



## IL FIUME ADDA . *Cenni storici*

Il fiume Adda, con i suoi 313 chilometri, è il quarto in Italia per lunghezza ed è il maggiore affluente del Po. Trae le sue origini dal passo di Val Alpisella ad Ovest dello Stelvio; scorre attraverso la valle di Fraele, a Bormio, scorre tra le Alpi Retiche e le Orobie, lungo tutta la Valtellina sino a sboccare nel lago di Como a nord di Colico. Uscito dal Lario, entra nei due laghi di Garlate e di Olginate, riprendendo poi la sua corsa verso il Po; fino a Cassano è incassato fra sponde alte di puddinghe (rocce formate dalla cementazione di ciottoli di fiume, cioè arrotondati dall'erosione deriva da "pudding" = budino in inglese). Tra Lecco e Trezzo d'Adda, il fiume costituisce, su entrambe le sponde, il collettore principale della ramificazione di rogge e torrenti. Tra Brivio e Paderno, in provincia di Lecco, l'Adda scorre in una valle incassata tra formazioni moreniche e alluvionali immerse in ripe boschive ad ampio dislivello, che furono insormontabili ostacoli per i naviganti dei secoli scorsi. Da Paderno fino alle porte della provincia di Milano e poi più giù fino a Cassano d'Adda, il fiume muta il suo corso in un divenire progressivamente più calmo ma pur sempre scosceso. Da Cassano la morfologia dell'Adda si trasforma definitivamente: l'alveo diventa ampio e la corrente meno impetuosa; in territorio lodigiano arriva a livello della campagna per congiungersi, infine, a Castelnuovo Bocca d'Adda, con il grande fiume Po. Secondo Cassiodoro, il nome deriva dal latino "duo", due, perché anticamente si credeva che il fiume nascesse da due sorgenti, anziché da una sola; altri studiosi ritengono invece che il nome sia di origine celtica, cioè che derivi dal vocabolo celtico "abda" che vale "acqua che scorre impetuosa". Nei pressi di Canonica l'Adda riceve sulla sinistra il Brembo, più a sud, a Montodine riceve il Serio. Il suo percorso diventa poi imponente, fra due sponde ricche di vegetazione tra cui primeggiano la robinia, l'olmo, l'ontano, la betulla, il castagno, il viburno, il pioppo, il rovo, l'agrifoglio. La robinia caratterizza in particolar modo il tratto da Canonica a Lodi (è stato scritto che il territorio dell'Adda è uno dei pochi in Italia dove si possono ancora osservare ambienti naturali pressoché vergini e omogenei, con le fitte boscaglie, la vegetazione palustre, la presenza di numerosi meandri di indubbio valore geomorfologico e paesaggistico, nonché la rilevante quantità di flora terrestre e fluviale).

Fiume importante. Un tempo lungo le sue sponde vi erano molti gerài: “La lunga colonna dei carretti trainati dai cavalli scendeva verso il greto del fiume: c’era da caricare la gèra, la ghiaia, che vi si trovava in abbondanza.

Ad attendere i gèrai c’erano i barconi, i grandi barconi dell’Adda che “tagliando” per il Naviglio, giungevano con il loro carico sino a Milano. Un viaggio che durava alcuni giorni”. A partire dal XVI° secolo, ma con scarsi risultati fino al 1777, si cercò di utilizzare il fiume Adda come via di comunicazione navigabile. Negli anni precedenti il fiume era in effetti navigabile dalla confluenza del Po fino a Lodi e, talvolta, fino a Cassano. Il tragitto da Milano al Lago di Como divenne praticabile dopo l’apertura del Naviglio della Martesana, ma presentava un ostacolo allora insuperabile costituito dalle ripe di Paderno che formavano un dislivello di 28 m in 25 Km di percorrenza. La navigazione veniva interrotta in questo punto obbligando il trasbordo a terra, di merci e genti, da Trezzo a Brivio. Nel 1777, con la costruzione del Naviglio di Paderno, il dislivello fu superato grazie alla realizzazione di sette conche. Scrive il Cattaneo nel 1841: "Nel tratto superiore dell’Adda, a Trezzo, v’è prima un tratto navigabile (m 11.700), poi un aspro dirupo, nel fianco del quale fu necessario incavare il breve Naviglio di Paderno (2.605 m) al solo uso della navigazione".

L’importanza di questa via d’acqua per l’economia di oltre 200 anni fa è testimoniata anche dal conio di una moneta commemorativa dell’apertura del Naviglio di Paderno da parte del Governatore del Ducato di Milano, l’Arciduca Ferdinando. D’altra parte la navigazione, pur consentendo un salto di qualità per l’allargamento dei mercati, suscitò conflitti anche aspri con alcuni settori dell’economia fluviale come quella rappresentata dai pescatori.

Negozianti e conduttori di barche, che, in una lettera inviata alla Vice Prefettura di Lecco nel febbraio del 1807, così auspicavano provvedimenti contro i pescatori di Olginate: "riesce incomoda e pericolosa la navigazione tanto ascendendo che discendendo, poichè, si sono dai detti pescatori di Olginate formati tanti rialzi di sassi , da provocare , dannose incalcolabili conseguenze al commercio, alla proprietà ed alla individuale sicurezza". Il trasporto da Lecco a Milano richiedeva oltre un giorno di navigazione; per la risalita occorreavano anche più di 15 giorni. Da Lecco a Milano le barche scendevano cariche di merci che venivano poi offerte nei mercati della grande città ma il ritorno, in salita, era faticoso e costoso perchè anche per il solo trasporto delle imbarcazioni vuote era necessario l'utilizzo di bestie per il traino.

Lo staff APS Brivio