

# **Fiumi e città**

## **Un amore a distanza**

**Volume I**  
**Corsi d'acqua dell'Alto Adriatico**

**a cura di Giorgio Osti**

PADOVA  
**UP**

P A D O V A U N I V E R S I T Y P R E S S



Prima edizione 2021, Padova University Press  
Titolo originale: *Fiumi e città. Un amore a distanza*

© 2021 Padova University Press  
Università degli Studi di Padova  
via 8 Febbraio 2, Padova  
www.padovauniversitypress.it

Redazione Padova University Press  
Progetto grafico Padova University Press

ISBN 978-88-6938-254-3



This work is licensed under a Creative Commons Attribution International License  
(CC BY-NC-ND) (<https://creativecommons.org/licenses/>).

# **Fiumi e città. Un amore a distanza**

**Vol. 1**

*Corsi d'acqua dell'Alto Adriatico*

a cura di Giorgio Osti

**PADOVA**  
**UP**



## Indice

<b>Prefazione</b>	7
<b>1 - Relazioni socio-fluviali nelle città della valle del Po. Un quadro analitico</b>	9
<i>Giorgio Osti</i>	
<b>2 - Isonzo-Soča: un ponte per la città transconfinaria di Gorizia-Nova Gorica</b>	29
<i>Giovanni Carrosio</i>	
<b>3 - Pordenone e il Noncello</b>	39
<i>Elisa Cozzarini</i>	
<b>4 - Treviso, là dove Sile e città non s'accompagna</b>	49
<i>Giulia Beraldo, Irene Granzotto, Arianna Lorenzon, Fabio Tullio</i>	
<b>5 - Belluno e la Piave. Verso una rilocalizzazione delle politiche sul fiume?</b>	59
<i>Monica Camuffo, Silvio Cristiano</i>	
<b>6 - Padova e le infrastrutture d'acqua</b>	69
<i>Paolo Giardullo</i>	
<b>7 - L'Adige e Verona: una relazione socio-spaziale ambivalente</b>	79
<i>Natalia Magnani</i>	
<b>8 - Forme dell'acqua e della città. Rovigo e la presenza dei fiumi</b>	89
<i>Alessandro Massarente</i>	
<b>9 - Dalla difesa idraulica agli usi sociali, il Talvera bolzanino come patrimonio ecologico e interculturale</b>	101
<i>Fabio Carnelli, Stefano Terzi, Vittoria Scorpio, Lydia Pedoth, Silvia Cocuccioni</i>	
<b>10 - TRIDENTUM FUTURA. Triangol-azioni per la riqualificazione del fiume Adige a Trento</b>	111
<i>Renato Bocchi, Emanuela Schir</i>	
<b>11 - Ferrara e il Po di Volano. Riflessione su uno spazio dimenticato</b>	123
<i>Alfredo Alietti, Romeo Farinella, Giuseppe Scandurra</i>	

<b>12 - Bologna e il suo artificio idrico</b>	<b>133</b>
<i>Teresa Carlone, Alessandra Landi</i>	
<b>13 - La città di Parma ed i suoi torrenti: così vicini, così lontani</b>	<b>143</b>
<i> Davide Papotti</i>	
<b>14 - Il Po a Piacenza: un rapporto difficile</b>	<b>153</b>
<i> Giampaolo Nuvolati</i>	
<b>15 - Brescia e la sua ‘Méla’, sorgente di ogni forma di vita</b>	<b>165</b>
<i> Ilaria Beretta</i>	
<b>16 - Mincio e Mantova: un abbraccio in continua evoluzione</b>	<b>175</b>
<i> Caterina Bracchi, Francesco Galli</i>	
<b>17 - Cremona città d’acqua</b>	<b>187</b>
<i> Susanna Ravelli, Alessio Picarelli</i>	
<b>18 - La riconquista ambientale e sociale del fiume: il Lambro a Milano</b>	<b>199</b>
<i> Paola Branduini</i>	
<b>19 - Governare la natura, naturalizzare la governance: un’analisi del bacino fluviale del Seveso</b>	<b>209</b>
<i> Fausto Di Quarto, Veronica Conte</i>	
<b>20 - L’Olona. Il fiume in frantumi</b>	<b>217</b>
<i> Simone Tosi</i>	
<b>21 - Il medio Ticino lombardo: vedere la scarsa visibilità</b>	<b>227</b>
<i> Sebastiano Citroni</i>	
<b>22 - Il Tanaro: luoghi, funzioni e attori sociali del fiume ad Asti</b>	<b>237</b>
<i> Enrico Ercole</i>	
<b>23 - Aosta città d’acqua. Formazioni socio-tecniche e giochi di potere</b>	<b>247</b>
<i> Claudio Marciano</i>	
<b>24 - Quanti sono i fiumi di Torino? Risorse eco-sociali tra centralità e marginalità</b>	<b>257</b>
<i> Angelo Besana, Egidio Dansero, Emanuele Fantini, Alfredo Mela, Giacomo Pettenati</i>	
<b>Riferimenti bibliografici</b>	<b>281</b>

## Prefazione

Il libro raccoglie i frutti di una ricerca, nata un po' per caso, senza un fondo di finanziamento o una lunga tradizione di studio alle spalle. Chi vi scrive è sociologo rurale. Nasce dall'intuizione che esista un certo strabismo sui fiumi, almeno nel loro rapporto con le città. Spesso vengono identificati con le grandi capitali che attraversano. Su questo si è sviluppata su scala mondiale una fiorente letteratura scientifica e promozionale. In realtà in molte città medie – prendiamo il caso della Pianura Padana – i fiumi sono sconosciuti oppure deviati, peggio ancora tombinati. Emergono agli onori della cronaca solo quando straripano.

La causa remota dello strabismo è nota. Finita la funzione commerciale e industriale dei fiumi, depurate alla bene in meglio le acque reflue, essi sono finiti quasi sempre in una sordina politica e sociale. Ora la questione ambientale pare stia risvegliando la voglia (e la paura) di acqua nelle città, con piccoli e grandi progetti di riqualificazione. Si parla anche di *blue gentrification*. In realtà, i cambiamenti sono modesti perché i costi, ad esempio dello stombinamento di un fiume, sono enormi e gli interessi immobiliari consolidati. Però c'è fermento sociale e si moltiplicano i gruppi di giovani che si dedicano alla pulizia delle sponde dei fiumi. Insomma micro-cambiamenti che meritavano una pennellata sociale.

È nata così la ricerca 'fiumi e città' coinvolgendo un po' alla volta studiosi e militanti in un'opera definita di 'federalismo scientifico': mettere in rete un certo numero di referenti locali – accademici e non – chiedendo loro di svolgere una ricerca sulle formazioni sociali, i giochi di potere e le progettualità urbane lungo i fiumi delle città capoluogo di provincia del nord Italia.

Non è stato possibile rappresentarle tutte. Ma il progetto si è allargato. E dalla Pianura Padana sta scendendo verso sud. Nel 2021 si dovrebbe svolgere la ricerca nel centro e l'anno seguente nel sud Italia. Tre volumi in tutto. In questo, vi è un capitolo introduttivo, che illustra il quadro analitico e la metodologia, e 23 casi di studio su città i cui fiumi sfociano nell'Alto Adriatico. Non ci sono conclusioni né analisi sinottiche; queste sono rimandate al secondo volume in una sorta di staffetta della ricerca che serve a concatenare il progetto editoriale, accolto dalla *Padova University Press*. È la prima ad essere ringraziata per il sostegno all'iniziativa.



Il capitolo uno di questo volume servirà da introduzione teorica e metodologica di tutta la triade. Vedremo se e cosa riusciremo a scrivere nelle conclusioni del secondo e terzo volume. L'intento è anche di consolidare un interesse socio-politico-spaziale attorno al tema acqua in Italia. In altri paesi europei vi sono interi dipartimenti universitari dedicati a questo scopo. In Italia seguiremo un altro modello, quel federalismo scientifico già menzionato, che risulta aderente sia alle tante peculiarità della ricerca nazionale sia alla struttura stessa delle acque interne; non a caso ora abbiamo Autorità distrettuali che raccolgono più bacini idrografici.

Il progetto che parte con questo primo volume vorrebbe dunque parlare agli studiosi in termini transdisciplinari, all'opinione pubblica in termini comprensibili, alla politica in termini efficaci e propositivi. I testi contengono solo timidissimi accenni alle politiche da suggerire. Ci si è attestati sull'intuizione iniziale; si prova a dar conto dello strabismo o dell'oblio dei corsi d'acqua che bagnano le città italiane, privilegiando gli attori del quotidiano: militanti ambientalisti, eco-volontari, assessori all'ambiente e progettisti della riqualificazione. Le idee e le coalizioni su cosa fare sicuramente emergeranno; diverse sono già in itinere e ben documentate nei capitoli.

Menzionare tutti per i dovuti ringraziamenti è impresa improba. Solo gli autori di questo volume sono oltre 40, i quali a loro volta hanno interrogato altre decine di persone. La gratitudine per una ricerca svolta con spirito di volontariato intellettuale è difficile da esprimere. È ripagata da questa pubblicazione, sperabilmente dalle due seguenti, e dal piacere della scoperta. Questa è forse la frase che sintetizza meglio lo sforzo collettivo contenuto in questo volume: "grazie per averci permesso di indagare e scoprire cose e persone nuove".

