

**2003 anno internazionale dell'acqua  
conversazioni sul Grande Fiume  
“ Il Po risorsa d'acqua”**

Cremona - Società canottieri Flora  
20 settembre 2003

**Premessa**

Ogni fiume ha, e vive, una sua storia, combinazione originale tra fenomeni naturali ed azione dell'uomo, costantemente in tormentato equilibrio.

Il fiume Po, collettore di una superficie di 72000 chilometri quadrati e di una società moderna di 20 milioni di esseri umani, deve essere visto nell'ambito della sua particolare storia.

Dei suoi 637 chilometri di lunghezza, dal Monviso al mare Adriatico, circa 570 si possono considerare scorrenti in una pianura alluvionale, partendo da Torino dove la quota è già intorno ai 200 metri sul mare, con corrente lenta e secondo pendenze di pochi decimi di millesimo, ovvero calando mediamente 40 centimetri al chilometro con minimi, nel tratto terminale, di cinque volte inferiori.

Con tali caratteristiche il fiume assume naturalmente un andamento con percorso a curve successive, i meandri, che mutano in tempi anche brevi, che vengono abbandonati o rinnovati, con il conseguente continuo spostamento del fiume per larghezze dell'ordine di chilometri.

Non soltanto cambia il percorso, ma cambia continuamente il profilo dell'alveo, per effetto del trasporto del materiale prodotto dalla costante corrosione dei luoghi attraversati, montagne o pianure che siano: ciottoli, ghiaie, sabbie, limi ed argille vengono portati verso valle, alternativamente spinti o depositati dalla corrente. Il fondale del fiume assume un aspetto simile ad un deserto, dove dune, scarpate ed avvalamenti si susseguono e si inseguono apparentemente in modo casuale.

E' chiaro che tali caratteristiche abbiano rappresentato un serio problema sin dagli albori della civiltà padana, sorta, come è naturale, proprio sulle rive del grande fiume al quale ha chiesto, sin da principio, di svolgere alcuni servizi essenziali: difesa, acqua, cibo, trasporto, energia.

Divenne quindi impossibile per l'umanità tollerare un fiume così grande e così potente al punto tale da essere in grado di chiudere o creare meandri per estese superfici, mantenere zone paludose, spostare il proprio letto per distanze chilometriche, oltre al fatto che ogni movimento poteva essere generato da travolgenti piene.

Così iniziò un confronto aspro tra Po e società umana; confronto senza fine, con alterne vicende, che dura ancora oggi e così in futuro.

Il problema è complesso con molteplici aspetti: ho fatto la scelta, che spero sia condivisa, di accennare ad alcuni di questi che più riguardano, e quindi devono interessare, la comunità cremonese. L'approssimazione del racconto può assumere, in alcuni punti, limiti grossolani; ne ho coscienza, ma il tutto è strumentale allo scopo di questo intervento: sostenere un'unica tesi e su questa lasciare in chi ascolta il germe della sana curiosità.

**Cremona ed il Po**

Cremona è nata su un colle, forse ancor prima dei Romani, ed a ciò deve il suo nome con significato di ' terra alta ', ' dosso ' . . . . forse ' collina ' elevata e quindi salvata dalle acque che per gran parte la circondavano.

## Consorzio Irrigazioni Cremonesi

Via Cesare Battisti,21 – Cremona - Partita IVA e Codice Fiscale 00106640196 - Tel 0372-22308 fax 0372-22492

e-mai [segreteria@consorzioirrigazioni.it](mailto:segreteria@consorzioirrigazioni.it) web:[www.consorzioirrigazioni.it](http://www.consorzioirrigazioni.it)

Nei secoli la città è cresciuta accanto al fiume, con un rapporto sostanzialmente positivo per entrambi: il Po ha continuato ad essere fiume, Cremona ne ha tratto vantaggi rilevanti, soprattutto grazie alla navigazione.

Di Cremona centro portuale si hanno le prime notizie certe nell' VIII secolo, in piena età longobarda: la città è citata quale porto di grande importanza per il commercio con le coste adriatiche, sotto la dominazione bizantina e quindi collegate, a loro volta, con l'Oriente.

