

---

# IL PATRIA

Riadattamento degli interni e ricollocazione funzionale dello storico piroscrafo.



Politecnico di Milano, Scuola del Design  
Tesi di Laurea Magistrale in Interior Design  
Relatore: Silvia Elvira Maria Piardi  
Candidate: Mariasole Barabino 803844, Elena Molfino 803577  
Anno accademico: 2013/2014

---

---

---

---

# 00 INDICE

---

---

---

	<b>00 INDICE</b>	05	<b>06 NAVIGARE SUL LARIO</b>	79	
	<b>01 INTRODUZIONE</b>	07	06.1 Imbarcazioni storiche .....	81	
	<b>02 VAPORE E PALE</b>	13	06.2 Il museo della barca lariana .....	89	
	<b>03 IL PATRIA</b>	21	06.3 L'introduzione dei piroscafi sul lago...	90	
	03.1 La storia .....	23	06.4 Navigazione Laghi .....	91	
	03.2 La tecnologia .....	38	06.5 Gli equipaggi e i capitani dei battelli...	93	
	<b>04 I PIROSCAFI A PALE</b>		06.6 Il servizio passeggeri .....	95	
	<b>IN EUROPA</b>	47	<b>07 IL TURISMO</b>	97	
	<b>05 LA MORFOLOGIA</b>		07.1 Nascita del turismo .....	99	
	<b>DEL LAGO</b>	57	07.2 Il turismo oggi .....	102	
	05.1 Il clima .....	61	07.3 Proposte e stagioni .....	104	
	05.2 I venti .....	62	07.4 I festival .....	106	
	05.3 Storia degli insediamenti .....	64	<b>08 IL PROGETTO</b>	113	
	05.4 Il ramo di Como .....	66	08.1 Obiettivo del progetto .....	115	
	05.5 Il ramo di Lecco .....	68	08.2 Restauro e stato di fatto .....	123	
	05.6 Centro Lago .....	70	08.3 Approccio al progetto .....	128	
	05.7 Alto Lario .....	72	08.4 Target .....	133	
	05.8 Spiagge e lidi .....	74	08.5 Accessibilità .....	134	
	05.9 I monti .....	75	08.6 Aree .....	136	
	05.10 Flussi e connessioni .....	76	08.6 Sottocoperta poppa .....	138	
			08.7 Sottocoperta prua .....	150	
Capitoli a cura di Mariasole Barabino:			08.8 Coperta prua .....	158	
08.6 Sottocoperta poppa			08.9 Coperta poppa .....	164	
08.8 Coperta prua			<b>09 SITOGRAFIA e BIBLIOGRAFIA</b>	189	
Capitoli a cura di Elena Molfino:					
08.7 Sottocoperta prua					
08.9 Coperta poppa					

.....

.....

---

# 01 INTRODUZIONE

---

.....

.....

La Repubblica promuove lo sviluppo della cultura e la ricerca scientifica e tecnica. Tutela il paesaggio e il patrimonio storico e artistico della Nazione.

(Dall'articolo 9 della *Costituzione*)

Tre punti fondamentali relativi al pensiero e alle attività sul patrimonio culturale italiano:

Tutela

*La tutela è ogni attività diretta a riconoscere, proteggere e conservare un bene del nostro patrimonio culturale affinché possa essere offerto alla conoscenza e al godimento collettivi.*

Conservazione

*La conservazione è ogni attività svolta con lo scopo di mantenere l'integrità, l'identità e l'efficienza funzionale di un bene culturale, in maniera coerente, programmata e coordinata.*

Valorizzazione

*La valorizzazione è ogni attività diretta a migliorare le condizioni di conoscenza e di conservazione del patrimonio culturale e ad incrementarne la fruizione pubblica, così da trasmettere i valori di cui tale patrimonio è portatore.*

(Dal *Codice dei beni culturali e del paesaggio*)

Anche il piroscampo Patria è stato dichiarato bene culturale ed infatti sta completando il percorso di ripristino iniziato nel 2007 ad opera della Provincia di Como e fortemente voluto dalla comunità lacustre.

Il bene culturale è quindi tutto ciò che costituisce testimonianza storicamente significativa della civiltà umana: le cose mobili o immobili per destinazione d'uso (boiserie, dipinti murali, stucchi, ecc.) di singolare pregio, rarità o rappresentatività, aventi relazione con la storia culturale dell'umanità.

(Dal *Codice dei beni culturali e del paesaggio*)

Il piroscifo Patria rispecchia perfettamente queste qualità.

Da decenni, infatti, è parte integrante del paesaggio del Lago Lario, dove è, o meglio era, fortemente legato al panorama, alla vita degli abitanti e all'immagine storica del luogo. Moltissime sono le testimonianze di vita vissuta che scandiscono gli avvenimenti legati al piroscifo: è per questo che la recente inaugurazione ha suscitato grandissimo afflusso e commozione in chi, per un'intera vita, ha utilizzato questo mezzo di trasporto. Il Patria è stato testimone sia di drammatici avvenimenti come la II Guerra Mondiale, sia di lieti momenti quotidiani, scanditi dalle sue puntuali trombe, e diventando così una sorta di compagno di vita della comunità e del lago.

Il suo ruolo non era più quello di semplice trasporto passeggeri ma diventa luogo di incontri, di avventure e di socializzazione.

Varato nel 1926, il piroscifo Patria è uno degli ultimi battelli a vapore ancora funzionanti

e originale nelle sue parti meccaniche. Dai primi anni '90 viene dismesso, creando molto disappunto nell'opinione pubblica, a tal punto che nel 2007, per opera della Provincia di Como, iniziano i lavori di restauro e tutela. Rimane in cantiere per 5 anni dove vengono eseguiti lavori di recupero dell'opera morta, dell'opera viva e dei motori originali, i quali subiscono come unico intervento la sostituzione delle caldaie.

Vincoli imposti dalla volontà estetica dell'armatore impediscono sia una rilettura strettamente moderna che una ripetizione pedissequa dell'allestimento originale del 1926.

L'intento della discussione di questa Tesi è sviluppare il terzo punto del Codice dei beni culturali e del paesaggio: la valorizzazione del bene. Nello specifico riuscire a portare ad un pubblico di respiro internazionale la conoscenza di questa imbarcazione che non è solo un legame sentimentale della comunità locale, ma anche, e soprattutto, un oggetto di interesse storico, tecnico ed unico del suo

genere. La proposta finale sarà composta da una parte puramente ipotetica di restyling degli interni che si sviluppa sinergicamente alla destinazione d'utilizzo designata.

---

---

.....

.....

---

## 02 VAPORE E PALE

---

.....

.....

## VAPORE E PALE

Piroscafo dal greco  $\pi\rho, \pi\rho\omicron\varsigma$  (pir, piro): fuoco e  $\sigma\kappa\alpha\phi\omicron\varsigma$  (skaphos): battello.

Il piroscrafo a pale è un'imbarcazione che solitamente naviga nei fiumi e nelle acque interne, alimentato da un motore a vapore che mette in moto le ruote a pale che costituiscono la propulsione del natante.

Già nell'antichità le imbarcazioni venivano mosse da pale che sfruttavano la forza lavoro animale o umana, solo con l'introduzione della macchina a vapore sono stati sostituiti dalla forza meccanica, che oggi viene ulteriormente sostituita da motorizzazioni diesel.

La propulsione a pale in seguito è stata abbandonata completamente a favore della moderna elica che ha maggiore efficienza soprattutto in acque mosse o aperte.

La ruote che costituiscono questa tipologia di imbarcazione sono costituite da una gran-



Nave romana mossa da forza animale



Miniatura del XV secolo

de struttura in acciaio, dotata sulla circonferenza esterna di numerose pale, poste a distanza regolare. Circa metà della ruota si trova al di sotto del livello dell'acqua. La ruota è in grado di invertire rapidamente il senso di rotazione per consentire il cambio di direzione o l'arresto.

Con il tempo si sono sviluppate tecniche per aumentare l'efficienza delle pale, come ad esempio la pala Morgan che permette ad ogni pala di rimanere verticale nel momento in cui entra in acqua.

Esistono due tipologie basilari per progettare un piroscrafo a pale: una singola ruota a poppa, iconograficamente riconducibile al fiume Mississippi, o due ruote, una per ogni fiancata dell'imbarcazione.

Per quanto riguarda la seconda tipologia, nonostante l'imbarcazione risulti significativamente più larga, si può affermare che la manovrabilità sia maggiore poiché, nel caso in cui la macchina motrice lo consenta, le ruote hanno la possibilità di muoversi a ve-



16

Il tortuoso bacino di Murray-Darling, Australia

locità diverse o in direzioni opposte. Questa caratteristica le rendeva ideali per la navigazione fluviale spesso stretta e tortuosa tipica della zona Murray-Darling in Australia dove navigano ancora alcuni battelli a pale.

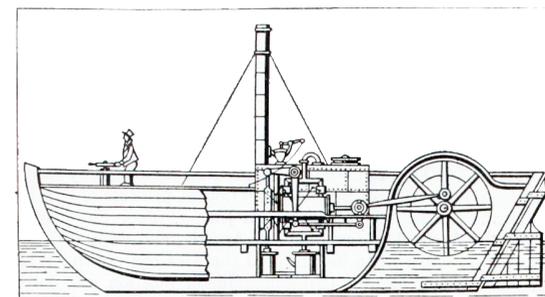
L'uso delle pale nella navigazione appare per la prima volta nel trattato di meccanica di Vitruvio, il *De Architectura* X 9,5-7, nel quale utilizza le ruote come strumento per contare la distanza percorsa, ma il primo vero utilizzo a scopo propulsivo delle pale lo ritroviamo nel trattato militare *De rebus bellicis* del

IV-V secolo, ove viene descritta una nave da guerra movimentata da pale mosse da buoi.

*Liburnam navalibus idoneam bellis, quam pro magnitudine sui virorum exerceri manibus quodammodo imbecillitas humana prohibebat, quocumque utilitas vocet ad facilitatem cursus, ingenii ope subnixam animalium virtus impellit. 2. In cuius alveo vel capacitatem bini boves machinis adiuncti adhaerentes rotas navis lateribus volvunt, quarum supra ambitum vel rotunditatem extantes radii, currentibus iisdem rotis, in modum remorum aquam conatibus elidentes miro quodam artis effectu operantur, impetu parturiente discursum. [...]*

(Dal *De rebus bellicis* capitolo XVII)

Da qui assistiamo a svariati tentativi e progetti di sviluppo alternativo per la propulsione, tuttavia il vero grande progresso avviene con l'introduzione della macchina a vapore. Il Palmipède è stato il primo vero esempio



THE "CHARLOTTE DUNDAS," THE FIRST PRACTICAL STEAMBOAT. BUILT IN 1802 BY WILLIAM SYMINGTON AND DRIVEN BY AN ENGINE SUPPLIED BY JAMES WATT

La Charlotte Dundas

di imbarcazione a vapore e a pale, risale al 1774, progettata in Francia dal marchese Claude De Jouffroy, varata nel 1776. Un secondo tentativo, con il *Pyroscaphe*, nel 1783 vede il tralascio del motore in soli quindici minuti dall'avvio. In seguito i disordini causati dalla Rivoluzione Francese vanificano ogni successivo tentativo di sviluppo.

Fu invece l'ingegnere scozzese William Symington a suggerire la forza del vapore a Patrick Miller di Dalswinton, tra il 1788 e il 1789 i suoi esperimenti funzionarono con successo nelle acque del Lago di Lochmaben.

Nel 1802 lo stesso Symington progettò la Charlotte Dundas, la prima vera e propria imbarcazione a pale con motore a vapore davvero funzionante nel Canale di Forth and Clyde in Scozia: riuscì a trainare due chiatte di 70 tonnellate ciascuna per 20 miglia in 6 ore con un forte vento contrario.

L'entusiasmo creato da questa vittoria fu subito smorzato dagli ipotetici danni che avrebbe potuto creare un'imbarcazione a motore alle rive del canale.

Nel 1812 ritroviamo i primi esemplari di battelli a vapore nel Mississippi, in particolare a New Orleans, dove nel 1814 si potevano contare 21 attracchi e successivamente, meno di vent'anni dopo, oltre 1200. A seguito della Guerra Civile Americana, con l'espandersi della rete ferroviaria e il conseguente maggior trasporto di passeggeri, il traffico navale divenne principalmente di tipo mercantile. Il più grande e tra gli ultimi dei piroscafi del Mississippi fu lo Sprague, costruito nel 1901 con alimentazione a vapore e successivamente convertito a petrolio.

1906, Attracco a Memphis, sul Mississippi



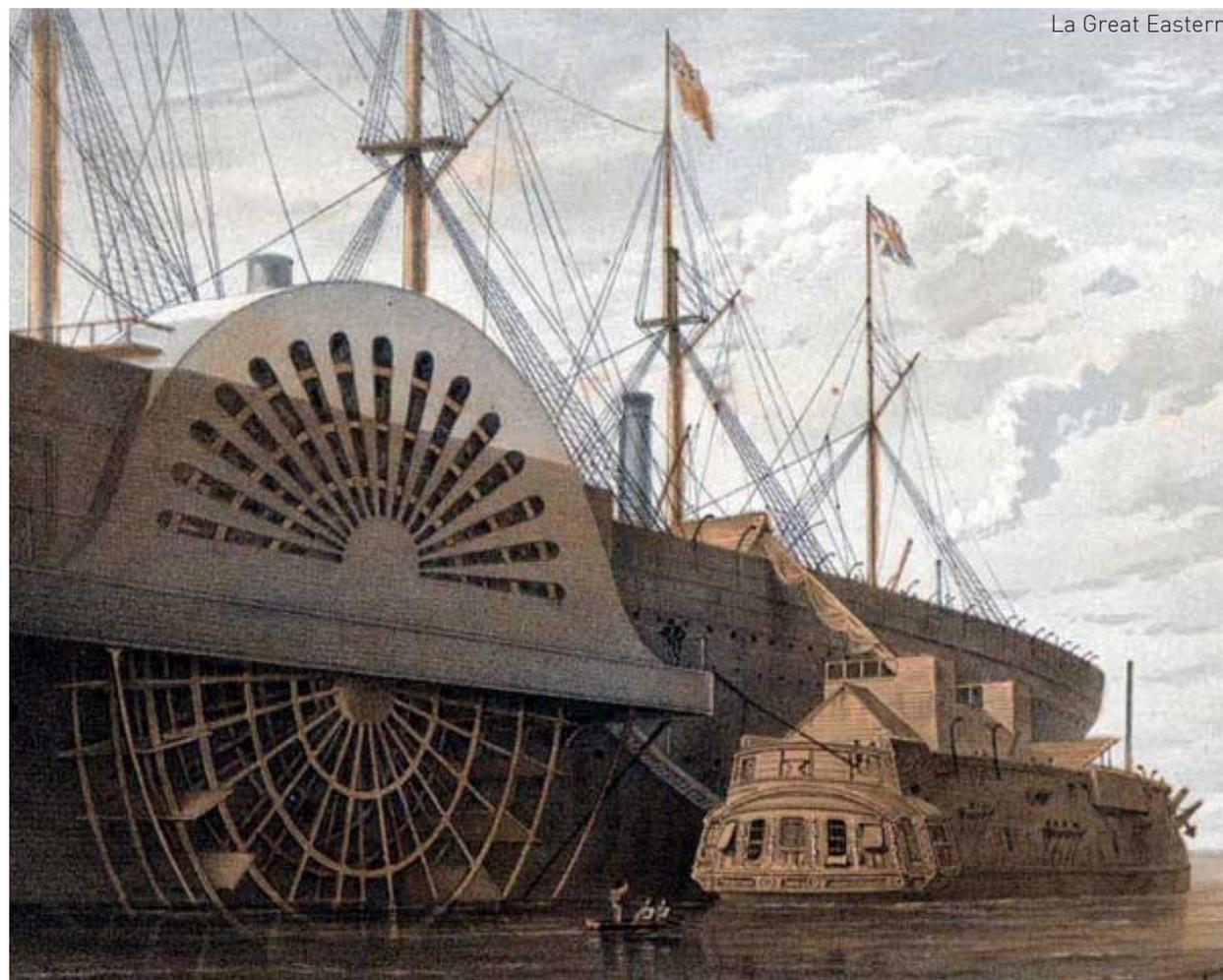
La prima tratta oceanica fu compiuta dall'SS Savannah, costruita nel 1819 espressamente per questo servizio, essa compì la traversata dell'Oceano Atlantico in ventitré giorni, tuttavia la sua propulsione era costituita dalle vele, il vapore rappresentava unicamente un ausilio.

La prima traversata in mare con la sola forza del vapore fu compiuta nel 1822 dalla Aaron Manby da Londra a Parigi.

18

Il più grande piroscafo mai costruito fu la Great Eastern, lunga 211 m e le cui ruote misuravano 17 m di diametro. Riusciva a trasportare circa 4000 passeggeri dall'Inghilterra all'Australia senza mai fermarsi per il rifornimento del carbone.

Con l'avvento dell'elica i piroscafi passarono in secondo piano, tuttavia alcuni rimasero attivi come imbarcazioni da lavoro, in particolare nelle zone costiere e nei fiumi, grazie anche alle loro caratteristiche del limitato pescaggio e della buona manovrabilità.



---

---

---

---

---

## 03 IL PATRIA

---

---

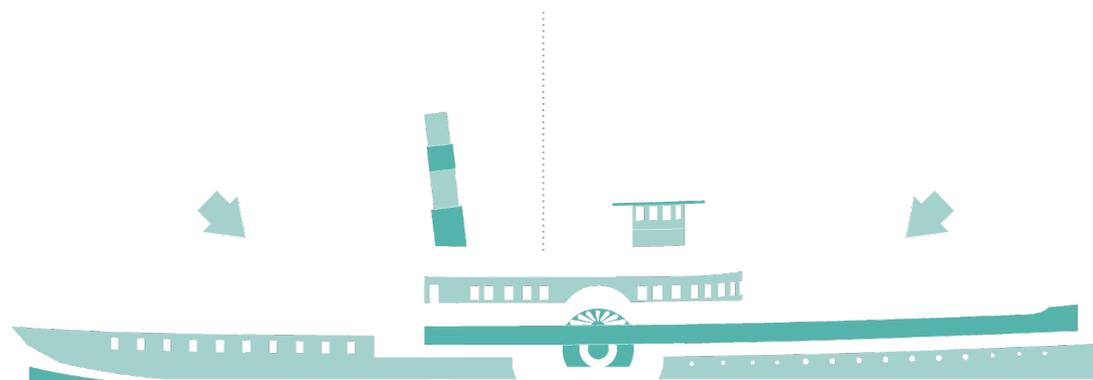
---

## LA STORIA DEL PIROSCAFO PATRIA

Alla fine della Prima Guerra Mondiale, nel 1918, la "Lariana", società allora esercente il servizio di navigazione sul Lago di Como, per far fronte al numero sempre maggiore di passeggeri, avviò un programma di adeguamento della propria flotta, con il rinnovamento dei vecchi natanti, la realizzazione di un nuovo cantiere a Dervio e la costruzione di due nuovi piroscafi, i battelli gemelli "Savoia" (che prenderà poi il nome di "Patria"), varato il 31 luglio del 1926, e il "28 Ottobre", varato il 2 novembre 1926. A differenziarli solo il numero di strisce bianche orizzontali sul fumaiolo: uno per il "Savoia" e due per il "28 Ottobre".

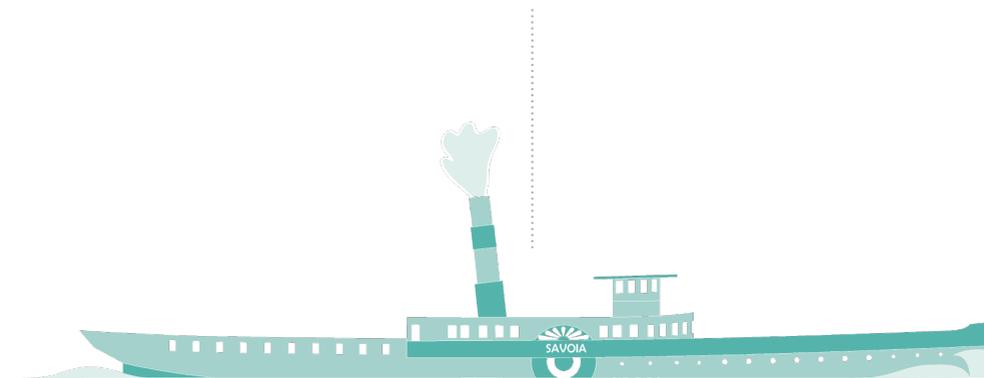
### NASCE IL SAVOIA

Il piroscafo "Savoia" viene impostato il 7 giugno 1926 dalle maestranze del cantiere Odero presso Dervio. Allestito con eccezionale rapidità, viene va-

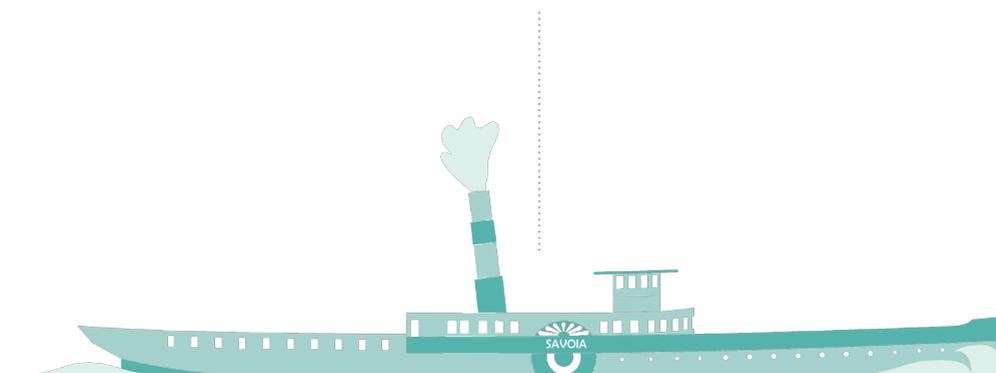


1926. IL SAVOIA VIENE ASSEMBLATO

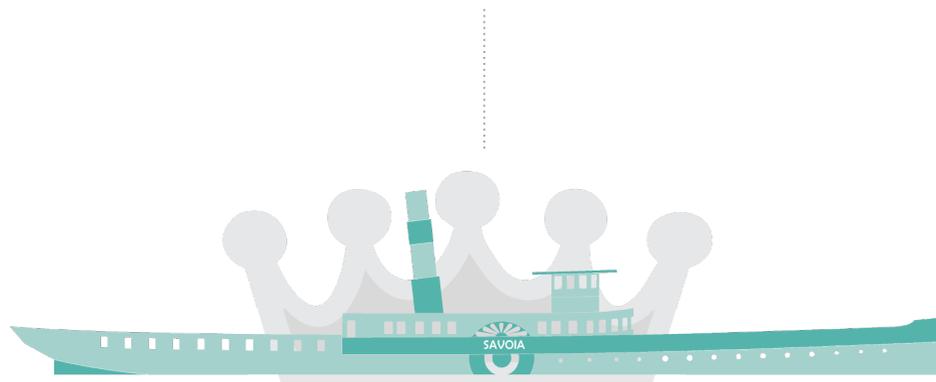
23



1926. IL VARO



1926. PROVE IN ACQUA



1927. IL PIROSCAFO OSPITA RE VITTORIO EMANUELE III

rato trionfalmente il 31 luglio 1926, alla presenza di una grande folla, e di molte autorità. Dopo il varo viene rimorchiato dal piroscafo "Trieste" a Tavernola, dove viene rapidamente allestito. Il "Savoia" è il primo piroscafo a scendere in acqua a Dervio.