*Giorgio Osti*

# 1 - Relazioni socio-fluviali nelle città della valle del Po. Un quadro analitico

Giorgio Osti  
Università di Padova

## *Perché una ricerca su fiumi e città*

“Nel corso della storia, le persone si sono stabilite e hanno costruito città vicino a fiumi o laghi” (EEA 2018, p. 1). Ma il loro rapporto è rimasto ambivalente: “Firenze ora si protende sull’Arno, ora (più spesso) se ne difende” (P. Sica, citato da Bocchi 2011, p. 13). Quanto *vicino* e quanto sia cambiata nel tempo la *vicinanza* dei fiumi alle città può essere un importante oggetto di ricerca. Le città della Pianura Padana non sono generalmente toccate dai principali fiumi che scendono dalle Alpi e dall’Appennino. Corrono nelle vicinanze ma raramente attraversano la città. Ci sono eccezioni come Torino, Verona, Parma; ma la maggior parte delle città di medie dimensioni mantiene i fiumi almeno fuori dal centro. Venezia è un esempio macroscopico: per secoli la Serenissima ha operato per distanziare i fiumi dalla sua laguna. Più spesso, sono corsi d’acqua minori che attraversano le città; a volte sono deviati, a volte tombinati. Evidentemente, i centri urbani hanno bisogno di acqua ma la mantengono a una distanza di sicurezza. Mantenere i fiumi a una distanza relativa ha diverse ragioni e ciò è avvenuto in diverse fasi storiche. Il motivo principale è probabilmente il carattere torrenziale dei fiumi della Pianura Padana. Anche il fiume Po soffre di estreme variazioni stagionali. L’irregolarità del flusso favorisce un rapporto ambivalente degli abitanti delle città con il loro fiume: amore e odio, indifferenza e meraviglia, frenesia e lassismo (Bocchi 2011; Knoll *et al.* 2017; Proto 2019).

Le variazioni dei flussi (e dell'umore dei cittadini) sono ora esacerbate dai cambiamenti climatici, alternandosi periodi di scarsità d'acqua e di alto rischio di alluvioni. Le piogge torrenziali minacciano in modo speciale canali/fiumi intubati che attraversano aree ad alta densità di edificazione. In questa situazione, le politiche idrauliche urbane cambiano poco. La maggior parte delle città lascia le cose come stanno o per mancanza di mezzi o per l'intrico socio-amministrativo che comporta mettere mano ai corsi d'acqua. Milano, dato che è interessata da periodiche alluvioni, da tempo progetta misure esterne. Vicenza e Parma hanno creato *bacini di laminazione* a monte. Questo tipo di infrastruttura idrica è privilegiata dalle città perché sposta il problema fuori dai propri confini. Scoprire i fiumi tombinati o riportarli nel centro della città sono politiche più impegnative; richiedono grandi investimenti e una profonda ristrutturazione delle principali funzioni urbane. Alcuni fiumi interrati sono ora strade che scorrono al centro delle città. Inoltre, influenti lobby locali, come i commercianti, tendono a opporsi a cambiamenti degli assetti urbani.

La scelta di non fare nulla o di fare qualcosa dipende in larga misura da condizioni esterne ai comuni. La disponibilità dei fondi è la condizione principale, poiché i costi di tali interventi sono stratosferici. Ma le autorità locali hanno alcuni margini di manovra, specialmente quando sono in grado di allearsi con una varietà di attori di livello superiore, come la Regione o l'utility che gestisce il ciclo idrico integrato. La strategia è perseguire economie di scopo, mostrando che il cambiamento delle infrastrutture idriche produrrà vantaggi come nuovi posti di lavoro e una migliore qualità della vita, aumentando i valori immobiliari. Da ciò deriva l'affascinante tema della *blue gentrification* (Cucca 2020, p. 194).

La domanda di ricerca è quindi se le città stiano "attivamente pensando" ai loro fiumi ovunque essi scorrano (passanti, adiacenti o relativamente distanti). 'Pensare' significa almeno tre cose: 1) discutere intorno al fiume (arene deliberative), 2) prendersene cura in vari modi (pulizia, fruizione, greening), 3) progettare cambiamenti integrati, ad esempio riqualificare più servizi. È importante verificare se la *distanza* dai centri urbani, a cui sono stati collocati molti fiumi in passato, si rifletta anche negli atteggiamenti delle persone e degli amministratori. Distanza è pensata nel senso di Simmel, come relativa nel tempo, come suo opposto (vicinanza), come simbolo di un punto di vista più ampio, come indifferenza affettiva. È Simmel dello straniero, del saggio sul paesaggio, dell'uomo blasé metropolitano.

La risposta alla domanda se le città pensino ai loro fiumi trae linfa da tre corpi di letteratura: eco-gentrificazione, territori idrosociali, relazioni socio-spaziali (paragrafo 2). Il framework si basa sull'idea di *omologie strutturali* tra relazioni sociali e forme spaziali (par. 3). Il campo di ricerca è composto da 43 città

della Valle Padana, mentre le metodologie si baseranno su due pilastri: gli studi di comunità e le narrazioni dei volontari ambientali (parr. 4, 5 e 6). Questo schema di analisi, partito con le città del nord Italia, servirà anche per le indagini, programmate successivamente per il centro e sud Italia.

## **Background**

I problemi dei corsi d'acqua nelle aree urbane sono ben noti; secondo il "River Restoration Center" sono: eccessiva canalizzazione, argini artificiali/letti eccessivamente dragati, degrado della qualità dell'acqua, rimozione della vegetazione ripariale, flussi scarsi e aumento della frequenza delle inondazioni, diffusione di specie invasive<sup>1</sup>. Per questi problemi, presi insieme o uno per uno, esiste già una vasta gamma di proposte, progetti e realizzazioni (Kibel 2007). L'effettiva realizzazione del progetto e la soluzione del problema non sono però automatiche. Le procedure sono oggetto di intense analisi non solo da parte di ingegneri e progettisti, ma anche da scienziati sociali, in particolare sociologi urbani e geografi. Il motivo è chiaro: i valori culturali e le implicazioni sociali nelle pratiche di ripristino dei fiumi urbani sono controversi. Le conseguenze possono essere interpretate in termini di *gentrificazione ecologica* (Beretta, Cucca 2019). La riqualificazione dei fiumi delle grandi città del mondo è visto come una fonte di disuguaglianze urbane e espulsione dei poveri (Curran, Hamilton 2017). Esempio il caso delle rive del Tamigi, presentato come una rinascita dei *brownfields*, ma in effetti risulta solo un'opportunità per investire grandi risorse in appartamenti di lusso (Davidson, Lees 2005). La causa va ricercata nella *green growth coalition* che si esprime con piani di ristrutturazione a seguito di catastrofi o con la trasformazione di *riverfront* in precedenza sede di industrie, magazzini e porti commerciali (Gould, Lewis 2018).

Durante il rapido processo di urbanizzazione, le sponde del fiume sono state spesso utilizzate per attività industriali ad alto impatto o abitate da persone povere (Pearsall 2018, p. 336). Pertanto, diventa facile presentare il rinnovamento urbano di queste aree come una possibilità di riscatto sociale e ambientale. "La triste ironia di progetti come il restauro del LA [Los Angeles] River", ha affermato Sissy Trinh, "è che sono stati progettati per affrontare gli impatti dei cambiamenti climatici e per renderci una città più resiliente al clima ma le 'conseguenze non intenzionali' della gentrificazione e la dislocazione di fatto di persone stanno minando l'obiettivo dichiarato di questi progetti" (Khafagy 2018). Il meccanismo a supporto della (eco) gentrification è sempre lo stesso: attivisti

<sup>1</sup> [https://www.therrc.co.uk/sites/default/files/general/Training/esmee/river\\_restoration\\_in\\_urban\\_areas.pdf](https://www.therrc.co.uk/sites/default/files/general/Training/esmee/river_restoration_in_urban_areas.pdf), accesso 5 marzo 2020.

di base e autorità locali sono “catturati” da grandi sviluppatori che promettono di creare nuovi posti di lavoro e una comunità ideale, basata su partecipazione e sostenibilità (Jacobs 2004).

Tuttavia, il rinnovamento ecologico non sempre crea gentrification ed è il prodotto di coalizioni “estrattive” (vedi Beretta e Cucca 2019; Fortman 2014). Nelle città europee non c’è sempre sostituzione della popolazione dopo la ristrutturazione del fiume/lungomare-lago. Inoltre, gli interventi di costruzione possono essere *smooth*, più lenti o parzialmente fallimentari (Schneekloth 2007), riducendo così il loro impatto sociale. Infine, la coesione sociale, piuttosto forte in alcune regioni (Wachs *et al.* 2019; Guiso *et al.* 2016; Fortman 2014), può invertire il senso della gentrificazione ecologica, dimostrando che a volte può migliorare la qualità ambientale dei quartieri popolari, oltre che equità e benessere. È stato dimostrato che i progetti di retrofit energetico nei quartieri di edilizia popolare, se associati a misure sociali, possono migliorare la qualità della vita delle classi medio-basse (Magnani *et al.* 2020). In tal senso è utile esaminare la composizione di attori pubblici, privati e nonprofit che hanno promosso la ristrutturazione fluviale urbana in Europa. Infine, vanno anche considerate le ragioni, i sentimenti e le pratiche degli abitanti, vecchi o nuovi che siano, che possono essere eccentriche rispetto alle condizioni oggettive basate sulla sola classe sociale (Brown-Saracino 2010; Lembi 2006). Questa è una critica ad analisi della gentrification piuttosto monocordi, adatte a spiegare riconversioni radicali di interi quartieri o blocchi.