Ancora nel X secolo il Vescovo, al tempo massima autorità religiosa e civile, dimostra grande attenzione ( ed interesse) sui diritti di dazio del porto, sui trasporti e sul commercio, relativi, cosa interessante, su entrambe le rive del fiume.

Nel XIII secolo i mercanti cremonesi furono tra i protagonisti della creazione di una sistema di canali navigabili che by-passavano il Po, evitando così il tratto sotto la dominazione di Mantova, sempre ostile ai traffici cremonesi.

In quel periodo tanta potenza avevano raggiunto i nostri predecessori che si testimonia la presenza di uffici mercantili cremonesi in alcuni portici del Mediterraneo, sino a S. Giovanni d'Acrida, in Palestina. Il fiume lambiva la città; . . . Cremona era una città sul fiume. Esistevano addirittura dei borghi, fuori dalle mura, collocati *ultra padum*, cioè al di là del fiume.

Ma proprio nel Medioevo le comunità rivierasche iniziano ad interagire con il regime del fiume, tentando di difendere soprattutto le campagne agricole dalle inondazioni e, gioco forza, per acquistare nuove terre da coltivare a scapito dello spazio fluviale.

Comparirono così le prime arginature e con esse la consapevolezza che l'interazione delle attività umane con i fenomeni naturali comportava un'attività di costante manutenzione e sorveglianza.

Nella Cremona del XIV secolo si formò e crebbe l'Ufficio pubblico “ *Stratarum, arzinorum et aquarum*” specificatamente incaricato, tra l'altro, di sorvegliare il sistema degli argini del Po ed ordinare, alle comunità rivierasche, di realizzare i necessari lavori di riparazione e manutenzione, a cura e spese delle stesse comunità. Col passare dei decenni e, probabilmente con l'aumentare delle dimensioni dei problemi, si prese gradualmente coscienza che lo sforzo di sostenere simili opere non poteva essere affidato alle sole popolazioni rivierasche e quindi i Comuni stessi iniziarono a rendere disponibili risorse pubbliche.

E' a questo punto che considero iniziata la competizione tra fiume e società, competizione che dura tuttora.

I primi argini, creati sulla base dell'esperienza, furono, per il Po, i primi veri vincoli. Ma ai vincoli la corrente reagisce creando situazioni nuove che smentiscono le esperienze passate: nuove esperienze, nuovi rimedi ( cioè nuovi argini o sovralti, nuove difese).

C'era un'aggravante in questo confronto. Non era una partita tra il fiume e la società dell'uomo, ma tra il fiume e le numerose e diverse comunità che vivevano, prosperavano e certo non andavano tra loro d'accordo, lungo tutto lo scorrere del Po. All'unicità del suo corso si opposero quindi rimedi locali, limitati, senza una visione generale che valutasse, perlomeno, le conseguenze di ogni provvedimento realizzato; non mancavano certo le conoscenze.

Gli interventi nel fiume possono avere ripercussioni anche a notevole distanza nello spazio ma anche nel tempo, e la mancanza di una visione complessiva ha certo portato a risolvere problemi locali creandone altri nuovi, spesso inaspettati.

Il problema era noto ma irrisolvibile. Soltanto nel 1806, durante la breve napoleonica Repubblica d'Italia, si trovò il rimedio, che durò il solo tempo di gloria dell'illustre corso: il *Corpo di acque e strade*. Ufficio statale, organizzato con sedi periferiche, che assunse il compito, tra gli altri, di affrontare il problema idraulico quale unico in tutto il territorio.

Tra il XV ed il XVII secolo il fiume si allontanò da Cremona e, nel medesimo periodo, la navigazione entrò in una crisi dalla quale, *mutatis mutandis*, neppure oggi può dirsi risolta.

## *Consorzio Irrigazioni Cremonesi*

Via Cesare Battisti,21 – Cremona - Partita IVA e Codice Fiscale 00106640196 - Tel 0372-22308 fax 0372-22492

e-mai [segreteria@consorzioirrigazioni.it](mailto:segreteria@consorzioirrigazioni.it) web:[www.consorzioirrigazioni.it](http://www.consorzioirrigazioni.it)

Poiché ambedue i fenomeni furono causati dall'uomo, non so dire quale fu la causa e quale uno degli effetti.

