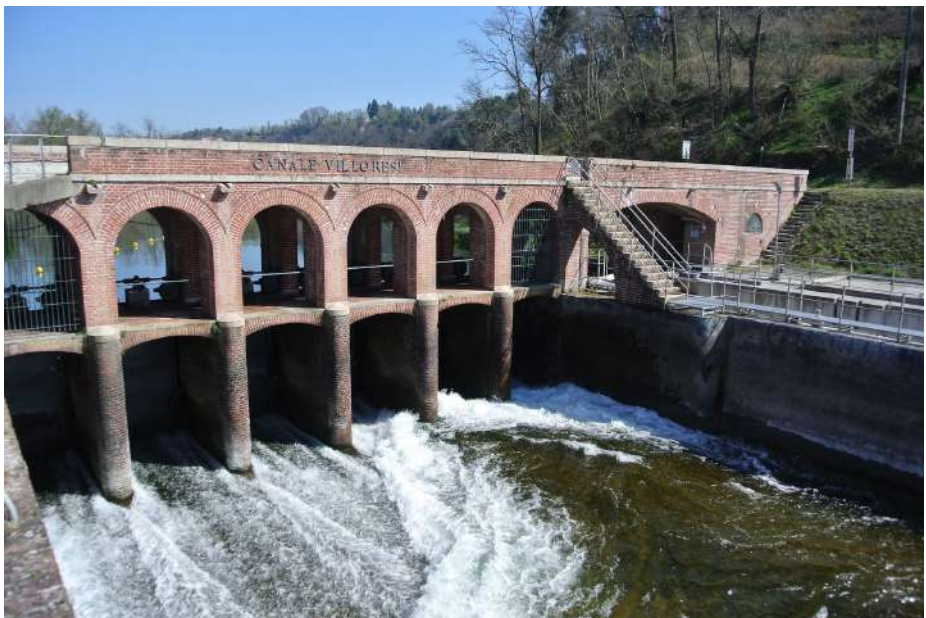
biciclette

Km 1.8, alt. 196. Casa del Porto. Alla fine della ciclabile ci si immette sulla strada per Gola-secca, sottopassando il viadotto dell'autostrada A 26.

Km 3.4, alt. 196. Area pic-nic del Monsorino. Si mantiene la direzione dell'alzaia, lungo il Ticino. Si aggira l'impianto della Miorina.

Km 6.4, alt. 195. Prato Secco. Si procede sempre nella valle del Ticino, stretta fra due alte scarpate boschive.

Km 9.5, alt. 195. Ponte-diga di Porto della Torre. Ci si immette, verso sinistra, su un tratto di 1.2 km della ex-sta-



♦ *L'opera di presa del Canale Villoresi.*

Le centrali del Ticino

Uno dei due canali che abbiamo seguito fin qui si chiama Industriale e sintetizza nel nome la funzione di collettore per le centrali elettriche della valle. Entrate in funzione a cavallo fra il XIX e il XX secolo, più volte potenziate o del tutto rifatte, esse forniscono ancora oggi la forza necessaria per alimentare le industrie della Valle Olona e del Nord Milano (a dire il vero non più così numerose come in passato), per muovere treni, per riscaldare e illuminare città e paesi. Il Naviglio Grande non disponeva di quei salti d'acqua indispensabili per muovere le gigantesche turbine delle centrali. Per questa ragione si pensò di affiancargli, da Somma a Turbigo, un più capiente canale, dotato dei necessari dislivelli. Una concessione del 1896 stabilì la realizzazione del tratto dal Panperduto a Vizzola, parallelo al Villoresi. A Vizzola, grazie a un salto di 27 metri, sarebbero state prodotte 14 mila KW di energia.

Con questo obiettivo, nel fervore della nascente industria del "carbone bianco", si costituì la *Società Lombarda per la distribuzione di energia elettrica*. Il canale fu inaugurato nel giugno 1900 e la Centrale di Vizzola, una delle prime in Italia, l'anno successivo. L'incremento delle richieste di energia spinse la società a realizzare un ulteriore tronco di canale che dall'incile del Naviglio Grande, sotto Tornavento, con altri salti di quota e utilizzando anche parte delle sue acque, sarebbe giunto ad alimentare le centrali in costruzione a Turbigo. Il nuovo tronco, aperto nel 1904, studiato anche per la navigazione, servì alla coeva centrale idroelettrica di Turbigo e nel 1922 alla Centrale del Turbighetto, prima in Italia ad essere comandata a distanza. Facciamo un passo avanti. Nel 1935 si avviano il rifacimento della Centrale di Vizzola e lo scavo di un collegamento fra i due tronchi di canali già realizzati in modo da ottenere un solo canale industriale, ancora più capiente (la portata fu elevata da 70 a 124 mc al secondo). Il tronco intermedio, sebbene dotato di un dislivello di soli 7 metri, avrebbe alimentato la Centrale di Tornavento, realizzata nei modi dell'architettura razionalista nei primi anni '40. Nel 1942 la Società Lombarda tramutò il suo nome in Vizzola, confermando il legame con gli impianti del Ticino. Dopo la guerra si aprirà una nuova fase legata alla ricostruzione del Paese, che vedrà la realizzazione delle potenti centrali termoelettriche di Turbigo inferiore, oggi gestite dal gruppo Iren, i cui alti camini spiccano da ogni parte della valle.



dell'epoca, gli fu conferita una veste medioevaleggiante con cornici sagomate in mattoni, torri merlate, archi e lo stemma del biscione, di cui si fregiava il duca Guido Visconti di Modrone, singolare figura di nobile e industriale.

Km 13,9, alt. 178. Ponte del Molino di Mezzo. Si prosegue lungo l'alzaia del canale che corre lungo la stretta lingua di terra fra il Ticino (a destra) e il canale stesso, a sinistra.

Km 16,8, alt.176. Viadotto di Castelnovate. Lo si sottopassa. Serve a collegare l'abitato di Castelnovate che si trova su uno sprone all'interno di un'ampia ansa del Ticino.

Km 17,5, alt. 175. Centrale idroelettrica di Vizzola. Un condotto dalle altissime pareti in muratura convoglia parte del Canale Industriale verso il bacino di carico della centrale.

ci mostrerà l'origine, la storia e la complessità strutturale e funzionale del bacino idraulico italo-svizzero del Ticino. Si potranno inoltre visitare i giardini dei giochi d'acqua, le scale di risalita dei pesci e l'opera di presa. Il presente itinerario è compreso nell'offerta proposta dall'operatore che si è aggiudicato il bando pubblicato da Regione Lombardia.

5. Castelnovate

Gli archeologi vi hanno rinvenuto tombe del II-I secolo a.C., e muraglie che riconducono a un *castrum* - un recinto fortificato - del V-VI secolo d.C., composto da ciottoli di fiume e malta. Ma si sono anche scoperte due are votive a Giove e due stele (un'ara e una stele sono visibili a fianco della chiesa). Tutto ciò in probabile relazione con un punto di transito sul Ticino, per alcuni studiosi forse il ramo superiore della strada diretta da Como a Novara. A Castelnovate non doveva essere difficile controllare i traffici grazie alla sua elevata posizione e al fatto che il fiume circonda per tre lati l'abitato.

6. La bonifica Caproni

I terreni della Bonifica Caproni sono un rilevante capitolo nella storia di questo territorio. Gianni Caproni fu fra i pionieri dell'industria aeronautica italiana. Nel 1911 stabilì



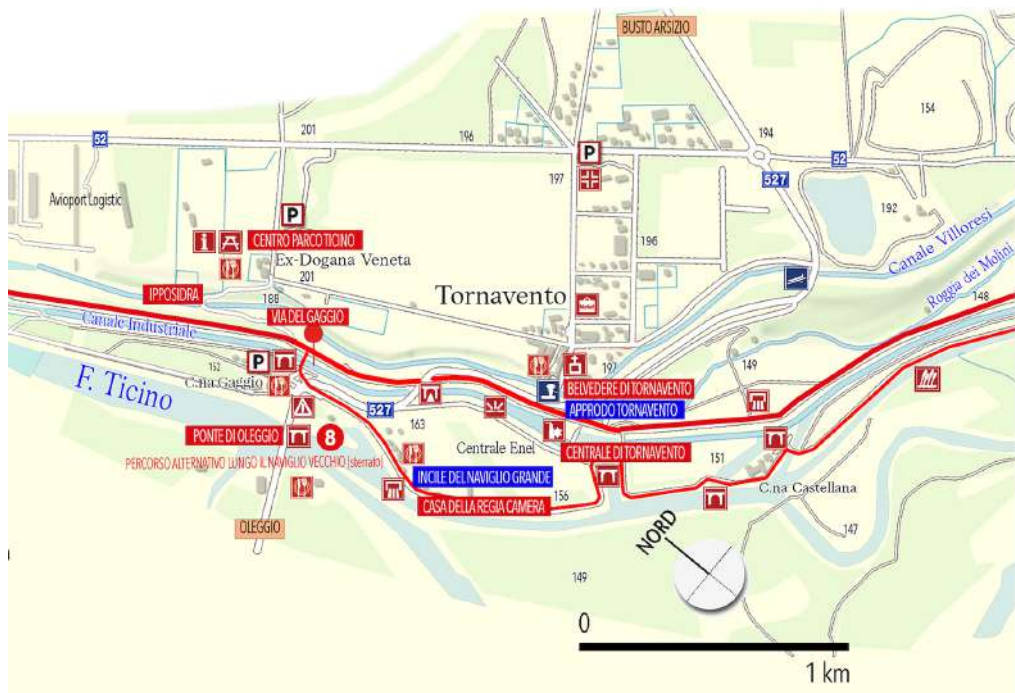
le sue officine nella brughiera della Malpensa. Oltre alla costruzione di velivoli da combattimento e da trasporto, intraprese un'intensa bonifica agricola. La sua villa, a Vizzola, sul ripiano sopra la valle del Ticino, è uno straordinario esempio di eclettismo architettonico: fra i molti orpelli decorativi figura, a mo' di avancorpo, la tettoia in ferro della vecchia Stazione Centrale di Milano.



7. La Roggia Molinara di Lonate Pozzolo

Ha dato per secoli acqua alle ruote di sei mulini. Di essa si ha notizia a causa di un'annosa controversia, avvenuta nel XVII secolo, fra la comunità lonatese (il paese è poco distante, sul terrazzo) e la Regia Camera, l'istituto preposto alla gestione delle acque pubbliche del Milanese. Si voleva che i lonatesi pagassero il prelievo dell'acqua essendo la roggia alimentata dal Ticino e cioè da un corso d'acqua pubblico, mentre questi ribattevano che l'acqua era sì prelevata ma da sorgenti del luogo, da ritenersi private. Grazie alle puntigliose relazioni degli ispettori chiamati a dirimere la questione - poi andata a favore dei lonatesi - possiamo conoscere tutta la storia di questo

♦ La chiusa alla Cascina Castellana





♦ I barconi alla cava del Rubone.