La miscela di coalizioni, procedure e condizioni urbane porta a un modello di spiegazione *pluralista*, in cui attori e ambiti hanno una capacità indipendente di influenzare le tendenze. In termini negativi, possiamo dire che non esiste un chiaro fattore dominante né una rigida catena di spiegazioni. Vi sono poi delle affinità tra modello di analisi pluralista e il fenomeno del *policentrismo urbano*. Gli studiosi parlano di metropoli policentrica, con esempi interessanti per la nostra area di ricerca: esistono “modelli interurbani come il complesso Randstad-Green Heart nei Paesi Bassi, l’area di Padova-Treviso-Venezia nel Nord Italia” (Botequilha-Leitão 2012, p. 3). Tale autore sviluppa altri due punti importanti: 1) l’Unione europea promuove apertamente il modello policentrico urbano, che quindi diventa anche prescrittivo; 2) ci sono possibilità di combinare questa forma urbana con la sostenibilità ecologica, una considerazione connessa sia con l’eco-gentrificazione, precedentemente trattata, sia con la possibilità che i corsi d’acqua diventino *corridoi ecologici urbani*. Deve essere chiaro però che anche nel modello policentrico è previsto vi siano concentrazioni di potere e ispessimenti delle funzioni di alto livello (Vanolo 2003).

Un modello adatto a cogliere tutti questi aspetti può essere trovato negli approcci relazionali (Powell 1990). Negli studi sull’acqua ci sono riferimenti elo-

quenti a *reti* (Bressers *et al.* 1994), *accordi politici* (Wiering, Immink 2006), *governance* (Kooiman, 2003), *cogestione* (Grover, Krantzberg 2013), *narrative-networks* (Wessells, Lejano 2017). In diversi modi, possono essere riassunti in quello che chiamiamo un *meso*-livello di analisi (Osti 2020a). Un problema è che gli approcci relazionali non sono ben equipaggiati per spiegare i frequenti conflitti che la ristrutturazione di fiumi/canali comporta. Per integrare tale prospettiva, possiamo usare l'ecologia politica (Rodríguez-Labajos *et al.* 2015). Questa si esprime con alcune parole chiave: *waterscapes* (Swyngedouw 1997), cicli idro-sociali (Linton, Budds 2014) o territori idro-sociali (Boelens *et al.* 2016). Il focus analitico sono le relazioni di potere, le disuguaglianze economiche e la gerarchia delle conoscenze (Hommes *et al.* 2019a). La prospettiva è olistica, rappresentata dal termine *territori*, “understood as contested imaginary and dynamically materializing networks that entwine biophysical, technological, social and political structures, practices, actors, meanings, discourses and knowledges” (*Ibidem*, p. 82). Da notare in tale definizione l'importanza delle culture. L'assunto di fondo resta la presenza di asimmetrie di potere tra classi, regioni, senza dimenticare quelle tra generi e tra specie viventi (Capurso 2013). Ma a volte gli squilibri di potere non generano conflitti perché la naturale aspirazione alla giustizia viene fuorviata da manipolazioni culturali, come è codificato nel concetto di ideologia o *governamentalità* (Hommes *et al.* 2019b).

L'approccio trae ispirazione dal materialismo marxista, nel quale l'acqua è vista come una risorsa intensamente trasformata all'interno dei rapporti di produzione e poi mal distribuita non solo fra classi ma anche fra consumatori di diverse aree. In questo quadro di sfruttamento umano e ambientale, le disuguaglianze rurali-urbane sono tra le più acute (Hommes *et al.* 2019a). Un importante aspetto metodologico dell'ecologia politica è il *metabolismo* che è l'accurata misurazione della capacità dei flussi d'acqua di generare ricchezza e benessere per le diverse classi sociali e aree territoriali (Giampietro *et al.* 2009). Il metabolismo idrico-urbano ha una base statistica, in quanto è “the process of water and associated resources (water-related energy and nutrients) flowing through and being transformed and consumed in urban areas. Water mass balance [it is an equation that describes the flow of water in and out of an entity/system] is a method that allows its assessment” (Renouf *et al.* 2017, p. 6). L'ecologia politica abbina queste statistiche sui flussi materiali a contenuti sociali e politici, creando unità di analisi idro-sociali.

Tuttavia, questa tradizione, nonostante il suo tentativo di includere componenti più cognitive e *actor-oriented* (vedasi dibattito fra Actor-Network Theory e Political Ecology: Blanchon, Graefe 2012), rimane ancorata a una tradizione monista o olistica, abbastanza resistente agli autentici approcci relazionali (Osti 2020). Pertanto, al fine di combinare la polarizzazione fra cooperazione e con-

flitto, è utile cercare nuovi concetti, quali il *dono agonistico*, la *reciprocità asimmetrica* o i *giochi di potere*. In particolare la metafora del gioco – resa meglio in inglese con la coppia *game/play* – offre la possibilità di formalizzare l’alternarsi o il combinarsi delle spinte cooperative con quelle volte al dominio di un gruppo su un altro, andando oltre la meccanica delle reti e del conflitto (Osti 2018a; 2019).

Un’ipotesi teorica dedotta dalla metafora del gioco è così formulabile: *quando* un conflitto è di dominio pubblico, le questioni in gioco (*token*) sono chiare, gli antagonisti sono riconosciuti, le partite sono reiterate e vi è la presenza di una terza parte (arbitro), *allora* vi è la possibilità che il fiume diventi l’occasione per progetti di riqualificazione urbana.

Tale ipotesi ricorda l’Actor-Network Theory, specialmente quando collega il successo di una mobilitazione con l’allineamento fra diversi processi e la definizione della realtà. “Alignment, according to ANT, is not the result of any top-down plan or decision. It is the achievement of a process of bottom-up mobilisation of heterogeneous ‘things’” (Monteiro 2000, p. 72). Le ‘cose’ sono molte, materiali e immateriali e sono collegate tra loro formando “attanti”, da definire non per quello che sono ma per come interagiscono: “one actant’s ability to act lies in the action of others” (Bencherki 2017, p. 3). Questa visione è comune ai modelli relazionali per i quali le proprietà di ciascun membro sono determinate anzitutto dalla rete. La metafora *game/play* prevede un concetto simile all’attante nel *token*, un oggetto altamente simbolico che ottiene senso e rilevanza perché “gioca con” le persone e con le circostanze.

Un altro aspetto importante nella gestione delle acque è il ruolo delle infrastrutture: dighe, condutture, impianti di trattamento delle acque reflue (Oberreis *et al.* 2016). ANT considera le infrastrutture fattori cruciali, con dignità di attanti (Monteiro 2000). Ciò migliora l’approccio *game/play*, in cui le infrastrutture sono originariamente viste come una semplice condizione per giocare. In realtà queste entrano pesantemente nella partita.

Ciò non di meno, una critica che si può rivolgere all’approccio ANT riguarda la gerarchia fra fattori di spiegazione. Questa sembra svanire allorquando si mette tutto sullo stesso livello. “Microbi, macchine, pesci e umani sono tutti dotati dello stesso livello di spirito e senso di ‘essere’” (Dudhwala 2007, p. 5). È ben vero che i network sono entità più piatte di altre formazioni sociali. Ma così si rischia di non formulare alcuna ipotesi preventiva sui fenomeni, aggiustando spiegazioni ex-post.

La metafora del *game/play* consente di specificare maggiormente le gerarchie all’interno e tra le reti, evidenziando le relazioni agoniste, che diventano un fattore esplicativo cruciale. Il punto da tenere è la miscela di azioni strategiche, tipiche delle dinamiche di potere, e relazioni libere e gratuite, tipiche del dono.

Ad esempio, Jasper (2015) utilizza la metafora del gioco, svolto però da attori razionali per scopi strategici (un'idea presente anche in Crozier e Friedberg 1977). La sua terminologia - giocatori, regole, arene - è molto simile alla metafora del game/play, ma trascura le dimensioni libere e piacevoli delle interazioni agonistiche, che sarebbero più aderenti e complete per spiegare il rapporto complesso tra persone, città e fiumi. In tal senso si parlerà di giochi di potere e ricreativi.

In conclusione, l'analisi della letteratura ha dimostrato che ci sono due principali scuole di pensiero: da un lato gli studi territoriali, che insistono sull'idea che l'acqua e la società siano un 'blocco unico' in cui le dimensioni fisiche si intrecciano con quelle sociali e culturali. Pur presentando articolazioni e squilibri interni, il blocco sociale finisce per essere una primordiale unità di analisi<sup>2</sup>. La lotta di potere è la principale dinamica del blocco territoriale. Dall'altro lato, esiste una visione più pluralista delle questioni idro-sociali, nella quale si ipotizza un'autonomia irriducibile di ciascun agente che opera sul campo. Nessuna preclusione su cosa costituisca ciascun agente, sia esso umano o meno, perché più importanti sono le relazioni tra nodi. In generale, la prospettiva relazionale, basata sulla reciprocità e sulle reti, stabilisce che non vi sia un risultato pre-determinato a partire dallo status sociale degli attori. I risultati o *outcomes* dipendono dalla qualità e forma delle reti<sup>3</sup>.

La prima tendenza è stata ampiamente criticata (Wutich *et al.* 2018), ma anche i limiti degli approcci pluralisti sono molti. L'analisi della rete è spesso scollegata dalla dimensione urbana dell'attore, che viene rappresentato in uno spazio astratto. Inoltre, l'analisi della rete rischia costantemente di cadere nel "situazionismo" (Musso 2007), cioè nella descrizione di situazioni totalmente contingenti e improvvisate, senza alcuna possibilità di stabilire la loro durata nel tempo. Un framework utile ad esplorare le relazioni tra fiumi e città, deve quindi considerare le possibilità di abbinare squilibri strutturali di potere, infrastrutture a loro modo attive, relazioni agoniste e interfacce con forme spaziali. Ognuno di questi elementi ha capacità autonome (o tendenze auto-organizzative), la cui combinazione può produrre molti effetti inattesi. Il prossimo para-

<sup>2</sup> La parola 'blocco' ha diversi significati, riconducibili però ad una stessa matrice cognitiva; Infatti blocco significa "l'insieme dei partiti che tradizionalmente sono al governo e dei gruppi economici ad essi legati" (<https://dizionario.internazionale.it/parola/blocco-sociale>); vedasi in particolare interessi immobiliari; indica anche una minima unità di analisi socio-spaziale e infine una parte di un quartiere, generalmente un isolato o un insieme di condomini, echeggiando l'idea di 'area naturale' della Scuola di Chicago.