Certo è che alla fine del XV secolo la scoperta di Cristoforo Colombo creò enormi interessi commerciali al di fuori del mediterraneo, riducendo gravemente l'importanza di questo mare e quindi del commercio che in esso prosperava da millenni. Contemporaneamente le nostre terre si trovarono coinvolte da guerre e dominazioni, con francesi, spagnoli, papalini, imperiali, austriaci, che scorrazzavano in lungo ed in largo, provocando non soltanto distruzione ma anche un continuo cambiamento nell'assetto delle istituzioni e dell'autorità.

A questo si aggiunse che ormai i dazi e le gabelle pagate dalla navigazione, a causa dei numerosi confini che si incontravano lungo il corso del Po, avevano raggiunto un assetto quasi non più controllato, al punto che spesso neppure le autorità pubbliche ne avevano l'esatta cognizione!

Addirittura nel seicento si ipotizzò di creare un canale tra Adda ed Oglio, dimostrandone la convenienza economica soltanto con il by-pass dei dazi sul Po!

Fatto si è che, per Cremona, l'adiacenza al fiume diventò sempre meno un vantaggio ed un crescente problema.

Nel XVII secolo la corrente causò il crollo di una parte delle mura, minacciando di danneggiare il castello Visconteo, edificato intorno al 1370.

Non fu allora posto il problema di rinforzare queste strutture, ma di spostare il corso dell'acqua dalle stesse, segno evidente della scala di priorità.

Studiosi, matematici ed idraulici, furono chiamati ad intervenire, tra i quali l'allora illustre abate Antonio Lecchi, gesuita con fama – meritata – di grande esperto di sistemazioni fluviali. Questi, nel 1758, propose la realizzazione di 14 pennelli che gradualmente allontanassero la corrente e provocassero il riempimento delle 'morte'.

Così il fiume si allontanò lasciando, nel Morbasco e nel tratto inferiore della Cremonella la misera traccia del suo antico percorso.

Motore principale di quest'opera, che non fu certo di poco conto, fu lo stratagemma adottato da Cremona per realizzare queste opere: ai progettisti, in cambio dell'esecuzione e manutenzione delle opere, venne data facoltà di impadronirsi delle terre che venivano affrancate all'acqua: non poteva concepirsi un incentivo più stimolante.

Ben presto il fiume se ne andò sino a portarsi a quasi due chilometri dalla città; Cremona non era più porto.

### **Il Po e la fine della navigazione 'di ieri'**

Agli inizi del settecento la vocazione portuale, e quindi commerciale di Cremona, era ormai esaurita. Qualcuno incolpa di questo l'autorità del tempo, la casa Asburgo d'Austria ( che acquisì il Lombardo-veneto dopo la pace di Raastadt nel 1714), in realtà i motivi erano squisitamente di convenienza economica.

Il governo austriaco tentò infatti di riattivare il traffico fluviale, essendo ormai titolare di tutta la sponda sinistra del Po e quindi in grado di regolare i dazi, ma soprattutto per creare una fonte di sviluppo per l'austriaco porto di Trieste, affinché potesse competere e rivaleggiare con l'indipendente Venezia.

Ma i documenti dell'epoca accennano ad un dato di fatto che aveva già troncato le speranze di una rinascita della navigazione sul tratto lombardo. Giunti al porto di Ostiglia i carichi immessi sulla strada postale per Milano, ormai centro dominante, raggiungevano la mèta in tre giorni contro i circa venti necessari per completare la via fluviale Po – Ticino – navigli. . . . il gioco è fatto!

Cremona si stacca dal Po e la navigazione si allontana da Cremona.

## **Cremona e la navigazione di oggi**

Può sembrare che il discorso continui, in realtà il problema della attuale navigazione del Po non ha nulla a che vedere con le vicende sinora raccontate.

Esiste infatti una cesura secca e precisa, creata dall'intervento radicale della sistemazione del fiume, tra foce Adda sino al Mincio, attraverso la costruzione delle 51 curve di navigazione, iniziata nel 1919 e conclusa negli anni ottanta, allo scopo di riprendere, con capacità moderna, il trasporto fluviale, per carichi da 600 tonnellate contro quelli oggi, saltuariamente transitanti, di 4000 tonnellate!

