



Sommario

IL MUSEO DEL LAGO.....	3
IL LAGO.....	4
INSEDIAMENTI SULLE RIVE	8
Cenni storici.....	9
Paesi che si affacciano sul lago di Como	11
Paesi che si affacciano sul lago di Lecco	15
LA NAVIGAZIONE	20
Bacino idrografico.....	21
La navigazione	25
LA COSTA ORIENTALE	35
SENTIERO DEL VIANDANTE	36
La storia.....	39
L'itinerario e le tappe.....	45
LO STABILIMENTO IDROTERAPICO	49

L'impianto termale.....	50
La funicolare di Regoledo.....	52
GLI APPRODI DELLA COSTA ORIENTALE	54
IL PROGETTO.....	72
AREA DI PROGETTO.....	73
RICERCA TIPOLOGICA.....	74
RICERCA FORMALE	76
VMAYA LIN - OPERE E PROGETTI.....	80
STRATEGIE DI PROGETTO	85
L'INTERVENTO.....	89
.....	95

IL MUSEO DEL LAGO



Il Lario, più comunemente lago di Como (*Lagh de Comm* in lombardo), è un lago lombardo naturale, originato da profonde escavazioni fluviali durante la crisi di salinità del Mediterraneo, modellato dalle ripetute glaciazioni pleistoceniche: Il nome, infatti, deriva da una radice preindoeuropea **lar-* 'luogo incavato'.

IL LAGO

È il terzo lago italiano come superficie con 145 km² e il primo per sviluppo perimetrale con 170 km. Tra i più profondi in Europa, ha fondali in criptodepressione. È il quinto bacino più profondo d'Europa con i suoi 410 metri dopo 4 laghi norvegesi. Raggiunge una lunghezza di 46 km (Gera Lario - Como) ed è largo da 650 metri a 4,3 km. Si trova a 199 m s.l.m.

Bifido fiordo interamente scavato nella cerchia delle prealpi lombarde, con una caratteristica forma a "Y" rovesciata o, come recita un diffuso detto locale, a forma di uomo:

La morfologia del territorio varia dai pendii arrotondati ed erbosi alle dolomie con rocce dentate, guglie e torri. I depositi alluvionali, trasportati da fiumi e torrenti, iniziarono a formarsi con la postglaciazione e furono la causa della separazione dei laghi minori, il Lago di Mezzola a nord ed i laghi di Garlate e di Olginate a sud.

La parte settentrionale del lago di Como, ramo di Colico, è delimitata a sud da Bellagio, Varenna e Cadenabbia, e a nord dal Pian di Spagna, estremità settentrionale del lago. L'Alto Lago presenta caratteristiche paesaggistiche

che lo rendono unico rispetto a tutti gli altri settori: la larghezza media del lago, infatti, è maggiore che nei rami di Lecco e Como ed allo stesso tempo le montagne che circondano il bacino si fanno sempre più alte. Il monte Legnone (2608 m s.l.m.), sulla sponda orientale, segna infatti l'inizio delle Alpi Retiche e la valle che porta al passo San Jorio, sulla sponda occidentale sopra l'abitato di Dongo, l'estremità sud-orientale delle Alpi Lepontine.

All'estremità settentrionale del lago possiamo trovare la foce del fiume Mera, ad ovest, e la foce del fiume Adda, ad est, i principali affluenti del lago di Como. Tra le due foci si estende il "Pian di Spagna", una piana alluvionale dal notevole interesse naturalistico.

Si considera lago di Lecco quella parte del Lario orientale e meridionale che fa capo a Lecco. Talvolta indica soltanto il ramo meridionale del Lario, prendendo il nome di ramo di Lecco. Come il versante comasco, così anche il ramo di Lecco ha particolari caratteristiche: la profondità del fondale molto elevata, la presenza di alte montagne e di numerosi paesi di piccole dimensioni.

In passato il lago di Lecco si estendeva molto più a sud dell'attuale ubicazione, seguendo il percorso del fiume Adda fino a raggiungere Villa d'Adda, dove, grazie a una conca naturale, formava un ampio bacino detto *Vecchio Lago di Sartirana*, che in realtà era un vero e proprio prolungamento del lago di Lecco. Il vecchio lago di Sartirana raggiungeva il centro dell'attuale città di Merate, e nel '900 vi si creò una situazione di ristagno idrico, causata da molti detriti gettati nel lago durante l'epoca di guerra. Ciò lo fece diventare una palude più che un lago, inducendo il regime fascista ad avviare opere di bonifica dei luoghi divenuti insalubri. In seguito alle bonifiche il perimetro del

lago si restrinse fino a separarsi in due parti: il fiume Adda e l'attuale lago di Sartirana.

Il Lario è famoso per la sua bellezza, soprattutto per il paesaggio che si ammira dalle sue sponde. Malgrado la riviera di Lecco sia turisticamente meno rilevante di quella di Como, meno ricca di ricordi nobiliari del passato, meno ricca di ville con giardini, meno servita dalle linee di navigazione, è tuttavia più suggestiva come esempio di natura selvaggia ancora relativamente intatta.

Il paesaggio è dominato da catene montuose spioventi, di natura carsica e dolomitica, tanto che l'aspetto di questa parte di lago ricorda quello dei fiordi. I monti del Lario lecchese variano per altezza dai 922 m del monte Barro ai 2410 m del maestoso Grignone, passando per i 1276 m del Moregallo e i 1877 m del Resegone.

Questa area è la più aspra e geomorfologicamente tormentata di tutto il territorio lariano; è questo il ramo meno frequentato, caratterizzato da rocce a strapiombo e piccole spiagge di ghiaia. A poca distanza dalla città di Lecco, e quindi dalla pianura brianzola, troviamo le catene montuose della Valsassina: il Pizzo dei Tre Signori, le Grigne ed il Resegone, che fanno da cornice al suggestivo paesaggio lecchese. Nella sponda occidentale del ramo di Lecco si trovano altre montagne, più dolci rispetto quelle della sponda opposta, tra le quali la catena dei monti Morigallo-Corni di Canzo e il Monte Barro. Questo monte, dalla struttura geologica complessa, fu notevolmente trasformato per lo sfruttamento delle numerose cave di calcare.

Il territorio di Lecco è ben riparato dalle catene montuose, e dal punto di vista climatico, gode dei benefici influssi delle acque del lago e del soffio della Brega, il vento locale che soffia da sud nelle ore pomeridiane. La dolcezza del clima e la buona esposizione al sole hanno favorito l'agricoltura: nel passato vi si produceva olio e vino ed erano molto apprezzati fichi, noci, noccioli e castagne. Anche nei giardini delle grandi ville gentilizie, sparse lungo la riviera, crescono piante asiatiche e mediterranee.

Sempre lungo le coste del ramo di Lecco numerose sono le insenature, attracchi e porti attrezzati, ma il più delle volte questi non sono in buone condizioni, sia per i fondali bassi, sia per la situazione precaria dei moli.

Splendide e suggestive creazioni della natura, le grotte portano il visitatore esperto nelle viscere della terra, fra sculture di calcare e varchi fra pietre erose dal tempo e dall'acqua.

Una delle più suggestive grotte presenti nella costa orientale del lago di Como viene chiamata *Orrido di Bellano*: gola naturale creata dal fiume Pioverna le cui acque, nel corso dei secoli, hanno modellato gigantesche marmitte e suggestive spelonche. Una passerella in cemento consente al visitatore di ammirare la bellezza di un luogo veramente unico.

INSEDIAMENTI SULLE RIVE

Cenni storici

Nell'epoca quaternaria tutto il bacino era ricoperto da un grande ghiacciaio che, oltrepassati i rami di Como e di Lecco, arrivava fino alla Brianza, dove ha dato origine alle attuali colline moreniche. Il lago si è formato nella cavità scavata dal ghiacciaio, il cui lento passaggio è testimoniato dalle rocce che portano ancora i segni dell'erosione e da numerosi massi erratici, presenti soprattutto sulle alture del Triangolo Lariano.

Abitato fin dall'epoca preistorica, il Lago di Como ha sempre avuto una grande importanza come via di comunicazione tra le regioni del Nord e la Pianura Padana. Dopo i Galli, vi si stabilirono i Romani che ne fecero un punto strategico aprendo, sulla sponda occidentale, la via che collegava il "Larius" con la Rezia. In seguito, con la dominazione longobarda, questa strada che porta ancor oggi il nome "Regina", venne riaperta e riattata dalla regina Teodolinda. Data l'importanza strategica del lago, che permetteva di raggiungere i passi del Maloja e dello Spluga, la zona fu soggetta, per secoli, ad invasioni e dominazioni.

Dopo i Franchi, attorno all'anno 1000, la città di Como, divenuta Comune autonomo, dovette sempre lottare per la propria autonomia. Subì poi la signoria dei Visconti e degli Sforza. Questi pensarono di allargare il letto dell'Adda per poter avere un collegamento via acqua con il Ducato di Milano; per questo motivo aprirono per prima cosa il naviglio di Paderno. Seguirono le dominazioni straniere; prima gli Spagnoli, poi gli Austriaci e, per un breve periodo, anche i Francesi.

Gli insediamenti umani, a partire dal neolitico quando viene introdotto l'agricoltura, seguono un asse che non varierà più, nei secoli, fino alla seconda metà del Novecento. Il territorio viene organizzato per valli, tra loro comunicanti con un sistema di valichi che sarà sempre fonte di trasmissione di saperi, sviluppando un sistema economico che è riconoscibile come civiltà alpina.

Tra il sesto e il secondo secolo prima di Cristo l'espansione a sud delle popolazioni dell'Europa continentale conduce i Galli al centro della regione. La loro sviluppata agricoltura introduce l'allevamento e la preparazione della carne.

Infine giunge la mano di Roma che consolida un robusto sistema minerario-agricolo-militare. L'intrecciarsi di Longobardi, Bizantini e Franchi porta all'affermarsi del comune rurale, autonomo per volontà di uomini liberi. Pietra su pietra hanno costruito, altri hanno abbattuto, altri ancora hanno riedificato e poi smantellato.

L'avvento delle signorie, la riforma e la controriforma, l'affermarsi degli stati europei, l'assolutismo, la rivoluzione e la restaurazione culminano con il processo di industrializzazione e la «belle époque» delle terme e degli alberghi. Infine la Grande Guerra 1915-1918, con la realizzazione del sistema di fortificazioni, strade e mulattiere della «Linea Cadorna».

Paesi che si affacciano sul lago di Como

- *Cernobbio*, sede di ville monumentali quali Villa d'Este, Villa Erba e Villa Pizzo (quest'ultima costruita nel XVI secolo). A Moltrasio soggiornarono il musicista Vincenzo Bellini e il Primo Ministro inglese Winston Churchill. Dopo Laglio- il paese noto per la residenza dell'attore George Clooney, Brienno è uno dei borghi più antichi, rimasto praticamente intatto da oltre un secolo, ma danneggiato da alcune frane nel 2011.
- *Isola Comacina*, di modeste dimensioni ma carica di storia, è l'unica formazione insulare del lago. Nel Medioevo, infatti, l'isola era una roccaforte indipendente che si alleò col comune di Milano durante la guerra decennale contro Como (1118-1127). Como ne uscì sconfitta ma, con l'aiuto dell'imperatore tedesco Federico Barbarossa e contro i comuni della Lega Lombarda, i comaschi riuscirono a vendicarsi distruggendo la roccaforte nel 1169. Da allora, l'isola è rimasta totalmente disabitata. Gli edifici superstiti sono la secentesca chiesetta di San Giovanni - unica rimasta delle nove presenti - la locanda con annesso ristorante (famosa per i soggiorni del regista Alfred Hitchcock) e le piccole costruzioni razionaliste opera dell'architetto Pietro Lingeri. Le rovine dell'antica Basilica di Sant'Eufemia sono il simbolo della storia lariana, rievocata annualmente nella Sagra di San Giovanni. L'isola è delimitata da una baia detta "Zoca de l'oli" (luogo dell'olio), così chiamata per la tranquillità delle acque lacustri e per la crescita spontanea dell'ulivo, oggi in parte ridotta a causa dell'incremento edilizio. Il campanile dello Xenodochio di Santa Maria Maddalena è stato inserito dall'UNESCO nella Lista del Patrimonio

Mondiale insieme al soprastante Sacro Monte di Ossuccio. **Isola Comacina.** L'isola, grazie agli splendidi resti romani che si aprono nel verde circostante in una gradevole armonia di forme e spazi, alle case dei pescatori e alle piccole chiesette di S. Giacomo e di Santa Maria Maddalena, è riconosciuta come un luogo ricco di storia, d'arte, di tradizioni e di memorie con architetture e testimonianze che sfidano i secoli.

- *La penisola del Lavedo:* delimita il golfo di Venere e che culmina nella Villa Balbianello, patrimonio del FAI (Fondo per l'Ambiente Italiano). Qui sono state girate alcune scene dei film *Piccolo mondo antico*, *Guerre stellari* e *Agente 007 - Casinò Royale*.
- *Tremezzo, Cadenabbia e Griante:* meta del tradizionale turismo anglosassone. Sono classiche le visite ai giardini di Villa Carlotta e le escursioni alla panoramica chiesetta di San Martino.
- *Lezzeno:* è preceduta da Villa Lucertola e dalla scogliera dei Grosgalli, in gran parte disabitata e ancora memore di antiche credenze legate alla stregoneria. Più a sud, a Nesso, sono da segnalare le antiche case raccolte intorno all'imboccatura dell'orrido e il ponte medievale della Civera.
- *Villa Pliniana a Torno:* nei suoi saloni furono ospiti Napoleone, Manzoni, Foscolo, Stendhal, Byron, Verdi e Rossini. Leonardo da Vinci studiò la fonte intermittente che sgorga da una roccia, oggi racchiusa nella corte interna dell'edificio. Fogazzaro vi ambientò il romanzo *Malombra*, da cui le scene dell'omonimo film di Mario Soldati. Dopo Blevio, il panorama di Como appare improvvisamente scendendo la provinciale *Lariana*.

- *Piona*: un punto privilegiato per l'osservazione della baia di Piona è l'omonima Abbazia, costruita attorno al XII° secolo secondo i canoni del romanico lombardo. Per raggiungere l'abbazia dal piccolo porticciolo di Piona è necessario camminare in direzione sud la SP 72 per circa 1 km, fino alla frazione Olgiasca, da cui un piacevole sentiero nel bosco conduce il visitatore alla chiesa.
- *Gera Lario*: piccolo paese all'estremo settentrione del lago; è consigliabile una visita per le grandi attrattive naturalistiche. Da qui si possono visitare la riserva naturale del Pian di Spagna e lago di Mezzola, crocevia di importanti rotte migratorie di uccelli. La riserva è distante pochi minuti di automobile dall'abitato.
- *Gravedona*: di notevole interesse l'imponente palazzo Gallio, fatto edificare dal cardinale Tolomeo Gallio nel XVI° secolo e ancor oggi sede di mostre e manifestazioni culturali, e la chiesa di Santa Maria del Tiglio, esempio di romanico. Di notevole interesse anche la passeggiata a lago. Tutti i luoghi citati si trovano nel raggio di poche centinaia di metri attorno ai pontili per l'attracco temporaneo.
- *Bellagio*: rinomato luogo di villeggiatura, ospita sul suo territorio numerose ville nobiliari, tra cui occorre citare villa Serbelloni, villa Melzi d'Eril, con i suoi immensi e sfarzosi giardini e villa Rockefeller. Il centro del paese si è conservato nei secoli nelle condizioni pressoché originarie, con vicoli stretti che si inerpicano dal lago verso la sommità del promontorio. Il paese di Bellagio gode meritatamente di un fascino naturale, non solo per la sua sfarzosa

architettura, ma anche per la sua posizione a cavallo dei due rami del lago, che permette di spaziare con lo sguardo lungo un ampio tratto a partire dalle Alpi Retiche fino alle Lepontine. Da segnalare, inoltre, che Bellagio è ottimamente collegata attraverso frequenti motonavi e traghetti con gli altri paesi della zona. Se si volesse, quindi, fare una visita al paese, è consigliabile ormeggiare presso uno dei porti di Menaggio, Varenna, Tremezzo (uno scalo anche in prossimità di villa Carlotta) e Lenno.

- *Menaggio*: elegante cittadina ai piedi dell'omonima valle, ospita sul suo territorio numerosi alberghi di lusso. E' in una posizione baricentrica rispetto all'intero lago e per questo motivo è consigliabile quale punto di appoggio per la visita, di qualche giorno o di una intera settimana, al lago di Como.