<sup>3</sup> In realtà, ci sono due tradizioni negli studi relazionali, una "antropologica" focalizzata sulle qualità della relazione diadica, connotata come reciproca, debole o forte, libera o normata, l'altra "matematica" focalizzata sulla qualità emergente della rete, che determina attraverso calcoli la posizione e l'influenza di ciascun nodo (Piselli 1993).



grafo sarà dedicato alla costruzione di un quadro che tenga conto di tutti questi elementi.

### ***Il quadro analitico***

Il quadro proposto si basa su relazioni socio-spaziali, un concetto sul quale convergono diverse correnti di pensiero (Mela 2014; Osti 2015; Soja 1980). Sono stati fatti due tentativi per applicare questo concetto in Italia, uno per prevedere alcune situazioni post-terremoto (Osti 2018b), l'altro per descrivere l'evoluzione di un distretto industriale in aperta campagna (Osti 2020b). La nuova sfida consiste nel tentare di applicarlo a fiumi e città di un'area vasta ed eterogenea come la Pianura Padana. Il presupposto è che forme spaziali e relazioni sociali siano entità plurime e indipendenti. Le une non possono essere completamente incluse o causate dalle altre. Il modo di tenere insieme le forme spaziali e relazionali sono le *omologie strutturali*, di fatto usate da Weber per spiegare le affinità fra capitalismo e Riforma protestante (Lovell 1991, p. 179).

Gli antropologi menzionano una metodologia simile, ad esempio "la possibilità di stabilire omologie strutturali tra miti e rituali di una singola società" (Mosko 1985, p. 6). Più in generale, si tratta di "parallelismi strutturali" relativi ad aspetti fondamentali della vita sociale, spesso rappresentati in dicotomie o chiasmi (Simonsen, Koefoed 2020, p. 96). Similmente in sociologia c'è un dibattito sulla *risonanza strutturale* tra persone, processi, cose e ambienti. Il termine è principalmente legato alle esperienze umane nelle quali si percepiscono o meno cambiamenti interni al soggetto attraverso il contatto con gli altri. È interessante la situazione opposta, l'assenza di vibrazioni o silenzio, il che significa una pura relazione strumentale o di potere (Rosa 2019). Se applicato oltre alle relazioni umane e ai processi materiali, può fornire alcune giustificazioni alla ricerca di omologie strutturali: queste sussistono quando entrambe le parti risuonano. L'affinità concettuale esiste anche con l'accoppiamento strutturale di Maturana e Varela, che può sussistere allorquando "c'è una storia di interazioni ricorrenti che portano a una congruenza strutturale tra due (o più) sistemi" (Maturana, Varela, 1987, p. 75; vedi Baraldi 1993).

Il quadro generale utilizzato per identificare le relazioni socio-spaziali è nella (tabella 1). Presenta tre colonne: rispettivamente relazioni sociali, forme spaziali e il loro prodotto chiamato *relazioni socio-spaziali*. Le frecce bidirezionali indicano omologie o affinità tra le dimensioni sociale e spaziale, mentre le frecce unidirezionali indicano come l'interazione tra le due dimensioni produca nuove formazioni sociali<sup>4</sup>. Simmel ispira l'idea di una reciproca influenza tra forme

<sup>4</sup> Formazioni sociali e relazioni socio-spaziali, sebbene appartengano a differenti tradizioni di

sociali e spaziali; comunque, il tipo di relazioni scelte e il loro omologo spaziale riproducono solo in parte la sua tipologia (Simmel 1908). Le relazioni socio-spaziali derivate seguono alcune delle figure principali della fenomenologia urbana: *segregazione e auto-segregazione* (Massey, Denton, 1993), *solidarietà limitata* (Portes, Sensenbrenner 1993), *differenziazione e solidarietà organica* (Durkheim 1893), *intellettualismo metropolitano* (Simmel 1903), *relazioni centro-periferia* (Frank 1978, Amin 1976), *governo a distanza* (M. Foucault<sup>5</sup>).

L'ultimo accoppiamento strutturale - collegamenti deboli/sciolti e geomobilità - produce formazioni socio-spaziali meno conosciute, nonostante la letteratura sui legami deboli o laschi abbia padri fondatori importanti (si vedano rispettivamente Granovetter 1982 e Weick 1976). È difficile infatti dare una definizione operativa dell'intensità di una relazione umana o inter-organizzativa; un altro motivo è che la mobilità geografica ha ricevuto in sociologia solo di recente attenzione come *master frame*; un'eccezione è John Urry (2007). Il tentativo di identificare questo quarto tipo di formazione socio-spaziale ha prodotto due idealtipi. Il primo si chiama "spaesamento" e il suo contrario, "appaesamento". È curioso notare che in inglese non si trovino termini con lo stesso significato. Si può rendere con orientamento e disorientamento che però indicano solo una capacità spaziale (orienting), mentre lo spaesamento contiene dimensioni culturali tipiche: significa che le persone non trovano più i riferimenti morali e cognitivi della loro vita nell'ambiente (cfr. Martin, Rosello 2016). Dal canto suo, "appaesamento" è insolito anche in italiano (Sanga 2016). Significa *acculturazione*, ma in questo caso il termine di origine antropologica non evidenzia il valore delle forme spaziali, a meno che non lo si renda con mappe di comunità. In breve, accoppiare la debolezza delle relazioni con la mobilità spaziale può produrre disorientamento o familiarità con un territorio.

La flessibilità che deriva dal ragionare in termini di combinazioni socio-spaziali consente di contemplare non solo sentimenti ambivalenti verso spazi interstiziali (Jorgensen, Tylecote 2007), ma anche la possibilità di sviluppare attaccamento a più luoghi (Kaufmann 2005), secondo una efficace espressione di Beck (1999), che parla di *poligamia di luogo*. L'altra formazione socio-spaziale è chiamata "comunità di rete". È un superamento della dicotomia spazio dei

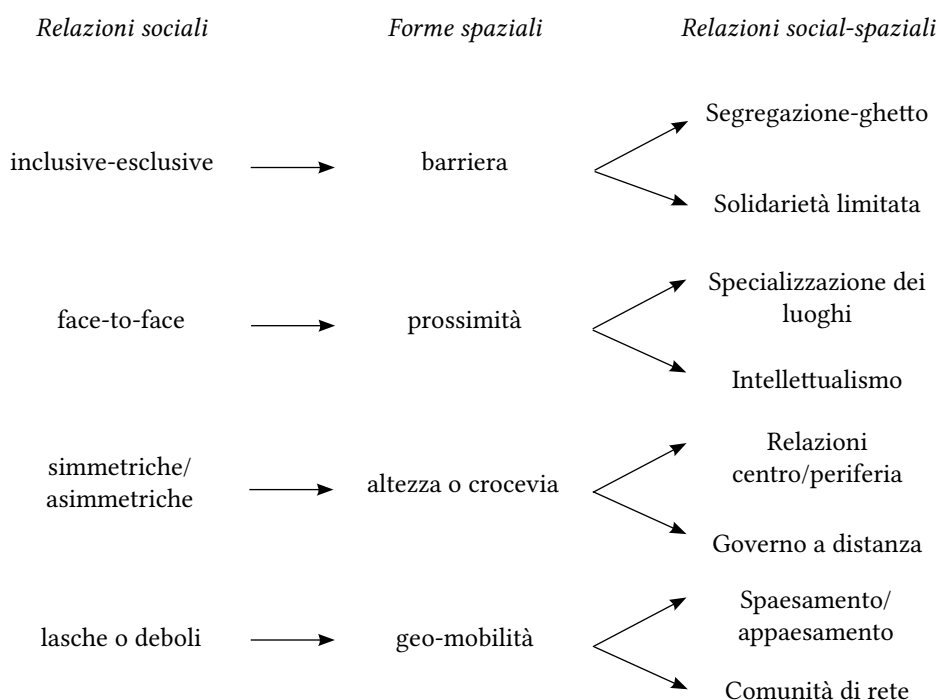
---

pensiero, d'ora in poi saranno usate come sinonimi. Il principale riferimento rimane Simmel (1908) con la sua idea di forme sociali, prodotte da relazioni reciproche (*Wechselwirkung*). L'*ontologia piatta* di Simmel (Rammstedt 2010, p. 18) impedisce di codificare strettamente le forme sociali; quindi, il gioco - così contingente nei suoi esiti - è una buona metafora delle forme sociali.

<sup>5</sup> Governare a distanza è una terminologia usata dagli studiosi di Foucault che identificano la "distanza" come un modo per ottenere la conformità "through the autonomous actions of the governed" (Pertsas 2015, p. 11). In termini socio-spaziali, significa governare aree remote o periferie urbane instillando nella popolazione locale l'idea di autonomia amministrativa.

flussi-spazio dei luoghi di Manuel Castells (Carrosio 2011). Esiste da prima della rivoluzione digitale, perché anche in passato le minoranze etniche o le élite intellettuali erano in grado di mantenere collegamenti operativi su lunghe distanze. Naturalmente, l'elettronica e la telematica hanno sviluppato e ampliato enormemente le comunità di rete, ad esempio la diaspora dei migranti (Sinatti, Horst 2015).