Subito dopo il suo varo, sullo scalo di Dervio è impostato il gemello "28 Ottobre".

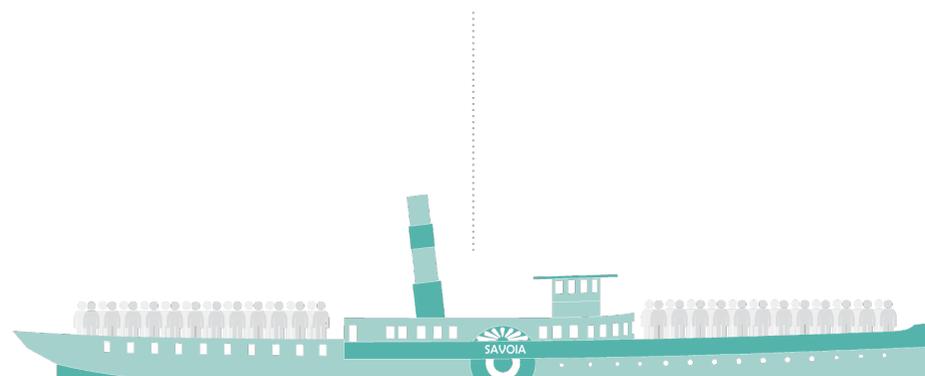
In virtù della loro grande capacità, della loro velocità, e della loro modernità, il "Savoia" e il "28 Ottobre" vengono subito destinati ai servizi principali tra il capoluogo e l'alto lago, in particolare nei mesi estivi.

Questi due natanti si possono ben considerare gli ultimi due grandi piroscafi italiani, varati in un'epoca in cui ormai il diesel si era saldamente affermato nel campo della navigazione interna. Va anche considerato che all'epoca non erano stati sperimentati motori diesel di una potenza pari a quella richiesta da questi due grandi piroscafi. Basti pensare come sul lago Maggiore, dove negli stessi anni era in corso una radicale ristrutturazione della flotta, le navi maggiori

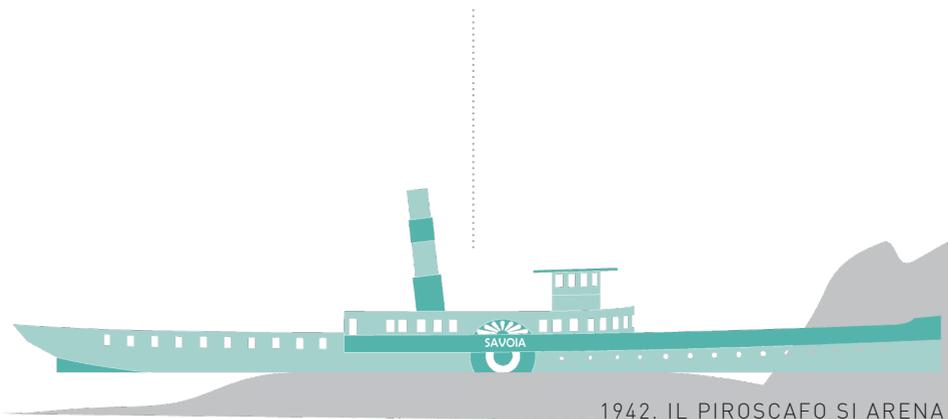
mantennero le motrici alternative a vapore, e così pure sul Garda.

Il 30 dicembre 1926 il "Savoia" effettua un viaggio di prova dopo essere stato dotato di un'importante modifica; il sistema di distribuzione della macchina di tipo "Caprotti". Il nuovo sistema da risultati lusinghieri, ed è a tutt'oggi l'unico esempio al mondo.

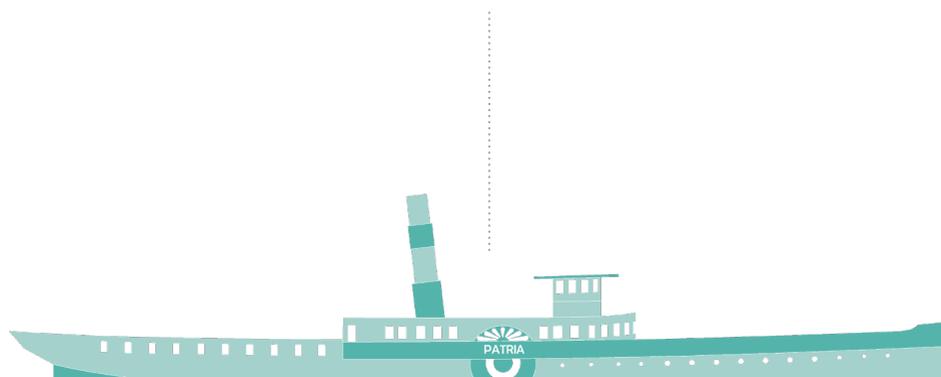
Il 28 maggio 1927 il "Savoia", al comando del capitano Manfredo Stoppani, ha l'onore di ospitare a bordo il Re d'Italia Vittorio Emanuele III. Il sovrano, giunto a Como per il centenario della morte di Volta, s'imbarca da un pontile appositamente costruito a Villa Olmo sul piroscampo, per una crociera in centro-lago. Il piroscampo è addobbato con migliaia di rose, ed il salone di prima classe è riccamente decorato con buon gusto e lusso. Il "Savoia", scortato dai piroscafi "28 Ottobre" e "Plinio", approda al pontile 4 di Como alle 15 dove una folla immensa attende il re.



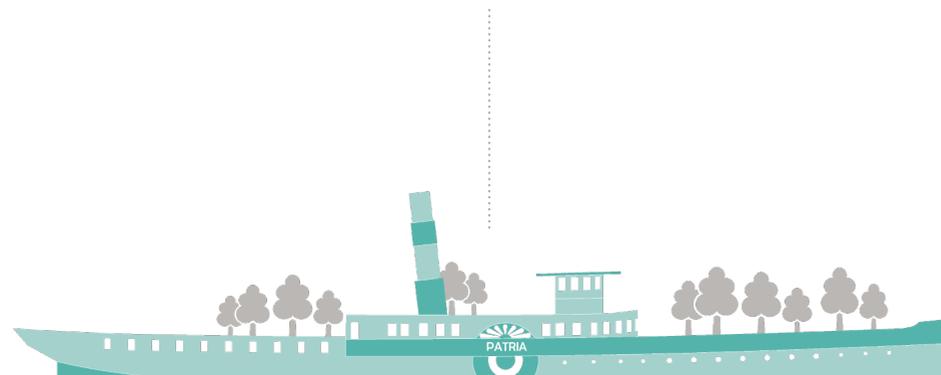
1935. RADUNO VOLONTARI DI GUERRA



1942. IL PIROSCAFO SI ARENA



1943. IL PIROSCAFO PRENDE IL NOME DI PATRIA



1944. PER EVITARE IL BOMBARDAMENTO VIENE MIMETIZZATO

---

Il 15 giugno 1935 il "Savoia" e il "28 Ottobre" vengono impiegati dalla Lariana per il IV Raduno Lariano dell'Associazione Volontari di guerra "Azzurri di Dalmazia". In quest'occasione i due piroscafi trasportano da Como a Lecco e ritorno oltre 1500 volontari.

Il 16 ottobre 1942, a causa dell'oscuramento dovuto al periodo bellico, il "Savoia" va ad arenarsi sulla foce del torrente Liro, a Gravedona. Viene disarenato il 21 ottobre seguente, con il concorso dei piroscafi "Como" e "Commercio".

#### LA STORIA DEL PATRIA

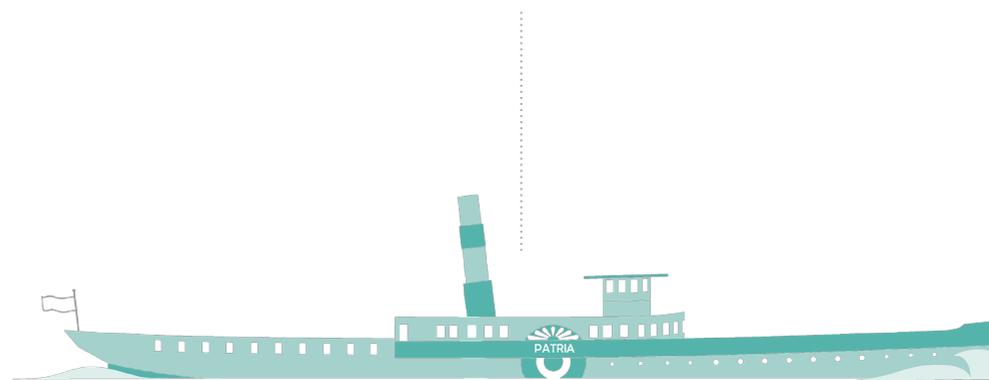
In seguito alla caduta del regime fascista, il 25 luglio 1943, il Comando di Presidio di Como richiede al presidente della Lariana comm. Felice Baragiola il cambio del nome del piroscafo. Anche l'opinione pubblica si mobilita, sia tramite i singoli cittadini, sia con articoli sui giornali locali, che incitano ai nomi di "25 Luglio", "Libertà" e simili. Il comm.Baragiola-

la, rivendicando la propria libertà di scelta, decide di ribattezzare il piroscafo con il nome di "Patria". Contestualmente il gemello "28 Ottobre" viene ribattezzato "Concordia".

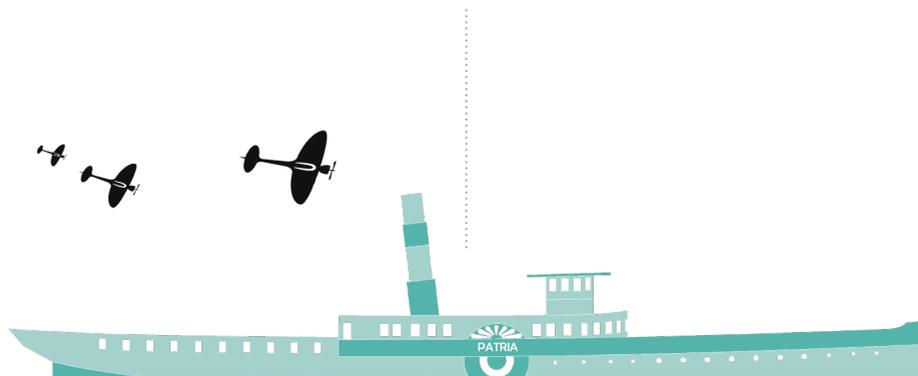
Il nesso tra i due nomi è indicato dallo stesso comm.Baragiola, attraverso il motto posto sul Concordia "Concordia, salute della Patria".

Nel tardo autunno del 1944, per salvaguardarlo dagli attacchi aerei angloamericani, viene ormeggiato nel canale dell'isola Comacina, mimetizzato con vegetazione fittizia e reti mimetiche.

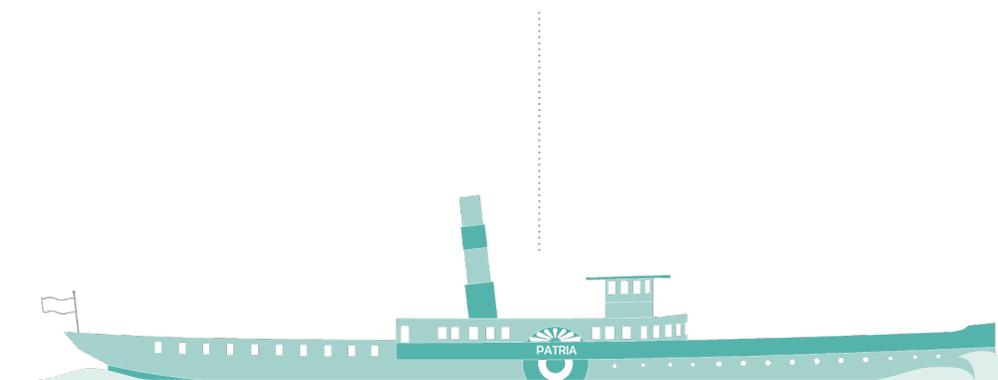
Tuttavia nel gennaio del 1945 ritorna in servizio, dopo che l'autunno è trascorso senza attacchi aerei. Il 10 gennaio 1945 viene attaccato mentre è in navigazione in centro lago. Il capitano ordina lo zigzagamento per scampare ai colpi dei nemici, ma la manovra è resa inefficace dalla mole del piroscafo e dalla sua velocità. Alla fine il bilancio è di 5 vittime, e 17 feriti, tra cui il timoniere Giovanni Frigerio. All'altezza del ponte di comando si manifesta un principio d'incendio, scate-



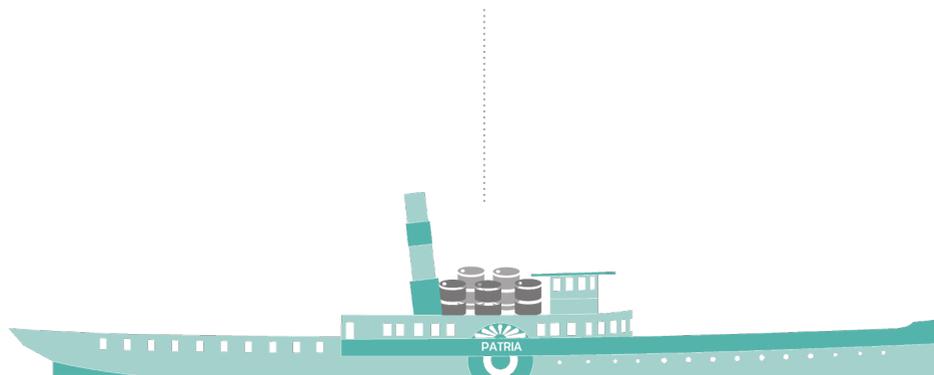
1945. IL PATRIA TORNA IN SERVIZIO



1945. IL PIROSCAFO VIENE ATTACCATO



1951. TORNA IN SERVIZIO



1951. ABBANDONATO IL CARBONE A FAVORE DELLA DELLA NAFTA

nato dalle pallottole perforanti e incendiarie usate dai soldati angloamericani, ma prontamente domato dal personale di bordo. Il 12 gennaio seguente uno dei feriti muore all'ospedale di Como.

Il 23 giugno 1951, dopo un breve periodo in cantiere, il "Patria" ritorna in servizio con alcune modifiche. Esteticamente il fumaiolo viene accorciato di circa 3 metri, donando al piroscrafo un aspetto molto "marino". Dal punto di vista tecnico, i bruciatori delle caldaie vengono trasformati dalla combustione a carbone a quella a nafta, consentendo risparmio di combustibile e di personale. Le modifiche testimoniano l'impegno della "Lariana" nella cura di questo splendido piroscrafo, nonostante la gloriosa società fosse stremata dalle passività belliche.

Il 21 agosto 1952 l'Ispettorato della Motorizzazione Civile intima alla "Lariana" la sospensione di ogni servizio di navigazione. Subentra la Gestione Governativa, che rileva

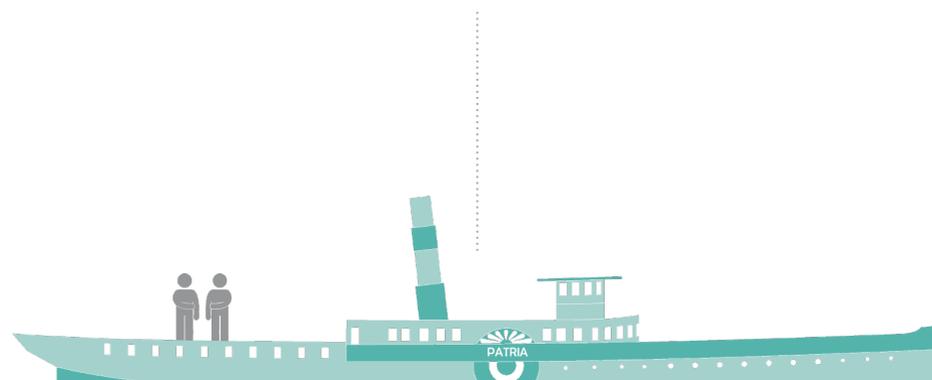
---

il piroscafo.

L'8 giugno 1956 a Dervio viene varata la motonave "A.Volta". Dopo il varo, la nuova unità è presa a rimorchio dal piroscafo "Baradello"; ma il lago è molto agitato, e all'altezza di Colonno lo scafo del "Volta" minaccia di andare alla deriva verso la scogliera della Camoggia a Colonno. Soltanto l'intervento del piroscafo "Patria" che, al comando del capitano Romeo Galli, pone sottovento lo scafo della nuova nave permette di salvarla, ormeggiandola temporaneamente a Campo.

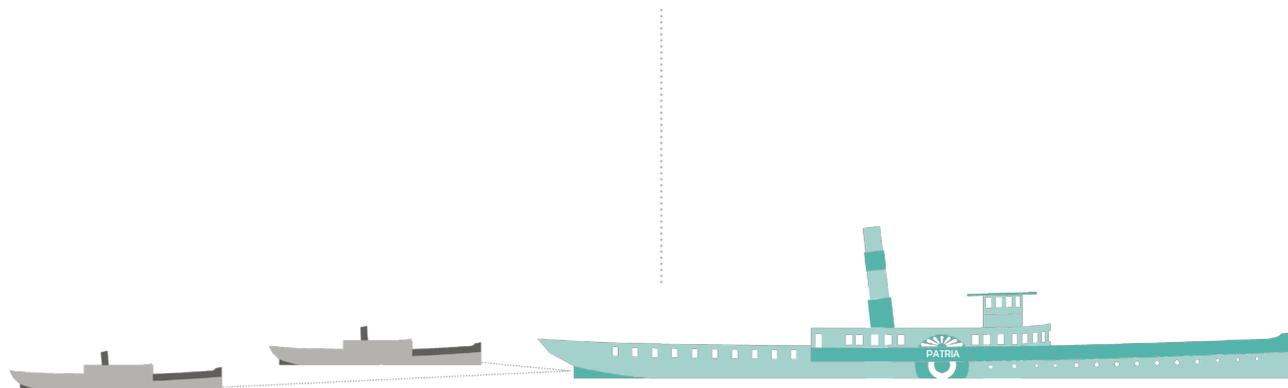
Alcuni lavori interessano nel 1966 il "Patria", che rientra in servizio il 27 giugno 1966 con una nuova cabina e la ciminiera bassa a strisce rosse.

Nella primavera 1973 l'interno del "Patria" viene restaurato secondo lo schema originale. Il magnifico piroscafo torna in servizio il 10 giugno 1973. Una pregevole novità sono delle vetrate nella superficie interna dei tamburi che permettono di vedere le ruote a pale

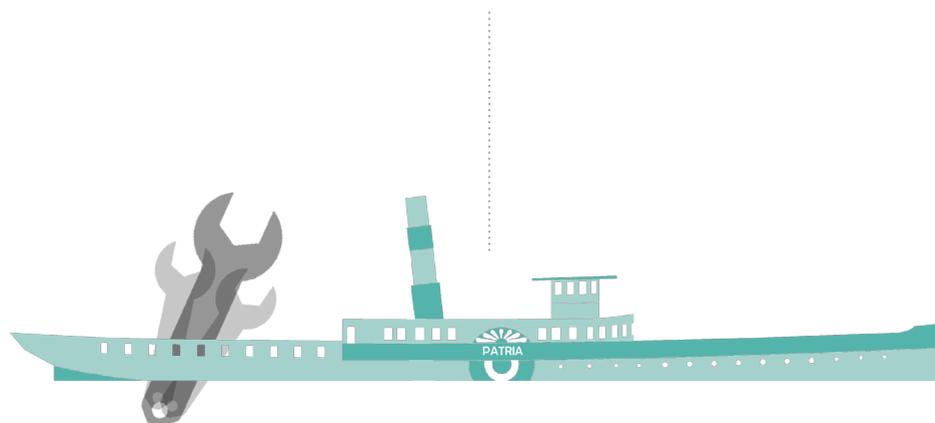


1952. PASSA DALLA "LARIANA" ALLA "GESTIONE GOVERNATIVA"

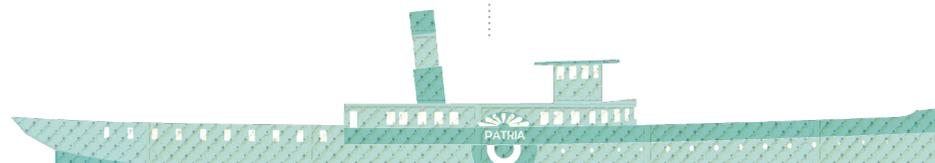
29



1956. IL PIROSCAFO AIUTA IL "VOLTA"



1966. LAVORI SUL PIROSCAFO



1973. RESTAURO DEGLI INTERNI

in movimento.

Dieci anni dopo, nella primavera dell'83, il "Patria" viene riportato al suo aspetto originale: fumaiolo alto, con banda bianca. Inoltre le pratiche ma poco estetiche vetrate mobili dei terrazzini nei tamburi vengono sostituite da vetrate fisse, di modo che la coperta risulti interamente chiusa.

Negli anni '80 l'impiego del "Patria" è prevalente per crociere speciali e noleggi, mentre sporadiche sono le sue presenze su corse di linea.

#### GLI ANNI '90: IL DISARMO

L'estate 1990 è l'ultima che vede il "Patria" in servizio. Nell'autunno viene fermato al cantiere di Tavernola, si dice per lavori di manutenzione. In realtà la Navigazione ha in mente di stravolgere completamente il "Patria", trasformandolo in motonave, come già fatto per i piroscafi del lago di Garda. L'opinione

---

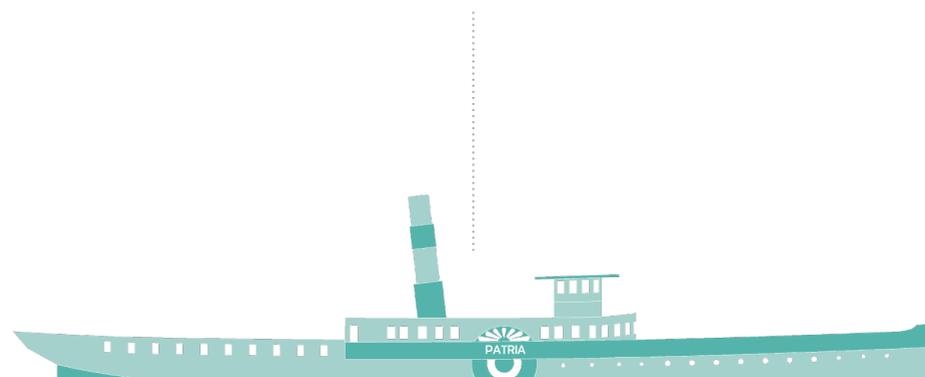
pubblica si mobilita in difesa del piroscrafo, che viene ormeggiato alla diga di Como.

Il "Patria" rimane alla diga fino al 1994. Nel primo periodo gli arredi vengono curati, e i ponti in teak bagnati quando serve; ma dal 1993 la Gestione Governativa - Navigazione Lago di Como decide di dismettere completamente il piroscrafo.