♦ Castelletto di Cuggiono.

piccolo corso d'acqua, uno dei più antichi, esistente forse già nell'XI secolo. In origine andava da Castelnovate al Mulino della Tinella, presso Turbigo, dove tornava nel Ticino, ma poi è stato tagliato in vari tronconi; aveva una portata di 36 once magistrali milanesi (pari a circa 1.3 mc/sec) e, oltre ai mulini, dava acqua, nel 1687, a 936 pertiche di terreno (pari a 61.2 ettari). Dei mulini rimane la malconcia sagoma di quello di Ferno. Lo si nota sulla sinistra, fra i prati. D'impianto cinquecentesco, era posto in mezzo a un'isoletta formata dai due rami della roggia e disponeva di quattro ruote a pale, due per ciascun lato. Ci dovrebbero ancora essere le sue gigantesche macine ma i rovi lo rendono inaccessibile.

Quanto detto e visto finora ci fa capire come questa "costa" della valle mantenga ben poco del suo originario aspetto: rogge, mulini, canali, centrali, dighe, condotte forzate, elettrodotti, strade hanno cancellato la primitiva foresta ripariale di roveri, cerri, olmi. La vegetazione relitta si è rinnovata. Di prepotenza, a partire dal 1785, è comparsa la robinia, importata dall'America. Assieme ad altri cespugli e arbusti essa copre il bosco con una trama impenetrabile. Una valle-industria, potremmo dire, che ha tenuto lontano gli abitati a causa dell'umidità, del rischio

Sottopassandolo si esce al cospetto di un altro braccio d'acqua che, verso destra, presenta i portali degradanti delle chiuse per la navigazione. Di fronte a opere così colossali è bene fermarsi e rendersi conto della loro funzione.

Viste per singole parti non ci si rende conto che sono un sistema molto complesso. Il percorso si porta sulla sponda sinistra del Canale Industriale.

Km 19.2. alt. 174. Molino di Ferno. Si prosegue lungo l'argine sinistro del Canale Industriale.

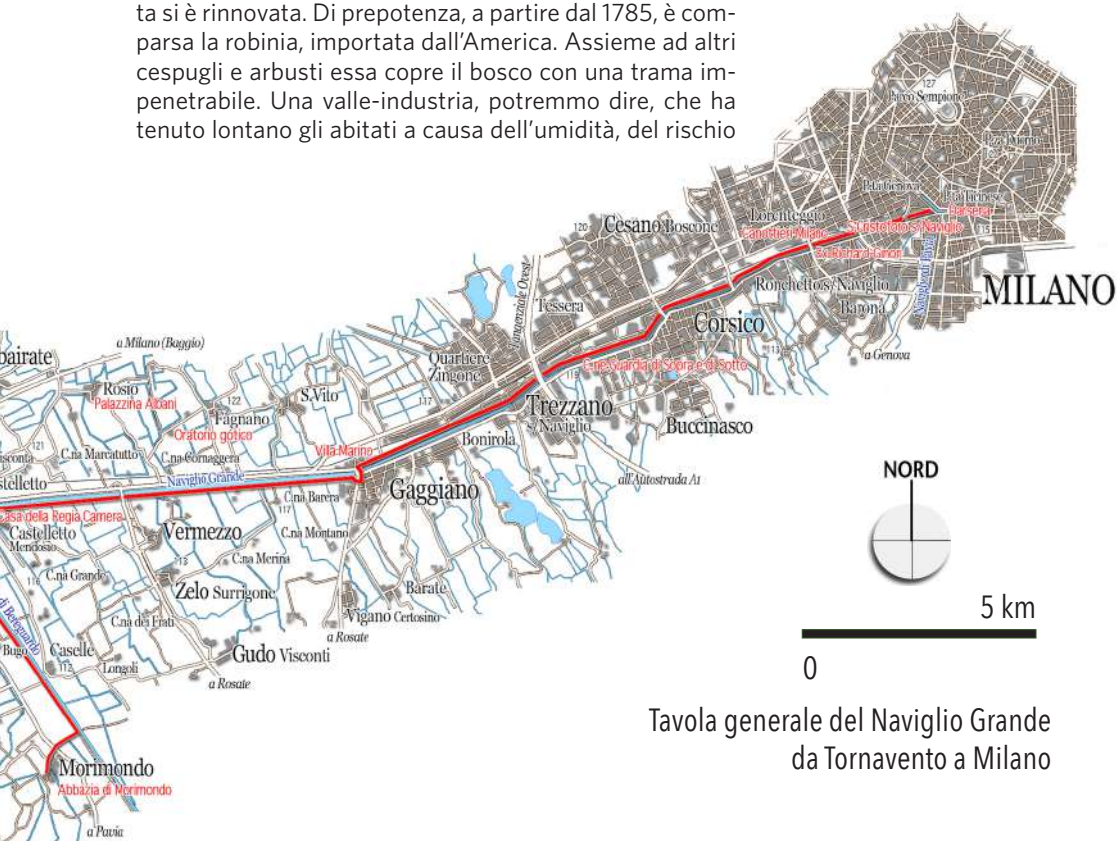


Tavola generale del Naviglio Grande da Tornavento a Milano

Il Ticino e il Naviglio Grande

La valle del Ticino, come del resto i solchi di molti altri fiumi lombardi, scorre depressa rispetto alla pianura, questione di qualche decina di metri. L'azione erosiva del fiume ha scavato un letto nei depositi alluvionali che, in epoche remote, hanno compattato la pianura. Ma non solo. Nel tratto superiore della valle, dopo che il fiume è uscito dal Lago Maggiore, questi depositi sono di spessore maggiore del normale perché a quelli antichi se ne sono sovrapposti altri più recenti, ovvero materiali morenici (rocce, detriti, sabbie) sospinti dai ghiacciai quaternari, gli ultimi in ordine di tempo a lambire la pianura prima di ritirarsi sulle Alpi. Per cui il Ticino ha dovuto faticare parecchio per aprirsi la via, dando poi forma a una "valle di pianura". Ne sanno qualcosa gli ingegneri che fin dal Medioevo si sono posti il problema di come utilizzare le acque del Ticino per l'irrigazione delle campagne milanesi. L'acqua, si sa, non va in salita e per superare il lieve ma decisivo dislivello fra il fondo della valle e il terrazzo circostante fu necessario scavare canali che stando dapprima paralleli al fiume, poi distanziandosi col diminuire dell'altezza della scarpata, potessero dirigersi verso le campagne. In questo modo è nato il Naviglio Grande. Mentre il fiume segue il suo corso naturale, il naviglio conserva una pendenza minore che gli consente di vincere la differenza di quota fra il fondo della valle e la pianura. Giunto a Castelletto di Abbiategrasso esso si separa definitivamente dall'alveo del Ticino e con una curva di 90° punta verso Milano.



di alluvioni, degli esigui spazi disponibili. Maddalena, Vizola, Tornavento, Nosate sono piccoli villaggi distribuiti sul ciglio superiore della valle. I loro campanili fanno a gara per stagliarsi sopra la cortina boschiva.

8. Il ponte di Oleggio e la Casa della Regia Camera

Il ponte è una travata reticolare in ferro (187 metri) retta da due pile piantate nel letto del Ticino. Risale al 1890. Come molti altri della valle, replica l'ubicazione di un preesistente traghetto o "porto" fluviale, ma è anche l'unico ponte originale, non danneggiato dai bombardamenti dell'ultima guerra. L'impalcatura superiore doveva servire per la ferrovia, come avviene a Turbigo, ma non fu mai utilizzata. Poco a valle del ponte, sulla sponda del Ticino (richiede una breve deviazione dall'itinerario) si trovano l'incile del Naviglio Grande, ovvero il punto dove parte della corrente del fiume entra nello storico Naviglio, e la Casa della Regia Camera. Un'iscrizione sulla facciata ricorda il luogo e la funzione del Naviglio, motore e ricchezza dell'economia milanese. La Regia Camera era l'istituzione preposta alla vigilanza e alla manutenzione della via d'acqua. Lungo la vicina rampa che scende in acqua si osservano due idrometri: uno scolpito nelle pietre di margine; l'altro retto in verticale sul muro. La Paladella è la diga di pietrame, lunga 280 metri, posta nell'alveo del Ticino, da cui si deriva l'acqua per il Naviglio.

La quantità di canali che solca questo lembo della sponda sinistra del Ticino può confondere le idee. È una vera terra delle acque. Scendendo dalle brughiere di Sesto Calende abbiamo attraversato il Canale Villoresi, poi costeggiato il Canale Industriale, realizzato in questo tratto nel 1903 per alimentare la centrale elettrica di Turbigo. Quest'ultimo corre per chilometri parallelo all'alveo del Naviglio Grande, qui detto anche Vecchio, tanto è facile confonderlo. Nei pressi della Cascina Castellana si stacca dalla riva destra del Naviglio il Canale Marinone che corre per 6 chilometri fra il Ticino e il Naviglio stesso, dando vita ad ambienti umidi fra i più pregiati di questa parte del Parco del Ticino. Alcuni guadi consentono, se l'acqua è bassa, di entrare in questa fascia interstiziale per ripaganti esplorazioni naturalistiche.

9. Santa Maria in Binda

Chiesuola sotto lo spalto che sorregge l'abitato di Nosate. "Binda" è un termine longobardo che indica una stri-



♦In alto, la chiesa di Santa Maria in Binda. Qui sopra, un cascinale lungo l'alveo del Naviglio Vecchio.



scia di terra fra fiume e collina, dove in effetti si trova la chiesa. Rifatta a più riprese - il campanile, ad esempio, è "puro Novecento" - ha però origini antiche (IX secolo), collocata lungo il tracciato della *Via Mercatorum*, la strada commerciale che univa Pavia a Sesto Calende. La vera sorpresa è però all'interno, dove figura una *Danza Macabra*, affresco del '400, posto accanto ad altri coevi o precedenti, questi ultimi celati dall'intonaco. La chiesa è aperta al culto tutte le domeniche e la sua festa viene celebrata la seconda domenica di settembre.

10. Turbigo e le sue centrali

La Centrale di Turbigo superiore, o Centrale Castelli, della potenza di 9606 KW, è alimentata dal Canale Industriale. Dopo aver mosso le turbine, le acque di scarico si ripartiscono in tre direzioni: nel Naviglio Grande (70 mc/sec); nello Scaricatore dei Tre Salti (26 mc/sec) che alimenta la Centrale di Turbigo inferiore; nel Canale Regresso (24 mc/sec). Dire che è un labirinto è dire poco. Si nota la sovrapposizione di tre reti idrauliche: quella originaria dei rami del Ticino; quella d'antica origine che serviva ai mulini e alle campagne; quella più recente, di servizio alle centrali elettriche.

♦Palazzo Clerici a Castelletto di Cuggiono.



Turbigo è un grosso abitato con industrie meccaniche e tessili e, fino a qualche anno fa, uno dei più importanti poli nazionali per la lavorazione delle pelli (concerie). Fu tenimento degli omonimi signori e, dal 1591, della famiglia piacentina dei Landi nonché punto di sosta sul Naviglio e 'passo' del Ticino. Il castello risale al XIII secolo e fu presidio strategico per il controllo del confine occidentale dello scacchiere visconteo; restaurato dai Landi come residenza, è dotato di tre torri (da cui, forse, l'origine del toponimo). Ma il prospetto più caratteristico del borgo resta quello sul Naviglio, qui dalla vivace corrente, con lo storico ponte in pietra (1604) e le rovine della vecchia Dogana. Poco più lontani svettano i camini della potente centrale Iren, che assieme alle altre due centrali vicine, colloca Turbigo fra i maggiori comuni produttori di energia elettrica in Italia.