Tab. 1. – Omologie strutturali fra relazioni sociali e forme spaziali. Schema generale (Osti 2020b)



Il framework può fornire un quadro sufficientemente articolato per interpretare il rapporto fra fiumi e città. Le specificità sono due: l'acqua è un elemento molto mobile in contrasto con la fissità degli edifici (Bocchi 2011, p. 14); i collegamenti a monte e a valle della città creano situazioni di dipendenza o solidarietà *lineare* (Carrosio 2013). A volte però è necessario considerare anche *connessioni laterali*, che sono collegamenti fisici e sociali con corsi d'acqua di altri bacini. Si pensi al canale Villoresi in Lombardia che collega Ticino e Adda.

L'adattamento del framework generale all'argomento città e fiumi è nella tabella 2. La prima colonna rimane intatta, come nella tabella 1; mentre la seconda viene riformulata in base alla spazialità fluviale. Un fiume infatti è un flusso

d'acqua che ha un volume e una morfologia spaziale. Il fiume è sostanzialmente una linea, ma con molte forme, come sono le anse nei tratti di pianura. Pertanto, la prima omologia strutturale quella con relazioni sociali inclusive o esclusive è il fiume come *barriera*, cesura territoriale, sostanzialmente un ostacolo alla comunicazione. La corrispondenza tra forme sociali e spaziali produce quartieri variamente separati dalla città principale, un complesso esterno che può essere fatto di case, fabbriche e infrastrutture. Che sia una comunità che ha sviluppato una solidarietà e un'identità varia a seconda della storia e delle circostanze di quel nucleo. Semplicemente la costruzione di un ponte sul fiume, che separava nettamente un quartiere, può cambiare la situazione, provocando una perdita d'identità comune. Oppure una passerella ciclo-pedonale può attivare una socialità diversa fra le due sponde del fiume.

La seconda combinazione socio-spaziale si basa sul ruolo del fiume come *ponte*. Sia la precedente nozione di fiume come barriera che quella ora trattata di ponte fanno riferimento al concetto di confine di Strassoldo (1987). La possibilità di comunicare tra le sponde dei fiumi produce differenziazione nei termini classici di Durkheim: le aree ad alta densità morale – quelle a ridosso del fiume – specializzano le loro attività sia a livello residenziale che economico. Ulteriori specializzazioni possono riguardare la vasta gamma dei servizi, compresi quelli ecosistemici. Abbastanza frequente è l'uso delle sponde del fiume per divertimento, alimentazione esotica, *promenade*, pratiche all'aria aperta e sport acquatici. La differenziazione di persone e attività, secondo Simmel, produce l'uomo blasé, una personalità moderna orientata a 'contare' gli altri, piuttosto che patire con loro. Ciò corrisponde all'uso frequente del denaro. L'argine del fiume può diventare una sorta di mercato, in cui denaro, merci e servizi vengono freneticamente scambiati. È frequente vedere i *waterfront* delle città diventare un mercato delle pulci, spesso gestito da stranieri.

La terza combinazione socio-spaziale riguarda l'omologia strutturale fra relazioni asimmetriche, sostanzialmente di potere, e due forme spaziali: relazioni monte-valle e confluenza di fiumi. La prima forma è piuttosto nota, mentre la seconda si riferisce all'idea di crocevia: la confluenza di due o più fiumi indica una posizione privilegiata, una via di comunicazione fra località disperate. Importanti città sono sorte infatti alla confluenza di più valli. Tenuto conto di questa duplicità della forma fluviale, si crea un dominio della città sulle popolazioni a monte e a valle del fiume. La città potrebbe essere titolata a favorire certi usi del fiume o imporre limiti al prelievo d'acqua. La concessione idroelettrica in capo alla città capoluogo può essere un esempio. Il rapporto della città con le popolazioni a valle è più complesso; non esiste solo la concessione ad utilizzare o immagazzinare l'acqua, ma c'è anche lo scarico delle acque reflue e il

consumo eccessivo dei cittadini, che privano le popolazioni a valle della giusta qualità e quantità di acqua. L'altra disposizione socio-spaziale - il controllo a distanza - è solo una specifica di ciò che è già stato detto. Il governo della città escogita dei dispositivi legali, tecnici e morali per il controllo degli usi idrici a monte e a valle. Dicendo "dispositivi" entriamo pienamente in una prospettiva *governamentale*.

Tab. 2. – Omologie strutturali fra relazioni sociali e forme spazio-fluviali

<i>Relazioni sociali</i>		<i>Forme spaziali</i>		<i>Formazioni socio spaziali</i>
inclusive-esclusive	→	fiume-barriera	↙	Quartieri segregati dal fiume
			↘	Villaggi urbano-fluviali
face-to-face	→	fiume-ponte	↙	Specializzazione delle sponde
			↘	Fiume come area di mercato
bilanciate o meno	→	monte-valle confluenza di fiumi	↙	Città domina a monte e valle
			↘	Controllo a distanza del fiume
lasche o deboli	→	fiume, via d'acqua	↙	Appaesamento dei passeggeri
			↘	Comunità di valle o lineare

La quarta disposizione socio-spaziale riguarda la mobilità attraverso il fiume. È combinata con legami lenti o deboli solo perché viaggiare è generalmente associato a una relazione fugace con i luoghi. In realtà, si possono stabilire legami forti con 'linee' o piste, come succede per gli aborigeni in Australia (Chatwin 1988), o come fanno molti turisti, che manifestano attaccamento a fiumi piuttosto che ad aree (Ghasemi *et al.* 2014). I fiumi offrono quindi una meravigliosa occasione di orientamento sul territorio. Lo smarrimento arriva quando i fiumi scompaiono o assumono solo un significato funzionale: mezzi di trasporto, discarica di acque reflue, fonte idroelettrica. Al contrario, il fiume può generare

una speciale forma di appaesamento: una linea che collega diverse popolazioni che vivono lungo il suo corso. Ciò crea un'identità lineare o di valle, che trae il nome dal fiume o dalla città principale da questo attraversata.

La straordinaria lezione di Simmel - la vicinanza fisica produce distacco o attaccamento - vale anche per le città fluviali. A volte i fiumi simboleggiano l'identificazione con una comunità lineare: per molti il Tevere è Roma come il Tamigi è Londra. Altre volte, l'identità fluviale è frammentata, se non occasione di rivalità tra le città poste lungo il suo corso. La Pianura Padana non ha un'identità fortemente condivisa. Solo una volta un partito politico regionale ha cercato di costruire un'unità mitologica attorno al Po. Storicamente le città rivierasche si ignoravano a vicenda o sono rivali. Forse il caso storico più importante in Italia è il conflitto tra Firenze e Pisa, entrambe bagnate dal fiume Arno.

Il quadro elaborato dovrebbe essere sufficientemente vario e flessibile per identificare una vasta gamma di forme sociali lungo i fiumi urbani. I tipi ideali sono otto, due per ogni omologia strutturale. La fase successiva è tradurre i tipi ideali in oggetti e indicatori di ricerca, adattandoli alla situazione della Pianura Padana<sup>6</sup>. Abbiamo constatato che la situazione modale è il fiume 'tangente' alla città (tab. 3); solo 11 fiumi attraversano il centro città; in 5 casi il fiume è distante diversi chilometri dal centro cittadino. Le situazioni residue riguardano la città con un lungolago molto più importante dei fiumi che vi scorrono.

### **Obiettivi e metodologia**

L'obiettivo principale della ricerca è quello di acquisire una conoscenza più approfondita delle relazioni sociali lungo i tratti urbani del fiume. Questo obiettivo complesso e dinamico può essere riassunto in tre importanti dimensioni:

- le formazioni socio-spaziali attorno al fiume
- i giochi ricreativi e di potere lungo al fiume
- i piani e i progetti sul fiume

Queste dimensioni della ricerca hanno un ordine temporale. Innanzitutto c'è la formazione socio-spaziale, che possiamo considerare il prodotto di lunghi periodi di intervento sui fiumi. La forma sociale odierna è il frutto di un processo stratificato di addomesticamento fluviale per diverse funzioni: difensiva, sanitaria e commerciale. Tali funzioni fluviali sono cambiate ma hanno lasciato un'eredità nelle persone, nelle istituzioni e nell'economia della città. Il primo scopo, quindi, è ricostruire il *profilo storico del fiume* che attraversa o sfiora la

<sup>6</sup> Il protocollo della prima fase della ricerca è in [https://www.areefragili.it/wp-content/uploads/2020/11/FiumiCitta\\_Progetto-di-Ricerca.pdf](https://www.areefragili.it/wp-content/uploads/2020/11/FiumiCitta_Progetto-di-Ricerca.pdf).

città (Zoppi 2012; Mačiukėnaitė, Povilaitienė 2013; Smith 2013). Così hanno fatto ad esempio Barbagli e Pisati (2012), usando però le mura al posto del fiume. Così hanno fatto Dansero *et al.* (2021, in uscita) con le aree industriali di Torino. Successivamente, si entra nel cuore della ricerca, individuando le principali e attuali formazioni sociali lungo il fiume. Sono quelle elencate nella tabella 2 e altre che possono emergere durante la ricerca. Di fatto, non esiste un numero fisso di omologie strutturali tra relazioni sociali e forme spaziali. I metodi per ottenere questi risultati sono diversi. Nella maggior parte delle città ci sono studi locali sulla storia, a volte focalizzati sul fiume. Anche romanzi e film - qualcuno sul fiume Po ha raggiunto fama nazionale - saranno utili. Aspetti geografici possono essere trovati nei manuali e negli archivi delle autorità idriche. Mentre le formazioni socio-spaziali odierne richiedono una interazione più diretta con scienziati sociali e attori locali chiave. Un canale privilegiato di informazione saranno gli *eco-volontari*, se presenti. Rappresentano una fonte di informazione sul fiume originale e generalmente trascurata, complementare alle conoscenze fornite da esperti e autorità idriche.