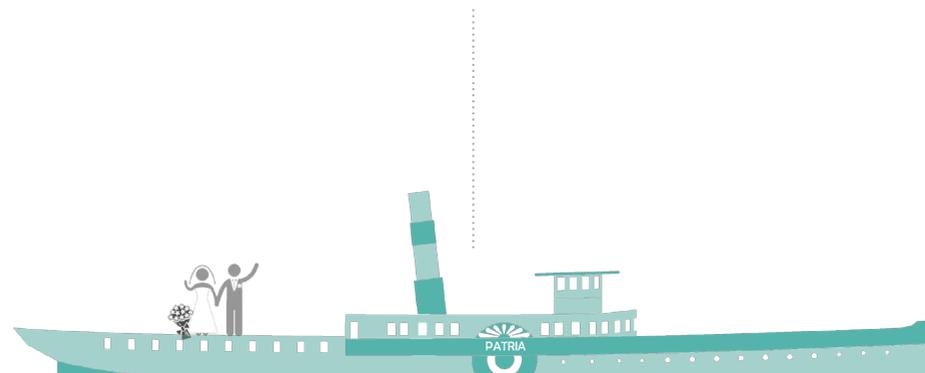
I preziosi arredi sono lasciati completamente deperire.

Nel tardo autunno 1994 il "Patria" viene portato a Dervio, insieme alla "Freccia del Lario"; l'aliscafo è demolito, mentre al "Patria" vengono tolte le caldaie che devono essere sottoposte al controllo da parte del R.I.NA. Il controllo dà esito soddisfacente, ma le caldaie, ancora valide, anziché venire ricollocate sul piroscrafo che potrebbe così tornare in servizio, vengono abbandonate in un lato del cantiere all'aperto, ad arrugginire.

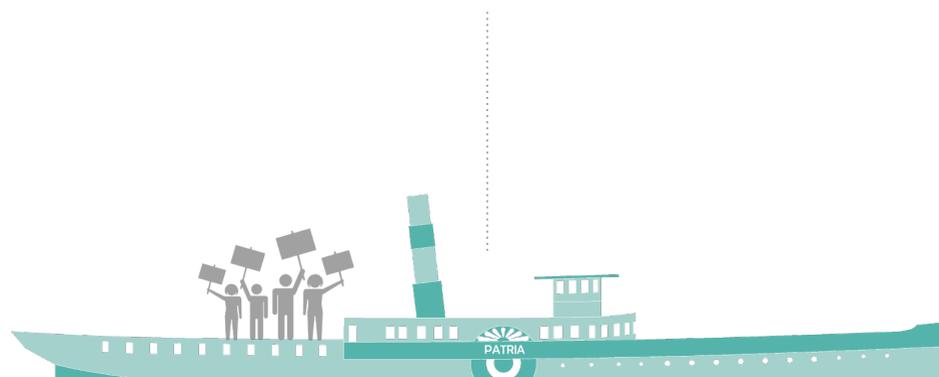
Nell'ottobre 1995 il "Patria" viene alato a Dervio per manutenzione allo scafo. L'opera



1983. RESTAURO FORME ESTERNE



ANNI '80. CROCIERE SPECIALI



ANNI '90. OPINIONE PUBBLICA SI MOBILITA

32



1994. GLI ARREDI VANNO PERDUTI

viva viene riparata, ove danneggiata dai lunghi anni di inattività.

Si susseguono articoli di giornale, e promesse da parte della Navigazione, ma il glorioso "Patria" rimane ad arrugginire a Dervio.

Uno dei motivi principali addotti dalla Navigazione al mancato restauro è l'insufficienza di fondi. Eppure, nei 12 anni in cui il "Patria" ha atteso che ci si interessasse di lui, la Navigazione Lago di Como ha costruito due nuovi traghetti e tre nuovi catamarani, per una spesa totale di ordine ben maggiore a quanto sarebbe servito per restaurare il piroscalo.

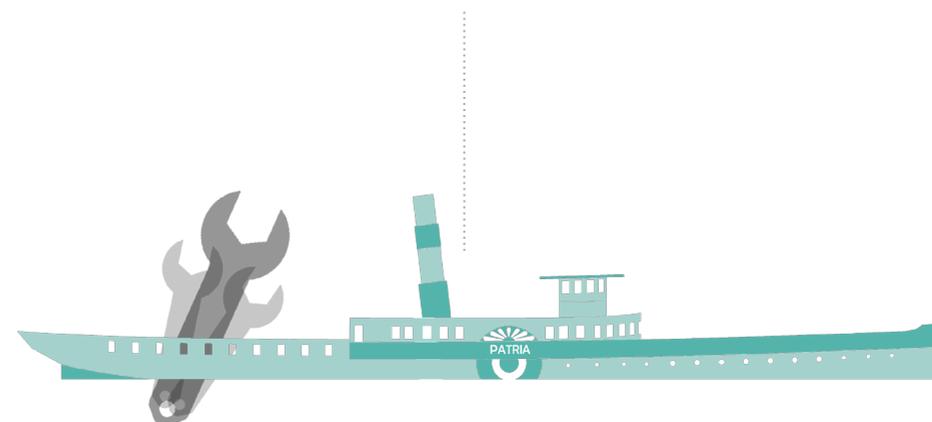
#### L'ULTIMO DECENNIO: IL SALVATAGGIO

Finalmente nel 2003 la Provincia di Como, nella persona del presidente Leonardo Carioni, sceglie di impegnarsi per il recupero del piroscalo, a fianco di storici "amici" del Patria quali il presidente della "Famiglia Comasca" Pier Cesare Bordoli, il prof. Borgonovo e altri.

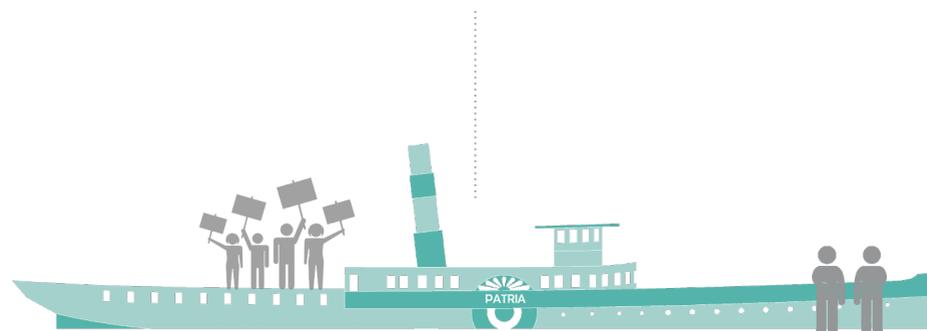
Inaspettatamente, il piroscafo viene alato sullo scalo di Dervio il 15 luglio, dando il via alla prima fase dei lavori, concernente il risanamento dello scafo, in anticipo su quanto previsto. Così sembra iniziare la rinascita del glorioso "Patria". Purtroppo la giunta provinciale di Como, in seguito a dubbi sull'utilizzo del piroscafo una volta concluso il restauro, blocca tutto l'iter di acquisto.

La Navigazione Lago di Como, dal canto suo, provvede a spogliare il piroscafo di quanto possibile; i preziosi arredi del 1926 vengono abbandonati all'aperto in un angolo del cantiere di Dervio. Il 2004 si è concluso in discesa per il Patria. La vicenda del Patria si è trascinata senza novità fino alla fine dell'estate, quando la manifestazione "Centobarche" ha come tema il salvataggio del Patria.

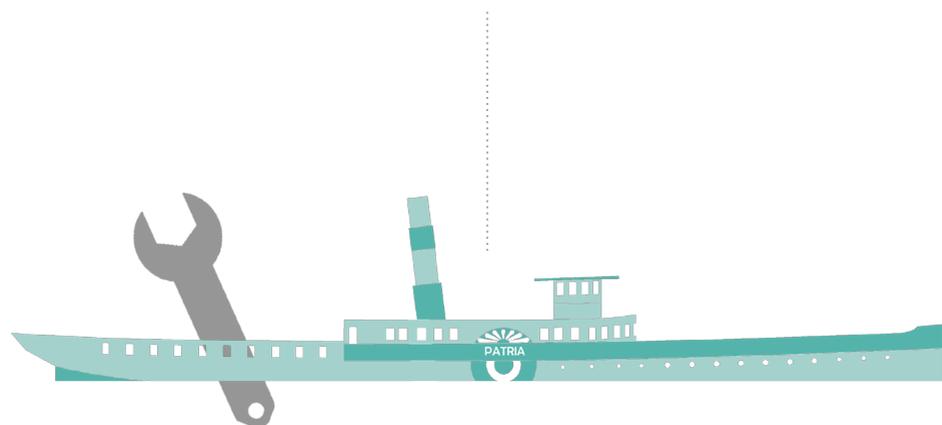
Il 21 settembre 2005 il presidente dell'amministrazione provinciale Carioni ha effettuato l'ennesimo sopralluogo sul Patria al cantiere di Dervio. Insieme all'assessore re-



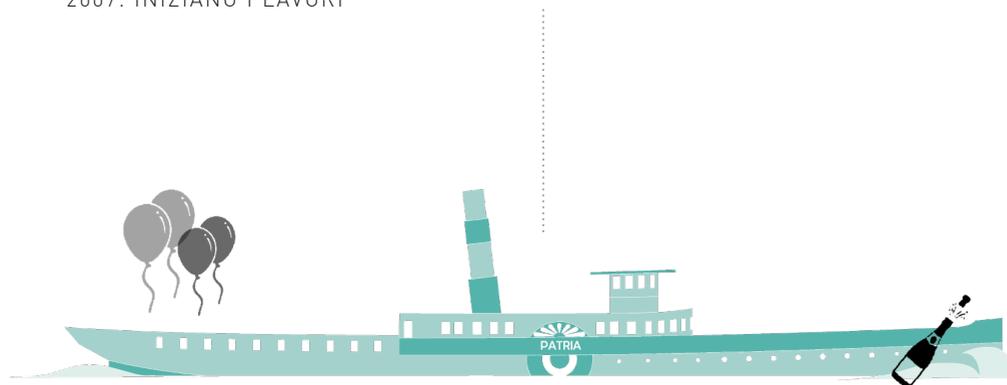
1995. INIZIANO LAVORI CHE POI NON VENGONO PORTATI A TERMINE



2005. ULTERIORI MANIFESTAZIONI. ACCORDI CON LA PROVINCIA



2007. INIZIANO I LAVORI



2013. IL PATRIA TORNA A NAVIGARE

gionale alla cultura Massimo Zanello che ha promesso di finanziare il recupero partendo dal fatto che il Patria, avendo più di 50 anni, rientra nella categoria dei beni sottoposti a tutela.

Il Ministero delle Infrastrutture e dei Trasporti accolse gli intenti della Provincia di Como rivolti alla conservazione ed anche al ripristino funzionale del Piroscavo in questione e, in data 05.12.2005, venne sottoscritta un'apposita Convenzione fra la Gestione Governativa dei Servizi Pubblici di Navigazione sui Laghi Maggiore, di Garda e di Como e la Provincia di Como al fine di procedere all'acquisizione della proprietà del Piroscavo Patria da parte dell'Amministrazione Provinciale.

Nella citata convenzione la Gestione Governativa si impegnava a trasferire alla Provincia di Como la proprietà del Piroscavo Patria al prezzo simbolico di euro 1,00, previa presentazione, da parte della Provincia medesima, di un programma operativo per il recupero del predetto natante mediante la sua rimessa in esercizio o per un suo diverso utilizzo.

Il 7 agosto 2007 la Provincia di Como (nella persona del Presidente Leonardo Carioni) e la gestione Governativa dei Servizi Pubblici di Navigazione sui Laghi Maggiore, di Garda e di Como (nella persona del Direttore Generale Dott. Oscar Calaprice) perfezionavano quanto sopra esposto mediante sottoscrizione di una scrittura privata.

Da tale data la Provincia di Como ha posto in essere tutti gli atti e le procedure necessarie ai fine di un completo recupero storico del piroscavo Patria, secondo criteri filologici e quindi nel modo più aderente possibile allo stato originale.

Il 20 aprile 2006, con provvedimento di Giunta Provinciale n. 130/19447, è stato approvato lo studio generale redatto dalla Società Navirex srl di Genova finalizzato al recupero del Piroscavo per un importo complessivo stimato presuntivamente in euro 4.000.000,00.

L'importanza storica, culturale e sociale del Piroscavo è stata dimostrata dal fatto che

vari Enti hanno sostenuto tale intervento, mettendo a disposizione diverse risorse economiche per la realizzazione dello stesso.

Con il contributo del Ministero dell'Economia e delle Finanze di euro 796.000,00 e della Fondazione Cariplo di euro 500.000 è stato avviato l'iter procedimentale necessario a portare a compimento l'operazione di salvataggio e rimessa in esercizio del piroscavo Patria.

In particolare:

- con provvedimento dirigenziale n. 375 in data 11.3.2008 si procedeva all'indizione della procedura per l'affidamento dell'incarico di progettazione esecutiva generale degli interventi di manutenzione straordinaria, ricostruzione funzionale del Piroscavo e la progettazione di un primo lotto di interventi;
- con delibera di Giunta Provinciale nr. 242/38170 del 31.7.2008, a seguito della consegna da parte del professionista incaricato, si è proceduto all'approvazione del progetto generale esecutivo di recupero del Piroscavo ed alla contestuale approvazione di un pri-

mo lotto funzionale di interventi d'importo corrispondente all'ammontare dei contributi accreditati dal Ministero dell'Economia e dalla Fondazione Cariplo a favore della Provincia (rispettivamente dell'importo di euro 796.000,00 e 500.000,00);

- con determina n. 1317 del 07.08.2008 si è proceduto all'indizione della procedura aperta per l'affidamento del servizio di riparazione e manutenzione straordinaria del Piroscavo, primo lotto di esecuzione ai sensi dell'art. 82, del D.Lgs n. 163/2006; aggiudicata in data 23 ottobre 2008, con determina n. 2073 del 26.11.2008 a favore della migliore e congrua offerta presentata dell'Impresa VEMAR SRL, con sede in La Spezia che prevedeva: la verifica completa e la manutenzione delle componenti strutturali esistenti (allo stato conservativo dell'acciaio che compongono le parti dello scafo e della struttura della nave); l'applicazione di un ciclo protettivo di pitturazione esteso a tutta la nave; la pulizia e messa in sicurezza dell'intero piroscavo; la realizzazione di un riparo tempo-

raneo della struttura contro le intemperie; l'inizio delle manutenzioni meccaniche delle componenti "storiche".

Il primo lotto di interventi, è stato ultimato il 30 giugno 2009 e ha consentito di sottrarre il battello al degrado strutturale in cui versava ed a porre le condizioni, la cui esistenza è oggi certificata dal RINA, per la sua rimessa in esercizio mediante un progetto di recupero a carattere rigorosamente conservativo.

Dato che lo scopo ultimo prefissato dalla Provincia di Como è da sempre stato quello di rivedere il Patria navigare nuovamente, dopo la conclusione del primo lotto si è avviato un secondo lotto d'interventi mirato a:

- attività di completamento della carpenteria metallica.
- attività in apparato motore consistente nella fornitura di n° 2 (due) caldaie complete di accessori e pompe di alimentazione ed accessori e di -n° 1 (uno) duomo di vapore.
- pitturazioni ed insolazioni.

- una prima parte di arredamento strutturale.

Il costo per ottemperare all'esecuzione del secondo lotto di interventi è stato determinato sulla base del progetto esecutivo, in euro 1.020.096,44

Alla realizzazione del secondo lotto ha partecipato la Regione Lombardia che ha disposto un contributo finanziario di euro 500.000,00. Il secondo lotto di interventi è stato regolarmente eseguito e concluso in data 03.08.2011.

Successivamente, ancora mediante un intervento finanziario della Regione Lombardia con un contributo di euro 316.415,00, la Provincia di Como ha affidato un terzo lotto di attività necessarie al completamento dell'intervento di recupero del Piroscfo Patria per un importo totale pari ad euro 1.210.000,00 che prevedeva:

- Attività di completamento della carpenteria metallica;

- Attività in apparato motore consistente nel ricostruire e completare l'apparato motore e gli impianti;
- Impianti di condizionamento e ventilazione;
- Impianto elettrico;
- Allestimento;
- Pitturazioni ed insolazioni;
- Parte di arredamento;
- Mezzi di salvataggio.

Gli interventi del terzo lotto sono stati conclusi il 15 gennaio 2013.

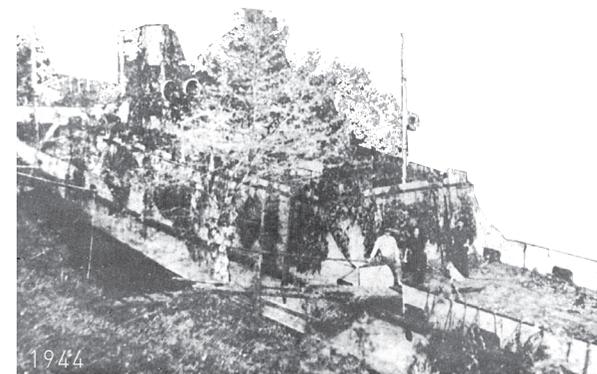
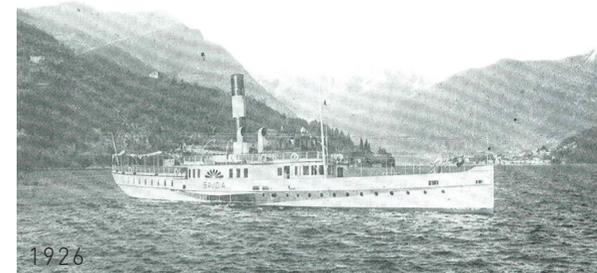
L' 8 maggio 2013 sono state effettuate, con esito positivo, le prove di funzionalità, avviamento e collaudo degli impianti installati, sia all'ormeggio che in navigazione, alla presenza del/dei Funzionari del Registro Italiano Navale (RINA). È la prima volta che il "Patria" torna a navigare dal 1990, anno del suo disarmo.

Al fine di rendere pienamente funzionante il Piroscfo Patria si sono resi necessari ulteriori servizi di completamento e finitura di carattere architettonico, di arredo e di sicurezza per un importo pari ad euro 385.000,00,

la cui definizione progettuale era subordinata all'ultimazione dei lavori di effettivo recupero strutturale del natante nonché all'autorizzazione da parte della Soprintendenza competente.

Tali interventi sono stati regolarmente eseguiti e si sono conclusi in data 27 maggio 2013.

Con il completamento dei lavori così come descritti e quantificati, la Provincia di Como ha terminato la fase di recupero del Piroscampo riportando al suo antico splendore e rendendolo di nuovo navigante.



## LA TECNOLOGIA

Dati tecnici:

Lungh. fuori tutto .....	53,77 m
Lungh. al galleggiamento .....	50,8 m
Baglio max .....	6,4 m
	(12,3 m con le ruote)
Pescaggio .....	1,35 m
Dislocamento a vuoto .....	209,95 t
38 Dislocamento a pieno carico .....	286,14 t

Distribuzione Caprotti

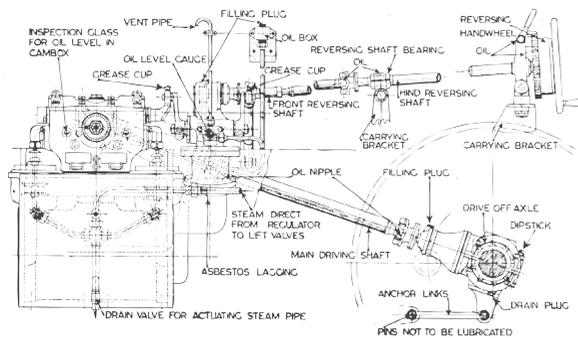


Fig. 105.—Arrangement of Caprotti Valve Gear in Elevation.

Il piroscavo Patria ha scafo costituito da piastre in acciaio chiodate e costruito in soli 53 giorni. La portata iniziale era di 900 persone e l'equipaggio di 10, fra cui due macchinisti e due fuochisti.

Il Patria è un'imbarcazione di tipo mezzo-salone, cioè con una sala a poppa sotto il ponte di coperta.

Il tipo di propulsione è a ruote con motrice diagonale a vapore dotata di tre cilindri a triplice espansione e distribuzione a valvole "Caprotti" sviluppante la potenza di 600 CV e in grado di imprimere una velocità massima di 28 km/h a circa 60 giri/m alle prove, con un consumo orario, finché veniva utilizzato, di 450 Kg di carbone. Le caldaie, a tubi di fumo di tipo Scozzese, a grande volume d'acqua, vennero in seguito adattate con bruciatori a nafta e il personale richiesto scese a un macchinista e un fuochista.

## La motrice

Gli appassionati e non, possono ancora vedere funzionante l'impressionante apparato motore. Le ruote sono collegate da un enorme asse in acciaio forgiato, sul quale sono ricavate tre manovelle, poste a 120 gradi, a cui sono collegate le tre possenti bielle dei cilindri. L'elevata dimensione di queste macchine rispetto a quelle moderne di pari potenza è dovuta alla bassa velocità di rotazione dei propulsori a pale. Il fattore di potenza è infatti fornito dal prodotto fra le forze sprigionate e la velocità. Velocità lente richiedono forze enormi. Le velocità più elevate dei propulsori ad elica permettono velocità di rotazione molto più elevate e quindi forze motrici equivalentemente minori.

All'epoca in cui si sono sviluppate queste motrici, la tecnologia degli ingranaggi di riduzione non consentiva la trasmissione delle potenze richieste e pertanto la motrice doveva essere direttamente accoppiata alla ruota



a pale ed essere dunque di grandi dimensioni.