La speculazione edilizia

Nonostante il Lario sia rimasto relativamente intatto negli ultimi trent'anni, il recente fenomeno dell'incremento edilizio ha incontrato una grande opposizione da parte della popolazione più sensibile che individua nello sviluppo residenziale incontrollato uno scempio alla delicata tipologia costruttiva, culturale e ambientale del territorio. Ora si chiede che il rilascio delle autorizzazioni edilizie da parte dei comuni debba sottostare al vincolo statale della soprintendenza, molto restrittiva per quanto concerne la salvaguardia dell'ambiente e del delicato paesaggio lacustre. Si chiede inoltre l'inserimento totale del Lario nella lista del patrimonio mondiale dell'UNESCO, oggi limitato al solo paese di Ossuccio. Il lago di Como risultava peraltro - nel 2012 - il più inquinato d'Italia.

Paesi che si affacciano sul lago di Lecco

I comuni che si affacciano sul lago di Lecco sono 10 ma contando le numerose frazioni e località il numero sale notevolmente. La popolazione si aggira sui 100.000 abitanti. Da notare che tutti i comuni eccetto Valbrona - il cui territorio è bagnato dal lago ma il paese non si affaccia su questo poiché è situato all'interno del Triangolo Lariano, a 494 m di altitudine - si trovano a un'altezza compresa tra i 200 e i 237 m.

- *Dervio*: il paese si è sviluppato lungo le rive del sedime alluvionale del torrente Varrone. Ha una discreta vocazione turistica, e nei mesi estivi ospita numerosi vacanzieri, dediti non solo al turismo giornaliero, ma anche stanziale. Per la sua posizione baricentrica (in meno di 10 miglia si possono raggiungere tutte le località del ramo di Colico) e la buona ricettività alberghiera e portuale, Dervio è consigliabile quale punto di appoggio per una visita di qualche giorno sull'alto lago.

- *Corenno Plinio* (frazione di Dervio): la piccola frazione, costituita da poche case collegate da scalinate scavate nella roccia, si arrocca intorno all'omonimo castello, costruito intorno al XIV° secolo, il cui principale scopo era per le segnalazioni. Di interesse anche la chiesa di San Tomaso di Canterbury, costruita intorno al XIII° secolo. Davanti all'abitato di Corenno sono presenti alcune boe in concessione; il piccolo porticciolo non è utilizzabile, però, per via delle ridotte dimensioni e del ridotto pescaggio.

- *Varenna*: è un piccolo comune sulla sponda orientale del ramo di Como. Inizialmente villaggio di pescatori, ha rivalutato nei secoli la propria vocazione, sino ad ospitare sulle sue rive le rinomate villa Cipressi e villa Monastero, adesso adibite a centri per convegni internazionali. Varenna, oltre che per le ville, merita di essere visitata anche per il Castello di Vezio, sulle alture immediatamente al di sopra del borgo. Costruito sopra rovine di insediamenti probabilmente di origine etrusca, il castello ospita ora una scuola di falconeria ed è sede di eventi e manifestazioni. Per visitare il castello di Vezio è necessario lasciare la barca a Varenna, o, più facilmente, a Bellano e procedere con taxi o mezzi privati. Per chi ha poco tempo a disposizione, è comunque consigliabile una visita a Varenna: in prossimità del porticciolo comunale è possibile, infatti, addentrarsi tra i portici che danno direttamente sul lago o nei piccoli vicoli, godendo di un'atmosfera d'altri tempi. Si segnala, infine, che Varenna può essere raggiunta dall'altra sponda del lago (Menaggio, Cadenabbia, Bellagio) con le frequenti motonavi e traghetti della Navigazione Lago di Como.

- *Bellano*: è un operoso comune. Da segnalare, sul territorio, l'orrido di Bellano, una forra naturale, scavata dal torrente Pioverna e che ha creato un'atmosfera gotica a poche centinaia di metri dal centro del paese. Nel XV° secolo l'orrido divenne famoso per la lavorazione del ferro, in seguito la gola ospitò numerose famiglie nobiliari. Allo stato attuale, le acque del torrente Pioverna sono frequentemente dirottate nella vicina centrale idroelettrica, togliendo quindi fascino al posto.

- *Fiumelatte*: è un immissario del Lago di Como che nasce nel Gruppo delle Grigne. È noto per la particolare brevità del suo corso, appena 250 metri. Fiumelatte è anche il nome del piccolo borgo bagnato dal fiume, frazione di Varenna in LC, le cui case sorgono appollaiate ai piedi del monte Fopp (1033 m), coronato dai ruderi del castello di Vezio.

Una particolarità del torrente è la sua regolare intermittenza dal 25 marzo (festa del borgo e Annunciazione) fino al 7 ottobre (Madonna del Rosario e patrona di Varenna) che motivò il soprannome di "Fiume delle due Madonne". Questa intermittenza è dovuta al fatto che Fiumelatte rappresenta il troppopieno di un sistema carsico, non ancora raggiunta da nessuno, che inizia nel Moncodeno (Grignone). Nel 1992 una colorazione con fluoresceina (colorante atossico) nell'Abisso W Le Donne, situato lungo la Cresta di Piancaformia, dimostrò il collegamento tra Fiumelatte e le cavità carsiche del Grignone. La grotta alla sorgente del Fiumelatte e l'ambiente suggestivo in cui scorre hanno favorito la nascita di alcune leggende.

Fu chiamato già come "Fiumelaccio" nel Codice Atlantico di Leonardo da Vinci che fu molto incuriosito da questo fenomeno.

« È il Fiumelaccio, il quale cade da alto più che braccia 100 dalla vena



donde nasce, a piombo sul lago, con inistimabile strepitio e romore. »

Leonardo da Vinci

Altri personaggi che ne descrissero le particolarità furono Plinio il Vecchio e lo Spallanzani. Grande attrazione per i primi turisti, che ne scrivono spesso nei loro appunti di viaggio. Fra i tanti, curiosa l'osservazione dello scrittore francese Valery che vi passò nel 1827:

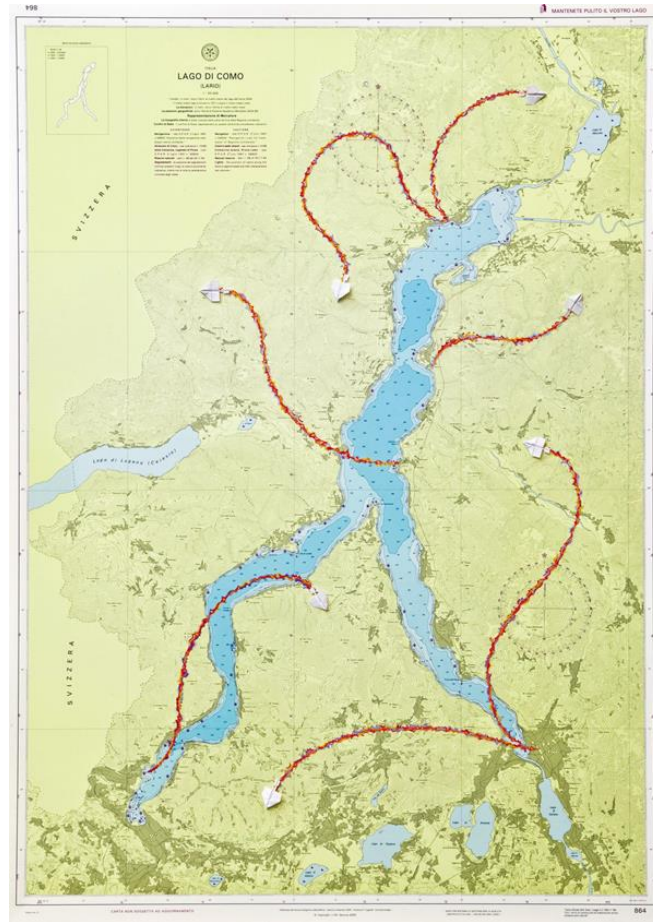
« Le torrent Il fiume latte, qui tombe dans le lac, et donne son nom au village situé à ses pieds, me rappela la cascade de Pissevache, près de Martigny. Le rapprochement de ces deux métaphores populaires, pour rendre le même effet, montre toute la différence du génie italien, et, si l'on peut le dire, du génie suisse. Ainsi les mots peuvent quelquefois servir à l'étude des mœurs et de l'esprit des nations. »

(Antoine Claude Pasquin, Voyages historiques..., Vol. I, p. 223, Parigi, 1831)

- *Colico*: a nord del paese sono presenti il forte Montecchio, costruito durante la Prima Guerra Mondiale e ancora oggi dotato del suo armamento originario (sito www.museoguerrabianca.it) e il forte Fuentes, edificato nel XVII° secolo, che serviva a difendere il confine settentrionale del ducato di Milano dall'attacco dei Grigioni e dei francesi. Colico è un centro di notevole interesse per la tavola a vela ed il kitesurf: è qui, infatti, che si svolge annualmente una tappa dei campionati mondiali di questa nuova disciplina. Tutti i punti di interesse sono facilmente raggiungibili a partire da entrambi i porti di Colico.

- *Pian di Spagna*: al limite settentrionale del Lario, alla confluenza dei fiumi Mera e Adda, si stende questa oasi naturale area pianeggiante di interesse naturalistico circondata da campeggi rivieraschi. Si prosegue scendendo lungo la sponda orientale, oltre Colico, dove un'insenatura boscosa forma il laghetto di Piona e nelle cui vicinanze sorge l'omonima abbazia cistercense. Alle spalle si erge la mole del monte Legnone, alto 2609 metri. Poco più a sud è il pittoresco borgo di Corenno Plinio, frazione del comune di Dervio, noto per le sue attività sportive legate alla vela e ai windsurf.

LA NAVIGAZIONE



Riccardo Gusmaroli - 114x82 - Aerei di carta su carta nautica.

Bacino idrografico

Geograficamente posto tra la pianura padana e le Alpi, il bacino del Lago di Como è delimitato da una grande incavo naturale, contornato da lunghe catene montuose. Il bacino, di tipo alpino, è di origine glaciale e la sua formazione, avvenuta durante l'era della post glaciazione, oltre un milione e ottocentomila anni fa, è dovuta allo scioglimento di un enorme ghiacciaio che si estendeva sino ai confini della Brianza.

L'intero comparto è stato storicamente contraddistinto da una forte presenza di depositi alluvionali che, nel corso degli anni, sono stati trasportati dai numerosi fiumi e torrenti presenti. In conseguenza a tale fenomeno si deve la formazione dei piccoli laghi connessi al bacino principale; il Lago di Mezzola, posto all'estremo nord ed i laghi di Garlate e Olginate in provincia di Lecco.

Il bacino è composto da tre parti differenti: a sud-ovest il ramo di Como, a sud-est il ramo di Lecco e a nord il ramo di Colico (o "alto lago"), il più aperto dei tre. I fiordi meridionali rinserrano il montagnoso Triangolo Lariano. La divisione dei tre rami è ben visibile dal Sasso di San Martino, sopra Griante. Particolarmente tipica è la costa orientale del ramo comasco, impervia e ricoperta di boschi.

I paesi sono ancora costituiti da antiche case arroccate tra lago e montagna, con ripide scalinate rivierasche. Tutto il Lario, comunque, è caratterizzato da un paesaggio scosceso che forma un delicato equilibrio con la tipologia costruttiva dei paesi e delle grandi ville storiche, ben visibili da un punto

all'altro della sponda grazie all'esigua larghezza del bacino. Anche a causa di questa severa conformazione fisica, il turismo lariano non ha conosciuto il fenomeno "di massa" tipico del Lago di Garda, riguardando esclusivamente i salotti dell'aristocrazia e gli artisti che spesso vi erano ospitati; un soggiorno di tipo meditativo che ancora oggi si riscontra nelle ville d'epoca e - per contro - dall'antica semplicità dei borghi più umili.

I fiumi Adda e Lambro, immissari del lago, rappresentano il polmone verde della Brianza. Le colline e le valli della Brianza, costellate di sontuose ville settecentesche, avamposti militari ed edifici religiosi, sono attraversate dall'incedere di due grandi corsi d'acqua. La loro importante portata ha permesso nei secoli lo sfruttamento delle loro acque per l'industria locale, trasformando tutta l'area in un punto di riferimento dell'economia non solo lombarda ma anche italiana e internazionale.

E' possibile osservare la divisione dei tre rami dal Sasso di San Martino. Gli immissari del Lago di Como sono l'Adda e la Mera: il primo è un fiume compreso nella sua interezza all'interno della regione Lombardia e forma i laghi di Olgiate e di Garlate, mentre il secondo, lungo oltre cinquanta chilometri, è noto per la tipica colorazione verde che assume nel corso dello scorrimento verso il Lago di Como, a causa dei cristalli di silicio formati dalla frantumazione delle rocce.

L'Adda, principale immissario, interrompe il proprio corso esattamente in prossimità di Colico, riprendendolo poi nella città di Lecco. Data la caratteristica forma ad "Y" rovesciata, il ramo di Como riceve un minore apporto d'acqua "corrente" rispetto al resto del lago.

Complice la forte urbanizzazione presente nel bacino comasco, quest'area risulta avere un ricambio delle acque più lento e di conseguenza si registra un maggior inquinamento e una minor balneabilità. Il fiume Adda dovrebbe svolgere la normale funzione di regolatore di livello idrografico, una sorta di naturale "troppo pieno".

La presenza di numerose dighe e di centrali idroelettriche poste a valle, rende invece necessaria una gestione controllata e sistematica della portata d'acqua, modificandone conseguentemente la naturale variabilità idrografica. A tal proposito si fa riferimento al discutibile ed ambizioso progetto relativo alla realizzazione di paratie mobili ideate al fine di evitare possibili esondazioni. Nota quella del 1868, che vide un innalzamento della quota zero del lago di 3,97 metri.

In quell'occasione Piazza Cavour fu letteralmente sommersa e l'acqua del lago inondò completamente la città murata. A testimonianza del grande evento le targhe apposte dalla cittadinanza di fronte ai Portici Plinio nel centro storico. La piazza, prima di questa circostanza, era considerata come il porto principale della città, quando ancora il lago di Como era utilizzato come una delle principali vie di comunicazione: i comballi, grosse imbarcazioni adibite al trasporto della merce, solcavano le acque del Lario, spinte dai venti, utilizzando l'approdo comasco come centro di smistamento.

Nel 1871, a seguito di un importante esercizio di ricostruzione, l'antico porto assunse l'attuale conformazione di piazza. L'opera di riempimento, eseguita con materiali di riporto, si rivelò affrettata e superficiale, infatti, non fu in grado di dimostrarsi solida e di grande affidabilità costruttiva. Ancora oggi la

piazza subisce un abbassamento progressivo rispetto alla quota zero del lago.

I corsi d'acqua affluenti sono 37, tra questi il più importante è l'Adda, seguito dal Mera. L'Adda è anche l'unico emissario; esce dal lago a Lecco e, dopo aver formato il laghetti di Garlate e di Olginate, prosegue in direzione del Po. Altri emissari meno influenti a livello idrogeologico, ma altrettanto noti, sono il Mera, il Varrone, il Pioverna, il Fiumelatte (il più corto fiume italiano), il Liro, il Telo ed il Breggia.

La navigazione



Il battello a vapore "Concordia" e il traghetto "Plinio".



Il piroscafo "Lariano" nel porto di Como nel 1848.

Poiché posizionato in una grossa conca e circondato prevalentemente da montagne, il lago di Como è soggetto ad innumerevoli correnti d'aria che sottopongono lo splendido specchio d'acqua a bruschi cambiamenti climatici. La navigazione a vela sul lago è resa quindi difficoltosa, e da situazioni di relativa calma ci si può trovare in acque agitate e burrascose caratterizzate da forti

venti, fino a rimanere per ore fermi in mezzo al lago. Questa incostanza, però, fa del lago un'ottima palestra di vela e durante i mesi estivi, e principalmente sul ramo di Lecco, fa sì che si organizzino molte regate veliche anche di carattere internazionale.

La navigazione di linea sul lago ha radici molto antiche, in quanto il primo battello a vapore entrato in servizio - il *Lario* - fu varato nel 1826. Negli anni Settanta del XIX Secolo si sviluppò un'accanita concorrenza tra le due principali società di navigazione: la "*Società Lariana*" e la "*Società Italiana*"; furono costruiti numerosi piroscafi a ruote, appartenenti alla categoria dei battelli-salone e mezzo-salone. Sorsero anche società minori. In questo periodo fu costruito il più grande battello che abbia mai solcato le acque lariane, il *Lombardia*, lungo 63 metri. Successivamente, le due compagnie si fusero nelle "*Società Riunite*", che nel 1884 assunsero il nome "*Lariana*" e assorbirono le aziende minori. Fu sviluppato anche un servizio di trasporto merci per mezzo del mercantile *Commercio* e alcuni piccoli rimorchiatori. All'inizio Novecento venne creata una flottiglia di motoscafi per i servizi secondari e fu aperto un servizio di traghettamento veicoli - il primo sui laghi italiani - con l'autochiatta *Mussolini*. Gravi danni vennero apportati dagli attacchi aerei durante la Seconda guerra mondiale, che costrinsero molte unità all'ancoraggio e alla mimetizzazione con piante e frasche. Gli attacchi affondarono quattro navi danneggiandone diverse altre.

