

RECENSIONE

Giorgio Bigatti, *Il Villoresi, l'ultimo naviglio*, con testi di Maria Canella, Maurizio Galli, Consorzio di Bonifica Est Ticino Villoresi, Trucazzano - Milano 2010, 119 pp., ed. fuori commercio.

Dove il Ticino, una volta oltrepassata Coarezza, piega il suo corso formando verso sud una grande ansa, sorge ancor'oggi un monumento dell'ingegneria idraulica ottocentesca che ben simboleggia la rivoluzione industriale nella Lombardia dell'ultimo quarto del XIX secolo. È l'opera di presa delle dighe di Pianperduto. Ultracentenaria, tuttora pienamente efficiente, si staglia sulle acque con un disegno architettonico a doppia arcata che richiama gli antichi acquedotti romani. Attraverso le sue paratie mobili l'acqua prelevata dal Ticino viene destinata a due scopi molto diversi: o viene immessa nel canale Villoresi e va a irrigare le coltivazioni delle brughiere dell'Alto Milanese attraverso una rete di centinaia e centinaia di chilometri di canali agricoli, oppure imbocca il cosiddetto Canale industriale che la conduce ad azionare le turbine delle centrali elettriche che si allineano una dopo l'altra più a valle: Vizzola, Tornavento e Turbigio.

È questa sua funzione mista, insieme agricola e idroelettrica, a fare dell'opera di presa di Panperduto un emblema del passaggio dall'agricoltura alla produzione di fabbrica, dalle ruote di mulino e dal vapore al "carbone bianco", come veniva chiamata la produzione e il trasporto dell'elettricità di cui la tecnologia milanese di allora era maestra. *Il Villoresi, l'ultimo naviglio* è pubblicato dal Consorzio di Bonifica Est Ticino Villoresi in occasione della recente convenzione siglata dalla Regione Lombardia e altri enti pubblici e privati per la salvaguardia e la valorizzazione della rete dei canali artificiali lombardi. Il libro si presenta come un album di splendide fotografie d'epoca e attuali e ci offre una densa ricostruzione storica a firma dello storico economico Giorgio Bigatti. Il suo saggio, dal taglio di una storia d'impresa, è arricchito da un'appendice di documenti e cronache dell'inaugurazione del canale Villoresi e da un profilo biografico dell'ingegner Eugenio Villoresi scritto da Maria Canella.

L'ultimo naviglio viene qui definito il canale Villoresi non solo perché era la chiave di volta, il coronamento della grande rete dei canali artificiali navigabili o agricoli che circonda completamente da est a ovest Milano (Naviglio della Martesana, Cerchia interna, Naviglio di Pavia, Naviglio di Bereguardo, Naviglio grande, Canale industriale di Turbigio, Canale industriale, Canale Villoresi), ma anche perché di tutti fu quello che ebbe una gestazione più lunga e complessa, a causa dei difficilissimi interrogativi di natura tecnica e anche economica di un progetto di queste dimensioni. Non era solo un problema di costi. Dal punto di vista idraulico la regolamentazione e lo sfruttamento della grande risorsa idrica rappresentata dal Lago Maggiore suggeriva soluzioni tecniche diverse e anche opposte. Mentre l'avvento di grandi società ferroviarie e industriali faceva apparire a qualcuno come passatista l'idea di investire in un canale di uso preminentemente agricolo.

Fu Eugenio Villoresi a trasferire la questione dalle parole ai fatti. Nel 1868 la sua richiesta di concessione prevedeva audacemente un'opera di grande estensione, quasi novanta chilometri, unente i due lati opposti della carta idrografica, ossia il Ticino e l'Adda, e comuni agricoli e industriali

Pietro Redondi – RECENSIONE: *Il Villoresi, l'ultimo naviglio*.

come Parabiago e Monza. Un canale con un obiettivo ben chiaro di economia pubblica: garantire al maggior numero di agricoltori e produttori tessili dell'area a nord di Milano un abbondante e regolare apporto d'acqua al prezzo più vantaggioso. Eugenio Villoresi non si proponeva di realizzare il suo scopo alla testa di una società di azionisti, ma faceva appello a tutti i comuni beneficiari del canale, che finanziandolo con sottoscrizioni volontarie si assicuravano la possibilità, dopo quarant'anni, di diventarne i proprietari. In altre parole, voleva che a sottoscrivere e disporre di un'opera di pubblica utilità fossero i suoi utenti. Questo suo ideale anticipatore di una public company non incontrò allora un seguito sufficiente. Villoresi continuò a perorarla sacrificandovi le sue risorse personali. Ottenne l'autorizzazione definitiva del suo progetto, ma alla sua morte nel 1879 i suoi figli non ebbero altra scelta che passare la mano e cedere i diritti di concessione a una nuova società del settore da poco costituitasi con capitali vaticani, la Società italiana condotte d'acqua. Cinque anni dopo questa inaugurava la prima tratta del canale, battezzato con il nome del suo ideatore. Nel 1900 al Villoresi si affiancava il nuovo Canale industriale con cui la Società lombarda di distribuzione dell'elettricità alimentava la centrale di Vizzola, all'epoca la più potente del mondo e che ben presto fu superata da quella di Turbigo, di una potenza quattro volte maggiore.

Il Villoresi, l'ultimo naviglio ricostruisce bene il dibattito che prima di Villoresi aveva mobilitato intorno ai sistemi di derivazione delle acque del Lago Maggiore o del Ticino ingegneri imprenditori come Possenti, economisti come Cattaneo, ingegneri-geometri di stampo universitario come Lombardini. Un difetto è secondo me di separare nel libro l'impresa rispetto alla biografia del suo protagonista. Di lui leggiamo che proveniva da una famiglia cattolica molto impegnata in campo sociale, che era un patriota ammiratore di Rosmini e amico di Antonio Stoppani. Viene spontaneo chiedersi se tra i motivi del volontarismo di Villoresi e del suo sogno di una grande public company ci fosse anche il suo essere un imprenditore cattolico.

Pietro Redondi

[21 marzo 2010]