In secondo luogo, vi sono i *giochi sul fiume*. Questo termine indica significati sia reali che metaforici. Il fiume è un luogo privilegiato per alcuni sport, attività ricreative, feste, convivialità, salotto buono della città. Tutti possono essere classificati sotto l'etichetta di "pratiche giocose", fatte per un piacere intrinseco, la cosiddetta dimensione ludica della socialità di Simmel. Da non dimenticare, le sponde dei fiumi come luoghi dove si svolgono attività illegali e semi-legali, che pure hanno una tragica dimensione ludica, se si pensa al gioco d'azzardo o al "perenne ricorrersi fra guardie e ladri" (Leone 2010, p. 141).

Il fiume è allo stesso tempo un luogo su cui metaforicamente attori-chiave della città svolgono i loro giochi politici ed economici. Ovviamente, il fiume potrebbe non essere così importante. Gli stakeholder si concentrano su altri luoghi, ad esempio la rete ferroviaria, i servizi energetici, i centri direzionali. L'importanza del fiume nel regime urbano sarà frutto di puntuali verifiche sul posto. Sono disponibili modelli per interpretare i *regimi urbani* (vedi Della Porta 2006). Questi ultimi possono servire a inquadrare più specifici regimi che operano nel settore idrico (Di Quarto 2020). Da ricordare che le città esercitano poi un'influenza sulle aree rurali circostanti e remote (Hommes, *et al.* 2019a). Metodi più formalizzati per analizzare i giochi sono forniti dalla network analysis (Lupo Stanghellini *et al.* 2010).

In terzo luogo vi sono i *progetti fluviali*. Riguardano azioni pianificate per migliorare le funzioni di comfort, ecologia e sicurezza dei fiumi nelle città<sup>7</sup>. Le

<sup>7</sup> Mačiukėnaitė e Povilaitienė (2013, p. 34) indicano quattro funzioni dei fiumi: infrastruttura, spazio pubblico aperto, corridoio ecologico e identità visiva. Corrispondono rispettivamente alle

funzioni di trasporto e fornitura di energia possono essere considerate secondarie o complementari, se si pensa ai casi specifici che verranno studiati - le città della Pianura Padana. L'energia idroelettrica è collocata in valli lontane dalle città; il trasporto per via d'acqua è una pratica quasi scomparsa, anche nei fiumi principali. Ciò non di meno, la ricerca guarda oltre i confini storici della città, coinvolge l'entroterra più ampio, non solo a monte e a valle, ma anche territori laterali esterni, dove i comuni urbani cercano a volte soluzioni a basso costo per i propri problemi. È il caso della ricerca milanese del bacino di detenzione nel territorio di Senago (Osti 2017; Di Quarto 2020). Si dovrà quindi valutare se aree e attori 'lontani' ma idro-connessi siano stati coinvolti nella progettualità fluviale urbana.

L'analisi dei progetti è tipica delle discipline di pianificazione (Oldani 2013; Prominski *et al.* 2017); anche la promozione di contratti di fiume ha una propria dimensione progettuale, che prevede l'uso di tecniche come il *Regional Design* (Caruso *et al.* 2018) o lo studio del paesaggio (Ercolini 2012). Nel nostro caso, sarà di interesse primario ciò che avviene prima e intorno a tali progetti, soprattutto in termini di *mobilitazione sociale*<sup>8</sup>. Le teorizzazioni sull'eco-gentrification saranno di grande utilità per lo studio dei progetti sulla riqualificazione dei fiumi. Sorge a questo punto un problema metodologico: quando non esiste alcun visibile esercizio progettuale sul fiume, la cosiddetta terza dimensione del potere di Steven Lukes (cfr. Watson 2019), come si fa la ricerca delle evidenze? Attraverso supposizioni sull'esistenza di poteri di blocco: la comunità urbana è tenuta all'oscuro del problema fluviale oppure le coalizioni dominanti non hanno interessi forti sul fiume e ostacolano ogni progetto di riqualificazione.

L'universo è formato da 43 città capoluogo di provincia i cui fiumi sfociano direttamente o come tributari nell'Adriatico. Di fatto sono tutto il Nord Italia con l'esclusione della Liguria, i cui fiumi si buttano nel mar Tirreno. Tecnicamente, non tutte le 43 città si trovano nel bacino del fiume Po: i fiumi del distretto orientale delle Alpi e alcuni piccoli fiumi dell'Emilia-Romagna non appartengono al bacino idraulico del Po.

---

dimensioni urbana, sociale, ecologica e culturale. È meglio utilizzare il termine 'dimensioni' perché non sono semplici fattori funzionali all'integrazione; per esempio, il fiume della città spesso è di fatto una discarica per i rifiuti solidi e idrici o è al centro di aspre polemiche.

<sup>8</sup> Mela 2014. La letteratura italiana su fiumi e città è prevalentemente di tipo urbanistico: Bocchi 2011; Caruso *et al.* 2018; Marchegiani, Cigalotto 2019; Oldani 2013; Piccinno 2018; Tosi, Renzoni 2016. Fra i geografi si veda Dansero *et al.* 2021.



### ***Ipotesi di ricerca***

Lo stimolo a intraprendere questa ricerca nasce da una pubblicazione sulla eco-gentrification (Beretta, Cucca 2019). La gentrification, come parecchia letteratura di studi urbani, parte da una visione negativa: forti squilibri sociali e finanziari si riproducono attraverso progetti di riqualificazione urbana, che per di più non tengono in conto le nuove emergenze ambientali e climatiche. La nostra ipotesi si ispira a Simmel, il quale nei suoi scritti suggerisce la *contingenza di tutte le forme sociali*, comprese quelle di potere, e *l'autonomia causativa delle forme spaziali*, pur dentro processi a spirale. Questi due elementi sono stati sviluppati più sopra andando alla ricerca di 'omologie strutturali' fra relazioni sociali e forme spaziali. Nel caso specifico si sono individuate 8 forme socio-fluviali che potrebbero essere dirimenti nello spazio urbano (tabb. 1 e 2).

Ne scaturisce una ipotesi di ricerca che contempla certamente asimmetrie di potere consolidate nel tempo, ma contemporaneamente guarda a nuove forme socio-spaziali che emergono dalle interazioni o reciprocità che avvengono lungo (e con) i fiumi. Ciò può essere riassunto nel concetto di *advocacy coalition*, che "identify actors' belief systems, coalitions, resources, and mobilization" (Henry *et al.* 2014), da integrare con le forme spaziali create lungo il fiume. *L'ipotesi generale è quindi che progetti 'equi e sostenibili' di riqualificazione del fiume nascano quando si forma una advocacy coalition ampia e variegata.*

La fluidità del corpo idrico rende i fiumi affini al carattere contingente delle forme sociali simmeliane. Il regime torrentizio di gran parte dei fiumi italiani, il rischio di inondazioni o di periodi di magra, l'inquinamento idrico proteiforme vanno di pari passo con la riscoperta del valore olistico del fiume, luogo che si presta a molti significati, giochi e progettualità. Ecco dunque l'ipotesi specifica, formulata come linea guida, e passibile di essere smentita dai dati che verranno raccolti in ogni città: *la compagine cittadina scioglie l'atteggiamento ambivalente verso il fiume – l'amore a distanza, come recita il titolo della ricerca – quando si forma una grande coalizione fra interessi variegati per un progetto di riqualificazione, che sappia includere le esigenze sociali e ambientali delle popolazioni che vivono a monte e a valle.*

Le ambivalenze vengono spiegate da Simmel, soprattutto nel saggio sullo straniero, come frutto dell'essere simultaneamente dentro e fuori una cerchia e a causa di giochi cognitivi fra ego ed alter: ciò che appare esclusivo in una relazione (vicinanza), diventa con il tempo comune a tutti (distanza). Il fiume sarebbe un corpo estraneo, cui fa piacere avvicinarsi di tanto in tanto, come un luogo con il quale si cerca un contatto esclusivo, presto negato dall'alto numero di fruitori in ogni punto accessibile. È possibile allora che l'ambivalenza nasca dal fatto che il fiume è considerato un mero oggetto di fruizione o del

desiderio, senza margini per una interazione “personalizzata” con cittadini. Ciò apre scenari filosofici impegnativi, vedasi il dibattito sulla natura dei cosiddetti *attanti* oppure l’oggettivazione della natura come causa del suo degrado. Sotto un profilo storico, finita la secolare funzione commerciale dei fiumi urbani, se ne aprono altre, ad alto contenuto simbolico, che cittadini e amministrazioni stentano a decifrare e praticare. Questi sono gli spunti offerti per le analisi dei 23 studi di caso che seguono.