Nel dopoguerra si vide un sostanziale mutamento della tipologia dei natanti, adeguandoli alle moderne tecnologie costruttive. La motrice a vapore fu abbandonata a favore del motore diesel, che fu applicato su battelli di più piccola stazza, più pratici ma sicuramente meno "romantici". Nel 1953 la

"Lariana" fallì e demolì le sue navi secolari. La nuova Gestione Commissariale, poi divenuta Gestione Governativa, rinnovò quasi completamente la flotta: motoscafi serie "Uccelli", motonavi serie "Laghi", "Fiori" e "Volta", traghetti serie "Spluga". Negli anni Settanta fecero la loro comparsa anche gli aliscafi: i piccoli tipo PT20 e RHS70. Oggi gli aliscafi svolgono un servizio per pendolari e studenti.

Attualmente si contano una trentina di battelli; i più recenti sono la grande motonave *Orione* (2007) e i tanto discussi catamarani. Caratteristica importante sotto il profilo storico e tecnologico rivestono gli antichi battelli a vapore, talvolta dismessi e adibiti a ristoranti galleggianti. Ne esistono ancora sei:

- il *Concordia*, costruito dal cantiere navale di Sestri Ponente nel 1926 come *28 ottobre*, ribattezzato *Concordia* nel 1943, e tuttora in servizio di linea.

- il *Milano*, varato nel 1904 come piroscampo a pale, poi trasformato in motonave diesel nel 1926 e tuttora navigante, per quanto il suo aspetto "classico" sia assolutamente fittizio in quanto le sovrastrutture sono state ricostruite nel periodo 1989-1991.

- il piroscampo *Patria*, gemello del *Concordia*, costruito nel 1926 come *Savoia* e ribattezzato dopo la caduta del Fascismo. Si tratta del natante più amato e legato alle caratteristiche costruttive originarie. Quando nel 1990 venne posto in disarmo per dotarlo di un più pratico motore diesel si sollevò un coro unanime di dissenso; furono raccolte circa 20.000 firme e si mobilitò perfino

una società di navigazione americana. Il piroscafo fu privato della caldaia ancora perfettamente funzionante e dei preziosi arredi originali del salone, che la Gestione Governativa lasciò deliberatamente deperire all'aperto nel cantiere di Dervio. Acquistato dall'Amministrazione Provinciale di Como, i difficili lavori di recupero dovrebbero terminare nel 2012-13, mantenendo ovviamente la spettacolare macchina a vapore.

- il piroscafo *Bisbino*, costruito nel 1907 e trasformato in motonave nel 1951. Nel '91 venne acquistato da un privato che lo restaurò riportandolo all'aspetto originale. Dal 1997 era ormeggiato a Tremezzo come pub e galleria d'arte. Dal 2008 è semiabbandonato al suo ormeggio.

- il piroscafo *Plinio*, costruito nel 1902. Era il battello più veloce della flotta. Discutibilmente posto in disarmo nel 1963, venne acquistato dal Centro Nautico Alto Lario e adibito a ristorante galleggiante. Nel 1999 fu trasferito a Verceia per utilizzarlo ancora una volta come ristorante, ma le autorità dell'oasi naturale del Pian di Spagna non rilasciarono i necessari permessi. Purtroppo però, date le pessime condizioni dello scafo, è affondato l'8 dicembre 2010.

- il *Balilla*, costruito nel 1878 come piroscafo a elica col nome di *Umberto I*. Venne trasformato in motonave e ribattezzato *Balilla* nel 1933. Messo in disarmo negli anni Sessanta, è dal 1974 esposto presso il Museo della Barca Lariana di Pianello del Lario. Necessita di interventi di restauro. Il suo scafo essendo le sovrastrutture totalmente ricostruite dopo la trasformazione è il più antico dei laghi italiani.

Rimorchiatori

Valtellina

Cigno (1908-1917)

Zara (1911-1953)

Trieste (1925-?)

Motonavi

Lario (1952)

Verbano (1952-2000)

Benaco (1952-2000)

Iris (1954)

Giglio (1954)

Ninfea (1954)

Dalia (1954)

Narciso (1954)

Alessandro Volta (1956)

Alessandro Manzoni (1956)

Aliscafi

Freccia del Lario (1964-1994)

Freccia degli Ulivi (1965-1994)

Freccia delle Azalee (1969-2003)

Freccia delle Betulle (1974)

Freccia delle Gardenie (1976-2003)

Freccia dei Gerani (1977)

Freccia delle Valli (1980)

Guglielmo Marconi (1983)

Voltaire (1989)

Renzo (1984)

Lucia (1984)

Fra Cristoforo (1985)

Innominato (1987)

Orione (2007)

Traghetti

Mussolini (1925-1940)

Tremezzina (1939)

Stelvio (1955)

Spluga (1960)

Ghisallo (1964)

Plinio (1988)

Adda (1993)

Lario (2004)

Motoscafi

Gardenia (1912-1963)

Moltrasio (1918-1963)

Nibbio

Alcione (1950)

Gabbiano (1950)

D'Annunzio (1950)

Falco (1952)

Aquila (1953)

Rondine (1953)

Torino (1961)

Catamarani

Città di Como (2001)

Città di Lecco (2001)

Tivano (2002)

La navigazione sul lago ha origini lontane e dunque, fin dalle epoche più antiche, dovettero esistere costruttori di imbarcazioni sulle sue rive. I più rinomati cantieri esistenti sul lago furono gestiti da famiglie che si tramandavano l'arte di generazione in generazione: Abbate, Cadenazzi, Cranchi, Riva, Mostes, Molinari, Galli, Taroni, alcune di origine veneta ma tutte comunque stabilmente insediate sulle rive comasche.

In questi cantieri la tradizione dell'arte non impedì mai un costante aggiornamento tecnologico. Di questa cospicua tradizione, l'eredità è ormai assunta dai cantieri motonautici, alcuni assai famosi a livello internazionale, mentre ridottissima è la presenza di botteghe in grado di produrre le imbarcazioni tradizionale del lago secondo i metodi antichi.

Caratteristiche generali del lago di Como

Altitudine + 198 m s.l.m.

Area 146 km²

Sviluppo lineare della costa 170 km

Larghezza massima (Fiumelatte - Griante) 4,4 km

Larghezza minima (Careno - Torreggia) 650 m

Lunghezza massima (Gera Lario - Como) 46 km

Volume 23 km³

Profondità massima 418 m

Profondità media 150 m

Superficie del bacino di drenaggio 4500 km²

Acqua scaricata attraverso l'emissario 158,3 m³ al sec.

Numero immissari 37

Numero emissari 1

Tempo di ricambio completo dell'acqua 4,5 anni

Temperatura min / max 5-6°C / 23-24°C

Cenni climatici e metereologici

Come tutti i laghi alpini e prealpini, inoltre, il lago di Como è spesso teatro di temporali, più o meno intensi. Come tutti i laghi prealpini anche il Lago di Como ha una presenza di un regolare regime di brezze che spirano al primo mattino da nord a sud (Tivano) e nel pomeriggio fino a tarda sera da sud a nord (Breva); esse contribuiscono a mitigare il clima estivo e favoriscono un costante ricambio d'aria che mantiene l'atmosfera tersa e priva di vapori e nebbie. Grazie a tutti questi elementi il Lago di Como gode di un clima stabile e dolce le cui proprietà benefiche furono apprezzate fin dai tempi più antichi, prova ne sono le numerose ville nobiliari e i grandi alberghi che sorgono sulle rive, tra ombrosi bacini e giardini eleganti.

A causa della sua posizione, nonché per le caratteristiche sopra descritte, non è difficile comprendere le motivazioni per cui il lago di Como risulta essere caratterizzato da temperature medio basse: nel periodo invernale la temperatura è pari a 5/6°C ad ogni profondità. Nel periodo primaverile la temperatura in superficie (10 - 20 m) si aggira intorno ai 17°- 20°C. Nel periodo estivo la temperatura superficiale (10 - 20 m) si aggira intorno 23° - 24° C.

Di seguito sono stati riportati i venti più importanti che spirano sul lago con le loro caratteristiche.

Da nord, *il Tivano*: vento periodico regolare che spira da nord-est tutto l'anno, nelle prime ore del mattino, dalle 6 alle 10; la sua velocità raggiunge circa i 5 metri al secondo. Proviene dalla Valtellina e, quando è totalmente assente, indica l'avvicinarsi del brutto tempo.

Da sud, *la Breva*: spira da sud quando inizia a calare il Tivano; raramente è violenta e ha lunga durata; spira infatti dalle 10 alle 18. La velocità dell'ordine è di 7-8 metri al secondo.

Questi due venti sono portatori di bel tempo sullo specchio del Lago di Como; gli altri venti che indichiamo, invece, sono indice di brutto tempo e possono essere anche molto violenti e forti.

Da nord, *il Vento o Ventone*: assai frequente in primavera e dopo maltempo in zona alpina. Spira dalla Val Chiavenna, improvviso, ad ogni ora del giorno. Dura solitamente da 3 a 7 giorni ed ha raffiche violente attorno ai 40-60 km orari.

Da sud, il *Menaggino*: scende dalla Val Menaggio con colpi violenti ed è assai temibile durante i temporali, soprattutto d'estate. Il *Bellanasco* scende dalla Val Maggiasca proprio sopra a Bellano. L'*Argegnino*: viene dalla Val d'Intelvi con raffiche violente. Il *Bergamasca* risale tutto il ramo di Lecco, sino al centro lago, per perdere poi d'intensità e di violenza. Infine il *Garzeno* scende dalla valle soprastante l'abitato di Dongo.

Tutti questi venti sono correnti estive che possono, specie durante i temporali, essere assai pericolose. Sono presenti di solito nelle ore serali.

LA COSTA ORIENTALE

SENTIERO DEL VIANDANTE

da Abbadia Lariana al Santuario di Valpozzo (Piantedo) Lario orientale/Lombardia



Si tratta di un'antica via di passaggio dal Milanese alla Svizzera che, accanto alla via lacuale, testimonia il ruolo del territorio lariano nei traffici commerciali. Il sentiero sale da Abbadia Lariana a mezza costa fuori e dentro i centri abitati e ne ripercorre la storia fino ad arrivare a Colico, per poi addentrarsi fino ai piedi della valtellina. Ha una lunghezza complessiva di circa 45Km.

Gli alpinisti in generale ma anche gli escursionisti con la passione per le cime hanno un po' il vizio di "guardare in alto". Forse non vale per tutti; sicuramente vale per me, anche se questo non mi ha mai impedito di ammirare la bellezza dei paesini di montagna, dei prati in fiore, delle rocce con le loro particolarità, degli animali della montagna, anche di quelli più piccoli. In fondo in fondo però, la mia tensione è sempre stata rivolta verso l'alto, verso le cime da raggiungere lungo vie di roccia o di ghiaccio, ma anche seguendo creste erbose o sentieri più o meno segnalati. Per questo, nonostante già una ventina di anni fa avessi acquistato la prima pubblicazione che descriveva il Sentiero del Viandante, l'avevo poi del tutto ignorato. La guidina, quella pubblicata dall'Azienda di Promozione Turistica di Lecco due anni dopo l'inaugurazione del sentiero, era finita in fondo al cassetto dove tengo tutte le cartine escursionistiche (di cui sono un appassionato cultore).



In tempi più recenti, esaurita per tanti motivi la foga giovanile per l'arrampicata, ho imparato a guardare con più attenzione ad altre forme di frequentazione della montagna. Il Sentiero del Viandante però non era ancora finito tra i miei progetti. A metterlo al centro della mia attenzione ci ha pensato

una serata del Cai con Duilio Costa, alpinista, escursionista e fotografo di Lierna. Le sue parole e le sue immagini (bellissime) mi hanno stimolato a conoscere questo itinerario così vicino a casa mia e quindi, a primavera di quest'anno (2010), ho incominciato a percorrerne le varie tappe, a visitare con più attenzione i paesi e le frazioni che attraversa, a cercare tutta la documentazione possibile. E' stata una bella scoperta: ho imparato a conoscere meglio una realtà ambientale che troppo spesso avevo semplicemente attraversato per salire verso le Grigne o il Legnone; mi sono addentrato nelle viuzze dei paesi e delle frazioni che prima per me erano solo il punto di partenza dell'escursione verso le cime. Di questa scoperta ho voluto rendere conto in queste pagine, anche per contribuire a far conoscere un po' di più sulla rete questo percorso.

La storia

Come andare da Lecco a Colico? Come raggiungere la Valtellina e i passi alpini da Milano e più in generale dalla pianura lombarda? Per noi, oggi, non è certo un problema. In automobile possiamo percorrere i circa quaranta chilometri di questa sponda del lago di Como in mezz'ora (se prendiamo la superstrada) o in un'ora (se seguiamo la provinciale rivierasca). Il treno diretto ci mette 45 minuti, il treno locale, fermandosi a tutte le stazioni, ce ne mette 70. Ma la superstrada esiste dagli anni Ottanta del Novecento e la provinciale ricalca il percorso della strada militare inaugurata nel 1832 e fatta costruire dal governo austriaco del Regno Lombardo-Veneto. La ferrovia, infine, risale alla fine dell'Ottocento. E prima? Come si andava da Lecco a Colico?

Ovviamente era utilizzata la via più naturale, rappresentata dal lago, in particolare per il trasporto delle merci (soprattutto di quelle pesanti) o per il collegamento tra i paesi rivieraschi; ma i viandanti, i pellegrini, gli eserciti, i piccoli traffici commerciali sfruttavano soprattutto le vie di terra. Sulla sponda occidentale del lago esisteva la ben nota Strada Regina, di origine romana, nata come raccordo e sistemazione di più antichi tracciati e più volte trasformata e riadattata (il suo percorso è oggi in parte ricalcato dalla Strada Statale 340/340d). Anche la sponda orientale del lago era percorsa da vie di terra, ma probabilmente non da un tracciato unitario, voluto e realizzato da un'unica autorità politica. Lo fa pensare il fatto che manchi una denominazione unica: quello che oggi chiamiamo *Sentiero del Viandante* ebbe infatti, nel tempo e nei vari tratti, nomi diversi (via Ducale, via Regia, Strada dei Cavalli, via dei Viandanti, Napoleona). L'attuale denominazione è stata

introdotta nel 1992 (usando una dizione presente ad Abbadia e Mandello almeno dal 1859) dall'Azienda di Promozione Turistica del Lecchese che ha riscoperto e sistemato, a uso turistico ed escursionistico, l'antico percorso che univa Lecco all'inizio della Valtellina.

Non solo: fino all'inizio dell'Ottocento la via migliore per raggiungere la Valtellina era considerata quella che da Lecco saliva a Ballabio, percorreva la Valsassina e raggiungeva Bellano, dove si ricollegava al percorso lungo la sponda del lago. Nel 1606 l'ingegner Tolomeo Rinaldi fu incaricato dal governatore spagnolo del Ducato di Milano, il duca di Fuentes, di progettare una strada che unisse Milano al Forte di Fuentes, appena costruito vicino a Colico a difesa del confine con i Grigioni. L'ingegnere scartò l'ipotesi di sistemare la strada sulla sponda occidentale, ritenendola disastrosa e troppo costosa da allargare per consentire il passaggio di un cavallo someggiato (evidentemente l'antica Strada Regina aveva già perso le caratteristiche che certamente le avevano dato i costruttori romani); scartò anche, a causa delle difficoltà opposte dalla complessa orografia, l'idea di proseguire oltre Bellano lungo il percorso rivierasco (che dunque esisteva) e propose (ma poi il progetto non fu realizzato) di seguire la via della Valsassina. Che questa, tra Lecco e Bellano, fosse la via più facile, anche se non la più corta, è attestato anche dal fatto che fu scelta nell'autunno del 1629 da che guidava i Lanzicheneccchi (28.000 uomini) al servizio dell'imperatore Ferdinando II d'Asburgo diretti, attraverso il Ducato di Milano, all'assedio di Mantova (durante la guerra dei trent'anni). Il loro passaggio per queste terre è ricordato da Manzoni alla fine del capitolo XXVIII dei *Promessi sposi*: "Colico fu la prima terra del ducato, che invasero que' demoni; si gettarono poi sopra

Bellano; di là entrarono e si sparsero nella Valsassina, da dove sboccarono nel territorio di Lecco".