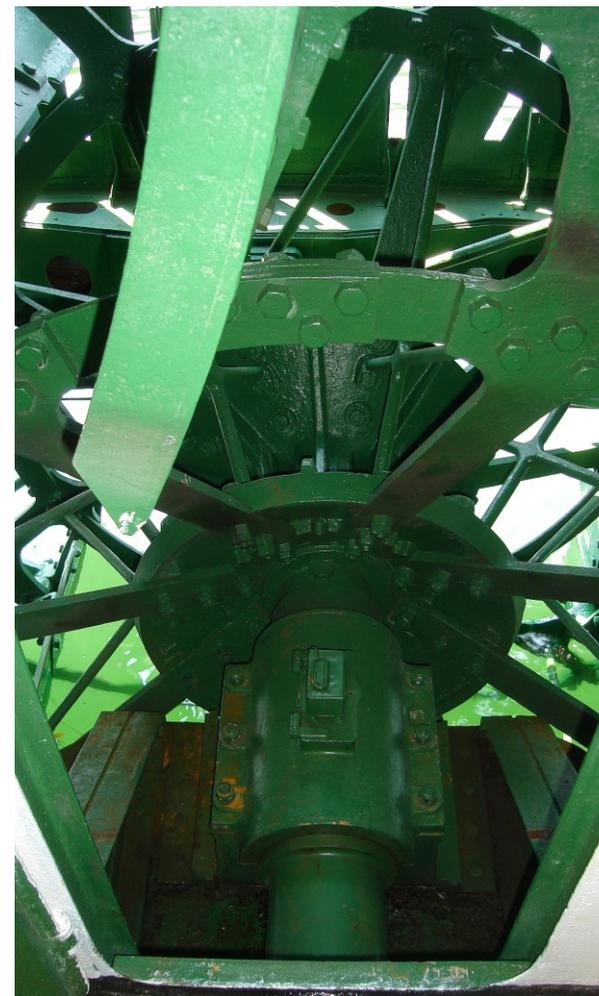
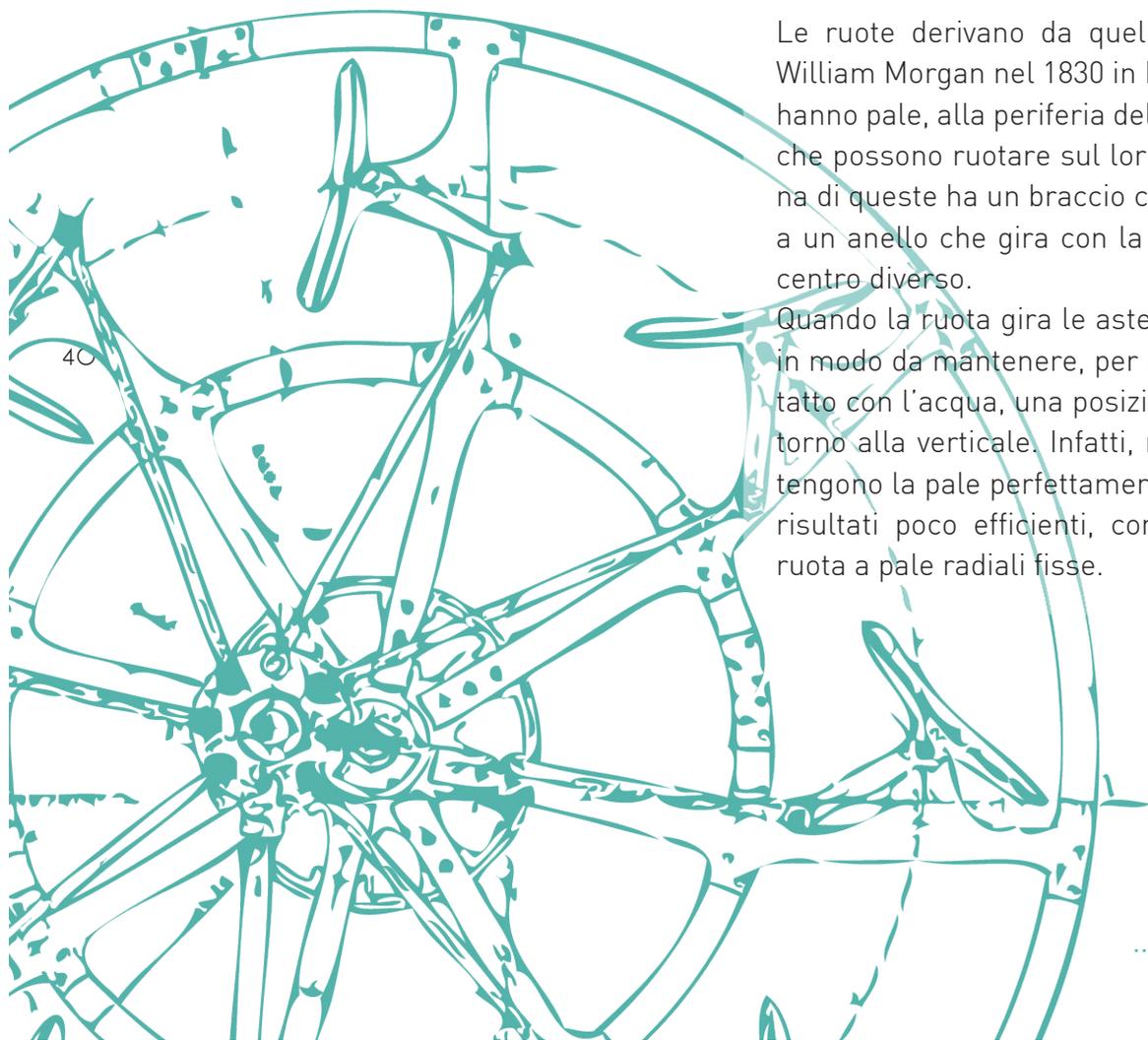
Le macchine del Patria e del Concordia hanno cilindri diagonali, la soluzione che ha avuto maggior successo alla fine del cammino tecnologico della navigazione a ruote. I cilindri del Patria e del Concordia, hanno dimensione diversa perché si utilizza l'espansione composta che consente il massimo sfruttamento energetico e che era pratica comune alla fine dell'ottocento.



### Le ruote a pale

Le ruote derivano da quelle introdotte da William Morgan nel 1830 in Inghilterra. Esse hanno pale, alla periferia della grande ruota, che possono ruotare sul loro asse e ciascuna di queste ha un braccio connesso da aste a un anello che gira con la ruota ma su un centro diverso.

Quando la ruota gira le aste ruotano le pale in modo da mantenere, per il periodo a contatto con l'acqua, una posizione variabile attorno alla verticale. Infatti, meccanismi che tengono la pale perfettamente verticali sono risultati poco efficienti, come del resto la ruota a pale radiali fisse.



## Le caldaie

Le caldaie del Patria sono due, di tipo Scozzese a grande volume d'acqua, di forma cilindrica, accoppiate e poste trasversalmente dietro la motrice.

Sopra le caldaie, di traverso è posto il duomo per la raccolta del vapore saturo, e più avanti si diramano le camere a fumo, una per ogni fornace.

Nel cilindro della caldaia, dedicata all'ebollizione dell'acqua, sono ricavati i corpi cilindrici delle fornaci, inizialmente concepite per bruciare il carbone. Queste hanno pareti di tipo corrugato per una maggiore resistenza alla pressione e sono rivestite internamente di materiale refrattario.

In fondo a ciascuna fornace c'è la camera di combustione che sale lungo la caldaia e da cui dipartono dei tubi a fumo orizzontali di piccola sezione che attraversano orizzontalmente la caldaia fino al fronte anteriore,

dove è posizionata la camera che raccoglie i fumi verso il fumaiolo tramite tiraggio forzato.

Le caldaie sono completate con tiranti interni per assicurare la tenuta alla pressione delle due basi del cilindro. Negli anni cinquanta, sono stati installati dei bruciatori di nafta con iniettori a vapore.

Le caldaie originali abbandonate



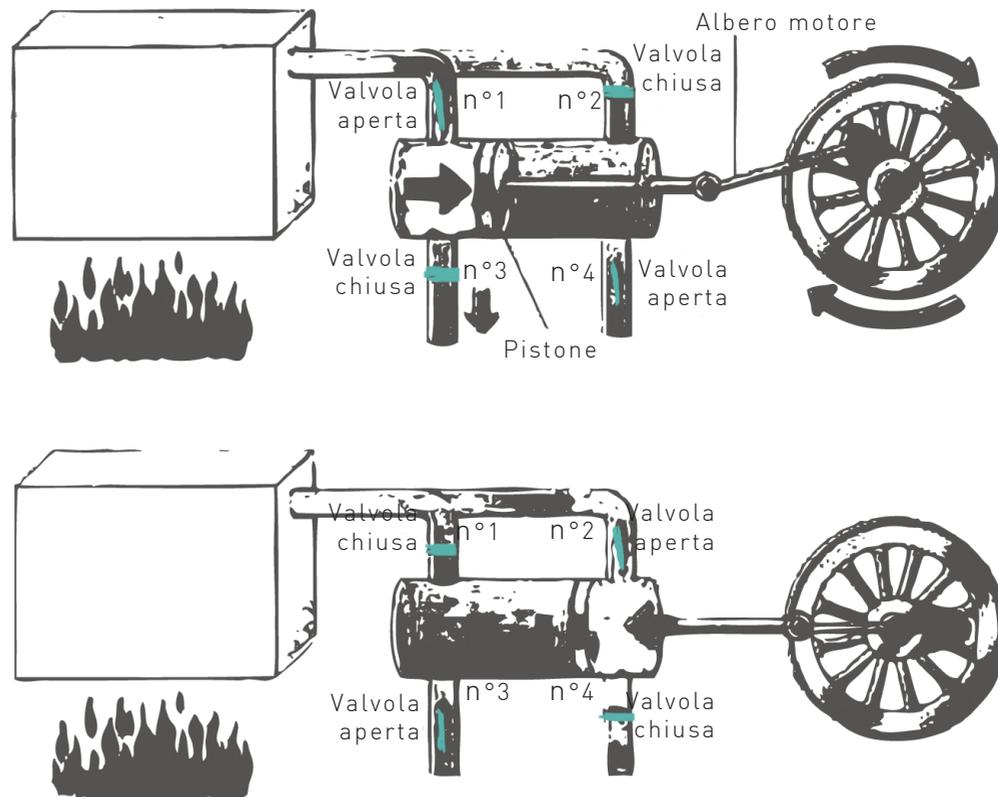
Le nuove caldaie



## Il ciclo del vapore

La generazione di potenza sul Patria è basata su un ciclo del vapore aperto, contrariamente a quanto accade su navi più grosse, dove invece l'acqua utilizzata ricicla continuamente. Infatti, il Patria preleva direttamente l'acqua delle caldaie dal lago, previa depurazione dai fanghi e dai sali tramite un desalinizzatore a resine. L'acqua viene inviata nelle due caldaie tramite una pompa di alimentazione comandata direttamente da un eccentrico sull'asse a gomiti della motrice.

In caldaia viene portata all'evaporazione, a una pressione di circa 12 atmosfere cui corrisponde una temperatura di 187 gradi centigradi. Il vapore saturo si raccoglie nel duomo, un corpo cilindrico posto superiormente e trasversalmente alle caldaie, dal quale viene prelevato e inviato al surriscaldatore, ossia uno scambiatore di calore a contatto coi fumi, che ha lo scopo di seccare il vapore e di arricchirlo di energia termica portandolo



Funzionamento base del ciclo del vapore



a una temperatura di circa 230 gradi.

Il surriscaldamento ha vari benefici effetti: prima di tutto il calore assorbito in più dai fumi va ad aumentare il lavoro reso dall'espansione del vapore, aumentandone l'efficienza termodinamica e riducendo i consumi; in secondo luogo il vapore saturo condensa in parte, quando perde calore. Dalla valvola di intercettazione del vapore, questo viene immesso nella motrice ed espanso, come spiegato sopra.

All'uscita della motrice, il vapore, in parte condensato, viene mandato al condensatore che ha lo scopo di mantenere la pressione finale al di sotto di quella atmosferica, cosicché il lavoro ceduto nei cilindri è più elevato. La pressione inferiore a quella atmosferica è ottenuta raffreddando il vapore residuo fino alla condensa totale, ottenendo una pressione tanto più bassa quanto più bassa è la temperatura a cui avviene il passaggio di stato.

Data la necessità di contenere l'occupazione di spazi, sul Patria il condensatore è del tipo a pioggia, ossia costituito da un getto d'acqua fredda che si mischia al vapore, rubandogli calore e dunque condensandolo. L'acqua di condensa e di raffreddamento viene poi estratta dal condensatore e riportata a pressione ambiente da una pompa di estrazione, anch'essa mossa direttamente dalla motrice, che estrae l'acqua di condensa e la espelle fuori bordo. Poiché l'acqua espulsa è a una temperatura superiore di quella ambiente, l'efficienza di questo ciclo aperto è più bassa rispetto a quella del ciclo chiuso che riusa l'acqua di condensa accumulandola in un pozzo caldo. Questo non può avvenire sul Patria, per via della limitatezza dello spazio disponibile.

## L'avvio

L'avvio di un battello a vapore da caldaie completamente fredde richiede un periodo di tempo alquanto elevato, per almeno due ordini di fattori. Il fluido, acqua e vapore d'acqua, che viene utilizzato per muovere la macchina è un fluido ad alta inerzia termica, per cui, partendo da freddo richiede parecchio tempo per essere portato a regime, al momento in cui, cioè, il calore somministrato si traduce immediatamente in produzione di vapore. In secondo luogo, le masse delle caldaie e della macchina sono notevoli e la loro messa in temperatura richiede tempo e cautela onde evitare dilatazioni e conseguenti pericolosi sforzi nelle strutture.

L'avvio, vede normalmente nel portare l'acqua nella caldaia a livello, dopodiché si accendono i bruciatori azionandoli attraverso aria compressa. Da questo istante ci vogliono all'incirca due ore di tempo perché la caldaia "si stemperi", ossia l'acqua arrivi

all'ebollizione, e altre due ore sono necessarie per portare la caldaia alla pressione di esercizio. A questo punto occorre scaldare la motrice. Attraverso le valvole di spinta si immette vapore nel cilindro di bassa pressione per portarlo in temperatura. Naturalmente il vapore utilizzato condensa e viene prelevato tramite le valvole di spurgo.

Successivamente viene scaldato il cilindro di media pressione, e ciò richiede meno tempo perché questo ha dimensioni minori, e infine viene scaldato quello di alta. A questo punto la macchina viene messa a lento moto in modo che l'operazione di arrivo in temperatura possa essere completata uniformemente prima che sia chiamata a erogare potenza.



---

---

---

---

---

# 04 | PIROSCAFI A PALE IN EUROPA

---

---

---

---

## I PIROSCAFI A PALE IN EUROPA

I piroscafi ancora esistenti e funzionanti si sono ridotti a qualche decina, e generalmente navigano in acque lacustri o fluviali.

L'avvento dell'elica provocò un lento e inesorabile abbandono dei piroscafi a pale che ne segnò quasi la scomparsa. La maggior parte di essi furono dismessi oppure lasciati in cantiere in balia delle intemperie e del trascorrere del tempo.

La volontà e la necessità di oggi di preservare il reperto storico, in quanto tale, ha dato il via ad una grande operazione di recupero, così, negli ultimi anni, anche molti piroscafi, che erano stati lasciati in completo abbandono, hanno finalmente subito quei restauri che li hanno portati di nuovo in vita e resi nuovamente parte attiva delle comunità che da sempre li hanno visti navigare nelle loro acque.

Ai fini della nostra tesi abbiamo scelto di confrontare i piroscafi a pale attivi in Europa e varati tra la fine dell'800 e l'inizio del '900. L'analisi si sofferma sul genere di propulsione attualmente utilizzata, ovvero vapore, diesel o diesel elettrico, e su quali servizi propone al cittadino e al turista che vengono riassunti in servizi di linea, di crociera (quando vengono offerti itinerari speciali o servizi di ristoro e intrattenimento) o di noleggio.

Abbiamo tuttavia voluto considerare anche tre esempi di piroscafi che furono in servizio nel Mississippi, in quanto unici a differenziarsi nell'utilizzo finale.

## IN ITALIA



Piemonte  
Lago Maggiore  
Varato nel 1904  
Lunghezza 51,2 metri



Concordia  
Lago di Como  
Varato nel 1926  
Lunghezza 53,8 metri

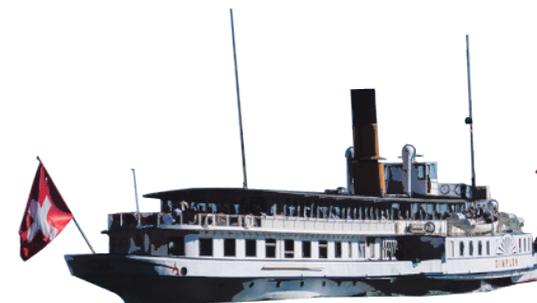
IN SVIZZERA



50 Italia  
Lago di Garda  
Varato nel 1908  
Lunghezza 51,8 metri



Hohentwiel  
Lago di Costanza  
Varato nel 1913  
Lunghezza 56,8 metri



Simplon  
Lago di Ginevra  
Varato nel 1915  
Lunghezza 73,1 metri



Zanardelli  
Lago di Garda  
Varato nel 1903  
Lunghezza 48,6 metri



La Suisse  
Lago di Ginevra  
Varato nel 1910  
Lunghezza 78,5 metri



Montreux  
Lago di Ginevra  
Varato nel 1904  
Lunghezza 63 metri

---



Savoie  
Lago di Ginevra  
Varato nel 1914  
Lunghezza 63 metri



Helvetie  
Lago di Ginevra  
Varato nel 1927  
Lunghezza 78,5 metri



Italia  
Lago di Ginevra  
Varato nel 1908  
Lunghezza 66 metri



Rhone  
Lago di Ginevra  
Varato nel 1927  
Lunghezza 62,5 metri



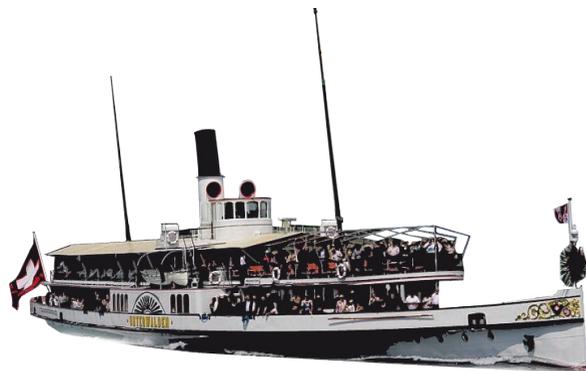
Vevey  
Lago di Ginevra  
Varato nel 1907  
Lunghezza 66 metri



Uri  
Lago di Lucerna  
Varato nel 1901  
Lunghezza 61,8 metri

## I PIROSCAFI A PALE IN EUROPA

---



52 Unterwalden  
Lago di Lucerna  
Varato nel 1902  
Lunghezza 62 metri



Gallia  
Lago di Lucerna  
Varato nel 1913  
Lunghezza 63,5 metri



Stadt Zurich  
Lago di Zurigo  
Varato nel 1909  
Lunghezza 59,1 metri



Schiller  
Lago di Lucerna  
Varato nel 1906  
Lunghezza 63,5 metri



Stadt Luzern  
Lago di Lucerna  
Varato nel 1928  
Lunghezza 63,5 metri



Stadt Rapperswil  
Lago di Zurigo  
Varato nel 1914  
Lunghezza 59,1 metri

---

IN GERMANIA



Bluemlisalp  
Lago di Thun  
Varato nel 1906  
Lunghezza 62,7 metri



Goethe  
Fiume Reno  
Varato nel 1913  
Lunghezza 88 metri



Kaiser Wilhelm  
Fiume Elba  
Varato nel 1900  
Lunghezza 57,2 metri



Lotschberg  
Lago di Brienz  
Varato nel 1914  
Lunghezza 55,6 metri



Weisse Flotte  
Fiume Elba  
Varata tra il 1879 e 1929  
Lunghezza tra i 52,7 e i 69,6 metri



Freya  
Canale di Kiel  
Varato nel 1905  
Lunghezza 51,6 metri

## NEI PAESI BASSI



54 De Majesteit  
Dintorni di Rotterdam  
Varato nel 1926  
Lunghezza 81,3 metri

## IN NORVEGIA



Skibladner  
Lago Majosa  
Varato nel 1856  
Lunghezza 50,1 metri

## IN AUSTRIA



Schonbrunn  
Fiume Danubio  
Varato nel 1913  
Lunghezza 74,6 metri

## NEL REGNO UNITO



Kaptein Kok  
Dintorni di Rotterdam  
Varato nel 1911  
Lunghezza 59 metri



Kingswear Castle  
Fiume Dart, Davon  
Varato nel 1924  
Lunghezza 34,6 metri

## IN ROMANIA



Borcea  
Fiume Danubio  
Varato nel 1914  
Lunghezza 39,4 metri

---

IN RUSSIA



Gogol  
Fiume Dvina  
Varato nel 1911  
Lunghezza 70,7 metri



Belle of Louisville  
Fiume Mississippi  
Varato nel 1914  
Lunghezza 51,1 metri

NEGLI U.S.A.



Delta Queen  
Fiume Mississippi  
Varato nel 1924  
Lunghezza 39,4 metri



William M. Black  
Fiume Missouri  
Varato nel 1934  
Lunghezza 84 metri

---

---

---

# 05 LA MORFOLOGIA DEL LAGO

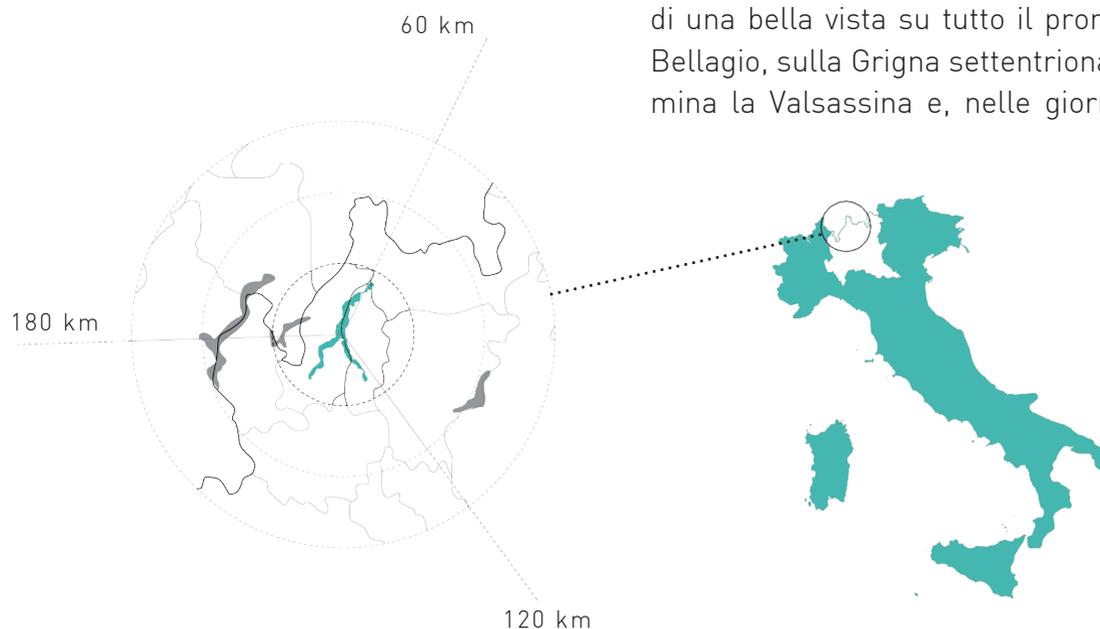
---

---

---

O fresc'aure volanti sui vaghi  
ruscelletti dei prati lombardi!  
Fonti eterne! Purissimi laghi!  
O vigneti indorati dal sol!

*I Lombardi alla prima crociata,*  
Giuseppe Verdi

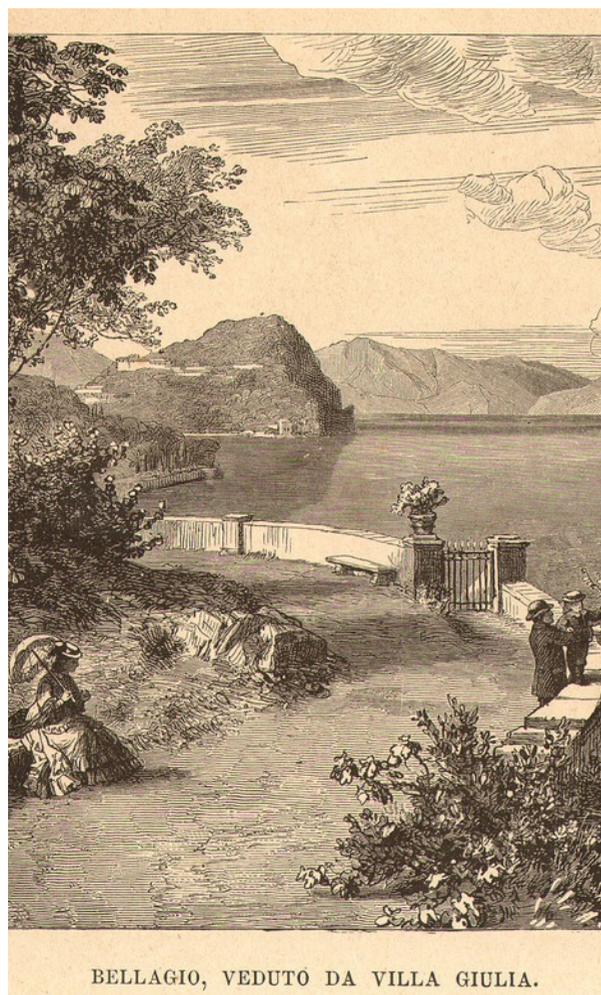


Situato in una conca circondata da montagne ricche di boschi, il Lago di Como offre un paesaggio dagli aspetti più vari. Lungo le sue rive si alternano pascoli, boschi, rocce aspre e imponenti, pittoreschi paesi affacciati sull'acqua e belle ville con parchi e giardini. Il Centro Lago, dove si incontrano i tre rami, è il punto dal clima più mite e dal panorama più ampio; raggiungendolo in barca si gode di una bella vista su tutto il promontorio di Bellagio, sulla Grigna settentrionale che domina la Valsassina e, nelle giornate terse,

sull'alto bacino con la catena alpina sullo sfondo.