La navigazione fluviale, nel XIX secolo, fu argomento assai dibattuto: il naviglio ha sempre dimostrato la sua competitività, in termini di costi, rispetto al trasporto via terra e nell'800 lo sviluppo dei motori a vapore e, poi, a combustione interna, diede un impulso straordinario, con navi più veloci, sicure ed affidabili.

Argomento stimolante, per i sostenitori delle vie d'acqua, era l'osservazione di quanto realizzato con notevole successo in tante altre parti del mondo.

Navigare il Po era un'aspirazione molto sentita, talmente sentita che si trovarono le risorse politiche ed economiche per pensare alla realizzazione di quest'opera, invero colossale e purtroppo poco apprezzata almeno nella sua grandiosità.

Come spesso avviene in Italia, l'idea era ottima ma i soldi non sufficienti. Così ci volle molto tempo ( 60 anni), durante il quale la società crebbe sul trasporto terrestre, ed inoltre si dovette risparmiare su alcuni parametri di progetto.

Capita sempre, di necessità virtù, di voler realizzare qualcosa e poi rinunciare a qualche parte, non essenziale, per ridurre un costo che aumenta e renderlo così sopportabile. Ma quando si parla di regolare il flusso di un fiume così grande ed importante, ogni economia può allontanare dall'obiettivo ed anche creare problemi nuovi. Il rimedio è peggiore del male?

Purtroppo si fecero economie, non avendo soldi per espropriare terreni o per spostare argini maestri esistenti, per modificare strutture, sollevare ponti ecc . . . nel corso di 60 anni che hanno visto grandi cambiamenti!

I raggi di curvatura delle 51 curve non furono tutti realizzati come da progetto, basato sulla diretta osservazione del comportamento del fiume, ed anche alcuni rettifili rimasero troppo lunghi.

Risultato: le opere realizzate non sono sufficienti a garantire la navigabilità, perché la corrente di magra, cioè quella che rende navigabile il fiume quando l'acqua è minima, ancora forma depositi e provoca erosioni.

Il fiume così non è classificabile come navigabile, ma 'navigabile solo con determinati livelli d'acqua ' quindi non è una navigazione ' produttiva '. Nessuno investe in una via di trasporto della quale è incerta l'efficienza! L'opera è stata, per gli scopi prefissi, un insuccesso.

## **Insuccessi e questioni aperte**

Le curve hanno però portato alla definitiva stabilizzazione del corso del fiume, e questo appare senz'altro un buon successo. Ma incanalare la corrente di magra in uno spazio limitato solo da una sponda, in un corso d'acqua con fondo mobile, significa aumentarne la velocità e quindi l'erosione dell'alveo, soprattutto quando l'acqua è in fase di crescita nell'ambito dell'altezza della difesa. Poiché la difesa, cioè la scogliera che forma la curva, è appoggiata sul fondo, essa è destinata a muoversi, se non a crollare, e quindi richiede un continuo lavoro di ricarica, i cui costi non sono ammortizzati dal reddito di una navigabilità fiorente.

## Consorzio Irrigazioni Cremonesi

Via Cesare Battisti,21 – Cremona - Partita IVA e Codice Fiscale 00106640196 - Tel 0372-22308 fax 0372-22492

e-mai [segreteria@consorzioirrigazioni.it](mailto:segreteria@consorzioirrigazioni.it) web:[www.consorzioirrigazioni.it](http://www.consorzioirrigazioni.it)

E' sempre oggetto di grande attenzione il fatto che il fondo del fiume si muova ed in particolare, qui a Cremona, abbia subito un evidente abbassamento. I dati dicono che questo processo si inverte nei pressi di Ostiglia, da dove, cioè, il letto tende ad innalzarsi. Anche a monte dello sbarramento di Isola Serafini il letto si innalza. Tutto ciò sarebbe sufficiente per affermare che proprio questo sbarramento abbia creato lo squilibrio.

Negli anni 70/80 erano stati individuati come responsabili i cavatori del Po, che senz'altro creavano turbativa al fenomeno di erosione e trasporto, ma nessuno sa con quale intensità. Così, come avviene spesso in Italia, le cave sono state spostate all'interno del territorio, dove stanno creando problemi enormi dei quali si lagneranno molti in futuro!, mentre nel fiume i materiali depositati sono, sotto gli occhi di tutti, in costante aumento.