Insomma, anche se non era considerata la migliore e se, forse, non era il frutto di un progetto unitario, una via di terra lungo la sponda orientale del lago di Como esisteva. Quando fu tracciata? Lo storico Pietro Pensa la fa risalire all'epoca romana, ma secondo altri (ad esempio secondo Albano Marcarini) si tratta solo di una congettura. Nei documenti medievali dei comuni di Bellano, Dervio e Lecco (fine del XIV secolo) si fa riferimento a una strada pubblica costiera, ma si tratta, come dice ancora Albano Marcarini, di citazioni frammentarie anche se interessanti. Al 1606 risale il mai attuato progetto di sistemazione dell'ingegner Rinaldi, di cui abbiamo già parlato. In alcuni documenti notarili del Settecento si fa riferimento, per un lungo tratto del percorso, a una via Regia o Ducale. Non è di molto aiuto la cartografia dello stesso secolo (che però trascura anche la Strada Regina). Durante l'epoca napoleonica (1796-1815) alcuni tratti dell'itinerario verranno sistemati o migliorati (da questo deriva il nome di Napoleona con cui la via è nominata in alcuni tratti). Dopo la costruzione della strada militare lungo la riva del lago, inaugurata nel 1832, il nostro itinerario cadde, come si dice, nel dimenticatoio, almeno fino alla sua riscoperta, a soli fini escursionistici, alla fine del secolo appena passato.

A questo punto possiamo concludere con due precisazioni. La prima: la strada del 1832, che coincide con l'attuale provinciale, è effettivamente una strada litoranea, che corre molto spesso a filo del lago e che se ne stacca di poco, specialmente in altezza. La via riscoperta e denominata *Sentiero del Viandante* corre invece più in alto, mediamente tra i 300 e i 400 metri di

altezza (il livello del lago è a 200 metri di quota); raggiunge i 600 metri a Monte Perdonasco e Monte Sparesèe (ultima tappa) e si spinge ancora più in alto, toccando i 780 metri a Coria (seconda tappa, variante bassa) o addirittura sfiorando i 1000 metri a San Pietro di Ortanella (seconda tappa, variante alta). Seconda precisazione: la strada del 1832 era una vera e propria carrozzabile: il progetto presentato dall'ingegner Carlo Donegani nel 1817 prevedeva una strada larga 3 metri, ma essa fu realizzata con modifiche che la portarono a 4 e 5 metri (con pendenze massime del 4%). Per superare alcuni notevoli ostacoli orografici (come pareti rocciose a picco sul lago) furono realizzate audaci gallerie. Il *Sentiero del Viandante*, invece, è, ed era, non più di un'ampia mulattiera che, come dice il termine, doveva consentire il passaggio di un animale someggiato (o al più di piccoli carri). Stando agli Statuti del comune di Dervio, risalenti al XIV secolo, le nuove strade dovevano avere una larghezza di almeno 1,70 metri: è possibile pensare che questa dovesse essere la sezione della nostra strada, cosa che è peraltro anche oggi verificabile in alcuni tratti ben conservati del percorso (la cui attuale struttura non è però detto che sia così antica: ad esempio il tratto che sale alla cappella di San Rocco da Mandonico, uno dei più belli, può essere fatto risalire al XIX secolo).

Nell'introduzione il Sentiero del Viandante è definito "una strada modesta ma rappresentativa del ruolo che nel corso dei tempi ha svolto nell'area lariana la Riviera orientale tra Lecco e Còlico: [...] tramite, accanto alla via lacuale, dei traffici di collegamento non solo fra gli antichi borghi della costa, ma anche fra Milano e Valchiavenna e Valtellina chiavi dei paesi alpini." Concetto ribadito poco più avanti: "Mentre è ben conosciuta la antica Strada Regina che si sviluppa

tra Como e Sorico, lungo la sponda occidentale del Lago di Como, [...] finora quasi ignota è rimasta la mulattiera che parallelamente percorreva la cosiddetta Riviera di Lecco, sulla riva orientale del lago, anch'essa di lontana fattura e percorso che, attraverso Còlico, poteva porsi in alternativa per le comunicazioni fra Milano e la Valtellina, oltre che i passi alpini da secoli più o meno o diversamente frequentati, quali lo Spluga, lo Julier, il Septimer."

Si sottolinea l'importanza della via lacuale, ma, almeno riferendosi al Basso Medioevo, afferma che se "le merci più pesanti e redditizie sotto il profilo fiscale potevano utilizzare la via d'acqua, altre merci più minute, ma soprattutto viandanti, pellegrini e eserciti, tenuto conto che non esisteva ancora un regolare servizio di navigazione, sceglievano come alternativa una via di terra, o meglio due. La prima, di origine romana, molto nota e passata alla storia con il nome di Strada Regina, seguiva la sponda occidentale del Lario, da Como fino a Sorico e a Chiavenna. La seconda [il Sentiero del Viandante] risaliva invece la sponda orientale dando peraltro spazio ad alcune alternative, la principale delle quali, nel tratto da Lecco a Bellano, seguiva la più facile via della Valsassina."

"Lo stretto legame fra le genti del territorio a Nord di Lecco e le acque del Lario è antichissimo [...]. E' questo uno dei motivi per cui, fin dai tempi remoti, anche l'itinerario commerciale del Lario ebbe notevole importanza; e il privilegio della via d'acqua, così come la necessità d'averne il controllo, trova paesi collegati a forza di remi e di vele, prima ancora che da una strada. Del resto, occorre aspettare gli austriaci per vedere realizzata (in soli otto anni, tra il 1824 e il 1832 un'arteria di collegamento che unisca i diversi paesi del lago, evitando la risalita per la Valsassina o le valli del Bitto. In questo contesto si

inserisce la «strada del viandante», il percorso medievale che si snoda lungo tutta la riviera orientale lariana.

E' un itinerario da pochissimo ripristinato e unificato nella sua completezza. Un itinerario da percorrere interamente a piedi [...] sulle tracce dei pellegrini che per secoli lo percorsero dirigendosi, attraverso la Valle San Giacomo, di là delle Alpi, nei grandi itinerari compostelliani.

Solo come itinerario dei pellegrini è leggibile questo percorso, utilizzabile anche per il passaggio dei muli, ma precluso per lunghi tratti ai cavalli, così da escluderne un utilizzo militare, cosicché le milizie in transito da Nord a Sud e viceversa, optarono sempre per la strada della Valsassina. E per i pellegrini erano predisposti luoghi di sosta e di ristoro gli «hospitali» - la loro presenza è documentata a Mandello, Lierna e Bellano - cui si affiancavano gli insediamenti monastici stabili che comprendevano l'Abbazia di San Vincenzo a Abbazia Lariana, la Casa degli Umiliati a Bellano, il monastero benedettino di San Nicola a Piona di Colico, la Casa degli Umiliati a Dervio e il monastero di Santa Maria a Varenna."

L'itinerario e le tappe

Il Sentiero del Viandante, sistemato e segnalato dall'Azienda di Promozione Turistica del Lecchese nel 1992, percorre la sponda orientale del lago di Como e unisce Abbadia Lariana al Santuario della Madonna di Valpozzo, nel comune di Piantedo, alle porte della Valtellina. Non parte da Lecco perché i lavori di costruzione della ferrovia e della strada provinciale hanno spazzato via ogni traccia dell'antico percorso.



L'itinerario ha una lunghezza di circa 45 km e si può percorrere in tre o quattro tappe (ma anche, forzando la marcia, in due) per un totale di 16/17 ore. La suddivisione in quattro tappe, che presento in queste pagine del sito, è certamente quella meno sportiva, ma consente di dedicare del tempo anche ad

altro, non solo al puro esercizio del camminare. Lungo il percorso si incontrano infatti interessanti testimonianze storiche (chiese, fortificazioni, opere d'arte, ville, giardini, vecchi borghi ben conservati), ma anche fenomeni naturali (il Fiumelatte, l'Orrido di Bellano) assolutamente meritevoli di una visita non superficiale.

Nella suddivisione delle tappe non ho avuto dubbi sul punto di arrivo della prima (Lierna) e della seconda tappa (Varenna); su quello della terza ho tentennato un po' tra Dervio e Dorio: alla fine ho deciso di indicare Dervio, ma ho accennato anche all'eventuale proseguimento fino a Dorio (con le conseguenti indicazioni sull'inizio della quarta tappa). Se si termina la terza tappa a Dervio, la quarta risulta avere una lunghezza notevole rispetto alle altre (specie se si decide di non fare l'autostop per raggiungere la stazione di Colico e se non ci sono corse delle autolinee STPS). Tuttavia, in termini di tempo, la quarta tappa partendo da Dervio è più veloce (ci sono diversi chilometri in discesa). Questa considerazione mi ha portato a privilegiare la scelta di Dervio come punto di arrivo della terza tappa.

PRIMA TAPPA: da Abbadia Lariana a Lierna

SECONDA TAPPA: da Lierna a Varenna (variante bassa)

SECONDA TAPPA: da Lierna a Varenna (variante alta)

TERZA TAPPA: da Varenna a Dervio

QUARTA TAPPA: da Dervio al Santuario di Valpozzo (Piantedo)

Nella descrizione delle tappe ho sempre preso le stazioni ferroviarie come punto di partenza e di arrivo: i treni locali passano a intervalli regolari di circa un'ora e fermano in tutte le stazioni (Abbadia Lariana, Mandello del Lario, Olcio, Lierna, Fiumelatte, Varenna, Bellano, Dervio, Dorio, Piona e Colico); i treni diretti (linea Milano-Lecco-Colico-Sondrio) sono meno frequenti e, in genere, fermano solo a Varenna, Bellano e Colico. Se in una stazione non c'è la biglietteria, il biglietto si può fare sul treno. Utilizzando il treno, se si decide di percorrere l'itinerario senza continuità, si riduce al minimo l'uso della macchina (il che è sempre e solo un bene). Se invece si decide di percorrere il sentiero in una sola volta, sarà possibile pernottare lungo il percorso presso alberghi e Bed & Breakfast. Non ho inserito alcuna indicazione in tal senso: chi legge queste pagine sta navigando su Internet e quindi sa già come fare per organizzarsi. Ricordo solo che ci sono anche dei campeggi ad Abbadia, a Mandello, a Dervio e a Colico. Un'idea (certo più economica rispetto a quella di dormire presso alberghi o B&B) potrebbe essere quella di piazzare la tenda in uno di questi campeggi e di utilizzare il treno per portarsi all'inizio di ogni tappa e per tornare poi al "campo base".

Il Sentiero del Viandante non è impegnativo (T/E); solo la seconda tappa, in entrambe le varianti, è classificabile esclusivamente E (escursionistica) ed è un po' più impegnativa, per il dislivello e per le caratteristiche di alcuni brevi passaggi dell'itinerario (vedere la relazione). Il percorso segue prevalentemente belle mulattiere o facili sentieri; alcuni tratti, anche abbastanza lunghi, si svolgono su stradine col fondo in cemento e anche (purtroppo) su strade asfaltate. Qualche volta ci si imbatte nella superstrada: la si affianca, la si scavalca, ci si passa sotto. E' un prezzo che dobbiamo

pagare al progresso (e di cui certo non ci pentiamo quando la dobbiamo percorrere per raggiungere mete più lontane). Per fortuna, a parte forse nel tratto finale dell'ultima tappa, ci si scorda presto di lei, presi dal piacere del cammino una volta che l'abbiamo lasciata alle nostre spalle.

L'itinerario è segnalato con frecce direzionali metalliche di colore arancione (riportanti la scritta Sentiero del Viandante e la sagoma stilizzata del lago di Como) e da placchette metalliche dello stesso colore e con la stessa scritta. In generale non c'è il rischio di perdere la strada, ma ho notato che, allo stato attuale (primavera-estate 2010) qualche bivio non è segnalato e qualche cartello ha subito le "attenzioni" degli immancabili vandali. Sono casi numericamente molto ridotti, ma è auspicabile che vi si ponga rimedio. Lungo il percorso l'acqua non manca (sorgenti, fontane e, nei paesi, bar), tuttavia è bene partire sempre con la borraccia piena.

Infine: il percorso si snoda quasi tutto a mezzacosta, tra i 300 e i 400 m, con qualche puntata più in alto (fino a 600 m) o più in basso (quando scende ad attraversare i paesi della costa). Solo nella seconda tappa si arriva a quote più alte (780 m lungo la variante bassa, 992 m lungo la variante alta). Per questo (e anche per il benefico influsso del lago sulla temperatura) è percorribile in ogni stagione. Tuttavia in inverno, a causa della quota e delle caratteristiche di alcuni brevi tratti, credo sia meglio valutare bene le condizioni del tempo e del terreno prima di affrontare la seconda tappa. Le stagioni migliori sono la primavera (specie tra la seconda metà di aprile e maggio) e l'autunno. In estate l'afa e il calore possono creare qualche problema, mentre la vegetazione in pieno rigoglio limita la visuale.

LO STABILIMENTO IDROTERAPICO

L'impianto termale

A Regoledo incuriosisce un edificio molto lungo e stretto. Ne dà spiegazione l'ottocentesca *Guida* del Balbiani: «La riva di Gitana, era appena nominata dai barcajuoli, quando il Maglia diede vita alla sovrastante terra di Regoledo ponendovi un grandioso Stabilimento idroterapico al quale adesso fu aggiunta la comodità di potere salire con carrozza. Alto metri 427, di là si gode, sussidiati da ottimo cannocchiale, la più ampia estensione di lago, respirandovi una di quelle arie pure che il Mantegazza suole raccomandare in abbondante dose ne' suoi preziosi almanacchi. Dirige lo stabilimento il dottor Carlo Zucchi, noto a tutti per la sua coltura e la sua abilità amministrativa, e vi è sempre presente il dott. Pio Marzorati, giovane medico, egregio per la sua dottrina e per la pratica che ha della tecnica idroterapica».

Quando lo svizzero George Leonhardi, nel 1862, scriveva *Der Comersee und seine Umgebungen*, il lago di Como e i suoi dintorni, la carrozzabile ancora non esisteva: si saliva a Regoledo per una stradiciola tra vigne, frutteti e piantagioni d'ogni genere, ma per 85 centesimi si poteva avere un asino. Lassù c'era «la casa di cura, aperta nel 1851, dal signor Maglia vicino alla sorgente termale Cornasca», ma, soggiungeva malizioso lo scrittore elvetico, «la salubrità dell'aria e lo stupendo paesaggio attirano più ospiti che non l'efficacia medicinale dell'acqua, particolarmente indicata nelle malattie infiammatorie e croniche».

In verità lo stabilimento termale di Regoledo ebbe ospiti illustri numerosi, da Cesare Cantù ad Antonio Stoppani, da Massimo d'Azeglio al Ponchielli, da

Arturo Toscanini a padre Agostino Gemelli. Vi fu anche Ippolito Nievo, nel 1858, per due mesi che gli servirono per «ripulire» le *Confessioni*; e da Regoledo scriveva alla madre: «Qui siam alti sul lago, fa conto come il monte di Gemona; il sito somiglia a Fontana buona quadruplicata. Ho una delle migliori stanze sulla facciata che prospetta Menaggio e la villa di d'Azeglio. Credo che vi starò bene anche se non fossi contento della cura».

In seguito, visto che le cure prestate erano sempre più apprezzate, fu costruita la funicolare che collegava la casa di cura direttamente con la stazione ferroviaria a Iago. La funicolare funzionava con un processo semplice ma ingegnoso. Il tracciato veniva coperto da due cabine su binari che avevano un serbatoio nel quale veniva immessa dell'acqua per aumentarne il peso. Si realizzava pertanto che quando la cabina, posta alla sommità della funicolare, veniva caricata con l'acqua cominciava a scendere trascinando verso l'alto l'altra cabina, posta al piede dell'impianto, grazie ad un sistema di funi e carrucole. Giunte a metà percorso le due cabine venivano bloccate, i passeggeri trasbordati dall'una all'altra e l'acqua travasata da quella superiore a quella inferiore. A questo punto era la cabina inferiore che, diventata più pesante, trascinava verso l'alto l'altra completando il processo. L'intero tragitto veniva coperto in circa 8 minuti. La realizzazione dell'impianto fu ultimata nel 1903 ed il 6 settembre ci fu l'inaugurazione con il trasporto dei primi passeggeri.

Lo stabilimento idroterapico, dopo aver subito diversi passaggi di proprietà e diverse utilizzazioni, ora è di proprietà dell'Istituto Sacra Famiglia e viene utilizzato come centro per assistenza a persone diversamente abili.