Turisti di ogni dove sono passati da Como per ammirare uno dei laghi più belli del mondo. Il Lario è un elemento fondamentale e protagonista nella morfologia del nord della Lombardia. E' circondato da monti arrotondati ed erbosi, ma anche da dolomie con rocce aguzze e i paesaggi cambiano lasciando ogni paese vicino al lago alla sua originalità sorprendente: non esistono paesi o paesaggi simili nel Lario.

È il terzo lago italiano per superficie con 145 km<sup>2</sup> 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 e si trova a 199 m s.l.m.. Raggiunge una lunghezza di 46 km (Gera Lario - Como) ed è largo da 650 metri a 4,3 km. Il volume delle acque è (secondo G. De Agostini) di mc. 22.500.000.000; la traspa-



BELLAGIO, VEDUTÓ DA VILLA GIULIA.

renza (secondo A. Forel) di circa m. 6; il colore è rispondente al V e VII della scala Forel.

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

*Il lago di Como ha la forma di un uomo, una gamba a Lecco e quell'altra a Como, il naso a Domaso ed il sedere a Bellagio.*

Il Lago di Como riceve il tributo di trentasette corsi d'acqua di varia importanza; i principali sono l'Adda, che discende dalla Valtellina, e la Mera, che porta le acque della Val Bregaglia e della Val S. Giacomo (Liro). L'Adda ne esce, unico emissario, dall'estremità sud del ramo di Lecco; il bacino di sud-ovest, che costituisce il ramo di Como, finisce a fondo cieco.

È uno dei più suggestivi paesaggi italiani, decantato nell'800 dai maggiori poeti del Romanticismo, da Alessandro Manzoni a

Stendhal, da George Gordon Byron a Franz Liszt.

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).

L'Isola Comacina è un'isola di piccolissime dimensioni e ricchissima di storia. È l'unica isola del lago e completamente disabitata.

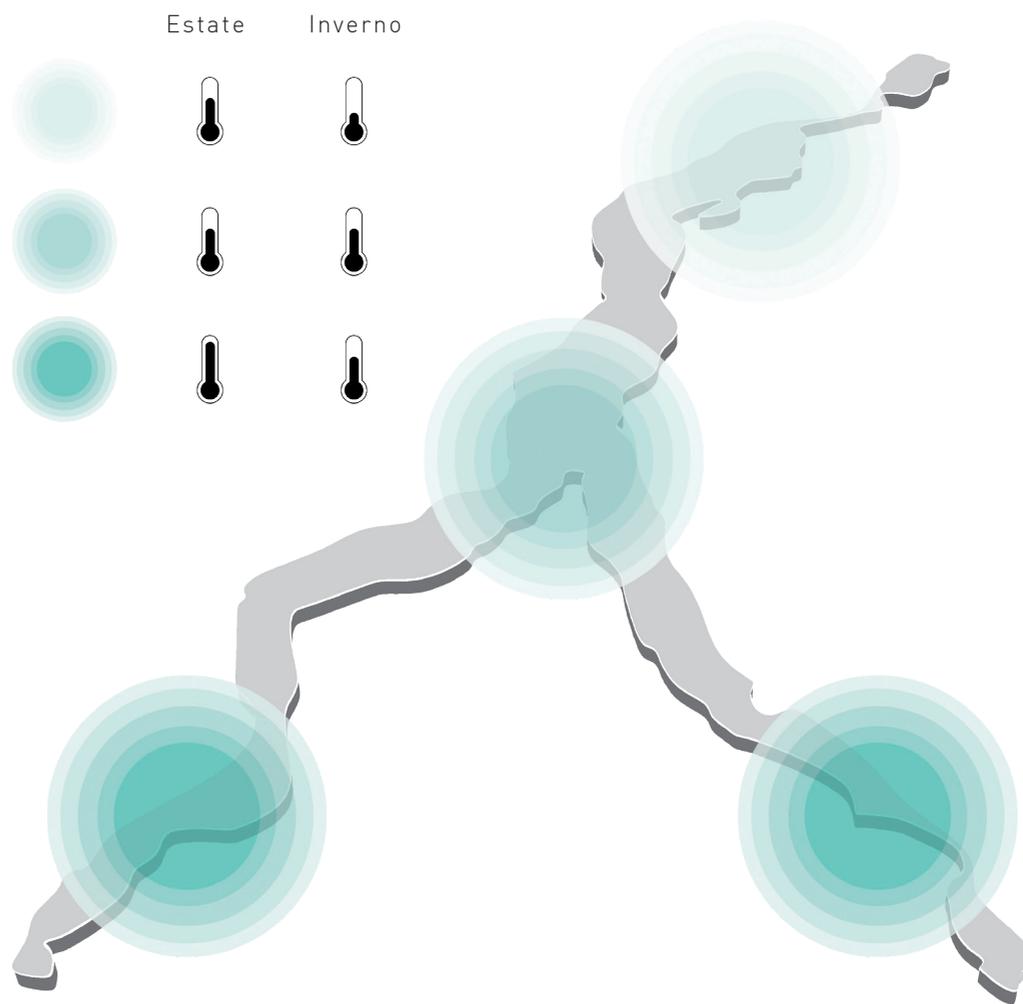
Il bacino è composto da tre parti differenti: a sud-ovest il ramo di Como, a sud-est il ramo di Lecco e a nord il ramo di Colico (o "alto lago"), il più aperto dei tre. I fiordi meridionali rinserrano il montagnoso Triangolo Lariano.

## IL CLIMA

Il clima è quello continentale della Lombardia, temperato dalla massa d'acqua lacustre. Meno mite, comunque, del Lago di Garda, presenta piccole differenze da zona a zona. È più freddo nel ramo comasco (specialmente nella sponda interna), è più dolce nel centro lago e lungo la riviera orientale lecchese. Le precipitazioni sono maggiori a occidente e nel Triangolo Lariano.

La vegetazione è ripartita per zone altimetriche, con essenze mediterranee lungo la costa, querce e castagni nella zona collinare (500-800 metri), faggeti, abeti, larici e pini mughi in montagna. il piano più elevato (fino a 2000 metri) è caratterizzato da ginepri, rododendri, mirtili e ontani verdi.

La flora, varia e rigogliosa, è di tipo mediterraneo; sulle rive del lago crescono cipressi, piante di alloro, camelie, azalee, rododendri, magnolie e palme. In alcune zone più ripa-



## IL CLIMA

---

rate e umide cresce anche una vegetazione tropicale e subtropicale.

A Tremezzo si trova Villa Carlotta, famosa ovunque per il suo splendido parco ricco di fiori e piante rare; qui nella stagione più calda fioriscono azalee, cactus, felci australi, palme, conifere, cedri e aranci.

Le coltivazioni di viti e di ulivi non sono molto abbondanti anche a causa della natura geologica del terreno e le si trova solo in alcune zone. Sulle pendici dei monti, attorno al lago abbondano i boschi di castagni e, nelle zone più alte, i pascoli dove in primavera fioriscono narcisi e mughetti.

## I VENTI

La posizione del lago di Como, situato in una conca e circondato da montagne, divise da numerose valli che arrivano fino alle rive, fa sì che vi sia sempre una grande quantità di correnti d'aria e che le condizioni dello specchio d'acqua.

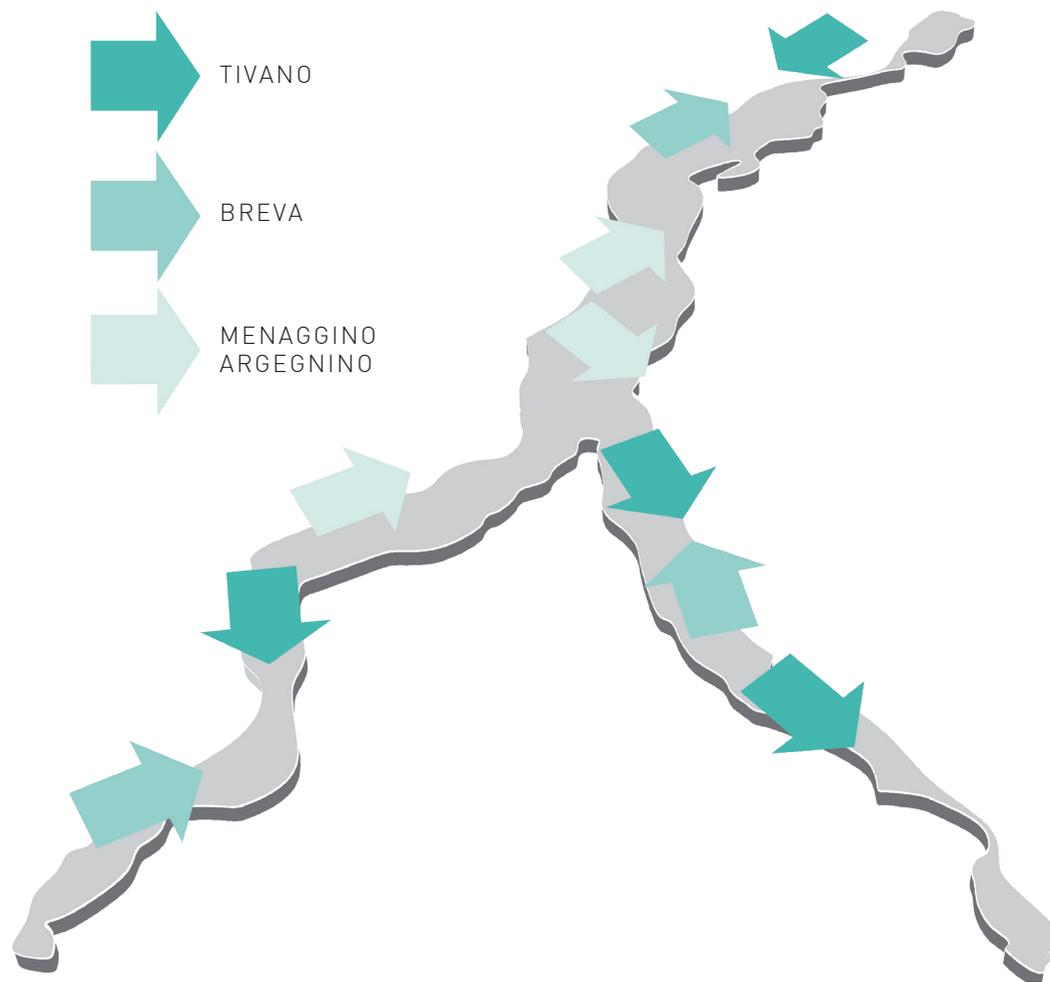
62



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: raramente è violenta e ha lunga durata; spira 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, invece, sono indice di brutto tempo e possono essere anche molto violenti e forti, ad esempio da nord, il Vento o Ventone: assai frequente in primavera e dopo maltempo in zona alpina, dura solitamente da 3 a 7 giorni ed ha raffiche violente attorno ai 40-60 km orari; da sud, il Menagginò con colpi violenti ed è assai temibile durante i temporali, soprattutto d'estate il Bellanasco, Argegnino, Bergamasca.





## STORIA DEGLI INSEDIAMENTI

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, venne riaperta dalla regina Teodolinda e ancora oggi porta il nome di Strada Regina. 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'Ad-da per poter avere un collegamento via acqua con il Ducato di Milano; per questo motivo aprirono il naviglio di Paderno. Seguirono le dominazioni straniere: prima gli Spagnoli, poi gli Austriaci e, per un breve periodo, anche i Francesi.

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.

Diffuso in tutta Italia (soprattutto sul Lago di Garda), il fenomeno è al centro di numerose polemiche che nel 2007 hanno portato ad una decisione politica bipartisan atta a revisionare il sistema vigente e alla nascita di alcuni Comitati di cittadini. In pratica, si chiede che il rilascio delle autorizzazioni edilizie da

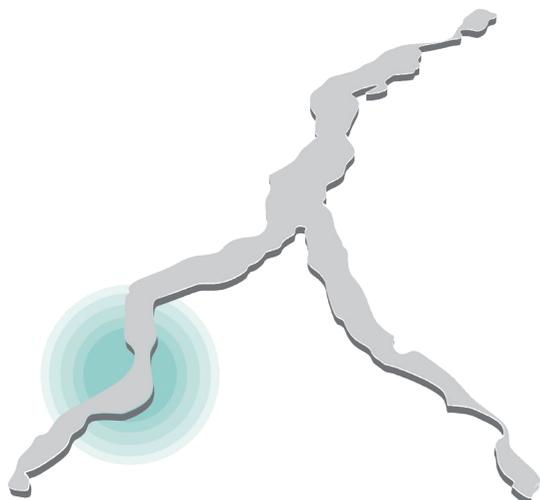


parte dei Comuni (liberalizzato dalla Regione Lombardia con una legge del 1997) debba sottostare al vincolo statale della soprintendenza, molto restrittiva per quanto concerne la salvaguardia dell'ambiente e del delicato paesaggio lacustre. Si chiede inoltre l'inserimento totale del Lario nella lista del patrimonio mondiale dell'UNESCO, oggi limitato al solo paese di Ossuccio.

Le decisioni dei singoli Comuni, che per motivi economici svendono il territorio alle società immobiliari, hanno intanto portato alla nascita di numerosi cantieri che punteggiano la costa.

Famoso è il tentato ampliamento di un albergo di Sala Comacina che avrebbe distrutto gli uliveti della Zoca de l'oli, progetto poi bocciato dalla stessa Giunta comunale, e la ventilata edificazione della boscosa penisola di Balbianello, ritenuta il luogo più sacro del lago che fu poi congelata dal sindaco di Lenno dopo un'autentica rivolta popolare.

Ossuccio, patrimonio UNESCO



## RAMO DI COMO

Con i suoi 30 km di improvvise e sorprendenti insenature, anse e golfi, ville seminascolte, villaggi pittoreschi che si adagiano sui crinali dei monti, torri, campanili e cascatelle, la sponda occidentale del Lago di Como offre al visitatore un paesaggio sempre nuovo, in continuo mutamento.

La magia di questi luoghi si coglie navigando con i battelli che partono dai pontili di piazza Cavour, a Como, e attraccano nei principali centri fino all'Alto Lago. Approdando all'imbarcadere di Cernobbio, uno dei pochi in stile Liberty ancora ben conservato, si può raggiungere Villa Erba-Visconti di Modrone. Poco più avanti sorge Villa d'Este, lussuoso Grand Hotel con un parco affacciato sul lago.

Dopo i terrazzamenti di Villa Pizzo, si può ammirare Villa Le Fontanelle, fastosa residenza che fu della Famiglia Versace, in zona Moltrasio. Questo caratteristico paese era



Villa Erba- Visconti di Modrone

famoso in passato per le cave di pietra calcarea, dal colore grigio scuro, con la quale vennero costruite moltissime chiese della zona, come, ad esempio le basiliche di S. Fedele e S. Abbondio a Como.

Argegno è incastonato tra lago e monti, ed è la porta di ingresso alla Val d'Intelvi, e vanta lo specchio di lago che raggiunge il punto di massima profondità, 410 metri. Uno stupendo scorcio panoramico così gode utilizzando la funivia che collega Argegno a Pigra, balcone a circa 900 metri di altitudine.

L'Isola Comacina, immersa nella "Zoca de l'Oli", zona dal clima così mite da permettere all'olivo di crescere, lunga poco più di 600 metri, è l'unica isola del Lago di Como. Conserva i resti del suo illustre passato quando era addirittura chiamata Crisopoli ossia città dell'Oro (o forse "città del Cristo"). Su di essa vennero costruite ben 5 chiese, ma tutto fu distrutto nel XII secolo in seguito ad una feroce battaglia con gli abitanti di Como. Oggi l'isolotto è disabitato, ma è meta di molti tu-

risti che raggiungono il rinomato ristorante o passeggiano lungo i sentieri che conducono alle antiche rovine.

Di fronte all'isola il susseguirsi di borghi di pescatori dalle case dipinte a colori tenui e porticioli, non può che culminare nel "Golfo di Venere", a Lenno, annunciato da una delle ville più scenografiche e famose del lago, la Villa del Balbianello, e dal piccolo battistero, una costruzione romanica risalente alla fine dell'XI secolo.

Sulla sponda est, verso Blevio, si incontra un tratto ricco di ville ottocentesche, quali la Cademartori, Villa Pasta, e la Roccabruna. Villa Pliniana ospitò uomini illustri quali Foscolo, Rossini, Stendhal. Il nome della villa è dovuto ad una particolare fonte intermittente, tutt'ora visibile, che suscitò l'interesse di Plinio.

Nesso è famoso per il suo Orrido, che tra forre d'acqua e strapiombi, scarica le acque del torrente Nosè nel lago.



Villa del Balbianello



## RAMO DI LECCO

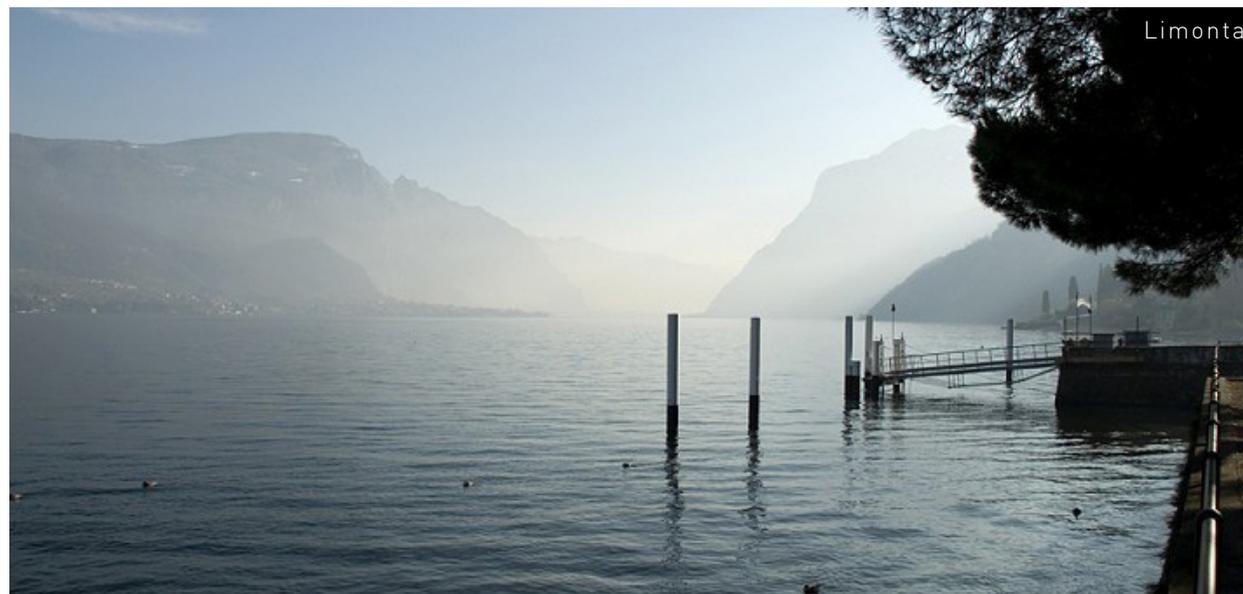
Percorsa dall'antica strada militare per lo Stelvio, oggi duplicata dalla superstrada 36, la sponda orientale è ricca di paesi antichi e pittoreschi.

La strada sulla riva del lago sfiora i giardini di innumerevoli ville, alternate a spiagge e

piccoli centri abitati.

Nella frazione di Villa durante alcuni scavi, sono stati riportati alla luce resti di case romane e proprio questi ritrovamenti fanno pensare ad una formazione ai tempi romani come villaggio di coloni.

La strada prosegue in galleria oltre la baia di Parè di Valmadrera con il porticciolo per im-



barcazioni da diporto; percorrendo la strada a fondo cieco si raggiungono tranquilli angoli e numerose spiagge frequentate dai bagnanti durante l'estate. Onno, Vassena e Limonta sono le frazioni di Oliveto Lario, che deve il suo nome alle coltivazioni di piante che producono un saporito olio verdamo locale. Singolare a Limonta il santuario della Madonna del Moletto, formato da due chiese sovrapposte del 1606 e 1640.



La città di Lecco, 1831



## CENTRO LAGO

E' certamente la zona più nota del Lago di Como, tappa obbligata sin dal XVIII secolo di quel "Grand Tour d'Italie" che vedeva protagonisti nobili e letterati europei.

Tra i monumenti più importanti vi è la famosissima Villa Carlotta, posta fra i comuni di Tremezzo e Cadenabbia, meta privilegiata sia per la visita ai suoi giardini, straordinari durante la fioritura primaverile, che per i suoi tesori d'arte con opere di Canova, Hayez e Thorvaldsen, conservati all'interno del piccolo ma prezioso museo.

Le eleganti località di questa zona offrono una struttura ricettiva di altissimo livello e innumerevoli occasioni di svago e di cultura. Di grande interesse è Menaggio, snodo viario che collega il Lario alla vicina Svizzera. La località lariana è meta di escursionisti e amanti del trekking.

Bellagio, raggiungibile in pochi minuti di battello dalla riva opposta, si trova proprio sull'estremità del promontorio che divide in due rami il lago. Questa posizione incantevole, le superbe ville e le piccole case addossate le une alle altre, la lussureggiante vegetazione ed il clima mite favoriscono la crescita alloro e ulivo e i giardini ospitano palme e piante tropicali. Queste caratteristiche ne fecero meta privilegiata di uomini illustri, da Plinio il Giovane a Stendhal, da Manzoni a Parini, da Liszt a Toscanini. Nel XIX secolo l'economia del paese assunse una chiara impronta turistica e ciò fece di Bellagio uno dei centri di villeggiatura più noti a livello internazionale.

Costeggiando il lago si percorre la panoramica e romantica Passeggiata degli Innamorati, che collega il centro di Varenna ad Oliveto, punto di arrivo e partenza di traghetti, battelli e aliscafi della Navigazione Lago di Como, nonché vivace centro balneare. Il centro lago continua ad essere protagonista, at-

traverso storiche regate veliche, traversate a nuoto, ma non meno con suggestivi spettacoli pirotecnici, accompagnati sovente da sagre che mettono in tavola i più tradizionali sapori di lago.



Villa Carlotta



## ALTO LARIO

Caratterizzato da una profonda unità culturale fondata su un antico legame storico, l'Alto Lario è una delle zone più affascinanti del territorio, soprattutto per lo stretto intreccio tra natura e opera dell'uomo.

Inesauribili sono i percorsi escursionistici di varia difficoltà tra lago e monti, in vallate incontaminate. Numerosissimi sono anche i paesi meritevoli di una visita: il comune di San Siro, ad esempio, che raggruppa i borghi di S. Abbondio e di Rezzonico, quest'ultimo dominato dalla mole del castello fatto erigere nel Trecento dai Della Torre.

Particolarmente panoramica è la zona a nord di Dongo, che segue il corso del torrente Albano, dove sono ancora presenti vecchi nuclei rurali, come Stazzona, ubicata sull'antica direttrice che, attraverso il passo di S.lorio, collegava il Lago di Como con la vicina Svizzera, e ancora oggi famosa per



la presenza di numerosi “crotti” dove tutti i giorni in estate si possono ancora gustare le specialità locali.