I depositi si formano durante le piene, quando il fiume si allarga, rallenta e deposita, quindi innalza sempre più la quota della parte dell'alveo destinata all'espansione della corrente; questa, a sua volta, resterà per più tempo incanalata in una parte stretta, quindi con maggior effetto erosivo, secondo un processo di progressivo aggravamento del fenomeno.

Il Po è in un vicolo cieco: destinato, se così continueremo, ad essere non solo sempre meno navigabile ma anche sempre più pericoloso.

Invertire la tendenza di scelte sbagliate è quasi impossibile, perché ora l'attuale situazione del mercato degli inerti è sostenuta dai notevoli interessi economici, e non solo, nati con essa.

Le difese che devono trattenere le piene del Po sono costituite dai 2300 chilometri di argini Maestri, più volte adeguati e sovralzati, ed oggi ritenuti insormontabili.

Ma tra gli argini Maestri ed il fiume c'è una distanza che va da poche decine di metri (argine Maestro 'in frodo') a due/tre chilometri. Tutta quest'area, ordinariamente asciutta, costituisce la golena, destinata ad ospitare le acque di piena; la funzione è duplice perché, ospitando le acque di piena, la golena riduce la velocità della corrente e quindi le sottrae energia. Al fine di rendere meno frequenti gli allagamenti, e forse ricalcando arginature antiche, in golena esistono degli argini, più bassi dei Maestri, che separano la golena verso il fiume, detta 'aperta', da quella verso l'argine Maestro. E' evidente l'effetto. Fino a che la piena non sormonta l'argine golenale, o non lo fa crollare, lo spazio di espansione della piena è ridotto, quindi i livelli delle acque risultano più alti con effetti che si ripercuotono sia a monte che a valle, anche per chilometri.

Il problema degli argini golenali non è semplice, anche perché nella golena chiusa sono sorte, o già sorvegliavano, costruzioni.

Sottolineo però un problema che potrebbe essere risolto con poca, ma chiara, volontà politica: la golena chiusa è generalmente utilizzata a scopo agricolo ed è sistemata, ovunque, con pendenze verso l'argine Maestro. Quando l'acqua che irrompe si accumula al piede dell'argine Maestro e non se ne allontana più se non per lentissima filtrazione, lasciando il piede dell'argine stesso 'a mollo' per periodi lunghissimi, cosa che sarebbe assolutamente da evitare perché indebolisce la capacità di resistenza della struttura. Perché non prescrivere pendenze verso il fiume in modo che la golena si svuoti immediatamente dopo la piena?

Un altro problema tanto grave quanto risolvibile, magari prima della "solita emergenza": l'argine golenale, struttura creata da privati, spesso cede durante la piena; nel punto del cedimento si forma una voragine, dalle nostre parti chiamata *bodrio*, che può avere dimensioni ragguardevoli. Dopo la piena, con fatiche più o meno grandi, arrivano sempre i finanziamenti pubblici per ricostruire l'argine crollato e chiudere il bodrio. Non sarebbe più logico, e certo meno oneroso, imporre la costruzione di chiaviche ad apertura automatica, che evitino il crollo della struttura, crollo che, essendo incontrollato, può verificarsi vicino all'argine Maestro, con gravissimo pericolo di collasso di questa difesa principale?

## *Consorzio Irrigazioni Cremonesi*

Via Cesare Battisti,21 – Cremona - Partita IVA e Codice Fiscale 00106640196 - Tel 0372-22308 fax 0372-22492

e-mai [segreteria@consorzioirrigazioni.it](mailto:segreteria@consorzioirrigazioni.it) web:[www.consorzioirrigazioni.it](http://www.consorzioirrigazioni.it)

Il proliferare di aree protette, parchi e riserve, ha sostanzialmente ignorato il fiume Po. Ormai quasi tutti i fiumi lombardi ( per restare in Lombardia) sono compresi in aree protette. A Parte qualche piccola iniziativa di avvedute comunità locali, la maggior parte del Po è al di fuori dai regimi di protezione naturalistica, ed i timidi tentativi di introdurre l'idea del 'Parco del Po' non trovano quell'unità di consensi essenziale per 'decollare'. Come mai? Il Po ha ormai ben poco di naturale; questo non è un buon motivo per non cercare di pianificarne la tutela ed il recupero di un buon livello di naturalità.