La funicolare di Regoledo

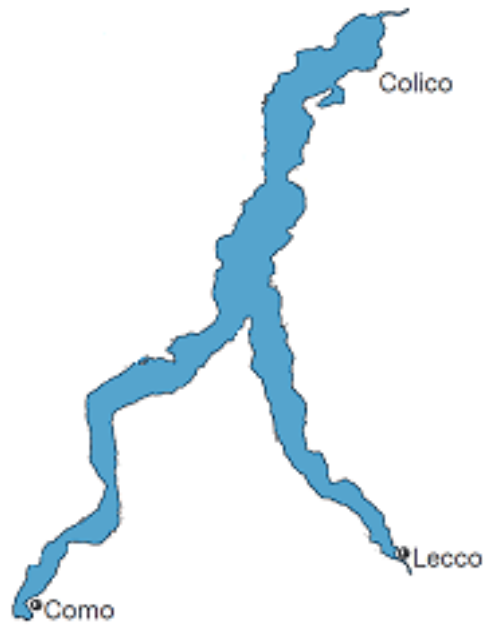
Lungo la riva orientale del Lago di Como da Varenna a Bellano, subito dopo le gallerie scavate nella viva roccia per etere adito alla strada statale 36, l'antica via postale che saliva da Lecco, si trova il luogo detto Riva Gittana, presso la Punta di Morcate, dal quale si sale a Regoledo a circa 300 m sopra il lago. Presso questa piccola frazione del Comune di Perledo, in stupenda posizione prospiciente la parte più bella ed estesa del lago, quasi di fronte a Menaggio, nel 1852 Francesco Maglia, già fabbricante di carta, eresse vicino alla fonte minerale detta "Della Comasca" un grande stabilimento idroterapico che, insieme con il "Grand Hotel Regoledo" (ben 150 camere), presto divenne il migliore della Lombardia e stazione estiva frequentatissima dai milanesi e da una scelta società di estimatori del luogo. Erano gli ultimi anni del dominio austriaco in Lombardia e furono infatti austriaci i primi ospiti dello stabilimento: tra essi il famoso maresciallo Radetzky e il maresciallo Gyulai suo successore. Poi lo stabilimento si arricchì di tutti i possibili confort e attrezzature, completati da un bellissimo parco, sale di lettura e di biliardo, tennis, la *wn* (tennis da campo), ascensore, *iabie d'hòie*, saie di ginnastica e di scherma, eccetera. Nella pace dei bagni di Regoledo approdarono patrioti e illustri personaggi tra i quali vengono ricordati Ippolito Nievo, Massimo D'Azeglio, Amilcare Ponchielli, Rosso di San Secondo, Arretro Toscanini, Salvatore Gotta.

Intorno al 1890 i signori Marini-Legnani dell'Hotel Continentale di Milano, che erano succeduti al Maglia nella proprietà del complesso di Regoledo, ebbero l'idea ardita e geniale di una funicolare funzionante a contrappeso d'acqua, che trasportasse in pochi minuti i forestieri dal lago (durante la stagione estiva i

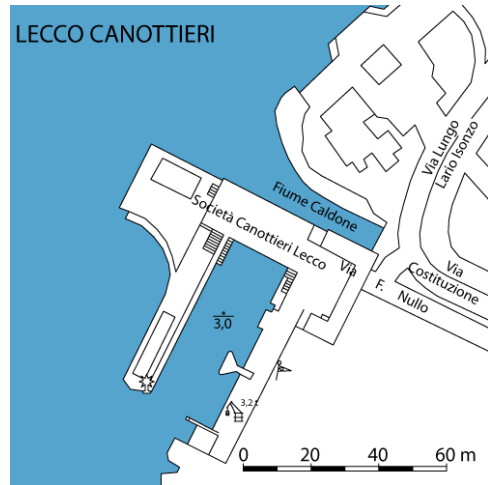
piroscafi accedevano al pontile di Gittana oggi scomparso) e dalla ferrovia Lecco-Colico allora in costruzione e che si prevedeva di portare a compimento nella primavera del 1892, almeno per il tronco Lecco-Bellano. In effetti l'inaugurazione di questo tronco della ferrovia Lecco-Colico avvenne il 26 giugno 1892 con l'effettuazione di un treno speciale partito dalla stazione centrale di Milano. La prima locomotiva (2611 RA, poi 900.011 FS, sulla quale nel 1902 fu sperimentato il "carrello italiano") giunse a Bellano il 4 giugno alla testa di un treno di servizio e il treno di collaudo, effettuato il 21 giugno, fu trainato dalla locomotiva 276 RA (futura 140.029 FS),

La costruzione e l'esercizio della funicolare di Regòedo vennero autorizzati in via d'esperimento con decreto ministeriale 26777/1862 del 29 maggio 1890 in base a un progetto in data 1 marzo 1890 redatto da Alfredo Colli, un ingegnere che proprio in quel tempo stava progettando una funicolare mai costruita tra Lecco e il monte Barro

GLI APPRODI DELLA COSTA ORIENTALE

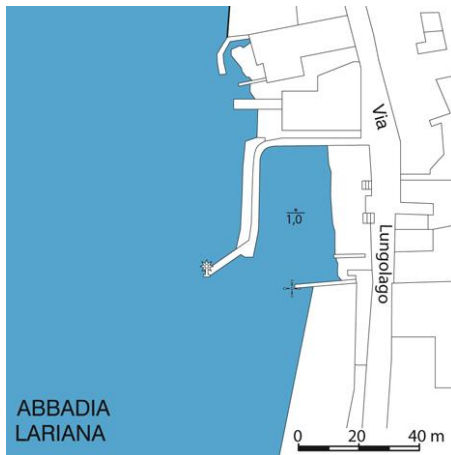


Canottieri Lecco



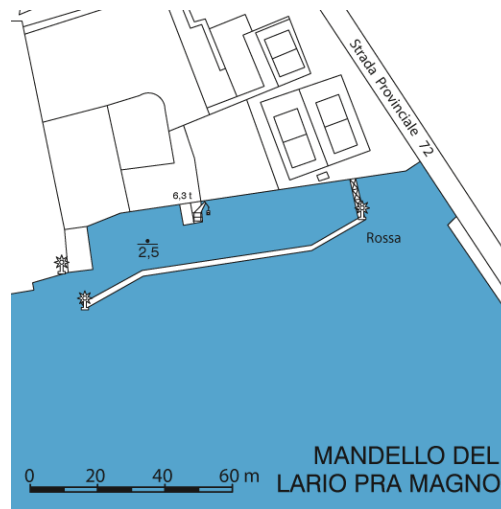
La struttura portuale della Canottieri Lecco è ubicata all'estremo sud del caratteristico golfo dell'omonima città, in prossimità della foce del torrente Caldone e l'inizio del fiume Adda. L'approdo è caratterizzato da un importante muro di protezione rivolto verso nord che offre un sicuro riparo in presenza di venti del primo e secondo quadrante, anche se in caso di vento tempestoso, raffiche di forte intensità possono insinuarsi nel piccolo bacino. Un pontile, posto in prossimità dell'ingresso offre possibilità di ormeggio temporaneo.

Abbadia Lariana



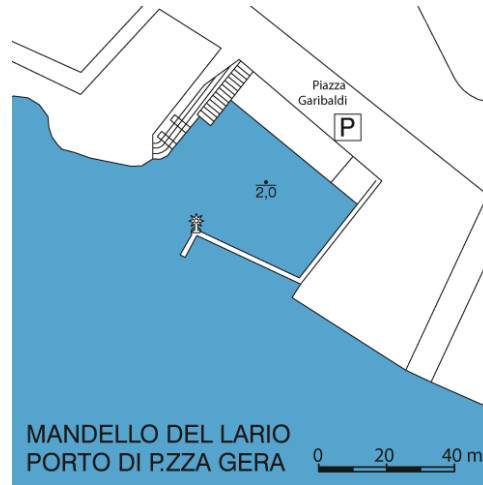
Il porto di Abbadia Lariana si trova lungo la passeggiata a lago. E' caratterizzato da un importante muro di protezione rivolto verso nord ed offre riparo soprattutto ad imbarcazioni a pescaggio ridotto.

Mandello del Lario - "pra Magno"



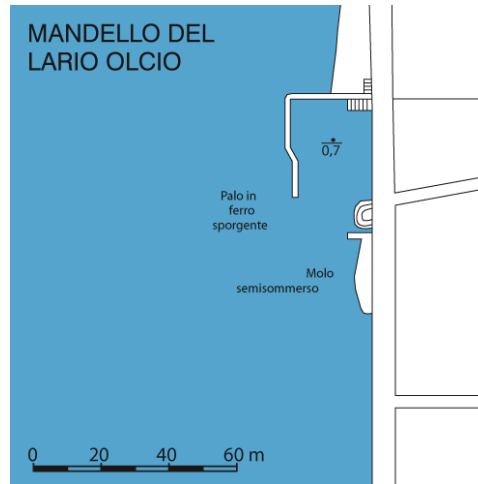
Mandello è un operoso paese a nord di Lecco, sede di numerose industrie, tra cui è opportuno citare la storica Moto Guzzi, il cui stabilimento è posto in prossimità del porto. Il paese di Mandello si trova sul cono alluvionale creato dal fiume Meria. Il porto si trova all'estremità meridionale dell'abitato, sull'insenatura formata dal cono, in posizione ben protetta dai venti da nord. La struttura è un ottimo riferimento per la navigazione nel ramo di Lecco. Sono presenti due ingressi, ad ovest ed est del bacino.

Mandello del Lario Piazza Gera



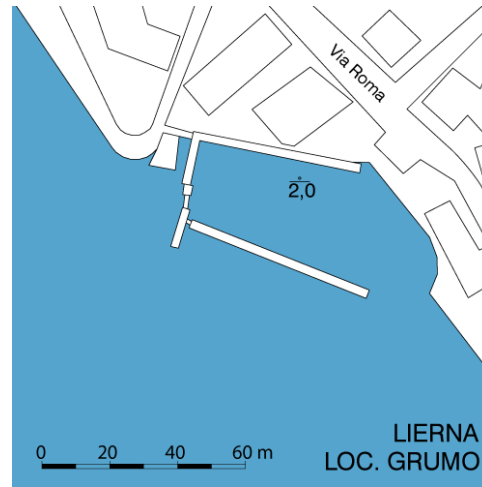
Il porto si trova al centro del paese, di fronte a Piazza Gera. Prestare attenzione a non confondere il porto in esame con gli attracchi per barche di pescatori posti in prossimità del pontile della Navigazione, qualche centinaio di metri più a sud. Il porto è ben protetto da un ampio muraglione pedonabile.

Mandello Olcio



Il piccolo porticciolo di Olcio è situato a ridosso della strada provinciale 72. Delimitato da un muraglione in sasso, offre riparo a piccole imbarcazioni con pescaggio ridotto. Al di fuori del porto, davanti alla gradinata a lago, si trovano scogli semisommersi, non segnalati da pali.

Lierna

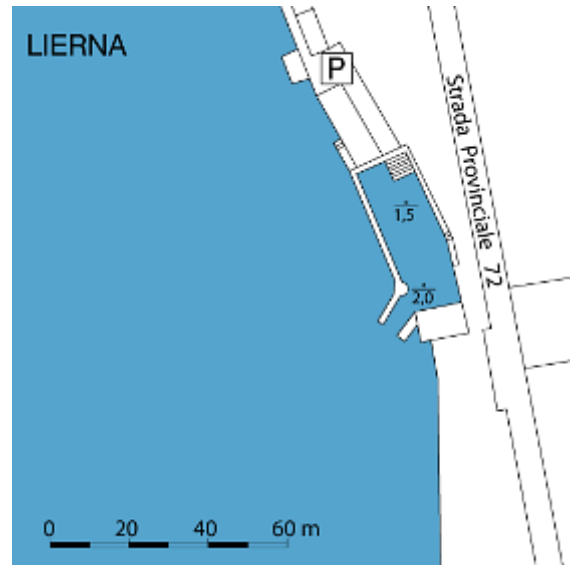
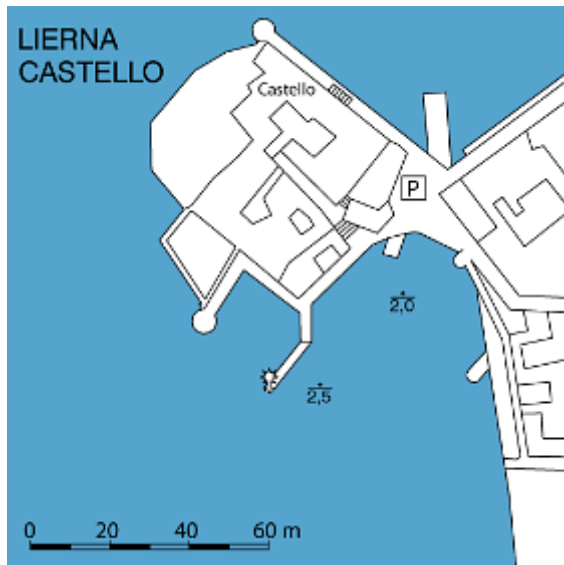


Lierna è un caratteristico e tipico paese lacustre. Il paese prende il nome dal latino hibernare a testimonianza della dolcezza del clima. Il comune si compone di tre frazioni: Grumo a sud, Castello e Bancola a nord. Il porto che funge da riferimento storico per la navigazione è oggi stato rimpiazzato da un'ampia struttura galleggiante, in località Grumo, ove trovano ricovero fino a 50 imbarcazioni, anche di grossa dimensione. L'attracco di Grumo si compone di due parti, quella pubblica verso riva e quella privata verso il lago. In località Castello, infine, è presente un numeroso campo boe, in prossimità del quale è presente un pontile per ormeggi temporanei (massimo 4 ore).

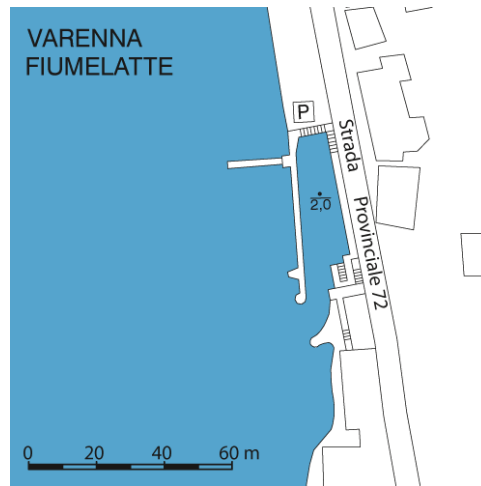
Per il porto storico cospicuo l'imponente ed irriverente seminario costruito a mezza costa, al di sopra del porto. La struttura del porto nuovo è facilmente

identificabile provenendo da sud, da nord occorre passare l'abitato di Grumo per poterne scorgere la sagoma. Il campo boe di Castello è ben visibile provenendo da sud, mentre cospicuo in avvicinamento da nord è il castello stesso.

Il vecchio porto è caratterizzato da una muratura di protezione. Il porto di Grumo è costituito da due pontili galleggianti e risulta particolarmente esposto a sud.



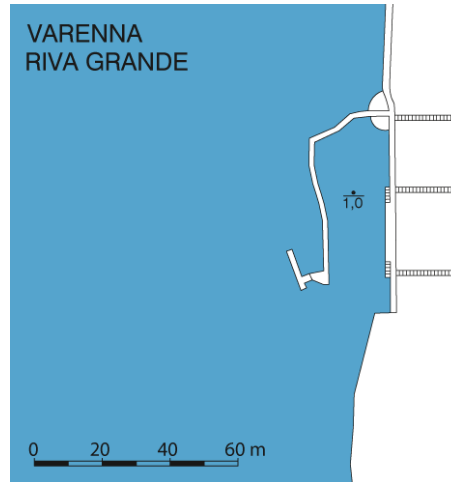
Varenna Fiumelatte



Il piccolo porticciolo prende il nome dal vicino fiume caratteristico per il colore della propria acqua. L'impetuoso corso d'acqua si getta nel lago di Como dopo un percorso di soli 250 m, il più corto d'Italia. Cospicuo il medioevale castello posto sul promontorio che domina il paese di Varenna.

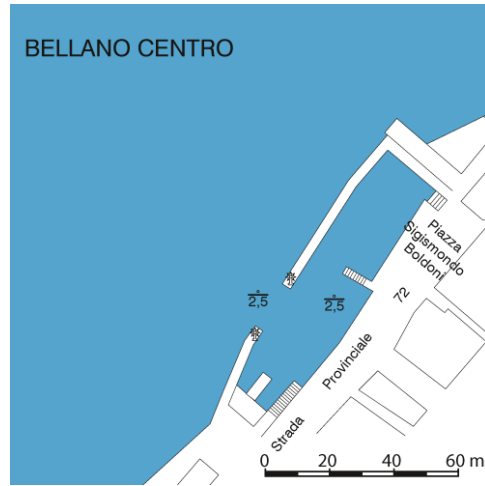
È un piccolo porto di antica concezione, con moli in sasso. Trovano riparo all'interno un numero limitato di piccole imbarcazioni e date le modeste dimensioni interne, è difficoltosa la manovra. Sconsigliato l'avvicinamento con unità di dimensioni importanti. Fare riferimento, in caso di necessità e soprattutto in presenza di venti da nord, al vicino approdo di Pescallo. È presente immediatamente a nord del porto, un pontile adibito all'ormeggio temporaneo che riesce ad ospitare due barche, nonché alcune boe.