L’alto lago offre il massimo delle opportunità per il turismo balneare e la pratica degli sport nautici e da diporto: grazie alla presenza di venti costanti questa zona è un vero paradiso per gli amanti del windsurf e della vela in genere.



Nel IV e V secolo Dongo, Gravedona e Sorico furono il perno della diffusione del cristianesimo in Alto Lago. Costituirono il feudo delle Tre Pievi, ed ebbero il privilegio di avere propri magistrati e una zecca.

Nel 1500 l’intera zona fu sotto il controllo di Gian Giacomo Medici, detto il Medeghino temuto e scaltro Signore che abitava il famoso castello di Musso.

Sulla sponda orientale del Lario, sul delta del fiume Pioverna che giunge dalla Valsassina, Bellano è nota per l’Orrido, ovvero il grande

salto d’acqua del fiume che precipita a valle incassato tra rocce e forre, percorse da scalette e passerelle per i visitatori.

Sorge in splendida posizione all’estremità della penisola di Olgiasca, l’abbazia di Piona, affacciata al laghetto omonimo: per meriti storici ed architettonici nonché per valore ambientale è uno dei più celebri monumenti del lago.

La storia di Piona mette radici nel 610 d.C., quando sulla penisola venne fondato un oratorio dedicato a Santa Giustina.

## SPIAGGE E LIDI

Data la particolare conformazione delle sponde del Lario, il turismo da spiaggia trova una naturale propensione a svilupparsi sulla costa orientale e infatti la spiaggia più rinomata è considerata quella di Abbadia Lariana nel ramo di Lecco. La sponda ovest presenta sponde rocciose e ripide che creano solo piccole spiaggette ciottolose.

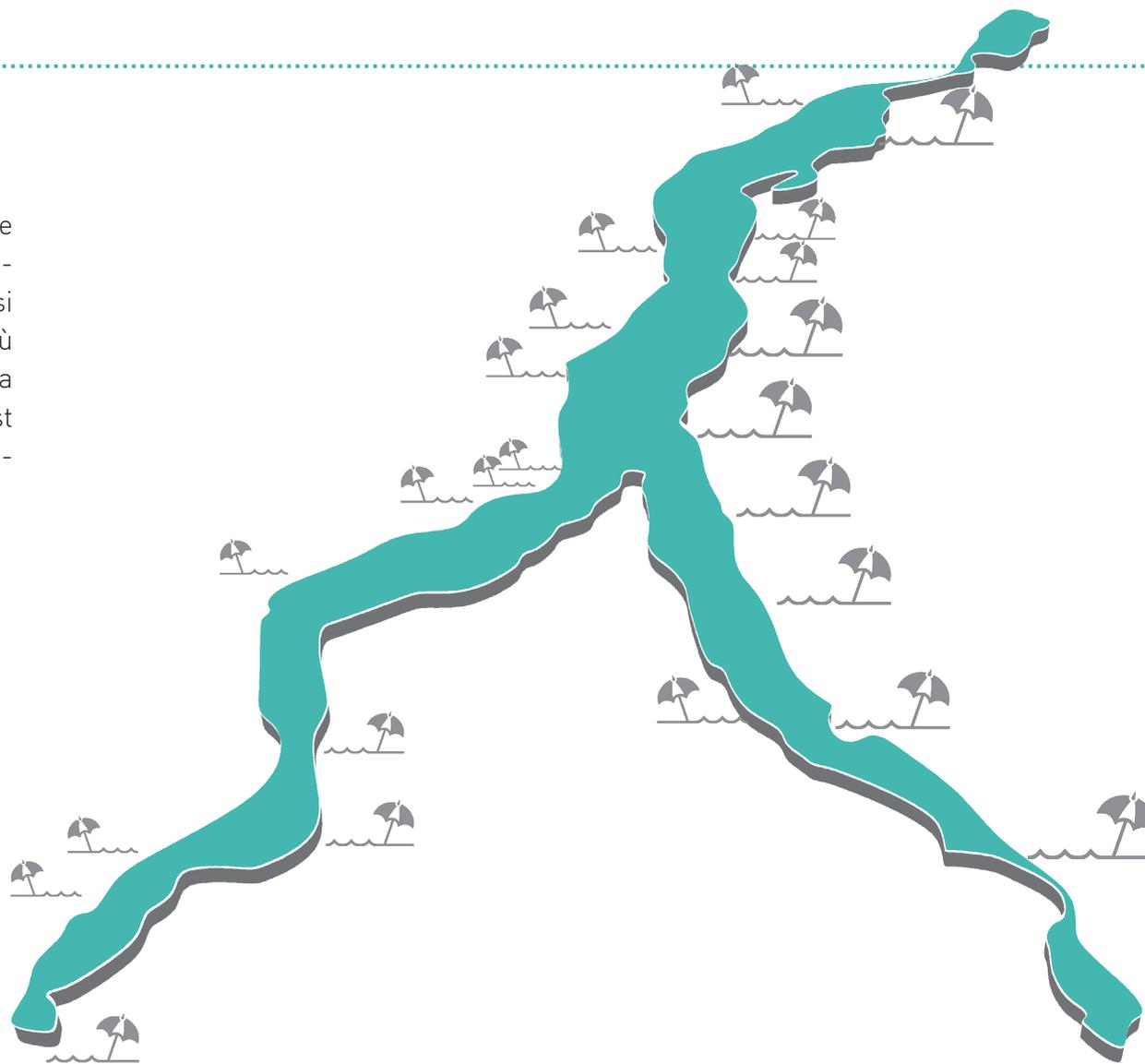
74



Meno affollate



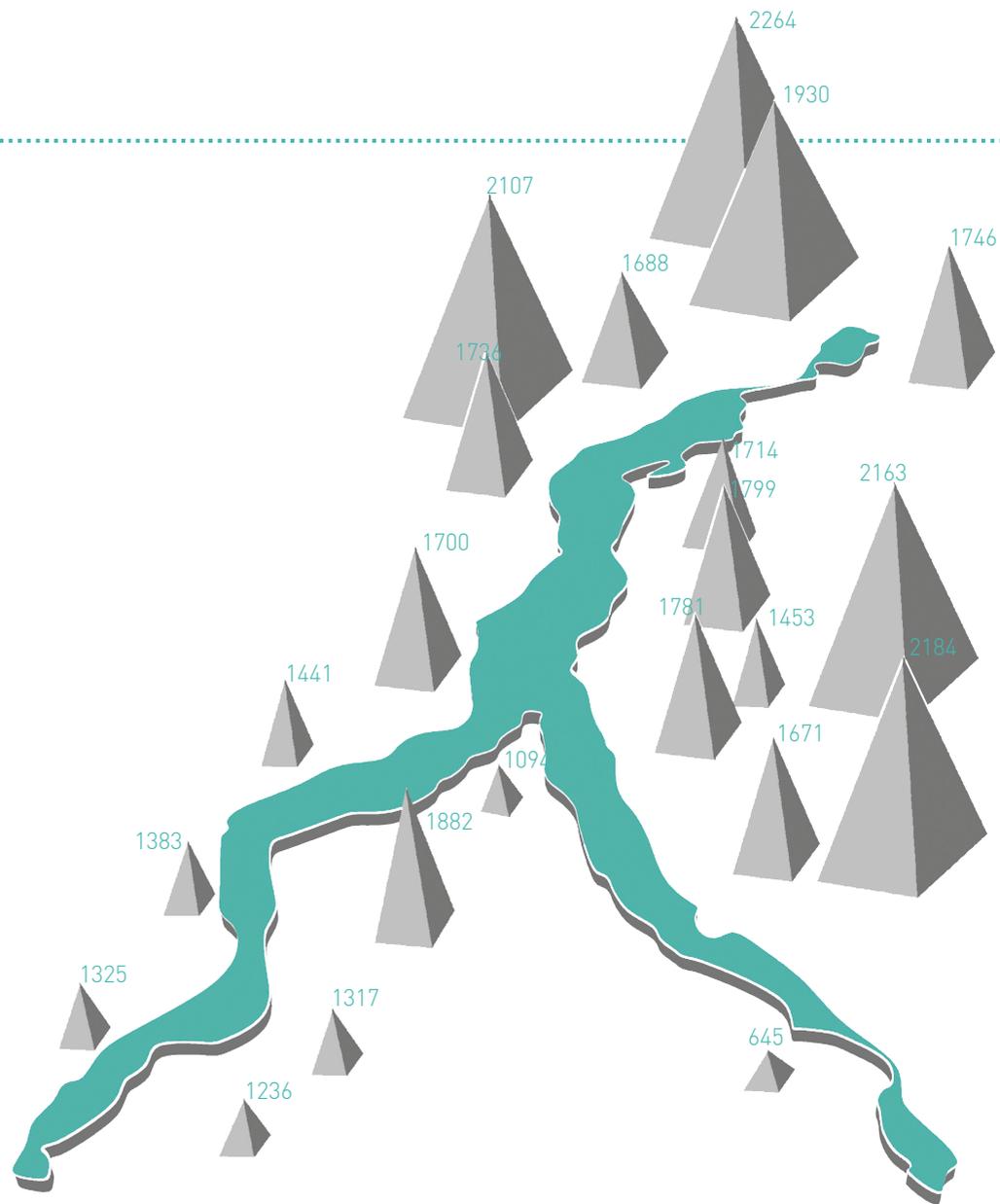
Più affollate



## I MONTI

Dall'alto Lago fino alla Brianza passando per le valli montane, l'area è caratterizzata da parchi e riserve naturali protette, ricche di vegetazione e popolati da numerose specie animali,

I paesaggi, gli scorci e le vedute che tutto il territorio è in grado di offrire meritano da sole una visita, creando un mix di colori e atmosfere diverse in ogni stagione.



## FLUSSI E CONNESSIONI

La strada statale comincia a Como e costeggia la riva occidentale del lago, con percorso a volte stretto e tortuoso, sino a Menaggio, noto centro costiero, attraversando i paesi rivieraschi tra i quali vi sono alcune località conosciute a livello internazionale.

76

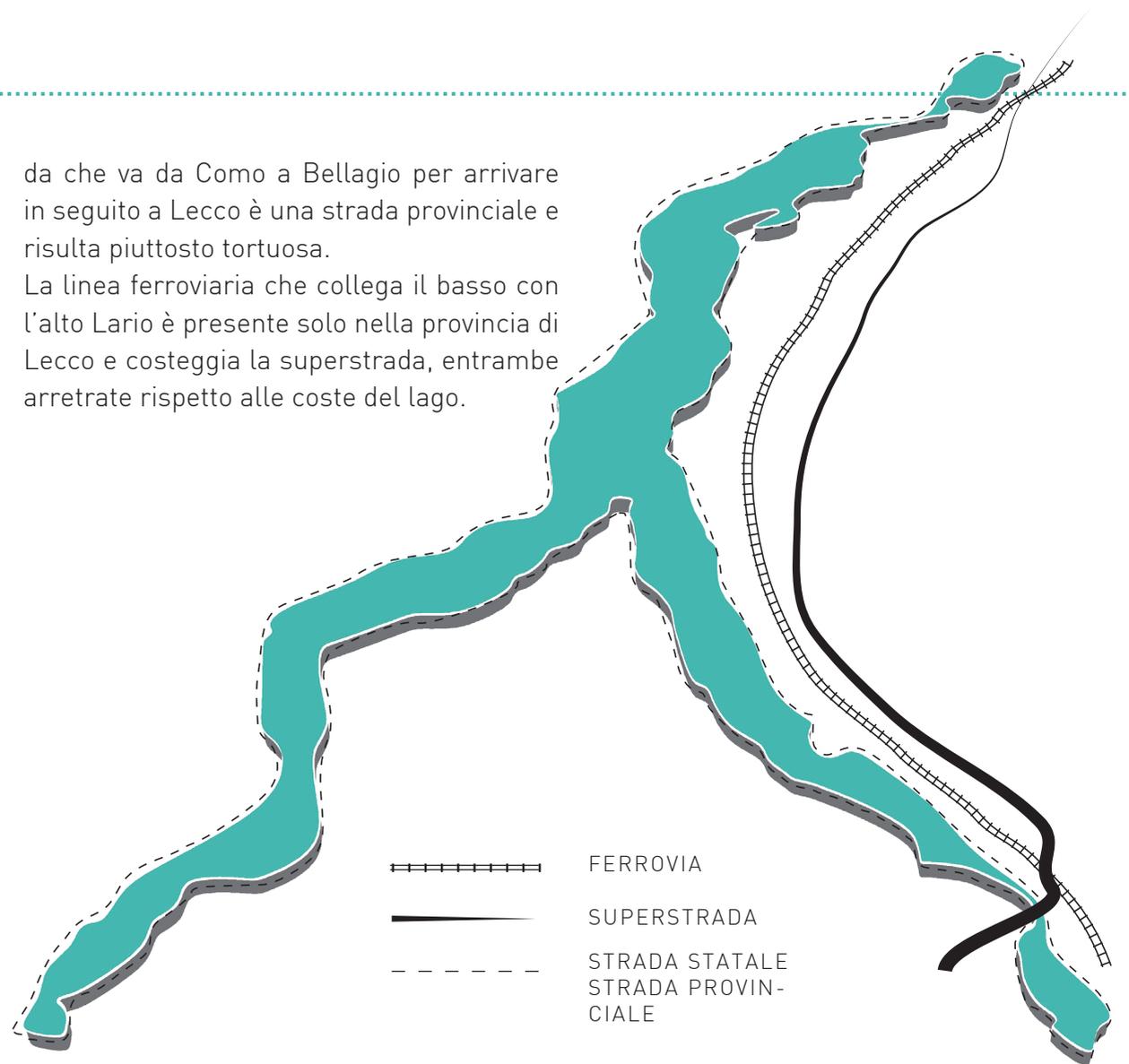
A Menaggio la strada abbandona il lago di Como, la cui sponda occidentale continua a essere percorsa da una diramazione, la strada statale 340 dir Regina.

Il tracciato è piuttosto tortuoso in quanto segue l'andamento geografico del lago; inoltre, la sua scorrevolezza è limitata dai numerosi attraversamenti di centri costieri che tuttavia ne fanno, assieme all'ambiente circostante, un percorso suggestivo e pittoresco. Anche sulla sponda della provincia di Lecco si trova la strada statale, da questa parte tuttavia risulta più lineare e scorrevole.

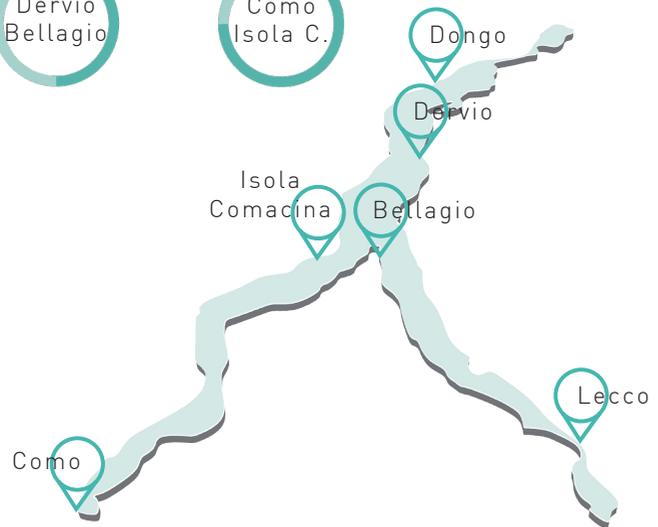
La strada che costeggia il lago sulla spon-

da che va da Como a Bellagio per arrivare in seguito a Lecco è una strada provinciale e risulta piuttosto tortuosa.

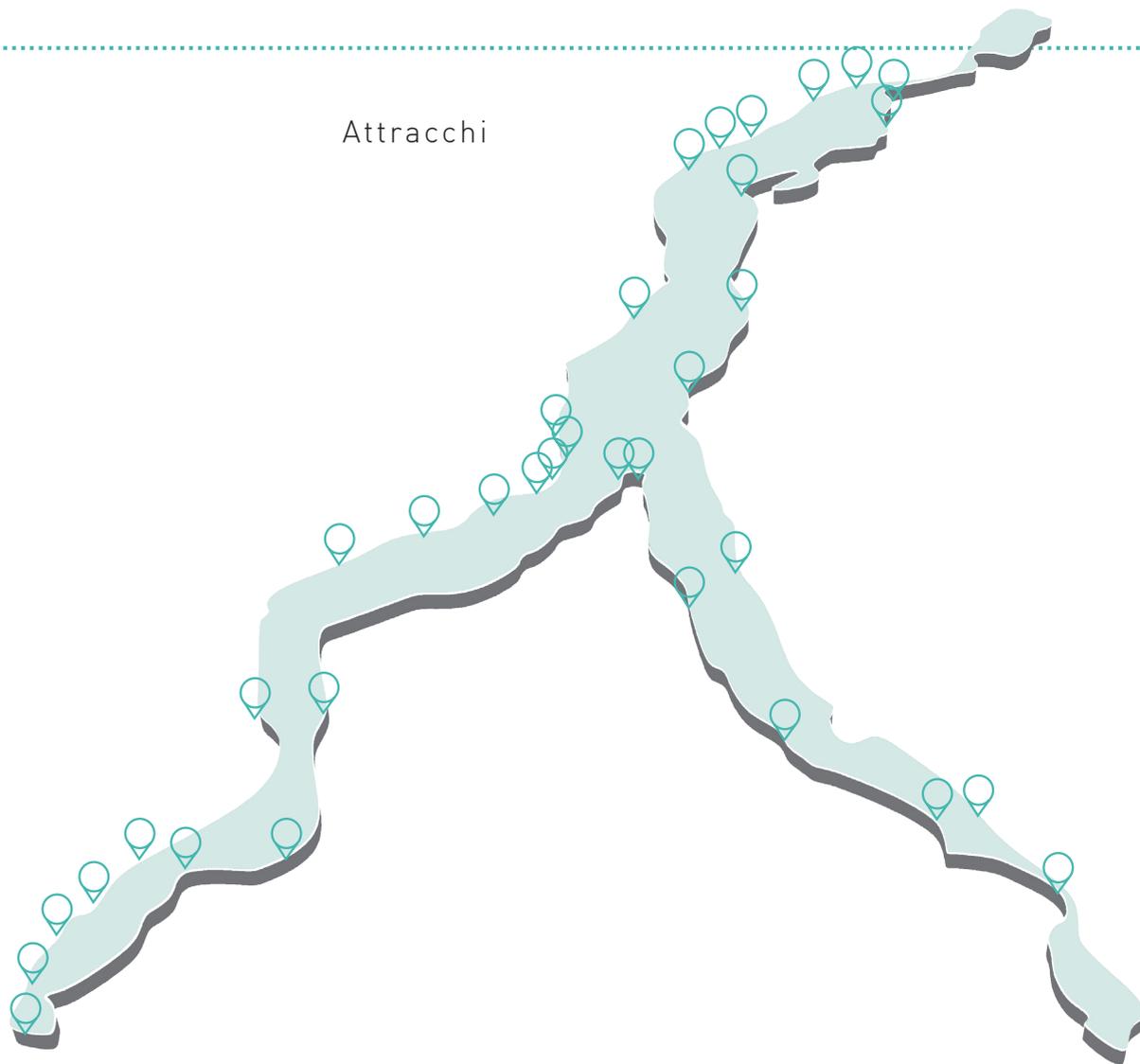
La linea ferroviaria che collega il basso con l'alto Lario è presente solo nella provincia di Lecco e costeggia la superstrada, entrambe arretrate rispetto alle coste del lago.



Tempi di percorrenza acqua/terra



Attracchi



---

---

---

## 06 NAVIGARE SUL LAGO

---

---

---

---

## IMBARCAZIONI STORICHE

Il patrimonio costituito dalle diverse costruzioni navali tradizionali del Lario risulta straordinariamente ricco e prezioso essendo il frutto di esperienze tramandate in un ambiente rimasto pressoché inalterato per secoli. Solo con l'avvento del motore gli abitanti locali, i "laghè", abbandonarono l'uso della barca preferendo l'impiego dei moderni camion. Tra le tradizionali imbarcazioni del luogo troviamo il comballo e le classiche barche con i cerchi, come la gondola, la nav ed il batèl. A bordo di queste imbarcazioni non si usava l'ancora, data la profondità delle acque, ma si usava legare l'imbarcazione alla riva con una catena munita di gancio.

La costruzione delle imbarcazioni tradizionali lariane è inconsueta, semplice e primitiva: le tavole, sgrossate, venivano accostate e cucite tra loro con dei chiodi passanti da una tavola all'altra. Piantato il chiodo, di ferro dolce, veniva girato, poi ripiantato e rigirato

in modo da costituire una graffa denominata cusidura.

Realizzato il fondo opportunamente incurvato, venivano poste le ordinate, costituite da tre elementi (una traversa e i due sostegni laterali simmetrici). Terminata la fasciatura dello scafo, si procedeva calafatandolo per poi impietarlo dentro e fuori.

Il legno impiegato per le costruzioni navali era quello disponibile sul posto: il castagno, la robinia ed il frassino. Gli ornamenti risultavano piuttosto sobri: venivano dipinti i bordi, i cerchi ed il pattino di prua.

Il comballo

È l'imbarcazione che meglio lascia trasparire l'arcaicità delle sue origini. Viene citata già nell'anno 1218:

*"Statum est quod nautae lacus cumarum inter se aliquo modo non faciant societatem de navibus seu scavacis vel cumbis"*

("è stato stabilito che i barcaiole del lago di Como non si mettano in società fra loro in nessun modo per la gestione di navi o imbarcazioni o cumbe").

Era solitamente di grandi dimensioni, a sezioni quadrate, di lunghezza da venti a oltre trenta metri. Le sezioni condizionavano la forma delle estremità, con il fondo costituito da una parte piatta, ottenuta da giunzioni di tavole irregolari, che dall'estrema poppa andava alla prua.

Per la semplicità di costruzione e l'elevato grado di diffusione in quasi tutte le località del lago, rimase pressoché invariata nel corso dei secoli e riuscì a trasmettersi attraverso

generazioni di costruttori, divenendo parte integrante della tradizione degli artigiani locali.

Barca da trasporto, grossolana nelle finiture, era in grado di soddisfare con efficienza le esigenze del trasporto locale, potendo trasportare un carico di merci notevolmente maggiore rispetto a tutte le altre imbarca-

82

Imbarcazione detta "Comballo"



zioni; era principalmente utilizzata per trasporto di materiali pesanti e dunque soprattutto per l'edilizia (sassi di Moltrasio, sabbia, calce e legna per fornaci).

Il comballo derivava presumibilmente da imbarcazioni per il trasporto fluviale: da Lecco a Milano lungo l'Adda il trasporto avveniva sul burchiello che era, di fatto, molto simile al comballo, il quale possedeva una sola vela quadra, la cui altezza e la sua larghezza equivalevano all'incirca alle rispettive lunghezza e larghezza dello scafo, sostenuta da un albero non abbattibile ed era adatta a sfruttare unicamente i venti di poppa.

Due pesanti remi a prua e due a poppa sopravvivevano alla mancanza di vento ed erano, con il puntàal, indispensabili nelle manovre di attracco.

Il governo avveniva con una trave a sezione circolare con all'estremità una rudimentale pala e la sua lunghezza era complessivamente di circa 10 m. La trave era appoggia-

ta e legata in una forcilla posta di solito sul fianco destro dell'imbarcazione.

La poppa era coperta d'assi per una lunghezza di 4-5 m e creava un vero e proprio locale (tèm) per cucinare, dormire e ripararsi dalle intemperie.

C'era posto per due brande (balén) fatte con un pagliericcio di foglie di granoturco. La barca era anche dotata di un fornello per cuocere la polenta (brasèra). A seconda del tipo di merce trasportata, il carico poteva essere coperto da una tenda; esistevano anche imbarcazioni con cerchi di ferro removibili per sostenere un telone.