Km 22.3, alt. 173. Ponte di Oleggio. Si sottopassa l'ex-S.S. 527 'Est Ticino' e si prosegue lungo l'argine sinistro del Canale Industriale passando accanto alla Centrale di Tornavento.

Km 27.1, alt. 148. Santa Maria in Binda. Area di sosta e punto di ristoro stagionale. In seguito la ciclabile si innesta su un tratto di strada veicolare che dopo circa un chilometro entra a Turbigo, accanto alla Centrale Castelli.

Km 29.3, alt. 147. Turbigo.



♦ La vecchia diga "a paladelle" sul Naviglio Grande a Turbigo.



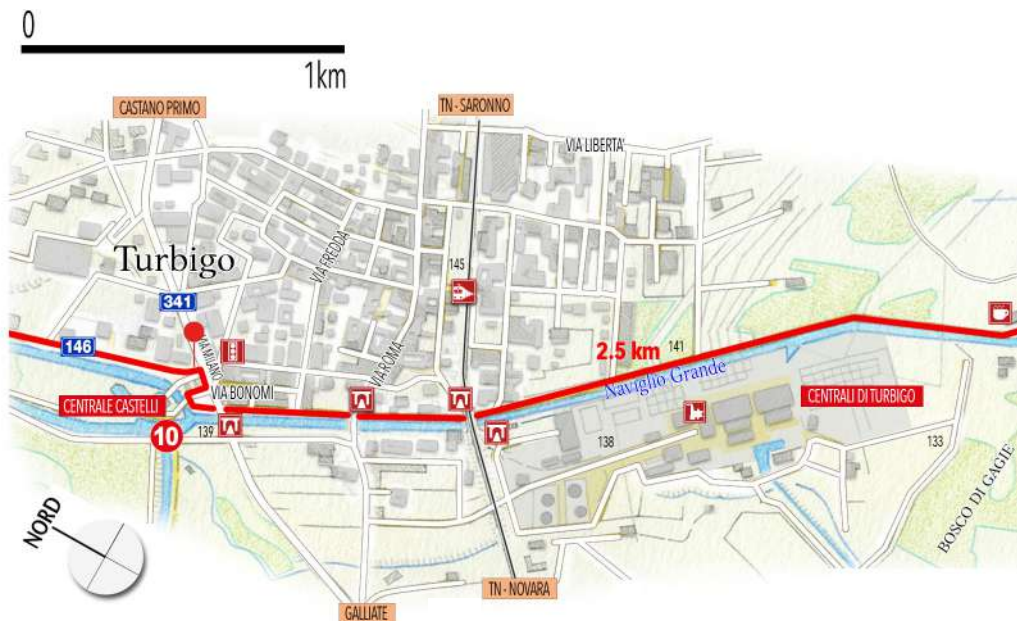
11. Castelletto di Cuggiono

A Turbigo si è lasciato il Canale Industriale e si comincia a seguire il Naviglio Grande, da cui iniziano a staccarsi le rogge per alimentare i prati irrigui della valle, verdi in ogni stagione dell'anno. Occorre coprire diversi chilometri prima di giungere alla curva di Castelletto di Cuggiono. Sullo spalto che delimita l'orlo della valle del Ticino, si appoggia il *palazzo Clerici*, sorto sui ruderi del fortilizio, già citato nel 988, che ha dato nome alla località. L'edificio risale alla seconda metà del Seicento. Fu ricordato da Marcantonio Dal Re fra le dimore nobili del Milanese e fra le più imponenti di Lombardia. Lo stesso autore aggiunse che da tale luogo si potevano scorgere con facilità «a Tramontana il Sacro Monte sopra Varese, a Mezzogiorno la città di Vigevano, ed a Sera, quella di Novara». Il compassato disegno architettonico si dilata nella bella serie di terrazze che scende al Naviglio con scalinate e ninfei. Da qui è possibile imbarcarsi e percorrere il Naviglio Grande in barca.

♦ *Vetuste cascine sul Naviglio Grande a Bernate Ticino.*

12. Bernate Ticino

L'antico *Castrum Brinate* delle carte medievali è il primo abitato che incontriamo a cavallo del Naviglio. Entrando si nota, a destra, una delle ultime marcite rimaste: un tipo di coltura erbacea che, grazie allo scorrimento continuo dell'acqua, garantisce diverse sfalcature per tutto l'anno.



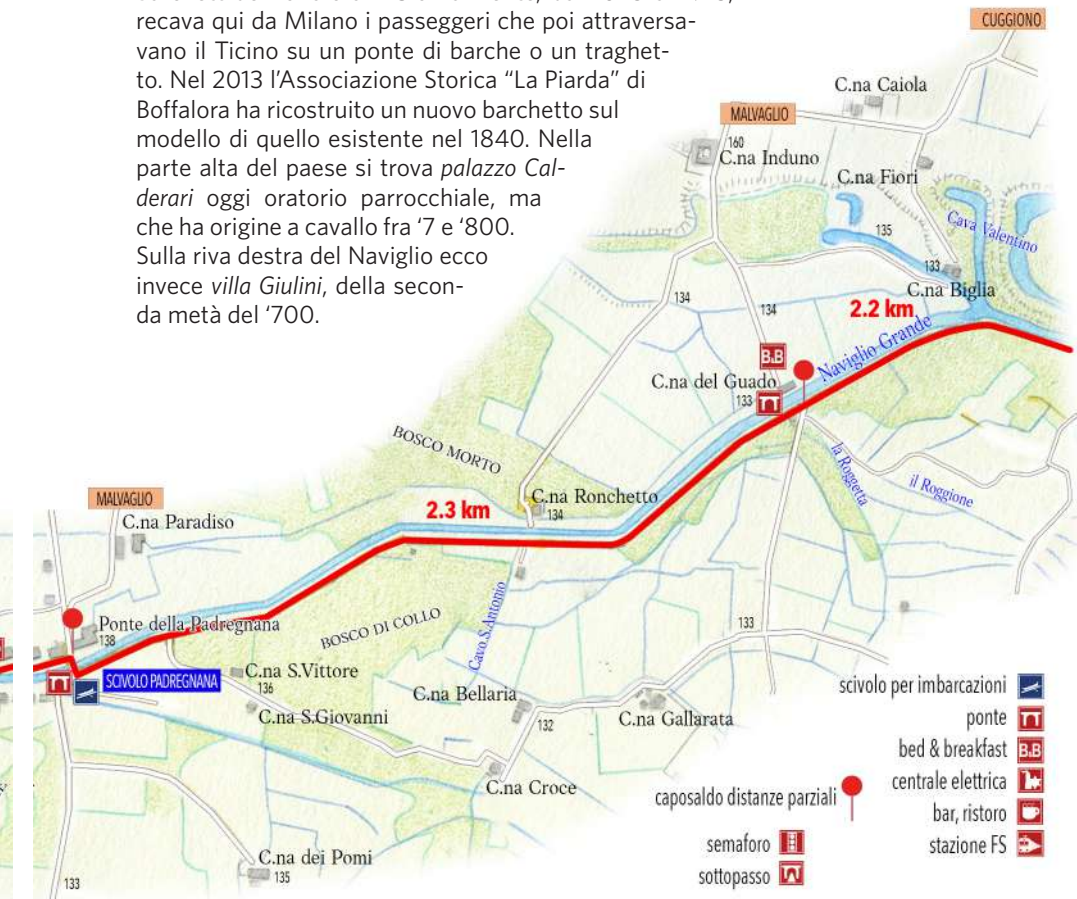
Sullo sfondo domina, assieme alla *Parrocchiale*, la Canonica, ovvero *palazzo Visconti*, di elegante e snello disegno cinquecentesco con loggia centrale e un'ariosa cadenza di aperture dalle cornici in cotto. Fu la seconda sede della canonica di San Giorgio, voluta nel 1186 da Urbano III, dipendente dalla sede apostolica. La vicina chiesa è una fabbrica del 1582 che deve il progetto a Martino Bassi.

13. Boffalora sopra Ticino

L'abitato è allineato, come Bernate, lungo il corso d'acqua. Lo slargo che si apre al di là del seicentesco ponte sul Naviglio, con una strada passante sotto un portico, rimanda ai tempi della barca-corriera di Boffalora, altresì detto «el barchett de Boffalora». Giornalmente, dal 1645 al 1913, recava qui da Milano i passeggeri che poi attraversavano il Ticino su un ponte di barche o un traghetto. Nel 2013 l'Associazione Storica "La Piarda" di Boffalora ha ricostruito un nuovo barchetto sul modello di quello esistente nel 1840. Nella parte alta del paese si trova *palazzo Calderari* oggi oratorio parrocchiale, ma che ha origine a cavallo fra '7 e '800. Sulla riva destra del Naviglio ecco invece *villa Giulini*, della seconda metà del '700.

All'altezza del semaforo lungo la ex-S.S. 341 si piega a destra e quindi, di nuovo, subito a destra su Via Bonomi, per arrivare sull'alzaia del Naviglio Grande che ora si inizia a seguire in sponda sinistra fra le case dell'abitato di Turbigo.

Km 31.7, alt. 138. Ponte della Padregnana. Si tratta di un ponte seicentesco, ma viene detto "romano" e forse non a torto poiché



di qui passava il ramo inferiore della strada per Novara. D'altronde Padregnana è un termine di derivazione romana - patrinianus - e nelle vicinanze si sono rinvenute strutture abitative del periodo. Accanto si trova un bar-ristorante con tavoli all'aperto. Ora si passa sulla sponda destra.



♦ L'incompleto palazzo Alari Visconti a Robecco.

Km 36.2, alt. 131. Ponte di Castelletto di Cuggiono, con accanto la caratteristica Osteria del ponte e la tettoia per proteggere il lavoro delle lavandaie. Riprendendo l'alzaia ciclabile del Naviglio si accostano la Cascina Confettoria, una delle più belle del Naviglio, con il porticato a filo dell'acqua, e le cave dette 'del Rubone' (km 37.5). Fino a non

14. Ponte Nuovo e Ponte Vecchio

Queste due località ricordano la posizione dei ponti sul Ticino lungo la strada da Milano a Novara. La prima corrisponde all'insediamento della Saffa, nota fabbrica di fiammiferi, oggi smantellata, ma evocata anche nelle vicende della battaglia risorgimentale di Magenta: la sede





♦ I vecchi barconi da trasporto alla rimessa del Rubone.

