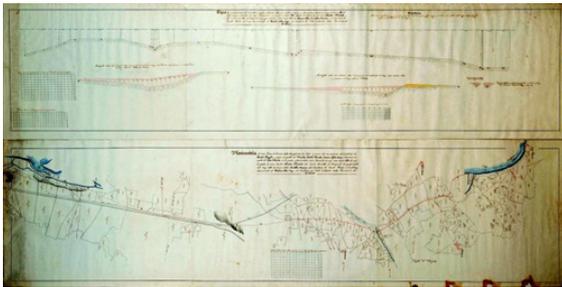


# VerbanoNews

Le news del Lago Maggiore

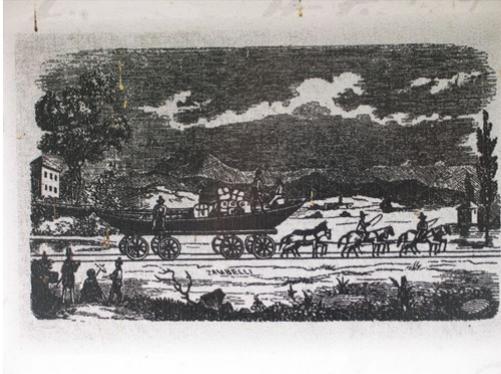
## La rivoluzionaria ferrovia che trasportava le barche

Redazione Varese News · Friday, July 29th, 2011



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

«L'ipposidra era una sperimentazione del trasportocombinato,



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

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



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

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



**ccosta a quella dei No-Tav odierni:** «Pochi anni dopo l'ipposidra si è affermata la ferrovia, l'era dei grandi trafori: il Frejus, poi nel 1905 il Sempione. Per cento anni abbiamo vissuto di rendita su quelle opere. Oggi ci riproponiamo la modernizzazione di queste grandi infrastrutture: **se guardiamo a quel che si è fatto allora, ci rendiamo conto del limite di pensare solo alla prospettiva dei dieci anni successivi**». L'opposizione riguarda oggi invece sia alcune opere ferroviarie (come la Torino-Lione), ma anche – per restare sul territorio – **la terza pista di Malpensa**. «Io, lo dico a titolo personale, sono

favorevole all'ampliamento di Malpensa – dice Gervasoni -, pensando non al 2015, ma al 2040, quando lo scenario sarà di grandi aeroporti: o partiamo adesso o non riusciremo a realizzarlo».

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

This entry was posted on Friday, July 29th, 2011 at 12:00 am and is filed under [Lombardia](#). You can follow any responses to this entry through the [Comments \(RSS\)](#) feed. You can leave a response, or [trackback](#) from your own site.