Quando i comballi navigavano a pieno carico, presentavano le fiancate poco elevate sulla superficie dell'acqua. La tendenza a sfruttare al massimo le possibilità di carico è stata causa di frequenti naufragi.

Di questo tipo di barca non è rimasto alcun esemplare.

### La gondola lariana

Dalle forme aggraziate con fiancate tonde e prua slanciata, se ne ipotizza una discendenza dalla liburnica, una nave d'epoca romana: avevano in comune la manovrabilità (data dal fondo piatto) e due false chiglie (a prua e a poppa) che permettevano di navigare a vela senza scarrocciare troppo.

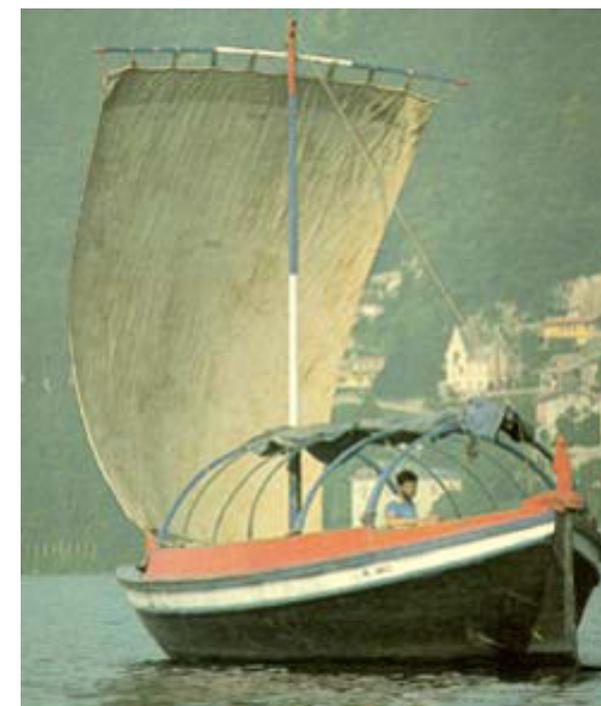
Furono costruite gondole di ogni misura e per ogni portata, fino a 120 tonnellate per trenta metri di lunghezza.

Il governo avveniva con l'unico timone comandato da un'asta. Erano provviste di remi, di solito due, molto lunghi che venivano legati a scalmi in legno duro.

L'albero, installato in un foro quadrangolare praticato in una grossa tavola del pagliolato, veniva legato con una catena al primo cerchio ed a quello sovrastante che corre longitudinalmente. I cerchi svolgevano un'importante funzione strutturale oltre che come supporto per il telone.

La vela in canapa era rettangolare con altezza e larghezza pari alle dimensioni dello scafo; era legata al pennone con una serie di anelli in stoffa rinforzati con grosse cuciture. Il pennone veniva alzato tramite una drizza che scorreva in una carrucola posizionata in cima all'albero. La vela era attraversata nel

senso dell'altezza da una cima legata ad un anello dell'albero: aveva la doppia funzione di contrastare la forza del vento (formando una grande piega nel mezzo della vela) e di trattenere in barca la vela quando la si calava completamente, evitando che finisse in acqua.



Il pennone non aveva bracci, quindi il bordo inferiore della vela veniva fissato con due scotte al secondo cerchio.

Era dotata del cosiddetto capèl, una passerella esterna ai cerchi che agevolava gli spostamenti quando la barca era ingombra di merci o animali.

Lo scafo era nero per il rivestimento di pece; bordi e pattino erano dipinti di vari colori, come anche i cerchi. La vela e la tenda avevano un uniforme colore beige, dovuto al trattamento della canapa con tannino.

Caratteristica dell'imbarcazione è l'aspetto dato che associava alla funzionalità un notevole senso estetico: le estremità terminavano a voluta, la prua con un ornamento del pattino e la poppa con un analogo ornamento del timone.

La navigazione a vapore (dal 1826 sul Lario) portò ad una concorrenza tra gondole e piroscafi, ma le gondole sopravvissero soprattutto per la loro praticità, dato che i piroscafi potevano approdare solo a pontili attrezzati.

Il trasporto con gondole durò fino verso la metà del Novecento, superato dal trasporto via terra su autocarri o ferrovia.

Esemplari sono custoditi al Museo della Scienza e della Tecnica di Milano ed al Museo della Barca Lariana di Pianello del Lario.



La nav

O navet era la classica barca da pesca lariana. Lo scafo, di forme piuttosto rotonde, era circa sette metri di lunghezza e tre di larghezza, con pescaggio limitato a soli venti centimetri ed era in legno di castagno con albero e remi in larice.

Contrariamente alle altre imbarcazioni, lo scafo a fondo piatto aveva la prua più alta e più larga della poppa: caricando a prua le



reti bagnate e il pescato (in tutto anche fino ad un paio di tonnellate) la barca assumeva un assetto quasi orizzontale.

Il pagliolato era molto sollevato dal fondo per raccogliere l'acqua in sentina e lasciare un piano di lavoro asciutto. La sentina era capiente e vi si stivava temporaneo il pescato, prima di selezionarlo in ceste.

Lo scafo era munito di tre cerchi ed il tutto sosteneva una tenda che copriva metà barca; il resto era di solito coperto con la vela appoggiata sulla mantàula.

L'albero, legato longitudinalmente sopra i cerchi, poteva essere fatto scorrere per prolungare il sostegno della vela-tenda anche verso la parte anteriore della barca. Quando l'albero veniva issato era legato all'incrocio con il primo cerchio; la vela, rettangolare, era cucita a strisce verticali. La sua altezza e la sua larghezza erano di dimensioni circa uguali a quelle dello scafo.

In barca erano presenti solo due remi, ma quattro o addirittura sei scalmi: due erano posti verso prua, all'altezza del primo cerchio, ed erano usati quando la barca era scarica; gli altri erano più arretrati per quando la barca era carica o per particolari manovre. Gli scalmi erano in origine costituiti da due pioli in legno affiancati dentro i quali alloggiare i remi; in seguito si utilizzò una tavola di legno duro (radica di noce o castagno) intagliata con un incavo, ma anche così gli scalmi non duravano a lungo. Furono introdotti semi-anelli in ferro per rinforzarli e in tempi più recenti si utilizzarono scalmiere in bronzo o in ferro.

Unica forma di governo dell'imbarcazione erano i remi, non vi era infatti timone e non si utilizzavano cime quando si navigava a vela.

Con questa imbarcazione si praticava pesca a strascico: le norme che la proibirono portarono il navet all'estinzione in tempi brevissimi: ne sono rimasti pochissimi esemplari.

## Il Batel

Batel è l'imbarcazione più conosciuta, simbolo della navigazione lariana e spesso erroneamente chiamata Lucia con un riferimento manzoniano inventato per i turisti.

E' una delle più antiche barche del lago, di dimensioni leggermente inferiori a quelle del navèt: la lunghezza di solito non superava i sei metri, mentre la larghezza era circa di due metri.

Le sponde erano piuttosto alte (non meno di 50 cm) e inclinate. Lo scafo ed i cerchi erano in legno di castagno, in abete i remi ed in rovere gli scalmi che, come per il navèt, erano quattro o sei.

Rassomigliava al navèt anche nella vela e nella manovra dei remi.

Nata come barca da lavoro, per pesca o trasporto di merci poco ingombranti, nel XIX sec. fu molto apprezzata per la navigazione da diporto che muoveva i primi passi: lo spazio

per il carico fu ridotto rispetto alla versione da lavoro e furono aggiunte lunghe panche longitudinali lungo i fianchi per i passeggeri. Fu introdotto anche il timone e furono migliorate le finiture: i terminali delle travi sporgenti e dei frangiflutti di prua erano più curate e i colori più utilizzati erano bianco e celeste su fondo nero e rosso.

Nell'Ottocento i batèj erano utilizzati anche per servizi ausiliari ai piroscafi a vapore, per sbarco o imbarco di passeggeri o corrispondenza in località prive di pontili per

l'attracco.

Non è raro vedere nei moli vecchi batèj, anche se molti hanno subito pesanti rimaneggiamenti (soprattutto vetroresina) perdendo le caratteristiche tradizionali.



### Il canot de pesca

Con l'avvento del fuoribordo, la concessione della licenza solo ai pescatori professionisti e la proibizione della pesca a strascico, la nav è stata sostituita dal canot de pesca, una lancettina derivata dalle inglesine a remi, ma dotata di fondo piatto e di una prua più rotonda su cui si può facilmente applicare il motore per poter pescare da soli.

La linea era abbastanza filante e aveva una prua più panciuta rispetto all'inglesina che consentiva il carico di una grande quantità di pescato e delle reti.

Altra fondamentale differenza tecnica è che il fondo era piatto e privo di chiglia, come le imbarcazioni tradizionali del Lario; ciò consentiva spostamenti laterali fondamentali per la posa di reti e impensabili per altre imbarcazioni realizzate con fasciame sovrapposto. Essendo una barca da lavoro aveva una struttura molto più resistente dell'inglesina e della lancia ma finiture meno curate.

L'imbarcazione racchiudeva in sé le migliori caratteristiche tecniche delle barche tradizionali, unite alla nuova tecnica costruttiva del fasciame sovrapposto: diventava perciò una perfetta macchina da lavoro. Non a caso,



il canot è tuttora una delle barche a remi più diffuse sul lago e la più utilizzata dai pescatori professionisti.

Rappresenta la fusione di due tecniche costruttive: i mastri d'ascia locali applicarono i principi di base della nuova tecnica in funzione degli usi specifici a loro richiesti, conservando le caratteristiche favorevoli del metodo costruttivo tradizionale.

Anche il metodo di voga risulta interessante: per il singolo pescatore un tipo di voga tipicamente lariano, cioè in piedi, col volto verso prua e con remi a pala dritta; per lunghi spostamenti e con equipaggio di due pescatori, il secondo pescatore vogava seduto (dalla panca a prua) dando le spalle alla prua della barca e utilizzando remi a pala curva, con voga tipicamente inglese. La fusione delle due tecniche risultava particolarmente vantaggioso, raggiungendo buone velocità o percorrendo lunghi tratti di lago senza affaticarsi.

### I quattràss

Sui laghett de sura, cioè di Novate e Mezzola, si usano ancora i quattràss, un tipo di natante a forma rettangolare, perfetto l'ambiente di tipo lagunare con basso fondale. Il fondo piatto è essenziale: in pratica si tratta di una piattaforma con grande capacità di carico, costruita in legno dai falegnami. Si esegue prima il fondo, si pone su due cavalletti e puntellando sul soffitto in modo da dare la specifica curvatura richiesta dal committente e quindi si chiude sistemando le due fiancate e le assi di prua e di poppa; si pone qualche ordinata di rinforzo mentre il pagliolato non serve.

88



### Barche da contrabbando

Un'attività fiorente sul lago era data dal contrabbando e, prima della comparsa del motore, nelle notti senza luna si svolgevano delle vere e proprie competizioni a colpi di remo fra gli scaltri contrabbandieri ed i finanzieri. Per quest'attività venivano impiegate delle particolari imbarcazioni adatte alla voga veloce, munite di fuoriscalmo; le cosiddette "barche de sfrusà", costruite in supereconomia, così da non rimpiangere troppo l'eventuale forzato abbandono. Il sedile di voga era fisso in modo da non fare rumore, e per lo stesso motivo gli scalmi dei remi venivano rivestiti di canapa e uniti col sego. È da queste imbarcazioni che derivata l'agile e veloce barca da voga, che ha trovato diffusione sul lago per la pratica sportiva: la jole lariana a sedile fisso.



Imbarcazione di tipo Jole

## IL MUSEO DELLA BARCA LARIANA

Per non perdere questo patrimonio culturale, nel 1976 si è costituita un'associazione di amici che già avevano recuperato alcune barche locali; si pensò che, unendo gli

sforzi, si potessero raccogliere le tipologie di imbarcazione ancora esistenti sul lago. Grazie all'opera dell'ingegnere Adolfo Premoli, e del suo vice, Gian Alberto Zanoletti - col patrocinio dell'Assessorato alla Cultura della regione Lombardia - si è andati al di là di ogni rosea previsione. Avuto a disposizione a Pia-

nello del Lario lo stabile di una vecchia filanda, oltre 2000 mq coperti, vi si sono sistemate le barche a mano a mano raccolte. Il grosso del lavoro è stato fatto tra il 1976 ed il 1980, dando precedenza al recupero piuttosto che al restauro, previsto in una fase successiva.

La realizzazione di questo museo lariano ha visto una larghissima partecipazione di barcaioli e pescatori e fondamentale è risultato l'apporto dei diversi cantieri. La singolarità della raccolta delle barche lariane oltre all'aspetto storico-conservativo sta anche nel poter vedere come in questo secolo di grande sviluppo economico e tecnologico le imbarcazioni siano mutate e siano state adattate a seconda delle esigenze, di volta in volta presentatesi; cosicché anche le imbarcazioni importate, come l'inglesina e la gondola veneziana, sono poi state modificate divenendo una tipologia specifica locale proprio in funzione delle nuove caratteristiche richieste dal luogo.



---

## L'INTRODUZIONE DEI PIROSCAFI SUL LAGO

I primi battelli a vapore, degli anni Venti dell'Ottocento, presentavano uno scafo in legno e motori da poche decine di cavalli di potenza atti a muovere rudimentali ruote a pale.

Questi natanti, sui quali i passeggeri erano quasi del tutto esposti alle intemperie, evolvevano verso una costruzione parzialmente metallica (rivestimento esterno in ferro) per passare, verso gli anni Settanta, a battelli totalmente in ferro, dotati di un ampio salone interno, potenze e velocità di tutto rispetto (500 cavalli ed oltre 25 chilometri orari) e capaci di trasportare fino a settecento passeggeri.

Nell'ultimo ventennio del secolo veniva introdotta l'elica, in sostituzione delle ruote motrici laterali, mentre nei primi anni del '900 aveva la sua prima applicazione il motore Diesel, al posto delle macchine a vapore, che rimasero peraltro in uso per molti

anni ancora.

Tre erano le note distintive fondamentali della nuova economia industriale che si faceva largo all'inizio del XIX secolo: l'esigenza di sviluppo delle comunicazioni, l'affinamento della tecnologia disponibile, l'accumulazione di ingenti risorse finanziarie atte a dare linfa alle prime due.

Sin dall'inizio del '800 era già chiara la percezione che la tecnologia del vapore fosse sufficientemente matura da poter essere validamente utilizzata per scopi pratici, in primo luogo per rispondere ad un ormai diffuso bisogno di comunicazioni.

Generato dall'evolversi di un tipo di economia alla quale l'ambito locale non bastava più, era sempre più pressante la necessità da parte dei lavoratori di spostarsi dalle loro abitazioni ai luoghi di impiego. Ma anche l'esigenza di sveltire la distribuzione della posta e creare un servizio celere di trasporto delle merci si imponeva come esigenza sociale (e

conseguentemente opportunità commerciali per i fornitori del servizio).

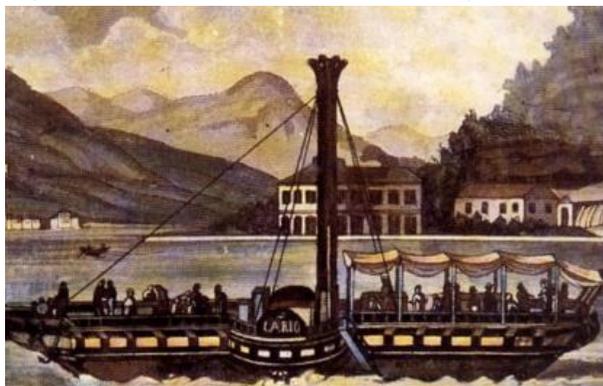
Questa molteplicità di esigenze primarie da soddisfare faceva assumere al sistema dei collegamenti e dei trasporti il carattere del "servizio di interesse pubblico" con la conseguente costituzione di Società di Navigazione cui veniva affidato il servizio.

## NAVIGAZIONE LAGHI

Le prime notizie di un servizio di navigazione sui laghi come alternativa alla viabilità ordinaria risalgono alla prima metà dell'ottocento, in concomitanza con l'avvento dei motori a vapore.

Lo sviluppo industriale e commerciale delle zone lacuali nel primo ventennio dell'800 fecero nascere l'esigenza di nuove forme di trasporto più veloci, alternative a quelle via terra ritenute lente ed inadeguate.

Il piroscafo Lario, in servizio sul Lago di Como



L'inizio del servizio pubblico di linea sui laghi Maggiore, di Garda e di Como è difatti datato 1826-1827.

In quegli anni furono messi in servizio due piroscafi a vapore, il Verbano e il Lario, di proprietà dell'impresa Lombardo-Sardo-Ticinese, rispettivamente sul Lago Maggiore e sul Lago di Como.

Poco dopo, l'impresa armatrice, avvia il servizio sul Garda con il piroscafo a vapore Arciduca Ranieri.

L'attività si amplia con l'introduzione in servizio di altre navi quali il Plinio, il Manubrio, l'Amico a prora fino ad arrivare alla messa in servizio nel 1904 del piroscafo Piemonte, tutt'ora in servizio nelle acque del lago Maggiore.

Il servizio di navigazione quale utile e celebre veicolo per il trasporto di merci, ha nel tempo rappresentato alternativa valida alla mancanza di collegamenti stradali tanto che la navigazione ha iniziato a svolgere anche l'importante servizio postale, non solo per il

trasporto della posta, ma anche effettuando l'annullo a bordo.

Addirittura nel 1933 entra in servizio il primo traghetto per il trasporto delle auto.

La conduzione privata continuò riscuotendo un enorme successo per il pubblico dell'epoca, fino al 1948, anno in cui, a causa dei gravi danni subiti in conseguenza della seconda Guerra Mondiale, le Società concessionarie rinunciarono all'attività.

Con il subentro dello Stato, fu possibile assicurare il mantenimento del servizio pubblico

Il piroscafo Lario, in servizio sul Lago di Como



di navigazione sul Lago di Como, Maggiore e di Garda fino al 1957, quando, con apposita legge, il Ministero dei Trasporti - Direzione Generale della M.C.T.C., si fece carico della riorganizzazione.

Fu dunque nominato un gestore governativo che avviò il progetto di risanamento tecnico-economico della nuova Gestione Governativa dei servizi pubblici di linea di navigazione.

92

Con la Gestione Governativa si è raggiunta ad oggi la dotazione di 98 navi (tra battelli, motonavi, traghetti autoveicoli, aliscafi, catamarani ecc.) per una portata complessiva di circa 30.000 passeggeri e volumi di traffico, sia a carattere turistico, i cui picchi di presenze si registrano principalmente durante i mesi primaverili/estivi, sia pendolare, rappresentato da studenti e lavoratori, che superano i 7,5 milioni di passeggeri e 700.000 veicoli annui.

Navigazione Laghi costituisce l'unico operatore dei principali laghi del Nord Italia (Como, Garda e Maggiore); la flotta è costi-

tuita da: 2 battelli a ruote (costruiti agli inizi del XX sec.), 11 aliscafi (costruiti tra il 1980 e 1990), 14 catamarani e 50 motonavi (con capacità dai 44 ai 1100 passeggeri).



---

## GLI EQUIPAGGI E I CAPITANI DEI BATTELLI

All'inizio dell'era del vapore, ciascun battello aveva un suo comandante-contabile, responsabile dell'amministrazione a bordo.

La conduzione della imbarcazione era affidata, invece, al pilota che dava le indicazioni utili per la navigazione al timoniere. Costui, sistemato a poppa, agiva sulla barra o sulla ruota di governo. Attraverso un tubo acustico, il pilota dava ordini ai meccanici.

In seguito, i ruoli si modificavano: il pilota diveniva colui che usualmente si chiama comandante, mentre il comandante-contabile passava al ruolo del cassiere; accanto alla macchina si trovavano il macchinista ed il fuochista, quest'ultimo con il compito non certo leggero di alimentare continuamente di carbone il focolare della caldaia.

Sul ponte si trovavano alcuni battellieri, in numero variabile in relazione all'importanza del natante. Più tardi il posto del timoniere,

sino ad allora situato a poppa, veniva portato su di una apposita passerella in posizione elevata, congiungente i due tamburi, ovvero le due grandi coperture delle ruote: in questo modo veniva enormemente favorita la visuale sia verso prua che verso poppa.

Nella storia della navigazione dei laghi prealpini, morfologicamente simili, gli ostacoli meteorologici rappresentavano una vera e

propria costante, destinata a turbare la tranquillità e la sicurezza dei naviganti di tutte le epoche, malgrado la maggior solidità e perfezione tecnica che i natanti andavano via via acquisendo.

Nella prima epoca del vapore, il vento ed il moto ondosso rappresentavano senz'altro i fattori di perturbazione più temibili per i primi battelli dotati di questo tipo di propulsione, a causa della limitata potenza allora



La plancia di coperta

resa disponibile dalle macchine. Più tardi, con il potenziamento ed il miglioramento dei battelli, l'ostacolo più minaccioso era invece rappresentato dalla nebbia, soprattutto notturna. Non ultimo, ad ostacolare la navigazione concorreva anche il buio.

Scorrendo le cronache dell'epoca, si riscontrano innumerevoli casi di arenamenti di battelli lungo le spiagge o presso gli estuari dei fiumi confluenti al lago, nonché violenti urti contro le infrastrutture degli imbarcaderi, occorsi nella fase di avvicinamento ad essi.

Oggi le difficoltà maggiori si riscontrano nel reperire un equipaggio che ancora conosca i segreti di un motore così complesso, ma che sia anche in possesso delle patenti richieste, per nulla scontate, come quella di fuochista. L'attuale equipaggio, dunque, è stato ricostituito principalmente dai vecchi membri, alcuni già in pensione, che però, per amore e passione, sono tornati a solcare il Lario a bordo del Patria.



L'equipaggio del piroscifo Patria prima della dismissione negli anni '90



L'equipaggio attuale

---

## IL SERVIZIO PASSEGGERI

Due sono i tipi di domanda di trasporto passeggeri cui il servizio di navigazione a vapore era chiamato a rispondere: quella relativa alle sempre più intense ed estese esigenze di mobilità dei lavoratori verso i grandi centri produttivi, e quella, destinata a diffondersi presso aree sempre più vaste e socialmente eterogenee di utenti, rispondente ai richiami turistici del lago.

Le due forme di servizio andavano evolvendosi nel corso dell'Ottocento ed acquistando consistenza in parallelo, ma la marcata diversità delle aspettative dei passeggeri, che l'uno e l'altro dovevano soddisfare, veniva inevitabilmente a condizionare la qualità dell'offerta di trasporto, determinandone una netta differenziazione.

Così, accanto ai battelli dotati di ponti all'aperto coperti soltanto da un tendone, e di un allestimento più essenziale, inteso a ga-

rantire nel contempo prezzi accessibili ed un appena sufficiente standard di comodità, venivano introdotti piroscafi grandi, dotati di spaziosi saloni con arredi raffinati: sedili di velluto, fini tappezzerie, rivestimenti in legno di quercia e ristoranti lussuosi, capaci di far ritrovare al pubblico più esigente quegli stessi comfort ai quali era avvezzo a terra.