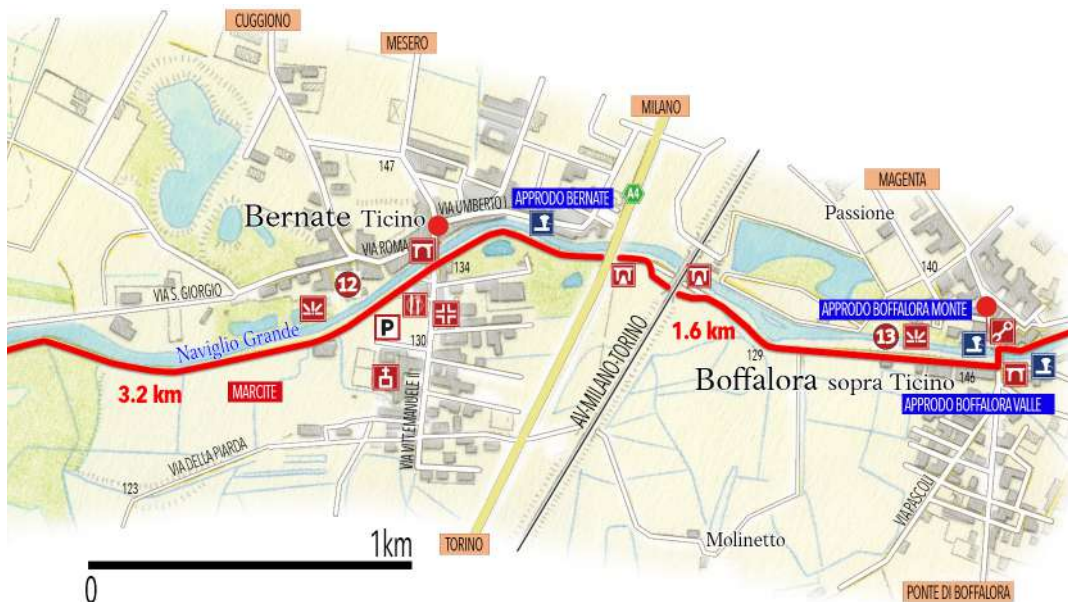
di Via Foscolo 2, al di là del ponte del Naviglio in direzione di Novara, già dogana poi albergo e stallo, porta i segni delle cannonate.

Ponte Vecchio è annunciata dal bel complesso di *villa Castiglioni*, sede del Parco del Ticino. Anche qui memorie risorgimentali: una lapide è dedicata al generale francese

molti anni fa da qui partivano i lenti ma capaci barconi carichi di sabbia per i cantieri edili di Milano. Alcuni di questi, tirati a secco, giacciono desolati sulla sponda. Un isolato edificio a torre con cornici in cotto, sui modelli delle dimore viscontee, rammenta il trascorso della zona.

Km 39.3, alt. 134. Bernate Ticino, sosta ideale, se ora di pranzo, presso il Bar Trattoria Italia nella sede della vecchia Cooperativa Sociale, di fronte al Naviglio. Fontanella nel parcheggio latitante.

Km 40.1, alt. 133. Sottopassi all'autostrada A4 e alla ferrovia Av Milano-Torino.



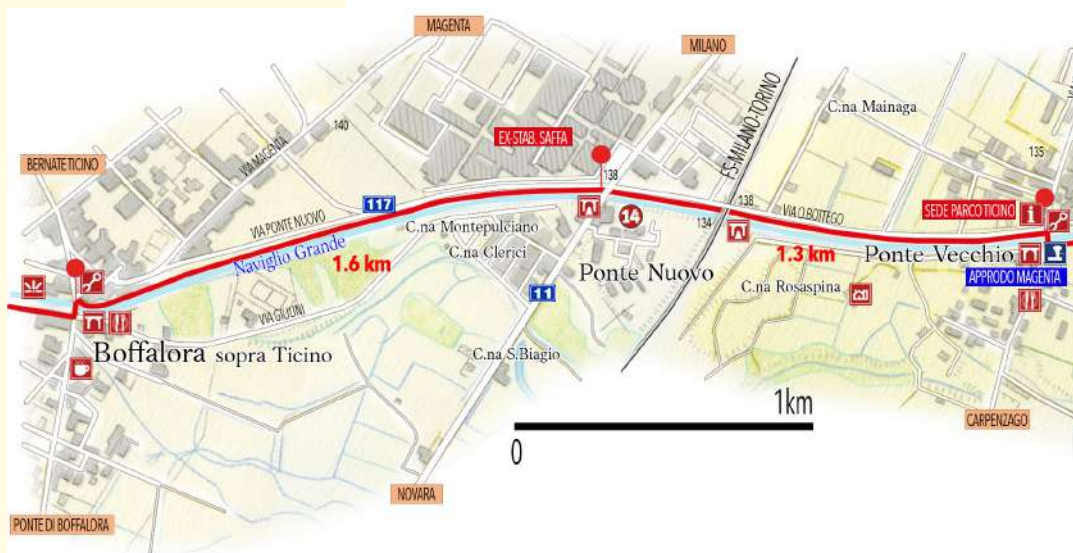
A bocche aperte...

Se da una parte il naviglio servì alla navigazione, dall'altra fu anche utile per l'irrigazione. La regolazione delle acque, attraverso le "bocche", cioè le prese di derivazione, è un'usanza antica. Il primo atto in proposito risale al 1297 e tratta, come i successivi, del diritto dei possidenti di servirsi delle acque dietro il rispetto di precise norme e di una concessione assegnata dal Signore di Milano. Abusi e litigi furono all'ordine del giorno, tanto che furono assunti degli "officiali", preposti alla repressione, coadiuvati da un "camparo", che ma-



♦ Il Naviglio nei pressi di Cassinetta di Lugagnano.

Cler, eroicamente caduto sul campo di battaglia. L'origine della villa è seicentesca o forse anteriore, come proprietà dei Crivelli che la cedettero, nel 1634, alla Curia arcivescovile milanese. Nel 1799 tornò a una famiglia laica. Piacevolissimo l'ingresso a esedra e il rustico cortiletto, notevoli sono la balaustra esterna e alcuni ambienti interni, visitabili negli orari prefissati dalla Direzione del Parco.



15. Robecco sul Naviglio

Il paese deve gran parte del suo sviluppo alle ville del XVII e XVIII secolo. La vicina frazione Casterno vanta più lontane origini: fu un *castrum* romano e una residenza longobarda. Tutte queste terre appartennero agli arcivescovi milanesi, poi alle grandi abbazie, come Morimondo e Sant'Ambrogio, infine passarono ai Visconti e agli Sforza che vi fecero frequenti visite incentivando nei nobili la moda del soggiorno in campagna. Ne favorirono la presenza distribuendo con generosità feudi e investiture. Un'eccezionale accoglienza del patriziato lombardo ebbe qui il proprio luogo di delizia: i Borromeo-Visconti, i Clerici, i Litta, i Pietrasanta, gli Albani, gli Archinto, i Castelbarco, i Verri, gli Arconati. Le ville, in parte decadute, in parte riattate - la cui visione d'insieme si coglie superando il ponte pedonale sul Naviglio - formano con il corso d'acqua un'unità paesistica di pregio.

16. Cassinetta di Lugagnano

La prima attrattiva è *villa Visconti Maineri*, vicina al ponte sul Naviglio, elegante opera della fine del XVIII secolo, forse di Carlo Federico Pietrasanta. Il corpo centrale con quattro ali lievemente pronunciate è in linea con il Naviglio, cui, dunque, mostra un fianco e non la facciata,

terialmente vigilava giorno e notte sull'integrità delle arginate. I ladri d'acqua erano moltissimi se si tiene conto del valore dei territori irrigui della Bassa Milanese. D'altro canto la gestione delle acque costituiva una buona fonte di reddito per lo Stato grazie a imposizioni fiscali. Spesso i nomi delle bocche derivavano direttamente da quello dei loro utilizzatori. Ad esempio: la Beolca, dai De Bolchi di Turbigo; la Gallarata a Padregnana, dai nobili fratelli Gallarati; la Pietrasanta, dal nome dell'omonima importante famiglia abbatense; l'Arcivescova, perché aperta dal Vescovo di Milano ecc.



Robecco e Cassinetta, paesi di ville

La tendenza a privilegiare le sponde dei Navigli come luogo di villeggiatura si spiega con la facilità e la sicurezza delle vie d'acqua rispetto alle vie di terra; il Naviglio poi era un collettore irriguo per parchi e giardini, un prezioso regolatore degli eccessi climatici - specie in estate - ma soprattutto quell'elemento di contesto capace di accentuare il pregio architettonico e percettivo delle ville in un territorio piatto. A queste ragioni se ne aggiunsero altre che, nel '600 e nel '700, dipesero dal rinnovato interesse dei nobili per gli investimenti fondiari, al fine di tutelare i loro capitali in periodi di congiuntura economica.

Alcune località lungo il Naviglio Grande furono costellate di ville. Si tratta, di solito, di edifici con pianta a U cioè con tre corpi di fabbrica racchiudenti un cortile. Il corpo centrale, dove erano posti l'ingresso e i saloni di rappresentanza, aveva altezze maggiori rispetto a quelli laterali. Uno dei lati della villa era quasi sempre tangente al Naviglio, così da consentire un approdo con le barche. Il fronte opposto era rivolto verso la strada, così che l'accesso avvenisse nell'edificio da due lati diversi. Uno spazio pubblico mediava il passaggio fra la villa del nobile e il resto dell'abitato, ma a Robecco (nella cartina in alto) e a Cassinetta (nella cartina sotto)

le ville fecero sì che tutta l'urbanistica ne fosse condizionata. Esse occuparono gran parte degli spazi posti fra il Naviglio e gli originari nuclei abitati spostando il baricentro urbanistico.

Grazie alla presenza delle suddette ville, la tratta è suggestiva da percorrere in barca dando origine a un itinerario chiamato delle Delizie che si estende, con percorsi diversi tra loro, da Castelletto di Cuggiono a Cassinetta di Lugagnano, completamente immersi nel verde e fra edifici storici. Tra essi si incontrano numerose ville tra cui villa Gambotto Negri, appena entrati in Cassinetta di Lugagnano, villa Visconti Castiglioni Maineri, villa Negri adiacente al Ponte di Cassinetta. L'ultima villa nel territorio è la Castiglioni - Naj - Bossi che si intravede con la sua facciata gialla e il portico a tre arcate.

Non solo affascinanti ville ma anche lo storico borgo di Boffalora Sopra Ticino e l'imponente Canonica di Bernate Ticino, il più importante complesso architettonico lombardo del XV secolo con l'adiacente parte residenziale detta Palazzo Visconti costruzione di trasformazione tra il castello fortificato e la villa rinascimentale.







Abbiategrasso

Benché non toccato dall'itinerario, Abbiategrasso vale una breve deviazione. È il maggiore centro industriale e frequentato mercato agricolo del settore sud-orientale della pianura milanese. Fu capoluogo di circondario e, in epoca signorile, borgo fortificato dal quale dipendeva la vigilanza sulla strada da Milano al Monferrato. Il *castello* (nella foto qui accanto, in alto), in piazza Garibaldi, fu eretto nella seconda metà del XIII secolo, ma la sua origine fu a lungo dibattuta, tanto che gli storici gli assegnano oggi un posto d'onore fra i prototipi dell'architettura fortificata viscontea. In parte demolito, era in origine a pianta quadrata, cinto da quattro corpi di fabbrica con altrettante torri d'angolo, pure quadrate, e due rivellini. Vi restano parte di quelle strutture con portici, resti di una torre, finestre a bifora, avanzi decorativi.