Varenna Riva Grande



Varenna si trova presso la foce del torrente Esino ed è un grazioso borgo di pescatori, cui merita destinare una visita. A nord e sud del paese si trovano, rispettivamente, villa Cipressi e villa Monastero. Il porticciolo è posto in prossimità del centro storico. Al di fuori del piccolo bacino portuale è presente un molo per ormeggi temporanei che può ospitare, per qualche ora, sino a 4 imbarcazioni. Occorre prestare molta attenzione al moto ondoso creato dai traghetti della Navigazione. Si ricorda che la pubblica navigazione ha diritto di rotta sui natanti privati, anche se a vela. È presente, inoltre, la gradinata "Riva Grande", su cui sono ormeggiate barche di pescatori. Si tratta di un porto di antica concezione, ben riparato da tutti i venti, ma che può offrire riparo a poche imbarcazioni locali.

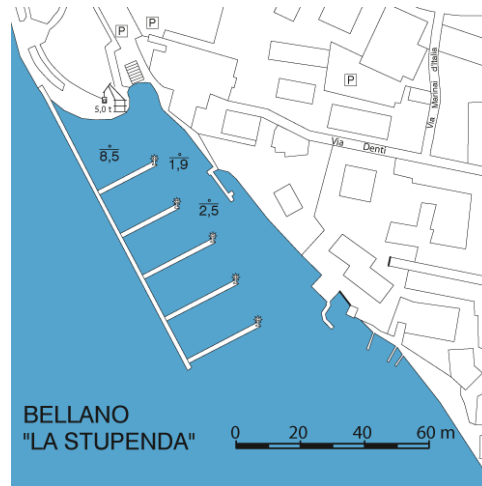
Bellano centro



Bellano è posto al centro dell'insenatura formata dai promontori di Dervio, a nord, e Riva di Gittana, a sud. Il paese nasce in prossimità delle rive del torrente Pioverna, lungo le sponde del quale si trova il famoso orrido di Bellano. Il porto si trova vicino alla passeggiata alberata lungo il lago. A nord del porto è disponibile un pontile per il transito, oltre a quello entro il bacino portuale, che riesce ad ospitare sino a quattro imbarcazioni. Si segnala, infine, la presenza di un ulteriore pontile a sud del porto, di fronte al circolo vela Bellano.

In avvicinamento è ben visibile la condotta della centrale idroelettrica. In prossimità del porto cospicua è una scultura metallica.

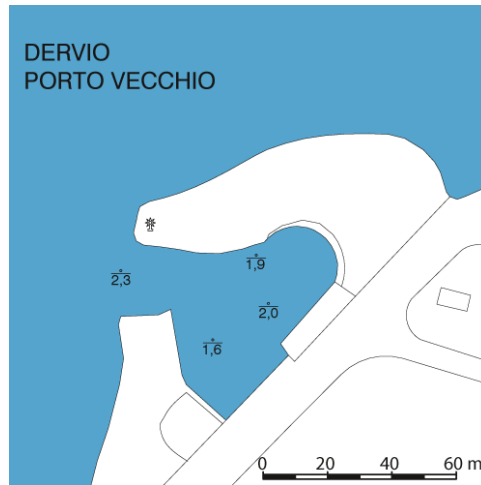
Bellano "la stupenda"



Il porto privato si trova a sud del paese ed offre riparo a circa 120 imbarcazioni. In avvicinamento da sud, l'abitato di Bellano è visibile una volta che sono state doppiate le punte di Morcate e di Gittana. Il porto privato si trova sull'estremità meridionale del cono formato dalla foce del torrente Pioverna.

Il porto è costituito da un molo frangiflutti in cemento e da 5 pontili che offrono un comodo e sicuro ormeggio con finger. La struttura è riparata dai venti da nord.

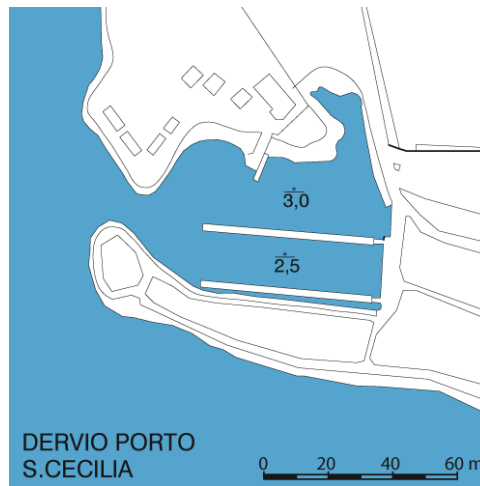
Dervio - Porto vecchio



Il paese di Dervio si protende lungo le sponde del torrente Varrone, i cui sedimenti hanno formato nei secoli un notevole conoide di deiezione, restringendo la larghezza del lago. Il porto vecchio ha una capienza di circa 45 imbarcazioni, per lo più a motore. Immediatamente a nord dell'imboccatura è presente un pontile per ormeggio temporaneo.

Il porto di vecchia concezione, ben riparato per via della sua posizione. E' sconsigliato l'accesso a barche grosse o con manovrabilità limitata.

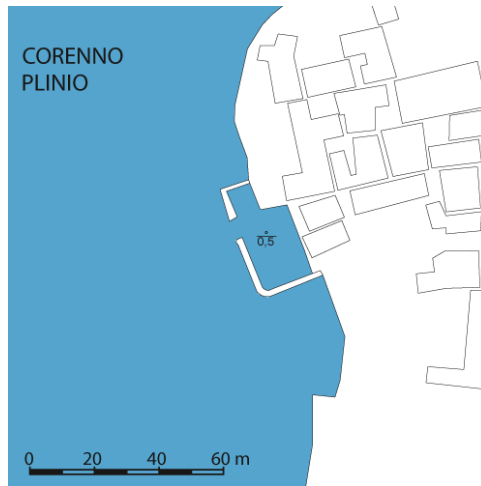
Dervio - Porto S. Cecilia



Il porto di S. Cecilia si trova all'estremità meridionale del paese ed è ottimamente riparato, grazie alla sua posizione ben protetta dai principali venti ed al naturale ridosso da nord fornito dal promontorio di Dervio. È presente immediatamente all'esterno un pontile di recente costruzione di proprietà del cantiere nautico Cargasacchi: è presente inoltre un ampio scivolo a lago e una gru semovente, di recente installazione (portata 8 ton), di proprietà del cantiere Mattia.

Il porto si compone di quattro pontili galleggianti con trappe e offre un ottimo riparo.

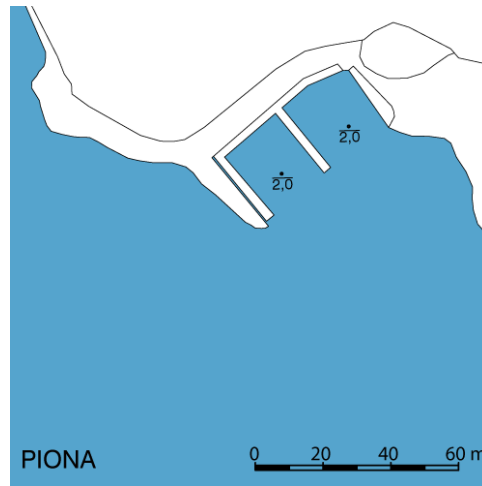
Corenno Plinio



Il porticciolo di Corenno Plinio si colloca di fronte al piccolo e caratteristico paese, dominato dai ruderi del castello medievale.

Piccolo porto di antica concezione, con moli in sasso. Trovano riparo all'interno un numero limitato di piccole imbarcazioni. Sconsigliato l'avvicinamento, anche con barche di modeste dimensioni.

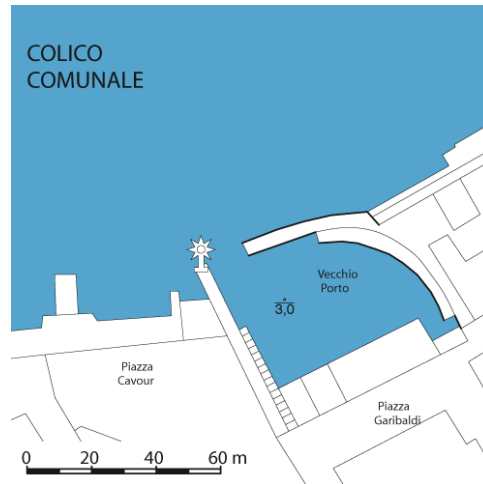
Piona



L'attracco di Piona si trova nell'omonima baia, denominata comunemente lago di Piona, circonscritta dai rilievi circostanti. L'ormeggio in oggetto, di recente costruzione, è fortemente ridossato e per questo motivo non è immediatamente visibile. La baia di Piona, caratteristica per la sua conformazione, è interamente navigabile ma occorre attenersi scrupolosamente al regolamento di navigazione.

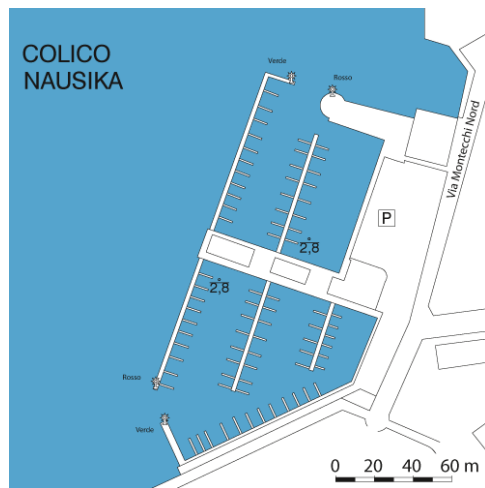
A circa 0,3 miglia nautiche dal porticciolo si trova il molo privato, sul quale non è previsto l'ormeggio temporaneo. Anche nella parte meridionale della baia è possibile l'ormeggio temporaneo.

Colico Comunale



Il porto di Colico è situato a ridosso della caratteristica piazza centrale dell'omonimo paese. La diga curva di soprafflutto viene utilizzata come passeggiata lungo il lago. Il porticciolo, di piccole dimensioni, è costituito da tre zone distinte: un pontile galleggiante con trappa per imbarcazioni vela e motore sino a 10 m, un'ampia rampa a gradoni utilizzata per l'ormeggio in secca di barche locali ed infine un pontile galleggiante per ormeggi temporanei gratuiti situato sul lato destro dell'imboccatura. Caratteristica la passeggiata a lago che percorre tutto il paese.

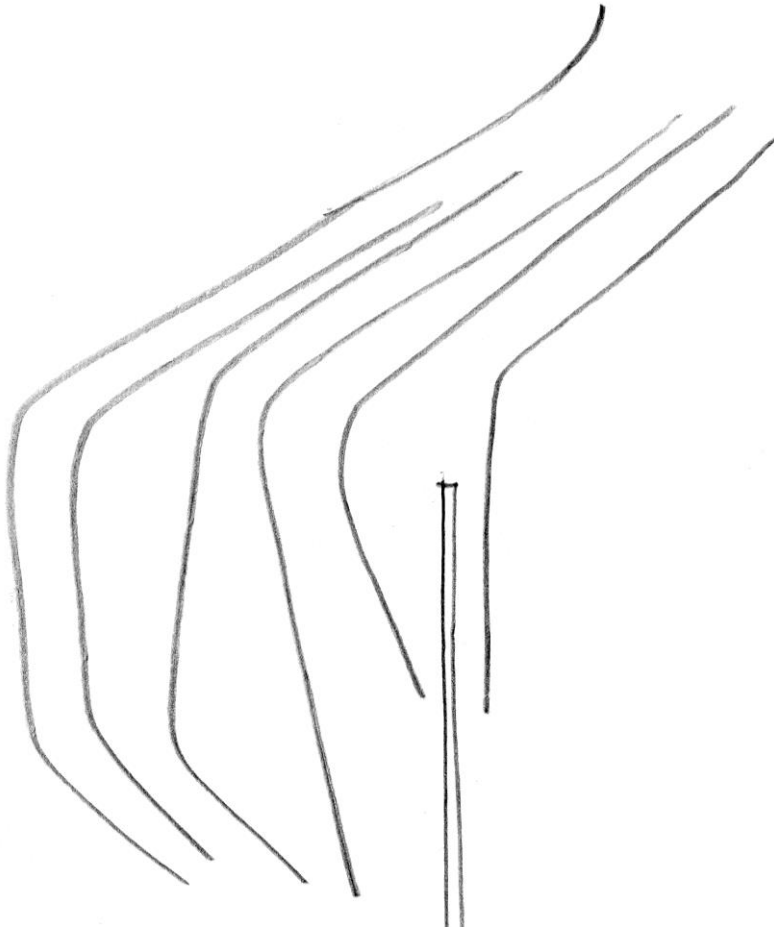
Colico Nausika



La struttura portuale Nausika si colloca immediatamente a nord del paese di Colico e a ridosso del porto comunale. Di moderna impostazione, è stata recentemente ampliata raddoppiando la capienza; offre una serie di servizi per barche di medie e grosse dimensioni. Il porto è costituito da due bacini, sud e nord, di analoghe caratteristiche.

Il porto è realizzato con pontili galleggianti. Paratie metalliche proteggono il bacino dalla risacca e dal moto ondoso dei traghetti.

IL PROGETTO



AREA DI PROGETTO

Il progetto si inserisce in un'area verde livera, compresa nel comune di Perledo, frazione Regoledo.

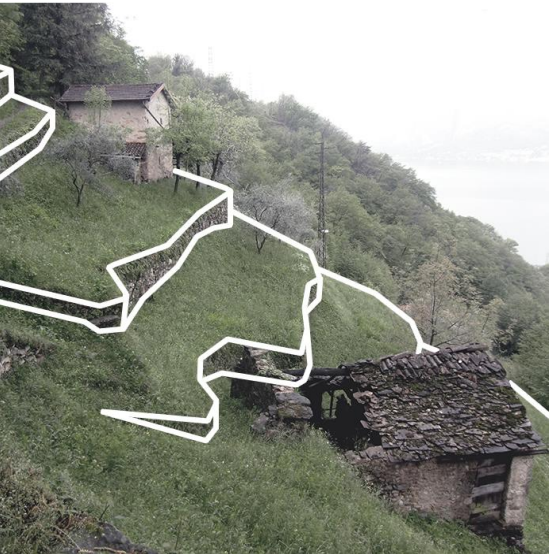
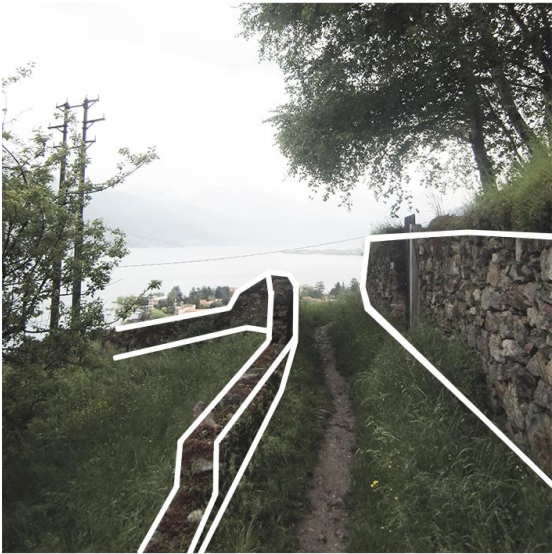
L'area si mostra particolarmente interessante per la presenza di manufatti ed edifici di importanza storica, per quanto riguarda l'epoca moderna del primo Novecento.

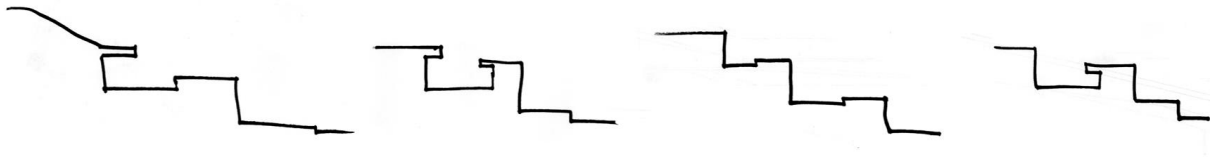
È infatti presente nella frazione di Regoledo un importante impianto elioterapico, attivo appunto agli inizi del Novecento, e ora adibito a ricovero per anziani. La caratteristica di questo impianto è il collegamento di questo, con la quota stradale presente a costa. Una funicolare monorotaia infatti portava dalla strada statale lungolago alla quota di più di 150 metri a mezza costa.