I primi battelli, come si è già accennato, venivano adibiti promiscuamente al trasporto sia di passeggeri che di merci, come avveniva del resto per le grandi barche a vela che



solcavano il lago. Ma a differenza di queste ultime, i battelli a vapore trasportavano soltanto corrispondenza e merci leggere e pregiate, in particolare tessili; ciò era dovuto sia al ridotto spazio disponibile (non si dimentichi che i primi battelli presentavano un unico ponte, sul quale era alloggiata la voluminosa macchina a vapore), sia alla maggior celerità, che suggeriva di dare la precedenza ai passeggeri e al carico di mercanzie di valore (solo per queste ultime il maggior costo del trasporto a vapore era compensato dal risparmio di tempo ottenuto).



---

---

---

# 07 IL TURISMO

---

---

---

---

## NASCITA DEL TURISMO

Si può dire che tutto inizi da un fatto, apparentemente di secondaria importanza, ma che segnerà invece il destino di Bellagio per i due secoli successivi: la decisione del conte Francesco Melzi, Duca di Lodi e vicepresidente della Repubblica Cisalpina, di stabilirvi il suo luogo di villeggiatura. Il conte Melzi fece costruire una magnifica villa sulla sponda occidentale, vicino a Loppia. Ciò attirò nella zona il fior fiore della nobiltà milanese ed il promontorio si trasformò in una corte elegantissima e raffinata. Furono costruite strade carrozzabili, prima tra le ville ed i palazzi, poi verso il Borgo ed infine venne portata a termine la provinciale Erba – Bellagio.

La fama del piccolo splendido borgo lacustre oltrepassò i confini del Regno Lombardo-Veneto: perfino l'Imperatore d'Austria Francesco I volle visitarlo nel 1816, e vi tornò nel 1825 per sostare nelle ville Serbelloni, Trotti e Melzi.

Nel 1838 Bellagio ricevette con tutti gli onori l'Imperatore Ferdinando I, l'Arciduca Ranieri ed il ministro Metternich, che vi giunsero da Varenna a bordo del piroscampo Lario, il primo battello a vapore del lago, varato nel 1826.

Dalla fine del Settecento e per tutto l'Ottocento, Bellagio fu uno dei luoghi più frequentati dalla nobiltà lombarda e furono costruite le ville e i giardini che ancora oggi sono il vanto della cittadina ed una delle principali attrazioni.

In quei palazzi transitarono o soggiornarono moltissimi nomi celebri del tempo, artisti, politici, teste coronate, intellettuali e uomini di scienza ed anche alcuni eroi del nostro Risorgimento come il Pellico, il Confalonieri, ed il Maroncelli.

Anche Ippolito Nievo vi trascorse “*belle serene ed amoroze giornate*” in compagnia della contessa Bice Melzi che gli diede l'ispirazione per la creazione del personaggio della Pisana nelle sue “Confessioni di un Italiano”.



Villa Serbelloni, 1850 circa



Villa Serbelloni, oggi

Ma l'ospite più famoso del secolo, quello che lasciò più traccia nella fantasia popolare, fu il grande musicista Franz Liszt che trascorse a Bellagio una lunghissima ed incantata luna di miele con Marie Cathèrine de Flavigny, Contessa d'Agoult.

Con l'unità d'Italia, Bellagio venne dotata anche amministrativamente di tutto ciò che la sua crescente importanza richiedeva: la Pretura, la stazione dei Carabinieri, una brigata doganale, il telegrafo, la posta ed un banco di cambio.

Le stalle, che fino a pochi anni prima erano ancora numerose in paese, lasciarono il posto ai negozi di lusso ed i turisti riempirono il lungolago.

Lo spazio non bastava più e si pensò così di riempire il vecchio porto che arrivava fino ai portici a lago per realizzare un grande piazzale.

Il turismo era diventata la principale risorsa economica bellagina ed a partire da questo

periodo la storia di Bellagio coincide con la storia dei suoi alberghi.

Il primo fu l'Albergo Bellagio, nato nel 1825 dalla trasformazione della vecchia osteria di Abbondio Genazzini e poi successivamente ancora trasformato nel primo vero hotel del Lario, l'Hotel Genazzini.

Seguendo l'esempio di questo precursore,

nacquero nel giro di pochi anni diversi splendidi alberghi, molti dei quali sono tuttora operanti e spesso di proprietà delle stesse famiglie di allora.

Bellagio è stata una delle prime località turistiche italiane a diventare veramente internazionale e non degenerò mai in una macchina da turismo.

100



Ippolito Nievo



Francesco I d'Austria



Silvio Pellico



Franz Liszt



Ministro  
Matternich



## IL TURISMO OGGI

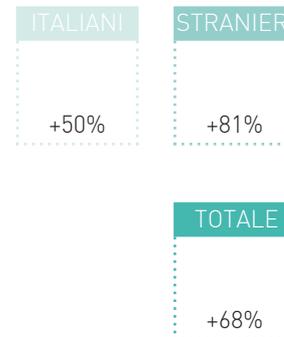
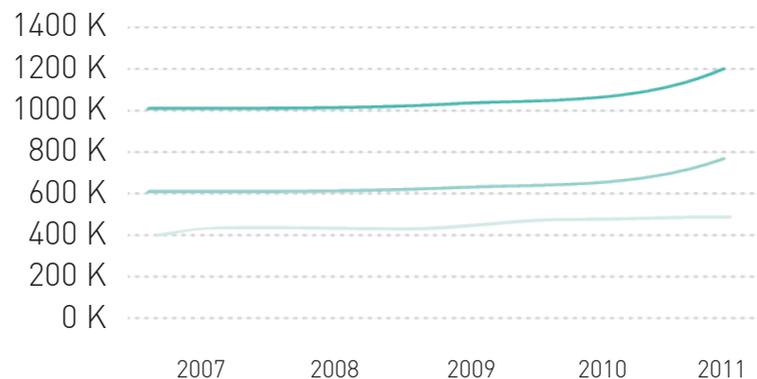
Il Sistema Turistico Lago Como si occupa di monitorare il turismo identificando nell'area tre grandi Aree-Prodotto:

- il Lago, meta di turismo leisure e relax di media durata;
- la Montagna, meta di turismo sportivo e di villeggiatura;
- la Brianza, meta di turismo d'affari.

Ciascuna di queste aree-prodotto è caratterizzata da un'offerta differente, in termini di strutture e infrastrutture, e da una domanda altrettanto diversificata, in termini di provenienza, preferenza e anche capacità di spesa.

Da un ufficiale monitoraggio del turismo sul lago, si è registrato un cammino assolutamente positivo per quanto riguarda l'andamento dei flussi turistici con forti incrementi della domanda sia nazionale che, soprattutto, internazionale. Come evidenziato nelle

## VISITA SENZA PERNOTTAMENTO



## VISITA CON PERNOTTAMENTO

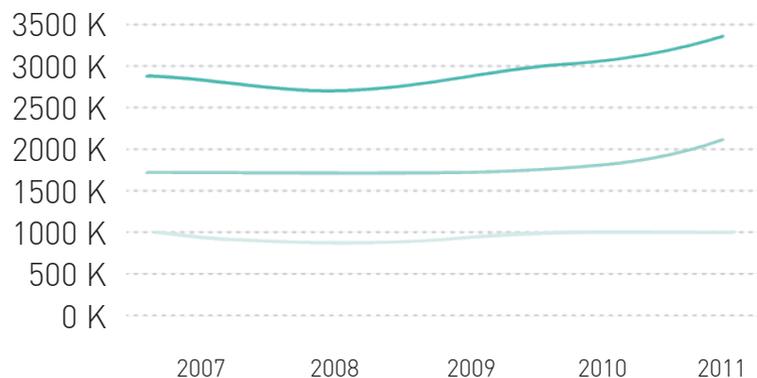


tabelle dal 2007 al 2011 gli arrivi degli Italiani sono cresciuti di oltre il 50%, le presenze di circa il 39%, passando da 742.993 nel 2003 a 1.038.411 nel 2011. Ancora più positivi i dati riferiti agli stranieri con un aumento di oltre l'80% negli arrivi e del 73% nelle presenze (passate da 1.256.566 a 2.182.941).

Tali dati evidenziano una buona e continua vitalità della domanda confermando, da un lato, la sempre maggiore internazionalità della destinazione Lago di Como, dall'altro, un saldo e soddisfacente mantenimento dei flussi turistici nazionali visto il contesto di crisi economica generale che sta attraversando, ormai da alcuni anni, l'intero Paese.

In merito all'evoluzione dell'offerta turistica del territorio, nel corso degli anni vi è stata una costante crescita dei posti letto disponibili, con nuove aperture per la maggior parte delle tipologie ricettive in particolare, da un lato, per gli esercizi alberghieri di qualità medio-alta (hotel 5, 4 e 3 stelle).

Residenze Turistico Alberghiere, sono di-

minuiti invece i letti degli hotel 2 e 1 stella, segno di un costante riposizionamento verso l'altro dell'offerta turistica alberghiera) e dall'altro per i campeggi (per rispondere alla domanda maggiormente indirizzata ad un turismo legato all'aria aperta) e soprattutto per i Bed and Breakfast che nel 2003 ancora non esistevano e ad oggi vantano oltre 1.200 letti disponibili.

L'Area Lago può essere definita, da sempre, locomotiva trainante del sistema turistico in quanto registra oltre il 40% degli arrivi ed il 50% delle presenze rispetto all'intero territorio.

Frequentata in misura maggiore da turisti stranieri (sono oltre il 70%) che scelgono di farvi una vacanza per motivi leisure e relax, in quest'area sono presenti strutture ricettive di elevata qualità per gli amanti del turismo di lusso ma anche molti campeggi (soprattutto nell'alto Lago) per gli amanti del turismo all'aria aperta.

In ogni caso sia gli italiani che gli stranieri

prediligono soggiornare nelle strutture alberghiere dell'area. Dal 2007 al 2011 gli arrivi e le presenze sono cresciuti di oltre il 12% (gli arrivi sono passati da 437.903 a 492.020 e le presenze da 1.600.525 a 1.803.773); la tendenza positiva è da attribuirsi totalmente all'ottima performance dei mercati stranieri, cresciuti in modo costante nel corso degli anni.

Il numeri degli italiani si è mantenuto pressoché costante nel tempo, con un picco negativo solo a cavallo del 2008 e 2009, periodo di inizio della crisi economica che ha investito l'intero Paese.

## PROPOSTE E STAGIONI

Il sistema turistico lago di Como, come abbiamo già sottolineato, suddivide la zona lago in due: l'area lago e l'area montagna. L'attrattiva principale dell'area lago riguarda in particolare l'arte e la cultura: il territorio è caratterizzato da una grande varietà di paesaggi punteggiati da insediamenti abitati che sono testimonianza dell'operosità e della creatività umana sull'ambiente naturale. Innumerevoli ville immerse in parchi secolari, episodi architettonici di grande valore artistico e religioso, reperti archeologici e antichi insediamenti, fortificazioni e baluardi, tracce di cultura e di storia che si ritrovano in musei dedicati e, grazie a itinerari a tema, portano alla scoperta di famosi scrittori e personaggi illustri come Alessandro Manzoni e Alessandro Volta, che hanno regalato fama e dignità letteraria a questi luoghi.

In particolare, il territorio della provincia di Como può offrire vari itinerari tematici, so-

prattutto per quanto riguarda le ville storiche e i loro giardini, le chiese romaniche e l'architettura razionalista.

La varietà del territorio del Lago di Como, dall'acqua lacustre alle vette elevate, permette agli sportivi di ogni età di praticare lo sport preferito.

Durante la stagione invernale le suggestive vette lariane, in particolare quelle lecchesi, vengono ricoperte di neve che le rendono meta ideale per gli sport invernali più svariati. Comprensori sciistici di tutto rispetto come i Piani di Bobbio e i Pian delle Betulle offrono diversi chilometri di piste adatte alle capacità di qualsiasi sciatore. Senza dimenticare anelli attrezzati per gli amanti dello sci di fondo, tappeti trasportatori adatti ai piccoli sciatori e percorsi suggestivi per gli appassionati dello sci alpino e le ciaspole.

Per soggiornare nell'area lago invece la stagione estiva è l'ideale per chi ama gli sport d'acqua. Si possono trascorrere intere gior-

nate passando dalla vela al canottaggio, dal windsurf alla motonautica, dallo sci nautico alla canoa oppure al kite-surfing. Si praticano anche sport come il deltaplano, il parapendio e il volo a vela. A Como è anche presente una scuola di pilotaggio idrovolanti.

Gli amanti della montagna possono invece cimentarsi in arrampicate su roccia, o in più tranquille escursioni di trekking, da quelle facili per famiglie alle più impegnative per gli appassionati della montagna, con panorami mozzafiato sul lago, in mountain bike o a cavallo.

Percorrere a piedi gli itinerari permette di scoprire antichi sentieri, vecchi camminamenti e nel contempo di ammirare paesaggi unici per la bellezza del territorio.

Gli appassionati di golf hanno a disposizione in tutto il territorio del Lago di Como 7 campi immersi nel verde tra i più rinomati a livello internazionale.

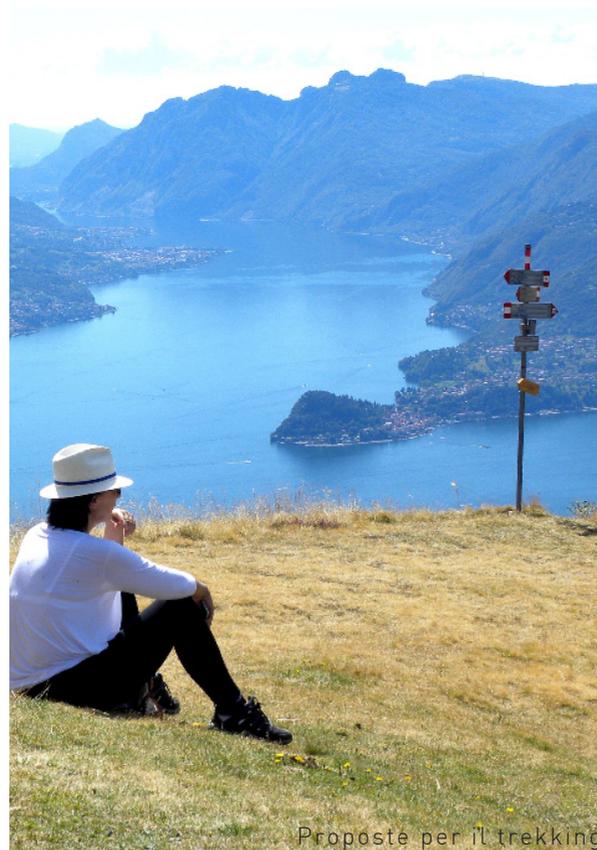
A seguito di quanto affermato, il lago offre

svariate tipologie di vacanza, destinata a un pubblico vasto: dalla famiglia, alla coppia, al gruppo di amici di qualsiasi età.



Spiagge sulle rive del lago

Per quanto riguarda la zona lago, durante il periodo invernale assistiamo a un imponente calo delle visite, poichè il turismo caratte-



Proposte per il trekking

ristico di questa stagione è presente per la maggior parte nelle zone sciistiche.



La neve nella stagione invernale

## I FESTIVAL

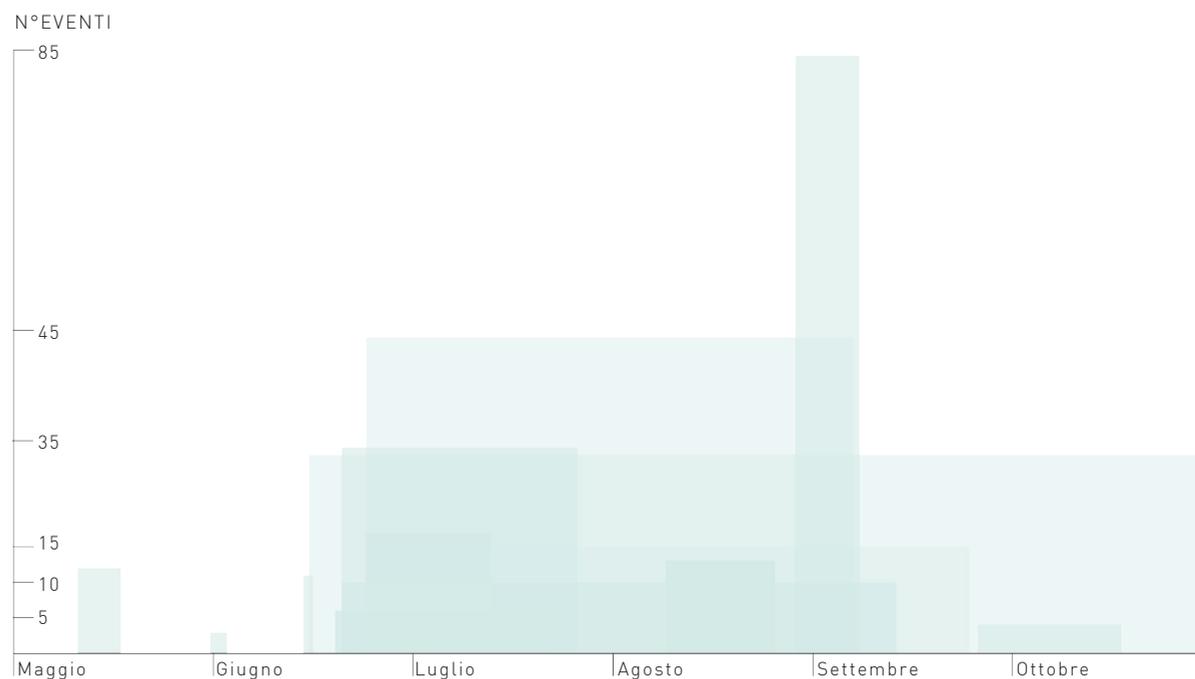
Le attività legate al turismo sono davvero moltissime, e a queste vanno ad aggiungersi numerosi festival.

Questa realtà è cresciuta negli anni e nel periodo estivo i turisti, ma anche gli abitanti del lago, hanno a disposizione ogni sera più di una kermesse da seguire. I temi trattati sono i più disparati e possono essere discussi tramite incontri, proiezioni di film, musica etc. La risposta a questi festival negli anni si è dimostrata sempre molto positiva, poiché in grado di attirare diversi tipi di target vista la vasta scelta a disposizione.

Proprio per questo motivo abbiamo posto particolare attenzione a queste manifestazioni, considerandole un ottimo punto di partenza per la nostra necessità di rendere il Patria il più visibile possibile a un pubblico internazionale o comunque esterno alle dinamiche del lago.

### GRAFICO DENSITÀ EVENTI

I rettangoli del grafico sottostante rappresentano il rapporto tra il numero di eventi e la durata di ogni festival. Si nota come il periodo di massima attività sia luglio.



Abbiamo quindi esaminato tutti i festival che si sono svolti nell'anno in corso, suddividendoli per argomento e confrontandoli tra loro attraverso tre voci: TRADIZIONE, LOCATION STORICHE e VOCAZIONE INTERNAZIONALE, in modo da capire quali si riservano di esaltare le tradizioni popolari e il lago e quali richiamo un turismo composto anche da stranieri.

### Festival sulla MUSICA

Voces  
VI edizione

Tramezzina Music Festival  
XIII edizione

Festival di Bellagio e del Lago di Como  
IV edizione

Festival Lago di Como e Insubria  
XII edizione

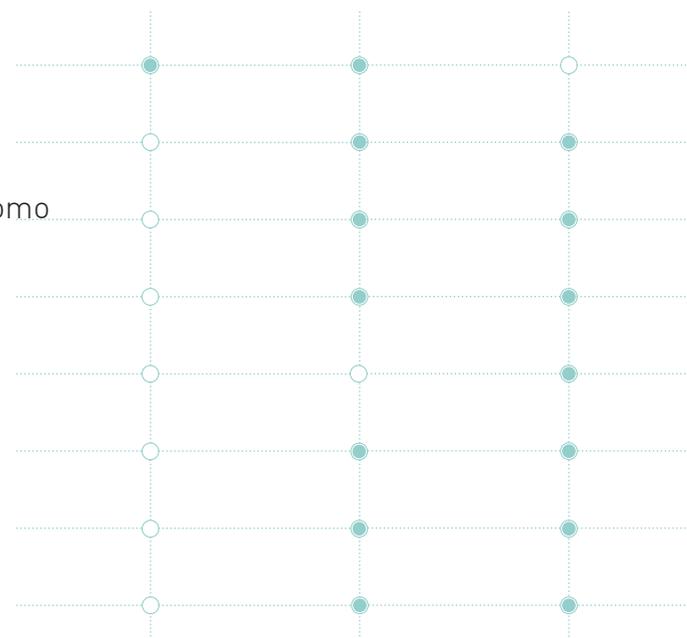
Nameless Music Festival  
II edizione

Tra Lago e Monti  
XXVII edizione

Como Festival Città della Musica  
VII edizione

Festival Musica sull'Acqua  
IX edizione

TRADIZIONE LOCATION  
STORICA VOCAZIONE  
INTERNAZIONALE





● Si ○ No

## Festival VARIETÀ

Festival Terra & Acqua Lago di Como  
I edizioneLa Via Lattea  
II edizioneH-DRÀ Festival  
II edizioneFestival della Luce  
I edizioneTRADIZIONE LOCATION  
STORICA VOCAZIONE  
INTERNAZIONALE

	TRADIZIONE	LOCATION STORICA	VOCAZIONE INTERNAZIONALE
Festival Terra & Acqua Lago di Como I edizione	●	●	○
La Via Lattea II edizione	●	●	●
H-DRÀ Festival II edizione	○	○	○
Festival della Luce I edizione	○	●	○

L'analisi di questi dati ci ha portato a selezionare tre festival che ricalcano i requisiti a noi necessari: raccontare le tradizioni locali in luoghi simbolo del lago e che possano richiamare anche un pubblico composto da stranieri.

## LAKE COMO FILM FESTIVAL

Cinema e paesaggio

Lake Como Film Festival, primo festival dedicato al "cinema di paesaggio".

Un festival del cinema, pensato per dispiegarsi articolando tanti modi di essere e fare cinema, per dialogare e giocare con alcuni luoghi simbolo.

110

Grande potenzialità del festival sono i luoghi che attraverso esso si scoprono o si riscoprono, muovendosi tra gli antipodi dei giardini e delle ville del lago e le periferie urbane, creando per ogni luogo una significativa integrazione con il film proposto. Un itinerario di proiezioni all'aperto che coinvolge la variegata topografia geografica, storica e sociale del territorio. Il Lake Como Film Festival è un festival che riscopre i luoghi aprendoli alla condivisione locale e internazionale, mettendoli in relazione, per riconoscere la ricchezza del tessuto locale, stimolando nuovi utilizzi e potenzialità.



## LA VIA LATTEA

La formula de La Via Lattea è quella di un percorso con varie stazioni da raggiungere a piedi (o con mezzi pubblici). Un vero e proprio pellegrinaggio musicale con incursioni nel teatro, nella letteratura, nel cinema, nella danza, nella filosofia, nella scienza... che invita a riscoprire il nostro territorio da una prospettiva inconsueta.

I sentieri de La Via Lattea attraversano lo spazio e il tempo, collegano le opere del presente a quelle del passato, in un gioco di affinità e contrasti che apre nuovi orizzonti. Una costellazione di eventi animati da artisti giovani e meno giovani, provenienti da vari paesi e con un ricco bagaglio di esperienze internazionali.

La Via Lattea tocca un pubblico allargato e trasversale, disposto a confrontarsi con esperienze artistiche diverse (musica, teatro, letteratura, cinema, danza...) e innova-

tive. Sui suoi sentieri si incontrano gruppi molto eterogenei per età, formazione e provenienza: appassionati di musica e delle arti in genere, amanti della natura, escursionisti, giovani, anziani, famiglie provenienti dal Ticino, dalla vicina Italia e da oltre Gottardo. Particolare attenzione viene data al coinvolgimento dei giovani.