La seconda attrattiva è *Santa Maria Nuova* (nella foto in basso), la più notevole delle chiese cittadine, cui si accede per un portale aperto nel quadriportico. Questo, costituito da arcate rinascimentali, è il più dignitoso corredo al pronao della facciata che consta di un arco di pietra dal fondo adorno di statue e pitture. Si tratta, come dice la data 1497, dell'ultima opera lombarda di Donato Bramante. L'interno della chiesa ebbe le forme attuali dopo il rifacimento operato nel 1740 da Francesco Croce e molte delle opere conservate appartengono a quel periodo. Delle antiche restano frammenti d'affresco o graffito.

Km 41,2, alt. 133. Boffalora Ticino. Al ponte il percorso si sposta sulla sponda sinistra del Naviglio. Negozio di biciclette con noleggio.

Km 42,8, alt. 131. Ponte Nuovo. Semaforo all'incrocio con la strada statale 11 'Padana Superiore'. A sinistra si raggiunge la stazione FS di Magenta.

Km 44,1, alt. 132. Ponte Vecchio. Al ponte il percorso si sposta di nuovo sulla sponda destra del Naviglio. Negozio di biciclette (Battistella) con

cosa insolita; questa è invece rivolta a sud-est verso il giardino all'italiana; un fronte minore racchiude, sul lato opposto, una corte rustica con due corpi di servizio e la cappella del 1741; il fianco a nord-est infine, affaccia sul parco, rialzato rispetto al giardino. Superando il ponte seicentesco appare il suggestivo scorcio del borgo e della sua piazzetta accostata al Naviglio. L'asse principale dell'abitato risulta dall'unione di due borghi distinti che tanto crebbero - o forse uno, Lugagnano, ebbe ragione dell'altro, Cassinetta - grazie alla diffusione delle ville. Lugagnano era noto fin dal 1254 per un castello sul quale poi si eresse *villa Clari Monzini*, mentre Cassinetta, vicina al Naviglio, rimanda alla Cascina Biraga, fondata da Maffiolo Birago, maestro della corte viscontea, con la *chiesa di Sant'Antonio Abate* e un molino alimentato da una roggia derivata nel 1428.

♦ *Castelletto di Abbiategrasso*



17. Castelletto di Abbiategrasso

Qui il Naviglio Grande cambia direzione piegando a est, verso Milano. Qui si dirama il Naviglio di Bereguardo in direzione sud e, fino agli anni '30 del XX secolo, si staccava anche il ramo cieco della Darsena di Abbiategrasso. Un punto così importante era vigilato dalla seconda Casa della Regia Camera, risalente al 1618, oggi in abbandono a fianco dell'alzaia, in corrispondenza del ponte stradale. Sulla sponda opposta, all'inizio del nuovo tratto rettilineo, spicca il seicentesco *palazzo Cittadini*, dal nome di una facoltosa famiglia milanese che deteneva ingenti beni fondiari nell'Abbatense. Il *Naviglio di Bereguardo*, di cui si hanno notizie dal 1443, è diretto a Pavia. Lungo la sua alzaia corre un percorso fruitivo asfaltato. È un lungo rettilineo cadenzato da chiuse e ponticelli in pietra.

assistenza e noleggio.

Km 46.7, alt. 130. Robecco sul Naviglio. Al ponte il percorso si sposta sulla sponda sinistra del Naviglio. Area di sosta.

Km 47.5, alt. 129. Cascina Bassana.

Km 49, alt. 125. Cassinetta di Lugagnano. Si mantiene sempre la sponda sinistra del Naviglio con un breve tratto a traffico promiscuo.



Km 53, alt. 119. Castelletto di Abbiategrasso. Dopo la "curva" di Castelletto si sale sul ponte e si passa sull'opposta sponda del Naviglio: piegando a sinistra s'imbocca il rettilifilo verso Gaggiano.

Da Castelletto di Abbiategrasso alla Darsena di Porta Ticinese

1. Il Naviglio da Castelletto a Gaggiano

Il lungo rettilifilo del Naviglio che separa Abbiategrasso da Gaggiano è una delle immagini paesaggistiche più ricorrenti del Milanese. Una caratteristica ringhiera in ferro separa il placido corso d'acqua dalla trafficata strada Vigevanese, mentre dal lato opposto la stretta alzaia è una palestra di divertimento per podisti e ciclisti. L'orientamento del Naviglio, quasi perpendicolare all'insensibile pendenza della pianura (meno di 2 metri ogni 3 chilometri), oltre a rallentare la velocità della corrente, permette il maggior numero di derivazioni, o "bocche" per l'irrigazione; alcune sono semplici intersezioni di rogge preesistenti al Naviglio, ma altre sono concessioni attribuite, specie in epoca signorile, ai possidenti locali come premio di favori



-  parcheggio
-  ponte
-  palazzo
-  sottopasso
-  stazione FS
-  castello
-  centro storico
-  chiesa
-  agriturismo
-  villa nobiliare
-  ristorante
-  approdo

prestati alla corte.

Lungo il Naviglio si incontrano antiche località di sosta (Barbattola, Rosa, Bettolina), usate in passato per il cambio dei cavalli e l'alloggio dei corrieri sulle strade per la Lomellina e il Monferrato. Nel Medioevo i pellegrini d'Oltralpe diretti a Genova per imbarcarsi alla volta della Terrasanta usavano passare da queste parti. Si sa che la chiesa di San Cristoforo sul Naviglio, a Milano, era luogo di sosta e preghiera. A Castelletto Mendosio, l'Osteria dell'Angelo, ancora oggi esistente, è citata nel diario di un pellegrino bresciano diretto a Compostella nel 1523. Superata Abbiategrasso i viandanti scendevano al Ticino lungo strade ancora oggi esistenti (la Chiappana, di Prabalò, di Cassolnovo) e, superati i fitti boschi delle ripe, venivano traghettati sul fiume. Altri invece preferivano pernottare a Morimondo, dove già nel 1190 esisteva un ospizio di capienti dimensioni.

Il percorso/Road book

Distanza: 20.7 km.

Dislivello: insensibile.

Punto di partenza: Castelletto di Abbiategrasso (MI).

Punto di arrivo: Milano, Darsena di Porta Ticinese.

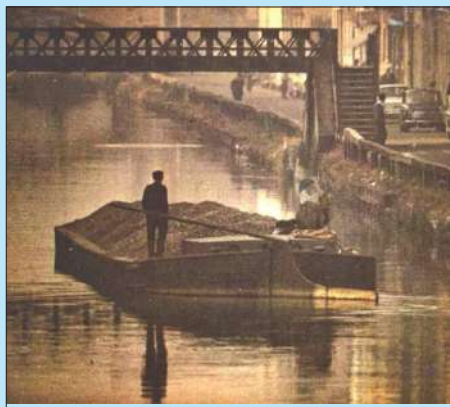
Condizioni del percorso: strada di servizio idraulico, brevi tratti su viabilità promiscua comunale.

La buona tavola: La Casa delle chiavi, Via Malpensata 31, Gaggiano, 331.3186098; L'angolo sul Naviglio, Via Quasimodo 19, Trezzano sul Naviglio, 393.1446021.

Il buon riposo: VersoVerde, Alzaia Naviglio Grande 150, Milano, 02.36638980 (con ristorante).

La navigazione

Tra il 1897 e il 1915 si praticava sui Navigli milanesi un servizio sanitario particolare: un convoglio di quattro natanti, mossi da macchine a vapore, toccando i centri rivieraschi, forniva gratuitamente prestazioni mediche alle popolazioni. È questo uno dei tanti esempi dell'importanza delle vie d'acqua nella storia della società milanese da aggiungere ai più conosciuti: il trasporto del marmo per la "fabbrica" del Duomo; l'ingresso fluviale di Isabella d'Aragona nel 1489, futura sposa di Gian Galeazzo Sforza; il servizio di navigazione del «barchett de Boffalora». Milano, in posizione baricentrica rispetto ai fiumi lombardi, era il fulcro di un sistema navigabile esteso per oltre 150 chilometri: univa le acque del Lago di Como con quelle del Lago Maggiore e insieme, dopo aver attraversato il territorio milanese, le portava a defluire nel Po oltre Pavia. Legna, carbone, calce, formaggi dell'Ossola, vino, carni, castagne, vetri, beole, graniti, sabbie oltre al trasporto dei marmi per la costruzione del Duomo... Il Naviglio Grande era un'autostrada delle merci. Difficile immaginarlo oggi ma era proprio così. Decine di persone erano impegnate nel lento trasporto dal Lago Maggiore, giù per il Ticino fino all'imbocco del naviglio e poi fino a Milano: le "guide" governavano i barconi nel tratto difficile del fiume, fra Golasecca e Tornavento; i "navalestri" vi subentravano lungo il naviglio, mentre



il "parone del fosso" li conduceva all'interno della Darsena. Unite a "cobbie", cioè in numero di una decina, le barche erano trainate da cavalli, o anche da uomini, controcorrente per il tragitto di ritorno. Si usavano barche a chiglia bassa e tozze. Si conoscono le "cagnone", barconi da carico di merci pesanti (da 40 a 50 tonnellate), le "ossolane" (da 30 ton.) e le "battelle" (da 20 ton.). I barconi carichi di sabbia si sono potuti vedere fino alla fine degli anni '70 del '900, mentre già da molti anni ogni altro genere di trasporto era stato sostituito dalla ferrovia o dall'autotrasporto. Una barca di tipo speciale era la barca-corriere per il trasporto delle persone. Assurto a simbolo della tradizione popolare nella commedia di Carlo Righetti, *El barchett di Boffalora*, questo servizio aveva avuto inizio nella seconda metà del Seicento ma si regolarizzò e si intensificò nel secolo successivo: un mezzo di trasporto economico, usato dalle classi meno abbienti, ma lentissimo. Per giungere a Milano occorrevano sei ore e mezza da Turbigo (13 per il tragitto di ritorno), cinque da Boffalora (9 e mezza per il ritorno), tre e mezza da Abbiategrasso (4). All'inizio dell'Ottocento vari servizi di diligenza e, nel 1870, la ferrovia Milano - Vigevano decretarono l'inevitabile fine di questo caratteristico servizio pubblico.



I cinefili, passando sotto il ponte di Vermezzo, ricorderanno una scena cruciale del film *Cronaca di un amore*, girato nel 1950 da Michelangelo Antonioni. È su questo ponte che Massimo Girotti e Lucia Bosè preparano l'omicidio che muove la vicenda. Il paesaggio era diverso: pochissime auto, i paracarri in granito dipinti di bianco e nero, nessuna costruzione, filari di pioppi ovunque... solo il Naviglio era uguale ad oggi.

2. Gaggiano

Qui il percorso passa sulla nord sponda del Naviglio e regala al turista un'ultima immagine di romantica bellezza prima dei guasti dell'hinterland. Gaggiano è un antico feudo dei signori di Settala passato nel XII secolo parte agli Avogadro e parte ai Boccardi. Dal ponte,

Assistenza: a Gaggiano, Alex Bici, piazza Cavalieri di Vittorio Veneto 7, 344.1406438; a Trezzano sul Naviglio, Ciclofficina, Via P. Verri 15, 351.8175243; a Corsico, Milesi, Via Sant'Agnesa 24, 02.4405333; a Milano, Bike Republic, Alzaia Naviglio Grande 144, 02.36740620.