La funicolare ora non è più in uso, ma è in stato di abbandono ed è visibile solo percorrendo a piedi il sentiero del viandante, che lo incrocia a poco più di metà percorso, oppure sulla strada statale, presso la stazione di partenza.

L'area di progetto è caratterizzata da una morfologia a terrazzamento, tipica della costa orientale del lago. Questo permette uno sfruttamento del terreno, nonostante la forte pendenza, e la possibilità di colture varie.

RICERCA TIPOLOGICA





La caratteristica morfologica del territorio lecchese, costituita da grandi e estesi terrazzamenti, ha portato a uno studio approfondito e variegato della declinazione di questa tipologia di intervento.



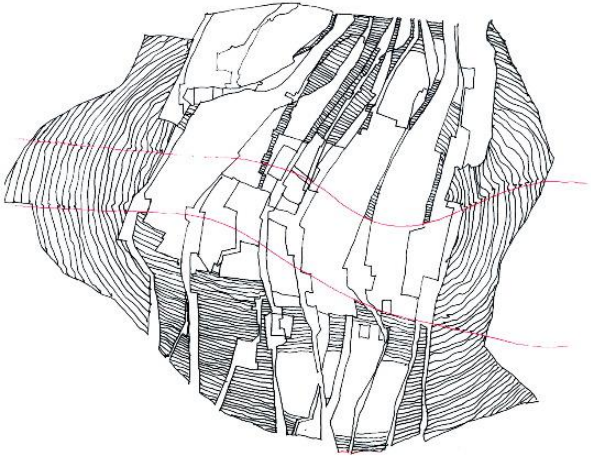
RICERCA FORMALE

Per consentire uno studio articolato e approfondito dell'atto insediativo, è stato necessario ricercare riferimenti ed esempi formali di interventi architettonici all'interno di un ambiente totalmente naturale, che si confronta apertamente con la morfologia del territorio, con le curve di livello del terreno e i salti di quota presenti nell'area.

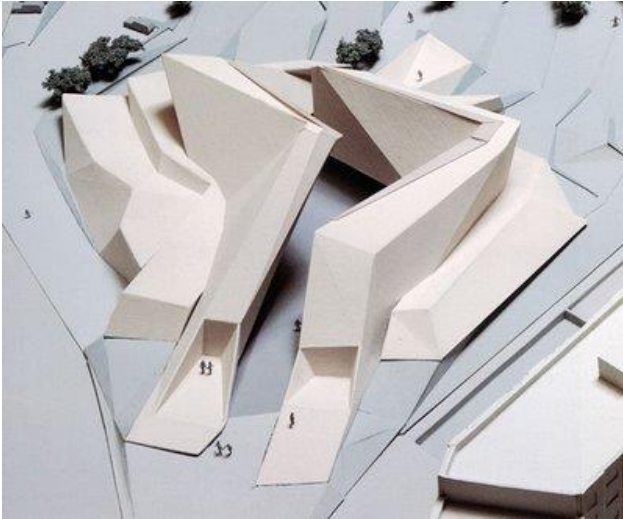
Sono stati fondamentali per verificare i differenti approcci formali che si posso affrontare, partendo ad esempio dalla ricerca dei flussi, o alla gestione delle quote del terreno, o infine a un obbiettivo puramente compositivo e estetico.

È stato quindi importante ricercare le origini e le regole architettoniche presenti negli interventi studiati, per comprendere a fondo il risultato formale raggiunto.

PETER EISENMAN - CIUDAD DE LA CULTURA - SANTIAGO DE COMPOSTELA



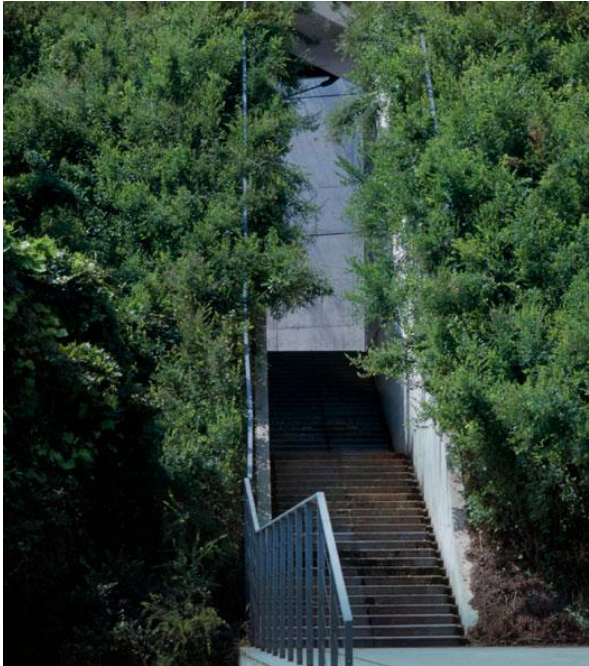
PETER EISENMAN - CHIESA A TOR TRE TESTE - ROMA



IL CRETTO DI BURRI - GIBELLINA



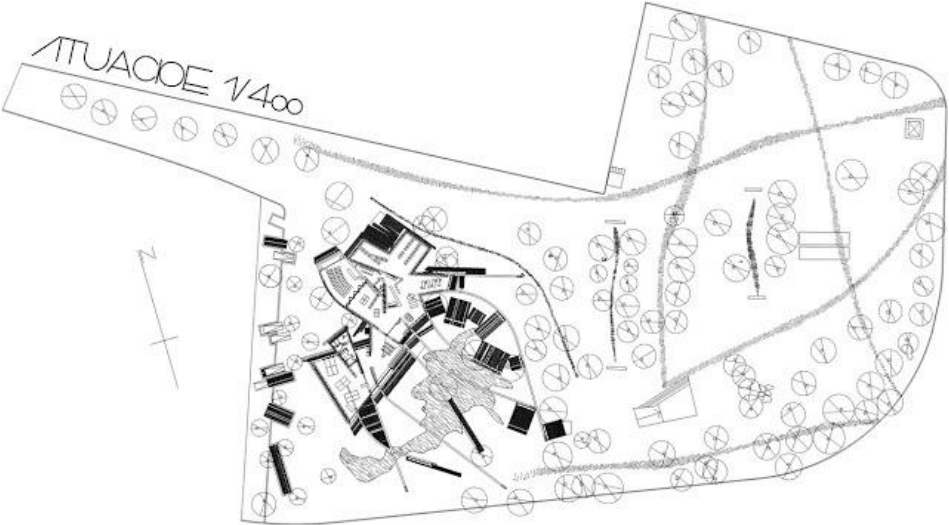
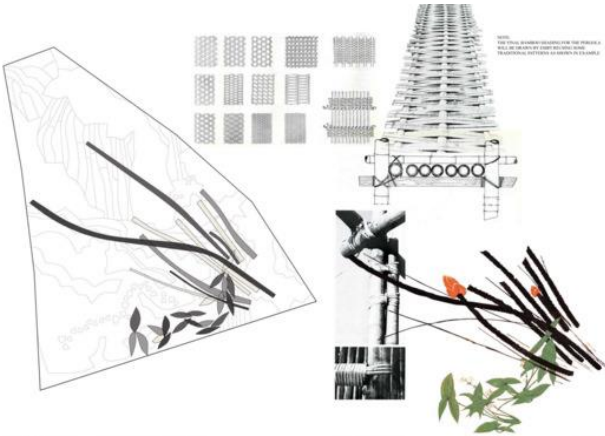
KENGO KUMA - OSSERVATORIO KIRO SAN



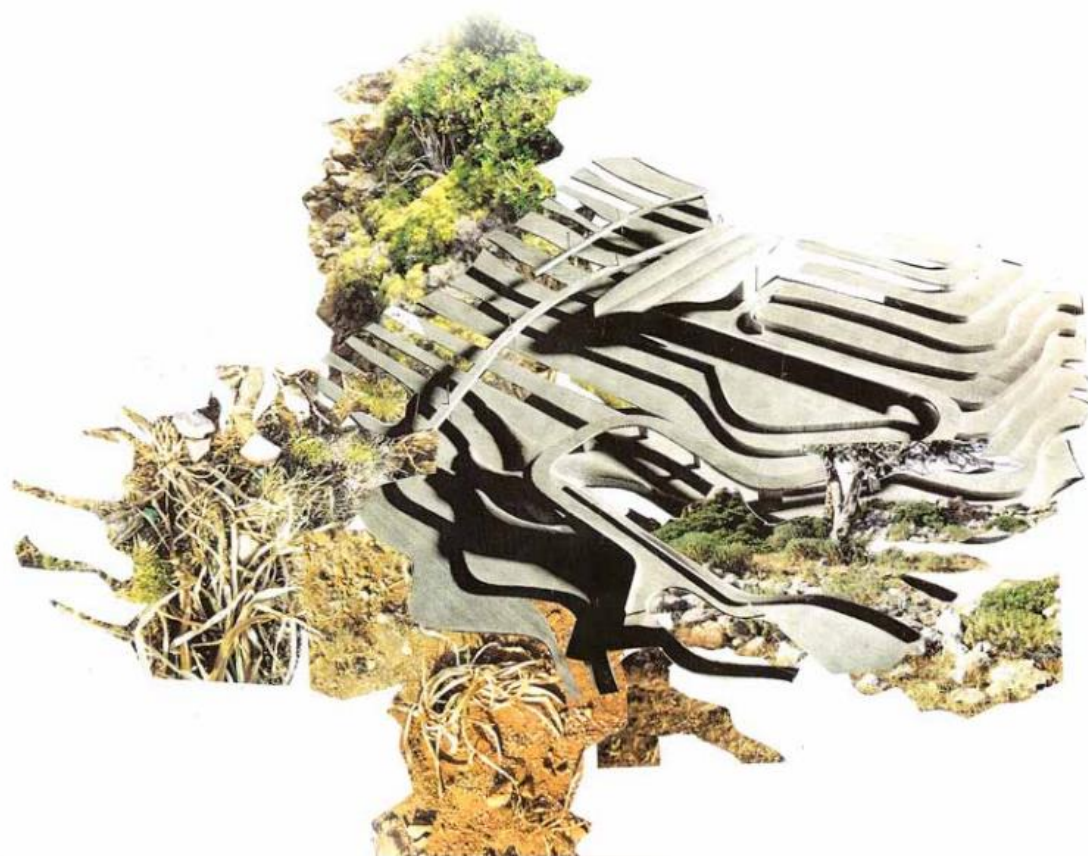
MAYA LIN - OPERE E PROGETTI



MIRALLES - BIBLIOTECA PÚBLICA DE PALAFOLLS



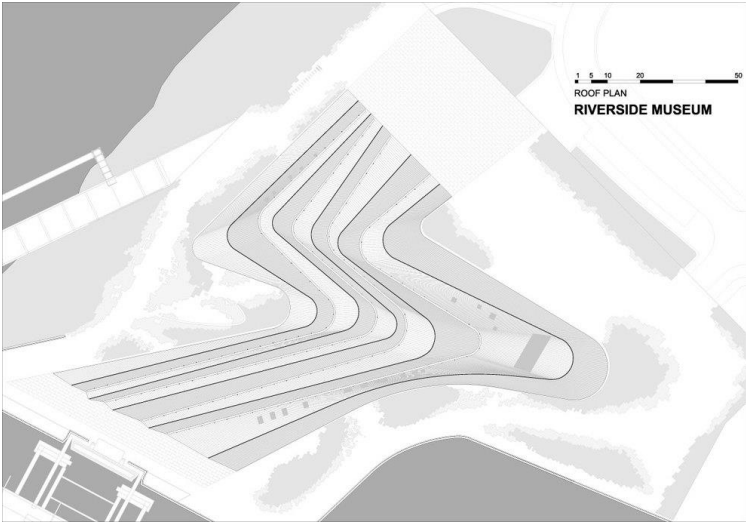
MIRALLES - VILLAGGIO TURISTICO A BUGGERRU -
CAGLIARI



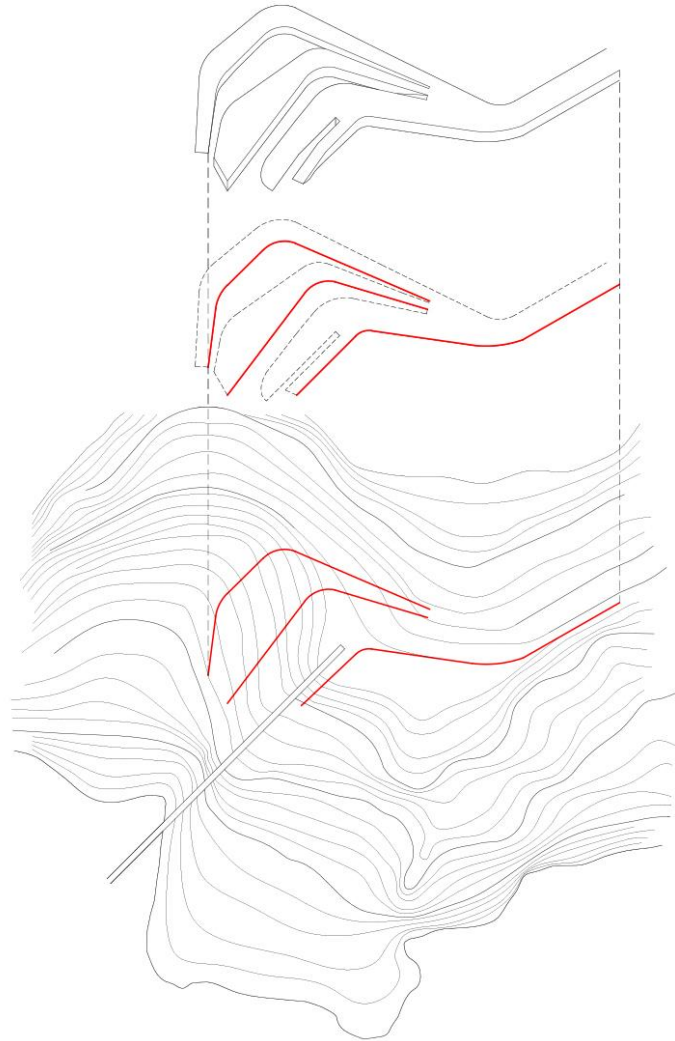
ZAHA HADID - LANDSCAPE FORMATION ONE



ZAHA HADID - RIVERSIDE MUSEUM - GLASGOW



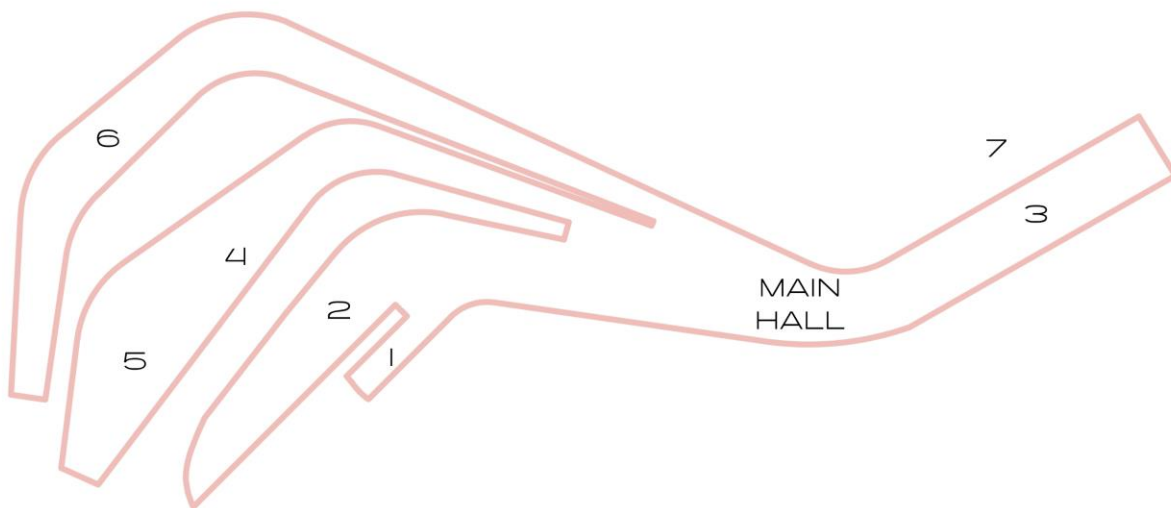
STRATEGIE DI PROGETTO



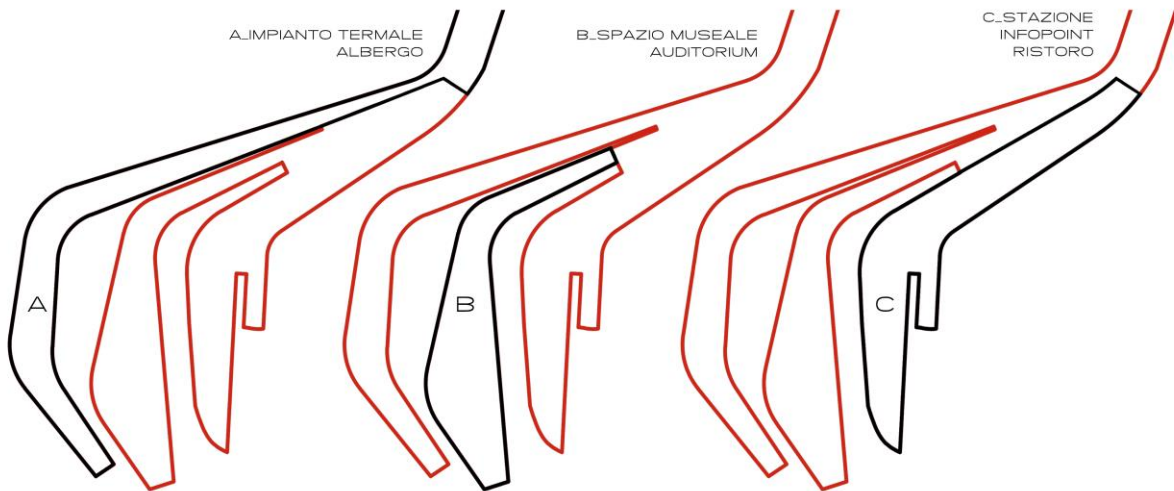
LEGENDA

- 1_ STAZIONE FUNICOLARE
- 2_ RISTORANTE
- 3_ ALBERGO
- 4_ SPAZIO MUSEALE
- 5_ AUDITORIUM
- 6_ IMPIANTO TERMALE
- 7_ PARCHEGGIO INTERRATO