Tab. 3 – Posizione dei fiumi nelle città *capoluogo* di provincia del nord Italia (escluse quelle della Liguria)

Capoluogo	Fiume/canale	Posizione	Note
Trieste	Torrente Klutsch	Passante	tombinato sotto via Carducci
Udine	Torre	Tangente	Tagliamento ancora più distante
Gorizia	Isonzo	Tangente	
Pordenone	Noncello	Passante	Fiume molto breve; passa su un lato della città
Belluno	Piave	Tangente	Incassato sotto la città
Treviso	Sile	Passante	
Padova	Brenta, Bacchiglione	Tangente	Canale Piovego attraversa la città e connette Bacchiglione e Brenta
Venezia	Piave, Brenta, Adige, Po	Distanti	Per secoli la Serenissima ha distanziato la foce dei fiumi dalla laguna
Vicenza	Bacchiglione	Passante	A monte insiste bacino di laminazione; passante anche fiume Retrone
Verona	Adige	Passante	
Rovigo	Adigetto	Tangente	È stato spostato fuori città nel 1928; nel tratto urbano è tombinato
Trento	Adige	Tangente	Deviato fuori città nel 1859; torrente Fersina attraversa a sud la città
Bolzano	Adige Isarco Talvera	Tangente Passante Passante	Fiume Isarco attraversa la città, dividendola dalla zona industriale

Brescia	Mella	Tangente	Fiumi principali (Oglio e Chiese) scorrono lontano dalla città
Monza	Lambro	Passante	
Milano	Seveso; Lambro, Olona	Lambro Tangente; Olona e Seveso Passante	Lambro non intubato, Seveso il più centrale fra i fiumi, forma un anello ed è parz. tominato; Olona intubato nella parte più urbana (nord-ovest)
Bergamo	La Mòrla	Passante	parz. tominato; Serio e Brembo scorrono lontani
Sondrio	Adda	Tangente	Un suo tributario attraversa la città
Lecco	Adda e Lago di Como	Entrambi formano il waterfront	
Como	Lago di Como	Non ha emissario	
Varese	Olona	Tangente	Torrente Vellone, dopo aver fluito nel quartiere di Velate, attraversa Varese tominato
Lodi	Adda	Tangente	Roggia Molina, il cui tratto urbano è interamente intubato
Pavia	Ticino	Tangente	Un piccolo quartiere, Borgo Ticino, si trova oltre il fiume
Cremona	Po	Quasi Tangente	Città separata dal Po da zona industriale, zona verde e città giardino costruita negli anni '60
Mantova	Mincio	2 laghi del Mincio come waterfront	Piccoli quartieri e zona industriale oltre laghi e città storica
Verbania	S. Bernardino (torrente)	Il torrente fa da confine fra quartieri Pallanza e Intra	Waterfront sul lago; fiume Toce scorre lontano
Biella	Cervo, torrente	Tangente	
Aosta	Dora Baltea	Tangente	Fra la città storica e il fiume c'è una zona industriale

Novara	Agogna	Tangente	Diverse rogge attraversano la città
Vercelli	Sesia	Tangente	
Torino	Po, Stura, Dora Riparia, Sangone	Passante	Il Po divide il centro dalla collina (sobborgo di rango alto); tributari attraversano la città
Cuneo	Stura, Gesso (torrenti)	Incassato	I 2 torrenti confluiscono a valle della città creando la sua forma a 'cuneo'
Asti	Tànarò	Tangente	Un quartiere è quasi circondato dal Tànarò;
Alessandria	Tànarò	Tangente	Città prende forma dalle ferrovie; a valle confluisce con Bormida
Piacenza	Po	Tangente	Infrastrutture fra Po e città; fiume Trebbia non lontano dalla città
Parma	Parma	Passante	A monte della città il fiume si unisce al Baganza
Reggio Emilia	Crostolo, Rodano (torrenti)	Passante	I principali fiumi della provincia scorrono lontano dal capoluogo
Modena	Secchia, Panaro	Distante	I due fiumi scorrono oltre la circonvallazione di Modena
Bologna	Reno	Distante	Canale Molina, parzialmente intubato, connette fiume Reno con il centro città
Ferrara	Po	Distante alcuni Km	Canale di Burana, passa a sud della città ed ha una darsena (in corso di riqualificazione)
Ravenna	Fiumi Uniti	Tangente	Scorre a sud della città dopo deviazioni fatte nel 18° secolo
Forlì	Montone, Ronco Bidente	Entrambi Tangente	Importanti lavori su entrambi i fiumi per prevenire alluvioni; a monte del Bidente bacini di laminazione in serie

Rimini	Marecchia	Tangente a nord	Il fiume separa la città dalla zona industriale. Torrente Ausa, che tagliava Rimini, deviato nel Marecchia nel 1900.
43 città		11 Passante 23 Tangente 5 Distante 4 Altro	

## 2 - Isonzo-Soča: un ponte per la città transconfinaria di Gorizia-Nova Gorica

*Giovanni Carrosio  
Università di Trieste*

### ***Cenni storico-geografici dell'Isonzo-Soča***

Quando nasce è donna, e si chiama Soča. Sgorge da una fessura carsica a 990 metri sul livello del mare, nella roccia del Monte Travnik, in Slovenia, nel Triglavski narodni park. Solca il Goriziano sloveno per circa 100 km e quando da Nova Gorica entra in Gorizia, diventa Isonzo. Il tratto italiano è di 38 km pianeggianti, lungo i quali l'Isonzo scorre lento fino al territorio lagunare del suo delta, divenuto riserva naturale del Friuli Venezia Giulia nel 1996. Sfocia nel golfo di Trieste, nell'alto Adriatico, all'altezza di Staranzano. Il suo bacino idrografico è molto articolato, comprende più di 60 affluenti per una superficie di 3.400 chilometri quadrati, un terzo dei quali in territorio italiano. I suoi pregi naturalistici sono legati soprattutto al primo tratto, in territorio sloveno, caratterizzato da un susseguirsi di gole e cascate, dove la Soča scorre rapida e le sue acque prendono colori smeraldini. Ma l'Isonzo ha in anni recenti riconquistato valore anche alla sua foce, grazie al graduale ripristino delle aree palustri a partire dall'opera di ri-allagamento dell'isola della Cona. Il suo delta, infatti, venne bonificato durante gli anni '30 del novecento e fu coltivato a cereali fino ai primi anni '80, quando – nel 1983 – una legge regionale diede inizio al percorso di ri-naturalizzazione.

Tutto il corso dell'Isonzo è intriso di significati simbolici, che rimandano alla storia travagliata del confine Orientale. Basti pensare che il bacino idro-

grafico, con il trattato di pace di *Saint Germain* del 1919, passò totalmente sotto la sovranità italiana, dopo essere stato quasi interamente parte dell'impero austro-ungarico. Nel 1947, in seguito al trattato di pace di Parigi, circa due terzi del totale del bacino passarono sotto la sovranità jugoslava mentre in territorio italiano ne rimase soltanto un terzo: 100 km del corso del fiume divennero Jugoslavi e 38 rimasero all'Italia. Nella storia militare d'Italia, l'Isonzo è soprattutto ricordato perché lungo il suo corso si svolsero, tra il maggio 1915 e l'ottobre 1917, le dodici battaglie contro l'esercito austro-ungarico, nelle quali si compendia gran parte della Prima guerra mondiale sul fronte italiano. Dalla disfatta di Caporetto (oggi Kobarid), alla battaglia di Gorizia, nella quale persero la vita 21 mila soldati italiani, l'Isonzo ha rappresentato un elemento naturale attorno al quale si sono costruite trincee, strategie di attacco e di difesa. Evocato nei canti e nelle opere letterarie italiane, slave e austriache, lo ritroviamo negli scritti di Simon Gregorčič, patriota slavo, così come in quelli dell'interventista Giuseppe Ungaretti, che partecipò alle battaglie dell'Isonzo con la Brigata Brescia. Sono celebri, in particolare, due poesie. Gregorčič, nella poesia "Soči" (all'Isonzo), invoca il fiume chiedendogli di inghiottire lo straniero italiano: "Non ridurti entro i limiti delle sponde, balza dagli argini tuoi furibondo, e lo stranier della nostra terra avido, nel fondo dei tuoi gorghi travolgi impavido!"; Ungaretti, nella poesia "I fiumi", racconta di immergersi figurativamente in una "urna d'acqua" per ripulire i "panni sudici di guerra", "questo è l'Isonzo e qui meglio mi sono riconosciuto una docile fibra dell'universo"<sup>9</sup>.

### ***L'Isonzo argine urbanistico di Gorizia e Nova Gorica***

L'Isonzo entra in Italia da Nova Gorica, città slovena edificata nel secondo dopoguerra per ridare un baricentro amministrativo al territorio circostante dopo che la definizione del confine tra Italia e Jugoslavia aveva separato Gorizia dal così detto Goriziano sloveno. Separazione che per 60 anni, fino all'adesione della Slovenia al Trattato di Schengen il 22 dicembre del 2007, ha rappresentato il tratto italiano della Cortina di ferro: una rete alta un metro e mezzo fissata su una base di calcestruzzo larga 50 cm che separava l'abitato goriziano rimasto italiano dai quartieri periferici e dalla stazione ferroviaria della linea Transalpina, che furono annessi al termine della Seconda guerra mondiale alla Jugoslavia. L'Isonzo non attraversa le due città, le lambisce: per un brevissimo tratto, lungo l'estendersi della frazione di Salcano, scorre al fianco di Nova Gorica; per circa 5 chilometri, invece, attraversa il territorio del comune di Gorizia. Se conside-

<sup>9</sup> <https://pavancamillo.blogspot.com/2012/06/simon-gregorcic-soci-all-traduzione-di.html>, accesso dicembre 2020.

riamo Gorizia come ambito amministrativo comunale, il fiume Isonzo divide il centro da un suo quartiere, Lucinico. Esso è stato comune a sé fino al 1927, anno in cui, insieme ad altre piccole aree, è stato annesso alla città. A parte un lembo di zona industriale attorno a Lucinico e un piccolo complesso di case a schiera, l'espansione urbanistica di Gorizia non è mai andata oltre l'Isonzo. Il fiume ha fatto da argine, complice anche il fatto che la dinamica demografica della città è in contrazione dagli anni '70. Anche per questo, tante frazioni nel comune di Gorizia sono rimaste di fatto piccoli centri abitati senza continuità urbanistica con Gorizia città. Così risultano poco urbanizzate anche le sponde dell'Isonzo, presentandosi come un *corridoio ecologico* senza soluzione di continuità tra Nova Gorica e Gorizia, lungo il quale prendono forma numerosi sentieri pedonali. In particolare il tratto che lambisce la città slovena e la sponda destra del tratto goriziano sono caratterizzati da aperti ambienti naturali e larghe fasce ripariali. Ne è un esempio il Parco Piuma-Isonzo, che si sviluppa dalla sponda del fiume alle pendici del Monte Calvario, e ne consente la fruizione per scopi ricreativi e turistici.