Km 0, alt. 119. Castelletto di Abbiategrasso. Inizia il lungo rettilineo che conduce a Gaggiano sulla sponda destra del naviglio. Il percorso è cadenzato da aree di sosta con panchine.



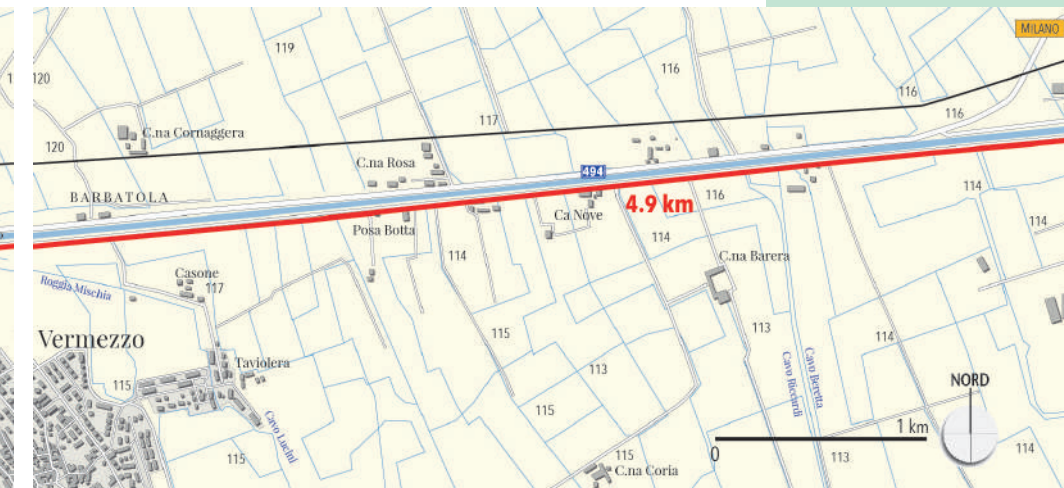
♦Gaggiano.



Altre buoni consigli

Dal percorso fruitivo del Naviglio Grande si staccano altri itinerari. Nel Parco del Ticino esiste la rete delle "Vie verdi" con percorsi nei boschi e lungo il fiume (www.vie-verditicino.it). Uno dei più piacevoli riguarda la Lanca di Bernate, 3 km che hanno come meta un braccio abbandonato del fiume. Pure interessante l'Anello della Fagiana (13 km): da Ponte Vecchio raggiunge l'omonima riserva naturale, con il Centro visitatori, passando per l'agriturismo di Cascina Bullona. Da Tornavento si può imboccare il percorso fruitivo del Canale Villoresi, diretto a Monza. A Turbigo si incrocia la Ciclovía Bicaltalia 20 AIDA



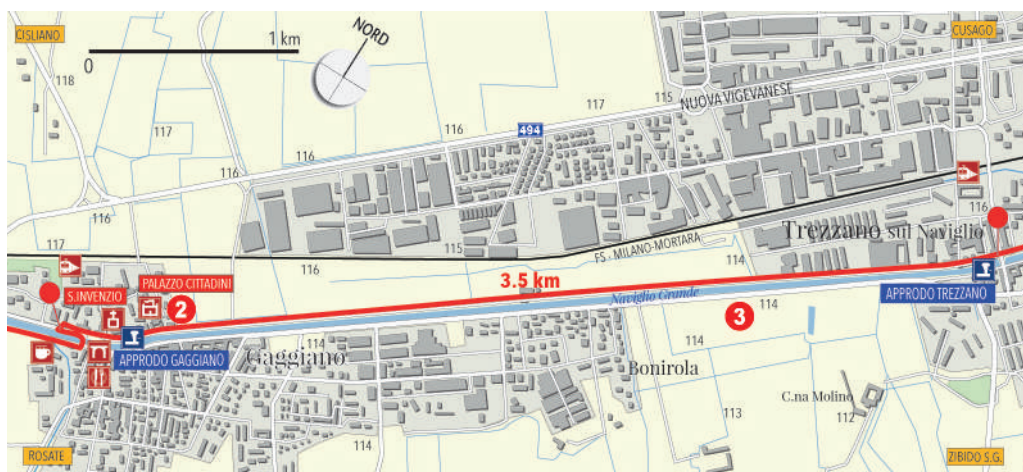


che porta la strada principale in sponda destra del Naviglio, lo scorcio sull'abitato è davvero pittoresco. Da un lato le case sono allineate lungo il canale che qui è notevolmente ampio e rigonfio di acque. Talvolta il pelo dell'acqua supera il livello più basso delle case. Dall'altro, altre case, più nobili e l'ariosa piazza della *Parrocchiale*, dedicata a Sant'Invenzio, eretta nel 1618 (ampliata nel 1758) come rifacimento di una chiesa del 1541.



♦ Trezzano sul Naviglio. Nella pagina accanto la parrocchiale di Sant'Invenzio affacciata al naviglio a Gaggiano.

(Alta Italia da attraversare). Da Boffalora sopra Ticino parte la ciclabile Alta velocità, così chiamata perché corre parallela alla ferrovia Milano-Torino. Da Cassinetta di Lugagnano si può rientrare a Milano lungo il Canale scolmatore per Cisliano e Bareggio. Da Abbiategrasso si sviluppa l'itinerario ciclabile del Naviglio di Bereguardo, per l'abbazia di Morimondo e il castello di Bereguardo. A Gaggiano, infine, si propone l'itinerario 4 "Terre d'acqua e cascine" del progetto LET (Landscape Expo Tour) di 28 km nella Bassa Milanese (www.let-milano.com/it/itinerari/let/4/).



Km 2,9, alt. 118. Ponte di Vermezzo.

Km 5, alt. 116. Cascina Rosa. Si procede sempre sulla ciclabile in destra naviglio.

Km 7,8, alt. 114. Gaggiano. Giunti al semaforo, dove converge la Vecchia Vigevanese, si piega a gomito salendo sul ponte per attraversare il Naviglio. Al fondo della discesa si piega di nuovo a gomito a destra per ritrovare l'itinerario in sponda sinistra passando dinanzi al sagrato della chiesa di Sant'Invenzio. Da ora in avanti si resterà sempre sulla sponda sinistra del naviglio fino alla Darsena milanese.

Km 11,3, alt. 116. Trezzano sul Naviglio. Si procede sempre in sinistra naviglio: alcuni tratti del percorso sono pedonalizzati (attenzione ai pedoni!).

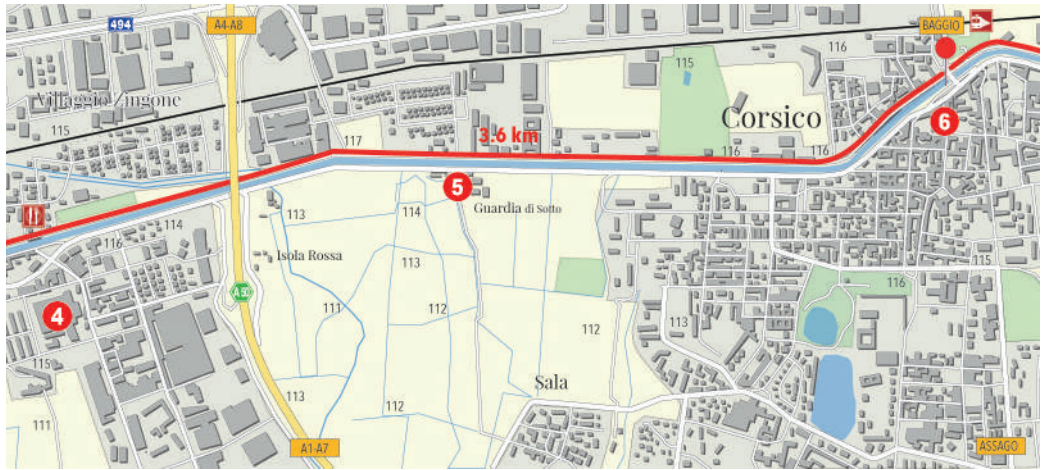
Km 12,9, alt. 117. Cascina Guardia di Sopra.

Più in fondo, quasi alla fine dell'abitato, s'incontra una bella esedra murata che introduce alla dimora tardo-cinquecentesca del conte Massimiliano Stampa. La tradizione la chiama *villa Marino*, perché fu residenza estiva del finanziere genovese Tommaso Marino, ma soprattutto teatro di un fatto di sangue.

3. Il paesaggio della Bassa

Vi auguro di percorrere l'itinerario del Naviglio in una bella giornata, ma vorrei anche suggerirvi di non disdegnare quei momenti dell'anno che rivestono il paesaggio delle prime brume autunnali, quasi ma non ancora vere nebbie, che hanno lo strano potere di risvegliare le linee dell'orizzonte distinguendo le più vicine dalle lontane con chiarori diversi. Momenti quando la luce del giorno è centellinata dalle fugaci apparizioni del disco solare dietro un alone di nubi chiare e grigie.

Sono le impressioni più profonde del paesaggio della Bassa Milanese, chiuso nei suoi antichi silenzi col solo gorgogliare delle acque nei fontanili e nelle rogge. Sono impressioni che tolgo dai ricordi dell'infanzia e che oggi, in bicicletta, fatico a ritrovare nell'ultimo tratto di ciclabile che ci separa dalla città. Trezzano prima, Còrsico dopo sono propaggini di Milano, sono esse stesse Milano, con i loro smisurati comparti edilizi, con le invadenti



e anonime zone industriali e col degrado che puntualmente le accompagna.

4. Trezzano sul Naviglio

È la sintesi immediata dei modi e delle forme di sviluppo dell' hinterland milanese nell' arco dell' ultimo ventennio. In termini fisici è esemplificativo il complesso

♦ *La chiesa parrocchiale di Ronchetto sul Naviglio, ormai alle porte di Milano.*

-  itinerario ciclabile
-  ristorante
-  stazione FS
-  palazzo nobiliare
-  chiesa
-  ponte
-  bar, ristoro
-  approdo





♦Lo storico comparto della Società Richard Ginori affacciato al naviglio. Sotto, il ponte dello Scodellino, punto di arrivo del Naviglio nella Darsena cittadina di Porta Ticinese e termine del nostro itinerario.

realizzazione (1958-64) del quartiere Zingone, posto a cavallo della Nuova Vigevanese. Essa fu facilitata, oltre che dall'iniziale modesto costo dei terreni, dalla forte domanda di aree artigianali e piccolo-industriali ai primordi del decentramento da Milano di queste unità produttive e, soprattutto, dall'imminente apertura della nuova strada che avrebbe offerto un tramite immediato con la città incrementando nel contempo, parallelamente alla dotazione di alcuni servizi, la rendita di posizione. Per la densità delle relazioni che vi si svolgono, fra cui un notevole richiamo di forza-lavoro anche dall'esterno nei vari comparti industriali, il quartiere (di circa 10 mila abitanti) è oggi il vero centro di Trezzano, essendo il vecchio nucleo separato oltre che dalla Nuova Vigevanese anche dalla ferrovia.