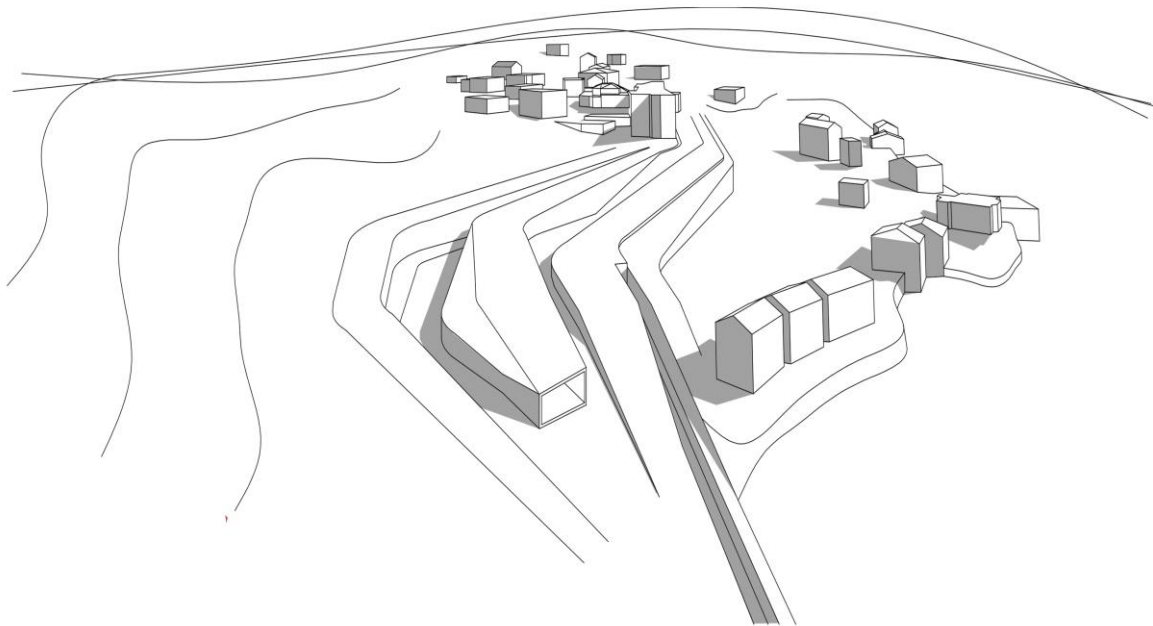
-  PROFILO DELL'EDIFICIO
-  MURI DI TERRAZZAMENTO
-  FLUSSI INTERNI
-  FLUSSI ESTERNI



Il progetto intende confrontarsi e connettersi con il disegno morfologico della conca naturale presente nell'area. Per questo motivo il disegno formale dell'intervento riprende le geometrie e l'andatura delle curve di livello, ricreando quindi dei terrazzamenti, che connettono quindi le diverse quote.



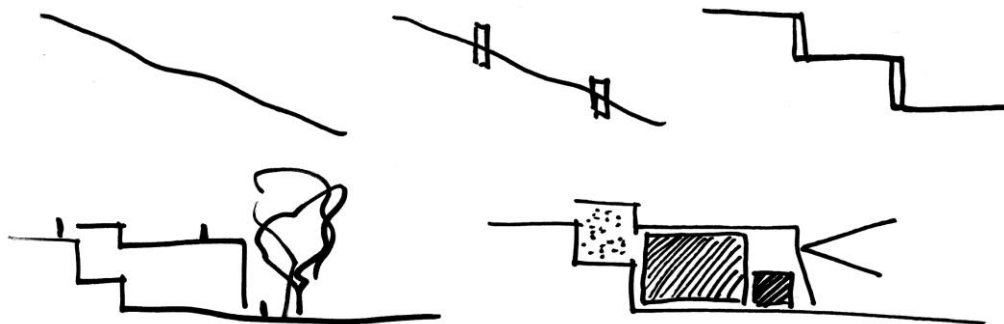
L'INTERVENTO



L'intervento comprende tre grandi gallerie, che compongono un unico grande edificio, che contiene diverse funzioni, tutte connesse al vecchio edificio dell'impianto termale presente, costituendosi quindi come espansione e ampliamento di questo. L'edificio contiene la stazione di arrivo della funicolare, uno spazio museale, l'impianto termale e le camere d'albergo.



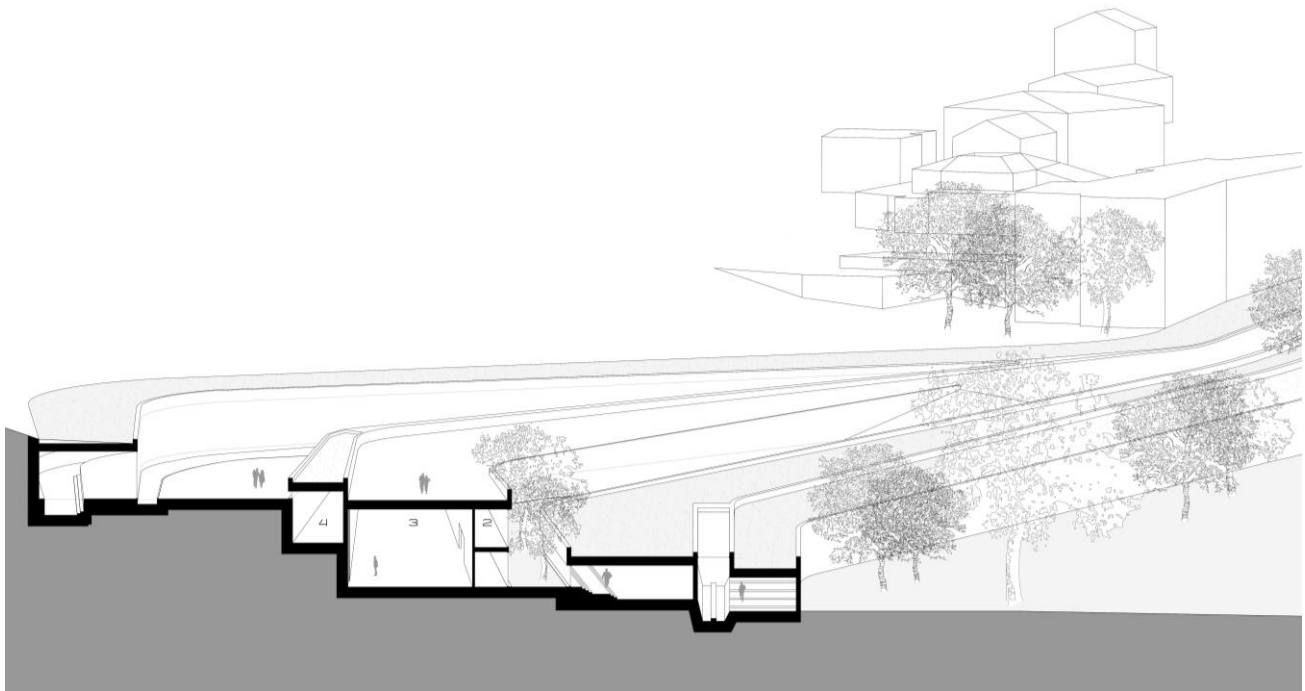
IL MUSEO DEL LAGO



La galleria centrale all'intervento contiene lo spazio museale.

Questo edificio si pone come parte integrante del percorso espositivo, poiché anche attraverso di esso è possibile visitare il lago, in quanto si pone come punto di osservazione privilegiato.

All'interno del museo sono presenti diversi percorsi paralleli, caratterizzati in modo differente, per le dimensioni, gli affacci e la quantità di luce che entra.



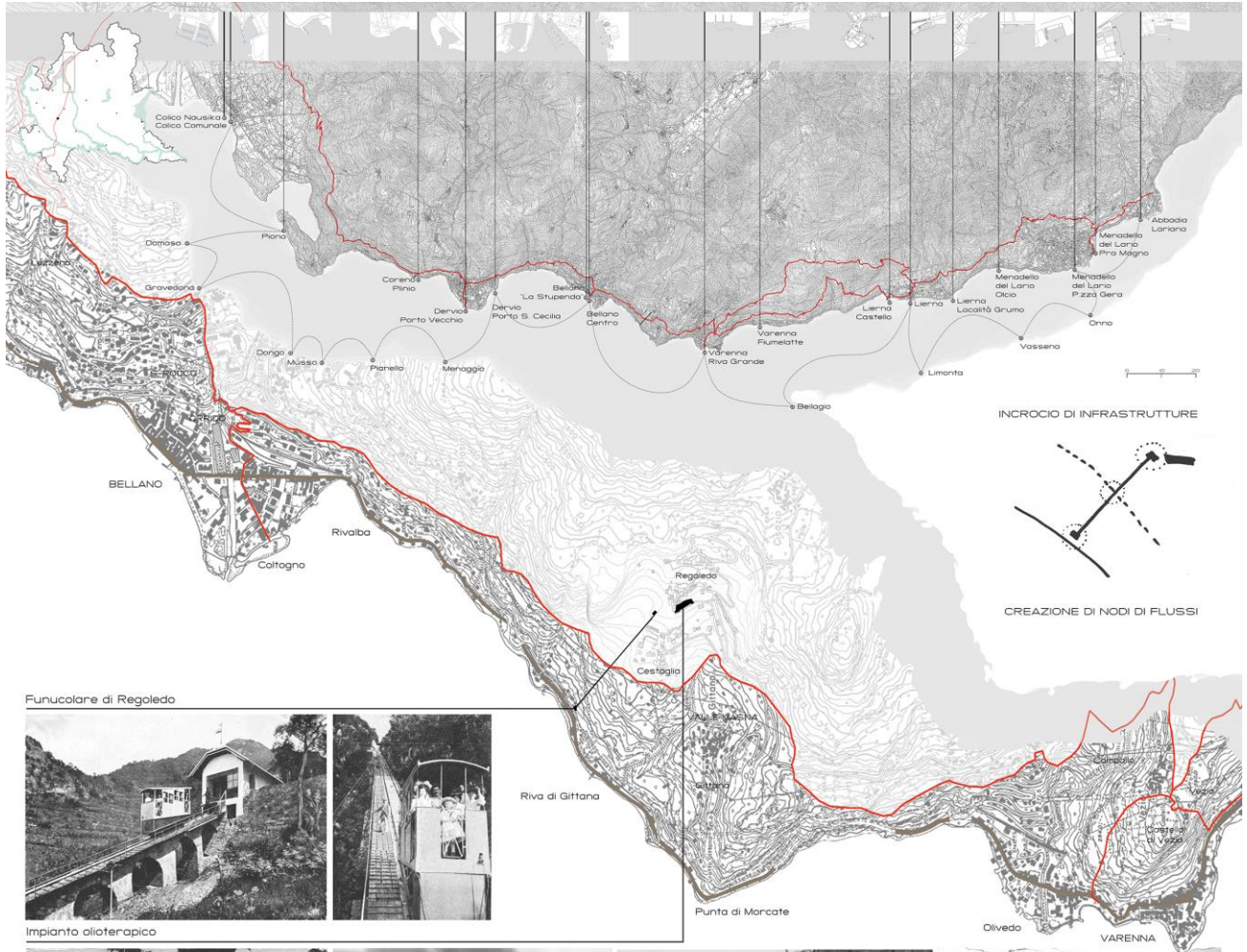
Una prima galleria permette la vista verso il lago, ed è sopraelevata. Una galleria centrale è completamente oscurata e priva di illuminazione naturale, e

ospita dei pannelli multimediali che mostrano al visitatore l'inizio dell'esposizione. L'ultima galleria, con piccole e alte finestrate che fanno entrare una luce diffusa e non diretta, ospita l'esposizione tradizionale e permanente.

Un ultimo spazio centrale, dove confluiscono tutte le gallerie, che viaggiano separate, ospita invece l'esposizione temporanea, offrendo un ampio spazio sia per dimensioni che per altezza.

Il museo è direttamente collegato infine con l'auditorium e il foyer.

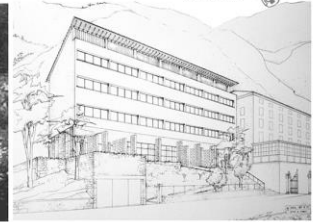
APPENDICE

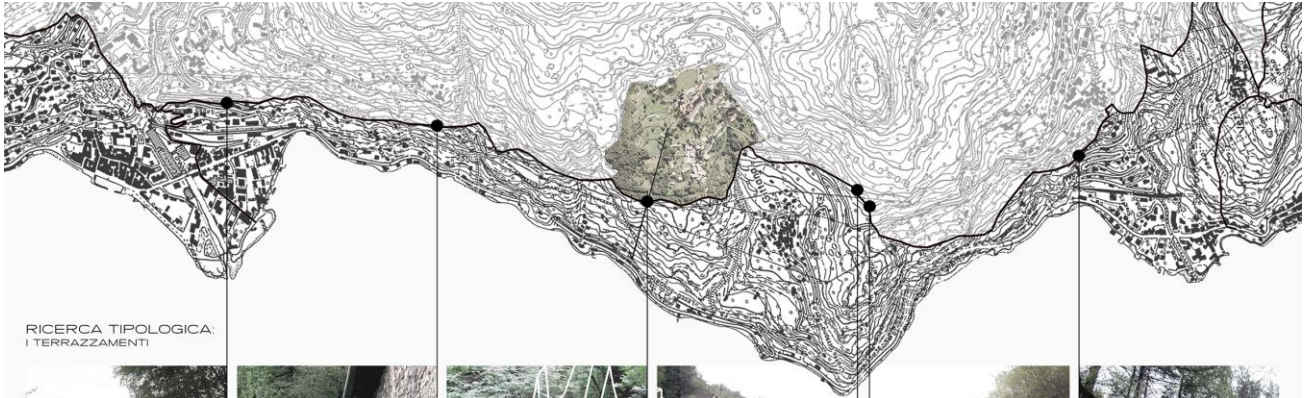


Funicolare di Regoleto

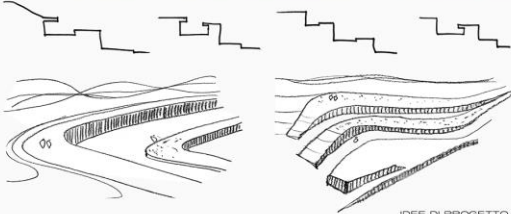


Impianto olisterapico





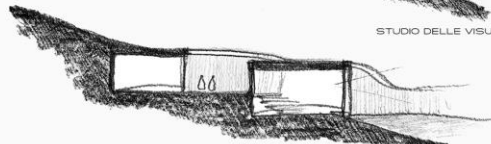
RICERCA TIPOLOGICA:
I TERRAZZAMENTI



IDEE DI PROGETTO



STUDIO DELLE VISUALI



RELAZIONI INTERNE