### Navigabilità commerciale?

Un colpo durissimo alla navigazione commerciale del Po è senz'altro il nuovo sistema autostradale e ferroviario in via di costruzione parallelamente al fiume nella pianura Padana. E' evidente che i soggetti che possono prendere decisioni di queste dimensioni non credono nella navigazione fluviale; né in essa credono i grandi poteri economici in grado di sostenere così ingenti finanziamenti; e pensare che le vie d'acqua sono, ad ogni effetto – cioè anche nella redditività, uguali alle autostrade!

Vedo inoltre all'orizzonte una modalità di trasporto dalla potenza sbalorditiva, che non necessita di alcuna infrastruttura, efficiente, sicura e . . . . " porta a porta": le imbarcazioni si muovono nel fluido acqua, ma c'è un altro fluido nel quale possono muoversi altri tipi di 'natanti' che sfruttano lo stesso principio: i dirigibili. Vi sono alcuni modelli, pronti per la produzione, in grado di trasportare venti tonnellate di carico utile ed, in progetto, si stanno preparando ' giganti' fino a melle tonnellate! Senza necessità di infrastrutture, in grado di superare qualsiasi ostacolo, con una velocità di crociera intorno ai di 200 chilometri all'ora, con una autonomia di migliaia di chilometri ed un costo di trasporto dieci volte inferiore alla navigazione in acqua, questi modernissimi 'pronipoti' degli Zeppelin saranno senz'altro la nuova frontiera dei trasporti.

Penso che la navigazione commerciale sul Po, ammesso di poterla garantire 365 giorni all'anno, non diventerà mai più veramente commerciale, ma si limiterà, come avviene oggi, al saltuario trasporto; così eccezionale ed isolato da incuriosire persino, ogni volta, gli organi di stampa!

Resterà, e mi auguro si accresca, il diporto, il turismo, lo sport, l'ambiente; che però non producono risorse per sostenere la manutenzione del "sistema Po", che quindi sarà, dal punto di vista meramente economico, non una risorsa ma soltanto un capitolo di spesa.

### **I gestori del Po**

Se è vero che il fiume Po è poco naturale, cioè fortemente antropizzato, ritengo utile citare i soggetti che sono deputati, per legge, alla gestione di questo grande sistema territoriale.

Oggi l'ente ai vertici della gestione del Po è l'"Autorità di bacino per il fiume Po", con sede a Parma. Creata nel 1983, essa ha il compito di garantire il necessario coordinamento di tutte le attività che possono interferire con il regime del fiume. Poiché il Po è il colatore di tre quarti dell'alta Italia, possiamo capire quanto ambizioso sia l'idea di un soggetto che possa discernere di tutti i fenomeni e le trasformazioni che poi influiscono con il fiume. Gli strumenti che l'Autorità deve costruirsi sono, sostanzialmente, di carattere pianificatorio: essi devono dettare le prescrizioni che consentono l'equilibrio del sistema. Per ora è stato adottato il Piano di Assetto Idrogeologico ( PAI) che individua fasce di rispetto dai corsi d'acqua principali, con vincoli e limiti specifici. E' un prodotto di per sé buono ma, . . . dopo vent'anni può sembrare non molto!

## *Consorzio Irrigazioni Cremonesi*

Via Cesare Battisti,21 – Cremona - Partita IVA e Codice Fiscale 00106640196 - Tel 0372-22308 fax 0372-22492

e-mai [segreteria@consorzioirrigazioni.it](mailto:segreteria@consorzioirrigazioni.it) web:[www.consorzioirrigazioni.it](http://www.consorzioirrigazioni.it)