A Trezzano vecchio, in Via delle Rimembranze, resta la *Parrocchiale di Sant'Ambrogio*, il cui nucleo originario va collocato fra i secoli XI e XII, quando parte dei possedimenti agricoli della zona erano di pertinenza dei Canonici dell'omonima basilica milanese. Nel secolo XVI, la chiesa fu ampliata e aggiunto il campanile (1582) su di-



segni di Martino Bassi. All'interno, fra dipinti e affreschi di buon interesse, si conservano una *Madonna col Bambino*, attribuita a Bernardino Luini, e una *Madonna del Rosario* quattrocentesca.

5. Le cascine Guardia di Sopra e di Sotto

Ripresa la strada del Naviglio, si sottopassa la Tangenziale Ovest per affiancare poco dopo il complesso delle cascine *Guardia di Sopra* (in riva sinistra) e *Guardia di Sotto* (in riva destra), già presidi colonici appartenuti ai Visconti. Nella Guardia di Sopra, oggi restaurata e sede dell'Associazione buddista Soka Gakkai, il corpo parallelo al Naviglio è scandito da grandi archi ciechi e da un portale centrale con timpano che racchiude lo stemma signorile; la residenza padronale, rielaborata in stile eclettico alla fine dell'800, è interna al cortile con portico, loggia e torretta ottagonale. Nella Guardia di Sotto si evidenzia invece, leggermente staccato dalla cascina, l'*oratorio* dedicato alla Natività della Beata Vergine, eretto nel 1622 da Giovan Battista Pozzi.

6. Còrsico

Già sede di importanti industrie ai primi del secolo (Cartiera Burgo 1904, Società Materiali Refrattari 1907), questa cittadina divenne negli anni '60 uno dei sobborghi produttivi di Milano. La zona industriale di più radicato impianto, oggi per gran parte dismessa e riconvertita, è posta fra il Naviglio e la ferrovia



• Il caratteristico quartiere milanese dei Navigli affacciato alla via d'acqua. Sotto, il ponte reticolare il ferro della ferrovia di cintura della città presso la chiesa di San Cristoforo sul Naviglio, altra immagine ricorrente nella iconografia cittadina.

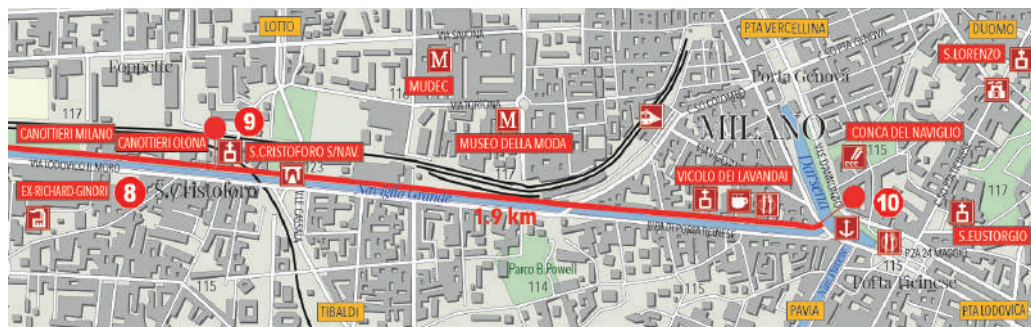




-  itinerario ciclabile
-  ristorante
-  stazione FS
-  sottopasso
-  chiesa
-  ponte
-  bar, ristoro
-  archeologia industriale
-  centro storico
-  museo



♦ La chiesa di San Cristoforo sul Naviglio.



ed era un tempo raccordata sia all'uno sia all'altra. L'espansione urbana ha in breve superato i ristretti limiti del territorio comunale (appena 5.41 kmq), saldandosi coi comuni contermini di Buccinasco a sud e Cesano Boscone a nord.

Dalla centrale *piazza Ponte*, passando dall'altro lato del Naviglio, per *Via Cavour* si raggiunge, nascosto sulla sinistra e circondato da moderni edifici, un palazzetto ricostruito nel XVIII secolo, ma originariamente appartenuto a Niccolò Piccinino, condottiero al servizio dei Visconti, che vi morì nel 1444. La *Parrocchiale dei santi Pietro e Paolo*, in piazza 1° Maggio, risale al 1850.

Appena oltre il limite del comune di Còrsico, in frazione Robarello di Buccinasco, si fiancheggia sulla destra *villa Durini Borromeo*, già convento nel secolo XVI, poi adattata a residenza dai Durini di Monza, che nel 1670 erano entrati in possesso di estesi fondi agricoli fra Lorenteggio, Ronchetto e Robarello, già appartenuti alle monache di Santa Maria Valle (dal 1650) e prima ancora ai Corio; negli interni, restaurati, ricche decorazioni e un camino in pietra molera della fine del '500.

7. Ronchetto sul Naviglio

Prospetta verso il corso d'acqua la *Parrocchiale* neoclassica di San Silvestro, voluta nel 1813 dal conte Giacomo Mellerio su disegni di Giacomo della Somaglia. In fondo alla vicina *Via Merula* (bisogna passare sull'altro lato del Naviglio), al civico 15, è la cinquecentesca *casa* di Giovanni Antonio Corio, capitano delle guardie di Giovanni Maria Visconti, riformata nel Seicento dai Durini, con un portale che riprende l'antico viale d'accesso in



♦ Il Naviglio è spesso utilizzato per gli allenamenti delle due società canottiere della città.

*Km 14.9, alt. 116. Corsico.
Entrando nell'abitato prestare
attenzione ai tratti dove la
viabilità torna promiscua (auto
e bici).*

*Km 16.6, alt. 116. Ronchetto sul
Naviglio. Nel tratto urbano il
percorso è molto frequentato da
pedoni: prestare attenzione e
moderare la velocità!*

♦ *Il tradizionale paesaggio del
Naviglio nel tratto cittadino.*

asse col Naviglio; oltre all'androne, con volta a botte, resta sul lato esterno dell'ala orientale un portico ad archi ribassati e colonne binate con alcuni tondi in cotto. La ripa del Naviglio continua con il nome di *Via Lodovico il Moro*, l'alzaia invece è il nostro percorso: si scorgono, sull'altra sponda il cadente oratorio e la *Cascina Ca' Bianca*, sottopassando, dopo il *piazzale Negrelli*, il cavalcavia Don Lorenzo Milani che collega il quartiere Barona a sud con quelli di Lorenteggio e Giambellino a nord.

8. Archeologia industriale del Naviglio

Ora si affianca, sempre sull'altro lato del Naviglio,



l'ex-complesso industriale della Società Richard Ginori, che ingloba anche alcuni stabili sette-ottocenteschi (civici 21 e 25). In angolo con Via Morimondo è la palazzina degli uffici (datata 1898), di influenza "déco", con maioliche e ceramiche apposte ad ornamento.

Alle vicende della fabbrica sono legate quelle del circostante sobborgo di San Cristoforo. Il settore vetrario e ceramico ha caratterizzato fin dalla fine dell' '800 la presenza industriale nella fascia suburbana di sud-ovest della città. Il nucleo della fabbrica risale al 1811 quando, trasformando un rustico preesistente, fu installata una fucina per vetri e cristalli. Dopo di-

Km 18.8, alt. 117. Milano, San Cristoforo. Si transita accanto alla chiesa (fontanella) e si sottopassa il ponte reticolare della ferrovia.

Km 20.7, alt. 119. Milano, Darsena di Porta Ticinese al ponte dello Scodellino. Fine del naviglio e del percorso.



I sapori del Naviglio

In bilico fra passato e presente, la cucina del Naviglio fa parte della tradizione contadina del Milanese e del Ticino con qualche particolarità come gli stagionatori di Gorgonzola che, specie ad Abbiategrasso curavano la preparazione di questo prelibato formaggio. Cucina contadina, quindi anche "cucina povera", oggi tornata in auge.

Delimitato fra due province risicole (Novara e Pavia), il comprensorio del naviglio non può fare a meno di questo alimento con il quale confezionare allettanti primi, così come, per altri versi, piatti di carne (bolliti e stufati) sono stati, in qualche caso, rivisitati rispetto alla tradizione meneghina.

Molto apprezzato infine il "pan mein", un dolce fatto con un prodotto che è l'essenza della semplicità: la farina di mais. Numerose manifestazioni gastronomiche coinvolgono in ogni stagione il Naviglio Grande e i suoi ristoranti.

versi passaggi di proprietà, nel 1842 subentrò Giulio Richard, che vi introdusse la lavorazione di maioliche e ceramiche. La fortunata attività ebbe risultanze nel vicino borgo con la costruzione, fra il 1841 e il 1859, di case operaie e servizi, fra cui diverse scuole di avviamento e specializzazione al disegno e al modello delle ceramiche. La Società Richard, costituita nel 1873, assorbì nel 1887 una seconda fabbrica a Pisa e nel 1896 una terza a Doccia presso Firenze, ceduta dalla famiglia Ginori, ampliando via via la produzione ad altre fabbriche dell'Italia settentrionale.

9. La chiesa di San Cristoforo sul Naviglio

Dopo aver superato le sedi della *Canottieri Milano* (edificio eclettico dell'inizio del Novecento) e della *Canottieri Olona*, tradizionali società sportive milanesi, si incontra la *chiesa di San Cristoforo sul Naviglio*, a cui segue la sede dell'omonima Canottieri San Cristoforo. La chiesa è composta da due edifici accostati; quello a sinistra è il più antico, forse della fine del secolo XII, ampliato nel 1398 in concomitanza con la costruzione dell'attigua cappella Ducale, eretta per voto dalla cittadinanza in occasione di una lunga carestia.

Sulla fronte della chiesa primitiva, oltre a tracce di affreschi, sono il portale ogivale con lunette a rosone (aggiunto nel 1398) e tre stemmi: visconteo (con la sigla di Gian Galeazzo Visconti); di Milano; del cardinale Pier Filago da Candia (il futuro Alessandro V), arcivescovo di Milano. Sulla fronte della *Cappella Ducale*, che ha un semplice portale fiancheggiato da due monofore ogivali, gli stemmi visconteo e milanese, e resti di affreschi fra cui, in alto, *Visitazione e santi* del '400. Dal fianco sinistro e dall'abside si osserva il campanile quattrocentesco, a cuspidine conica, con cornici in cotto. Ora mi dilungo un attimo perché la visita interna - se la chiesa è aperta - è davvero consigliabile.

All'interno le due chiese formano un solo ambiente a due navate, divise da un pilastro sul quale è una tavola a fondo oro raffigurante *Sant'Antonio da Padova* (prima metà del secolo XV). La navata sinistra ha un soffitto in legno e termina, divisa da un arcone ogivale, in un'absi-

de semicircolare. Alle pareti, resti di affreschi, fra cui una *Madonna fra i santi Sebastiano, Antonio, Battista e Rocco*, della scuola del Bergognone, e altri santi quattrocenteschi. Nell'abside, ulteriori affreschi: *Cristo benedicente fra i simboli degli evangelisti* e, sotto, i *santi Giovanni evangelista, Giacomo, Battista e Cristina*, questo di scuola luinesca.

La navata destra ha due campate con volte gotiche a crociera. Sulla controfacciata, in alto *Madonna fra i santi Cristoforo e Antonio*, sotto *Crocifissione e Santo vescovo e devoto*, di tale Bassanolo (il resto del nome è quasi cancellato), pittore dell'inizio del '400; nella volta della prima campata, *Epifania e i Sette dormienti*; sulla parete absidale, *Crocifissione e santi attribuita ai fratelli Zavattari*, mutilata da un intervento di restauro nella zona centrale. All'altare, *Madonna col Bambino*, di scuola lombarda del '500; a destra, *San Giuseppe col Bambino*, statua lignea del '400; infine, alla parete destra della prima campata, *San Cristoforo col Bambino*, statua lignea del secolo XIV.

10. Milano

Si sottopassano i ponti della ferrovia di raccordo cittadi-



Il naviglio negli scrittori

«Monta in canna senza dire una parola, aggrilandosi per benino il vestito giallo arancione: quando s'è sistemata, che le sembra che sia a posto, si volta per farmi un segno che è pronta. Comincio a pedalare di forza sullo stradone tutto polvere che costeggia il Naviglio: più avanti, un chilometro, finite le case popolari e le botteghe ci dev'essere ricordo un sentierino che sbuca nei campi. Il sole già freddo se ne sta andando via del tutto e così l'acqua del naviglio perde quel suo luccicare metallico e torna a farsi vedere scura: le volte che ci ho fatto il bagno lì dentro! e come nuotare nel fango. Pedalo più svelto, e siamo gli unici su sta strada. Eccolo il sentierino, sulla sinistra: nella terra gialla battuta c'è rimasto il segno di altre ruote di bicicletta. Come sto per inforcarlo la Giannetta che per quei cinque minuti buoni di strada è sempre stata zitta, attenta a tenersi giù la sottana, come sapesse già quello che si andava a fare e fosse d'accordo senza tante storie, ha un attimo di ripensamento: «Dov'è che mi porti?» chiede». (Umberto Simonetta, *Tirar mattina*, 1963).

no e della circonvallazione esterna per seguire il braccio terminale del Naviglio, confluyente nella Darsena al *ponte dello Scodellino*.

In questa congerie di presenze antiche e moderne, vorrei convincervi a raccogliere con pazienza, come farebbe un collezionista di francobolli, ciò che rimane del paesaggio "acquatico" della città. Non che si sia voluto fare di Milano un porto di mare, ma noterete come il Naviglio abbia portato nell'ambiente cittadino qualcosa di fluido e traslucido, lontano dal grigiore di case e strade. Gli indizi sono attorno e lungo il Naviglio: gli scivoli che favorivano il lavoro delle lavaidaie, i sottopassi che agevolavano il traino animale delle barche anticoncorrente, il Circolo dei Canottieri, un barcone abbandonato, i ponti in ferro (uno bellissimo, in funzione ferroviaria, con il piano rialzabile come un ponte levatoio, lo avrete visto dinanzi allo stabilimento Richard-Ginori), le ringhiere a croce, i basoli in porfido dell'alzaia, i vecchi opifici della periferia industriale, la chiesa "doppia" col campanile in cotto di San Cristoforo, il prorompente ponte reticolare della vicina ferrovia, infine la Darsena. Elementi del paesaggio alcuni perduti altri no, edifici in parte demoliti, in parte trasformati in moderni loft commerciali.

Luoghi, quelli più vicini a Porta Ticinese che traggono dalla tradizione del Naviglio lo spunto per una originalità un po' smaccata a uso dei ritrovi serali più in voga. Ma non è il caso di chiudere questa pedalata in toni negativi. Gran parte del percorso ha toccato ambienti di insospettata bellezza, tanto che ora si riparla di riaprire in città un tratto di questi navigli per ritrovare una dimensione perduta. Sono ambienti quasi inimmaginabili da coloro che questi stessi territori li attraversano in modo distratto a bordo di un'auto. Anche questo è uno dei pregi della bicicletta o di una barchetta a remi: mostrare sempre le cose dal verso giusto.

♦ Nella pagina accanto la Darsena ieri (in alto) e oggi (in basso).



La navigabilità del sistema dei Navigli lombardi

Il sistema dei Navigli lombardi è un mondo, un sistema di relazioni con altre vie d'acqua che determina una vera rete. Rete che è ambiente, cultura, economia, energia e paesaggio. Tale rete è stata in passato un importante fattore di stabilità e progresso.

Da anni ci si pone l'obiettivo del ripristino della navigabilità sul sistema dei Navigli lombardi: Naviglio Grande, Naviglio Martesana e Naviglio Pavese per riportarli tutti alla prima ragione per cui furono costruiti. Ambizioso invece pensare di rendere navigabile anche il Naviglio di Paderno fino all'Adda per collegare il Lago di Como a Milano.

Lo sviluppo di una navigazione turistica su tutti i 150 chilometri dall'Adda al Ticino, rappresenta un essenziale elemento di cambiamento negli usi degli antichi Navigli.

Per ricostruire il famoso itinerario dell'idrovia Locarno - Milano - Venezia è necessario intervenire sulla riqualificazione generale di alcuni tratti del Naviglio Grande e del Naviglio Pavese.

La straordinaria storia del Naviglio Grande inizia nel XII secolo, quando, con l'obiettivo di raggiungere via acqua Milano dal Lago Maggiore e dal Ticino, si inizia la costruzione del primo canale navigabile d'Europa devian- do le acque dal fiume all'altezza dell'attuale

Tornavento, a circa 20 chilometri da Somma Lombardo, mediante la diga "La Paladella". Il primo Naviglio della storia europea nasce da qui, raggiunse Milano nei primi anni del '200, dopo circa trent'anni di lavori, navigabile fino a Milano nel 1272.

La costruzione non fu semplice, si dovettero affrontare problemi idraulici complessi e nel fare si consolidarono tecniche costruttive sempre più sofisticate. Si compone così una delle più grandi opere infrastrutturali del Medioevo; intorno a quel nuovo manufatto nascerà il paesaggio che si estende dal Ticino verso Turbigo, al Magentino, all'Abbatense fino a Milano, luogo di inimitabili monumenti. La navigabilità dal Lago Maggiore oggi non avverrà attraverso il percorso originario del Naviglio Grande a partire dall'incile di Tornavento, ma lungo il percorso del Canale Industriale, costruito e inaugurato nel 1900, che prende le acque dal Ticino a sud della diga del Panperduto, dove vengono derivate anche le acque del Canale Villoresi. Essa sarà garantita fino a Milano, a partire dal lago, della diga della Miorina a Golasecca, con la relativa conca; dalla conca della diga di Porto della Torre a Varallo Pombia; dalla conca della diga del Panperduto a Somma Lombardo; dalle conche di Vizzola Ticino; dalla Conca della Centrale elettrica di Tornavento; dalla conca della centrale idroelettrica e dalla diga mobile della centrale termoelettrica di Turbigo. E poi, fino a Pavia, dalla Conchetta e dalla Conca Fallata già attive in Milano e dalle altre conche da ripristinare lungo il Naviglio Pavese da Milano al Ticino.

Il Naviglio Pavese, il cosiddetto "Naviglio difficile", "inventato" in epoca sforzesca, ma realizzato di fatto solo in epoca napoleonica in poco più di undici anni di lavoro, fu ben conservato in epoca austriaca, per perdere via via la sua funzione navigabile agli inizi degli anni '60, quando proprio il comune di Pavia ne chiese il declassamento alle sole



funzioni irrigue.

Il Naviglio Pavese lungo circa 33 chilometri, fu realizzato per superare un dislivello di 56 metri tra la Darsena di Milano e il Ticino, superamento risolto con la realizzazione di ben 12 chiuse con un'altezza massima di 4.80 metri. Oltre alle conche in Milano la Conchetta e Conca Fallata, la tratta fino al Ticino si caratterizza con la presenza di sei importanti conche (Rozzano, Moirago, Casarile, Giussago, Certosa di Pavia e il Cassinino, oltre a quelle urbane di Pavia).

Negli ultimi 2 chilometri, prima della confluenza con il Ticino, il Naviglio Pavese deve superare il dislivello di circa 20 metri attraverso il cosiddetto "Castello di Conche" o "Scala d'acqua": una serie ravvicinata di quattro chiuse, tre delle quali doppie, la cui riattivazione è una delle opere più interessanti dell'intero sistema dei Navigli in disuso dagli inizi del '900.

Altra criticità è rappresentata dalla presenza di molteplici ponti a raso di accesso ai centri abitati. La risoluzione di questi attraversamenti vede il coinvolgimento delle singole amministrazioni comunali e la revisione della viabilità locale.

Anche sul Naviglio Martesana, attualmente classificato "irriguo", la navigabilità può essere garantita con la rimozione di alcuni attraversamenti stradali a raso che oggi non consentirebbero alla navigazione. Sempre sul Naviglio Martesana ai fini di una sicura navigabilità, si dovranno definire in fase progettuale gli interventi necessari a regolare le piane del Torrente Trobbia, che ora vengono scaricate nel Martesana vicino ad Inzago. Solo con la risoluzione delle suddette criticità si metterà in rete la navigazione per circa 140 chilometri di Navigli esistenti ora non del tutto navigabili, fino ad arrivare ad una navigazione quasi completa dell'intera rete e con molteplici occasioni di interesse storico, monumentale, ambientale e turistico.

La navigazione oggi

Nel 2006 si è dato avvio a una sperimentazione della navigazione sul sistema dei Navigli milanesi che con il tempo si è consolidata e sviluppata come la vediamo oggi. Molti sono i passi che dobbiamo ancora fare per ottenere un sistema di navigazione completo che possa mettere in connessione punti strategici del territorio.

Oggi il sistema di navigazione sui Navigli lombardi è un servizio di trasporto pubblico esercitato da un solo operatore a seguito di un'autorizzazione rilasciata da Regione Lombardia per i prossimi 9 anni e suddivisa nei seguenti lotti:

Lotto 1 - Servizio 1: con origine in Comune di Milano, il cui itinerario si sviluppa in Darsena e sul Naviglio Grande fino ad Abbiategrasso e sul Naviglio Pavese in Comune di Milano; Servizio 2: con origine tra i Comuni ubicati lungo l'asta verticale del Naviglio Grande (da Turbigo ad Abbiategrasso);

Lotto 2 - Servizio 1: con origine in Comune di Milano, il cui itinerario può svilupparsi in Darsena e sul Naviglio Grande fino ad Abbiategrasso e lungo il Naviglio Pavese in Comune di Milano; Servizio 2: con origine all'interno del bacino del Panperduto in Comune di Somma Lombardo, il cui itinerario può svilupparsi lungo i Canali Villoresi (fino ad Arconate) ed Industriale (fino a Vizzola Ticino e da Lonate Pozzolo a Turbigo), nonché sul fiume Ticino, nella tratta di Somma Lombardo fino alla diga di Porto della Torre, e sul Naviglio Grande;

Lotto 3 - Servizio 1: con origine in Comune di Milano, il cui itinerario può svilupparsi in Darsena e sul Naviglio Grande fino ad Abbiategrasso e sul Naviglio Pavese in Comune di Milano; Servizio 2: lungo il Naviglio Martesana tra i Comuni di Trezzo sull'Adda e Vaprio d'Adda.