Molto più operativa è l’Agenzia Interregionale per il Po ( AIPO), nuova istituzione, avviata l’anno scorso, nella quale è confluito il Magistrato per il Po. La sede è sempre a Parma, gli uffici sono i medesimi, i funzionari, mi auguro almeno per Cremona, dovrebbero restare. Spesso in Italia avviene che si cambia nome all’ente ( o al problema) per migliorare qualcosa che non va, o per farla andar meglio. Non è il caso dell’AIPO, quindi non si sa se, tra gli scopi, ci sia un miglior funzionamento. La nuova creatura è figlia del decentramento di funzioni lasciate dallo Stato a beneficio degli enti territoriali ( Regioni, Province e Comuni). Confido nella teoria Vichiana dei corsi e dei ricorsi perché . . . non sempre ‘ federalismo è bello ‘ ed in materia di acqua e soprattutto in materia di fiume Po l’unitarietà dei soggetti operativi è un fine cui non si dovrebbe mai rinunciare. Oggi l’AIPO è una, ma governata dalle quattro regioni ‘padane’: Piemonte, Lombardia, Veneto, Emilia-Romagna. Ci sarà costante unità di intenti e di scopi? Ci saranno le risorse e saranno distribuite con priorità squisitamente ‘ tecniche’? . . . speriamo.

### **Il Po: risorsa d’acqua**

Se non consideriamo il fattore “costo per la collettività”, che quindi resta un onere doveroso per continuare ad essere “ in vantaggio” sul fiume, il Po può essere senz’altro una risorsa, anche a valore aggiunto rilevante: pensiamo, ad esempio, all’ambiente ‘naturale’ che in esso può svilupparsi, o alle attività turistiche e di svago.

In questo essere risorsa permanente tutti possono contribuire.

In prima fila vedo le società sportive, ‘ le canottieri’, che arricchiscono in modo originale la città di Cremona, e che rappresentano la più articolata, numerosa e . . . motivata organizzazione sociale che vive sulle sponde del grande fiume.

I problemi del Po sono tanti e complessi.

Chi ad esso è più vicino dovrebbe viverli in prima persona, non soltanto ‘sulla pelle’, perché li subirebbe, ma anche ‘ nella mente ‘, perchè così li ‘ coltiva’ e ne diventa protagonista, non foss’altro come centro di riferimento, di conoscenza ed anche . . . di critico controllo.

Perché tra i tanti soci che dedicano molto tempo alle società, significativamente perché hanno molto tempo libero, non nascono iniziative di studio e culturali dedicate al fiume Po? Sarebbe un esercizio utile per la mente, unico organo che aiuta a restare giovani, ed aiuterebbe a creare quella qualificata opinione dei fruitori del fiume che poi aiuta a sostenere le iniziative politiche, vero motore per aiutare il nostro fiume.

Non è certo il caso di impegnarsi in studi profondi ( compito proprio degli storici di professione), ma, con semplici letture e ricerche, si potrebbe raccontare qualche storia del fiume, conservare la memoria di ciò che accade intorno ad esso, visto con gli occhi di chi vive sul fiume; raccontarlo in modo semplice, magari per i soci tutti, o per le scuole. . . .

Creare cioè un riferimento culturale sul fiume che sia un contributo concreto a diffonderne la conoscenza e la tutela.

---

Stefano Loffi  
Direttore del  
Consorzio Irrigazioni Cremonesi  
Via Cesare Battisti, 21  
Cremona  
[direttore@consorzioirrigazioni.it](mailto:direttore@consorzioirrigazioni.it)

## *Consorzio Irrigazioni Cremonesi*

Via Cesare Battisti,21 – Cremona - Partita IVA e Codice Fiscale 00106640196 - Tel 0372-22308 fax 0372-22492

e-mai [segreteria@consorzioirrigazioni.it](mailto:segreteria@consorzioirrigazioni.it) web:[www.consorzioirrigazioni.it](http://www.consorzioirrigazioni.it)

[www.consorzioirrigazioni.it](http://www.consorzioirrigazioni.it)

---

### Piccola Bibliografia

- Nuova Cronaca – “ *Uomini, storia, Arte – Le raccolte dei paginoni storici di Nuova Cronaca* - Nuova Informazione s.r.l. – Cremona – vol. 4 luglio 2000 e vol. 5 settembre 2000;
- Cati Lino “ *Idrografia e Idrologia del Po* “ – Pubblicazione n. 19 dell’Istituto Idrografico del Po - Istituto Poligrafico e Zecca dello Stato – Roma 1981;
- Bigatti Giorgio – “ *La provincia delle acque – Ambiente, istituzioni e tecnici in Lombardia tra Sette e Ottocento* “ - Franco Angeli ed. 1995.