### ***I tre ponti: simbologia e materialità dell'Isonzo nel tratto urbano***

Nel tratto in cui l'Isonzo varca il confine tra le due Gorizie, ci sono tre ponti che lo attraversano. Essi testimoniano alcuni passaggi storici importanti nelle relazioni tra Italia e Jugoslavia/Slovenia, ma sono anche una chiave di lettura che rimanda al nuovo investimento simbolico che la società civile transfrontaliera e alcune istituzioni dedite alla cooperazione fanno sul fiume.

Andando per ordine cronologico, il Ponte di Salcano venne costruito nel 1906 per il passaggio delle rotaie della linea ferroviaria Jesenice – Trieste, che faceva parte del complesso della ferrovia Transalpina. Il ponte fu distrutto dalle truppe austriache durante il primo conflitto mondiale e venne ricostruito durante il periodo fascista. La ricostruzione avvenne per ragioni funzionali e simboliche, parte di una serie di opere di monumentalizzazione dei luoghi della Grande Guerra (Businari 1928). Ancora oggi, sul ponte di Salcano, passa la ferrovia utilizzata per scopi commerciali.

Sul secondo ponte, costruito nel 1985, passa la strada di Osimo, una strada internazionale che collega le località slovene di Salcano e Poggio San Valentino attraverso una servitù di passaggio posta sul territorio italiano. La strada venne costruita a seguito del Trattato di Osimo del 1975, che costituì la cornice normativa per la costruzione di un'infrastruttura in territorio italiano ma condivisa con la Jugoslavia. Fu un primo tentativo di politica transfrontaliera in tempi di guerra fredda, perché la strada implicava una cogestione italo-jugoslava.



Il terzo ponte verrà inaugurato entro il 2021. Si tratta di un ponte ciclabile, costruito per collegare tra loro le già esistenti piste ciclabili che accompagnano lo scorrere dell'Isonzo a partire dalla sua foce, lungo il costituendo Parco urbano transfrontaliero Isonzo- Soča. È un intervento finanziato dal programma Interreg Italia-Slovenia, coordinato dal Gruppo europeo di cooperazione territoriale (Gect Go) che unisce i comuni di Gorizia, Nova Gorica e Šempeter-Vrtojba. Il Gect Go, insieme al proprio partenariato di progetto, ha eletto l'Isonzo a elemento simbolico-identitario capace di costruire una comune identità di confine.

Tre ponti che uniscono le sponde dell'Isonzo in periodi storici molto diversi, come testimoniano le loro funzioni: il primo ferroviario, il secondo per il trasporto su gomma, il terzo per il passaggio di una pista ciclabile. Un fiume che diventa ponte, oggetto simbolico sul quale viene fatto un *investimento identitario transconfinario*, perché capace di rappresentare un senso di appartenenza territoriale condiviso tra italiani e sloveni. Se in passato l'Isonzo, a causa della qualità e della quantità delle sue acque, è stato soprattutto oggetto di divisioni e pretesto per acutizzare tensioni, oggi diviene anche un elemento simbolico-identitario che, come un ponte, unisce le due Gorizie nel loro percorso di integrazione. I due aspetti infatti convivono, persistono i problemi ecologici legati all'utilizzo delle acque, che generano conflitto, e si fanno largo progetti di cooperazione attorno al fiume. Assistiamo a uno sdoppiamento nel modo in cui la società civile transfrontaliera guarda all'Isonzo: nei suoi aspetti materiali il fiume continua a produrre divisioni, non più connotate principalmente in senso etno-nazionalista come in passato, ma tra utilizzi diversi delle acque, tra sfruttamento economico e conservazione ambientale (Kalbhenn e Bernauer 2012); nei suoi aspetti simbolici, invece, l'Isonzo perde i suoi connotati ecologici e materici per diventare un pretesto di reciproco riconoscimento, una rappresentazione di una ritrovata identità leggera (Mostov 2008), dove al centro non c'è il fiume in sé, ma ci sono le "genti dell'Isonzo", divise dalla storia, ma unite da caratteri culturali e antropologici che pre-esistono alle divisioni linguistiche e nazionalistiche<sup>10</sup>.

### ***Fiume che divide, fiume che unisce***

L'Isonzo è pertanto agente di un doppio movimento, attorno al quale si raggruppano diverse coalizioni socio-istituzionali, che si caratterizzano per essere mosse da dinamiche di cooperazione e conflitto e da motivazioni ambientali e identitarie. Il fiume è sia sorgente di relazioni di cooperazione (ponte) sia

<sup>10</sup> Isonzo-Soča è anche il nome di una rivista locale, uscita tra il 1989 e il 2009, e oggi diventato portale web transfrontaliero. Interessante notare che in 10 anni di rivista, un solo articolo sia dedicato al fiume Isonzo.

motivo di conflitto (muro). I conflitti ambientali attorno all'Isonzo sono tipici della dinamica “monte-valle” che caratterizza molti fiumi (Wollebaek Toset *et al.* 2000): in questo caso, a complicare il quadro, si inserisce la divisione del fiume tra due stati, che nel corso del tempo ha sommato le questioni nazionalistiche e geopolitiche a quelle ambientali, e oggi pone dei problemi in termini di *governance* delle acque transfrontaliere (Kehl 2015). Inquinamento delle acque da parte di grandi industrie, allevamenti intensivi di suini, depurazione delle acque reflue, captazione delle acque a scopi energetici hanno nel tempo scandito le relazioni conflittuali tra Italia e Jugoslavia. Conflitti che non sono mai stati soltanto ambientali, ma intrisi di connotati politici e agitati – in passato – non tanto dalla rilevanza della questione ambientale ma dal desiderio di affermare in modo strumentale principi nazionalistici. Proprio nel tratto di Isonzo che lambisce le due Gorizie, esistono due questioni ambientali – l'impianto idroelettrico di Salcano e la depurazione delle acque reflue di Nova Gorica - che rimandano a elementi quantitativi e qualitativi<sup>11</sup> del rapporto monte-valle (Carrosio 2013).

Il trattato di Osimo, e nello specifico l'Accordo sulla promozione della cooperazione economica fra i due stati, prevede la costruzione di un impianto idroelettrico nei pressi di Salcano. Subito dopo la sua costruzione, avvenuta nel 1978, all'impianto sono stati imputati i decrementi di portata del fiume nei periodi di siccità. La costruzione della centrale, infatti, doveva essere accompagnata dalla costruzione di un bacino per il rifasamento delle acque nel tratto goriziano, che in realtà – per diverse ragioni - non fu mai costruito. La questione si protrae fino ai giorni nostri e risulta acuita dai prolungati periodi di siccità conseguenti al cambiamento climatico. Come rileva l'Autorità di bacino “l'alveo del fiume Isonzo è soggetto a sensibili escursioni della portata giornaliera, ascrivibili alla gestione dell'invaso idroelettrico di Salcano che trattiene l'acqua durante la notte e la rilascia durante il giorno. Ciò comporta uno sbalzo giornaliero di portata e di livello idrometrico del fiume Isonzo, tale da rendere difficoltoso l'esercizio dell'irrigazione nella parte nord, il cosiddetto Agro Cormonese e critico l'esercizio nella parte sud, il cosiddetto Agro Monfalconese”. Inoltre, questo fenomeno, definito *hydropeaking*<sup>12</sup>, compromette il deflusso minimo vitale del fiume, ovvero quella quantità d'acqua necessaria a garantire la sopravvivenza dell'ecosistema, e la sua capacità depurativa. Conseguentemente agli “sbalzi di portata che lasciano in secca, nel giro di poche ore, i luoghi di riproduzione e i letti con gli

<sup>11</sup> Per quantitativi si intendono quei conflitti che nascono per l'alterazione della qualità delle acque; per qualitativi, invece, quei conflitti che derivano da prelievi di acqua che pregiudicano possibili prelievi a valle oppure il deflusso minimo vitale del fiume.

<sup>12</sup> Sequenza ripetuta di rapidi aumenti e riduzioni della portata in un corso d'acqua artificialmente provocati dalle restituzioni in alveo delle portate utilizzate dalle centrali idroelettriche per la produzione di energia.

avannotti”, si profilano gravi minacce per alcune specie ittiche, tra cui la trota marmorata, specie autoctona e tutelata. Oltre a ciò, il cambiamento climatico sta variando il regime fluviale e “le portate medie (...) si sono ridotte: tra il 1961 e il 1990 la portata a Salcano era in media di 96 m<sup>3</sup> al secondo, tra il 1995 e il 2010 è scesa a 87 m<sup>3</sup> al secondo”. L’Autorità, sempre in riferimento agli aspetti di gestione quantitativa delle acque ha segnalato anche le ulteriori problematiche che si potrebbero manifestare con nuove iniziative “assunte in territorio sloveno e rivolte all’ottimizzazione del sistema idroelettrico dell’Alto Isonzo” come, ad esempio gli invasi di Sottosella, Aiba e Caporetto.

Attorno a questi problemi ambientali, è nata una iniziativa istituzionale, promossa dall’Autorità di bacino: il Laboratorio Isonzo. Nonostante si trattasse di un progetto partecipato, organizzato tra settembre 2010 e marzo 2012, per individuare proposte condivise in merito alla gestione transfrontaliera delle portate del fiume, l’iniziativa è rimasta all’interno dei confini nazionali italiani. Guidato dal Gruppo di Coordinamento, costituito dalla Regione Friuli Venezia Giulia e dall’Autorità di Bacino dei fiumi Isonzo-Tagliamento-Livenza-Piave-Brenta-Bacchiglione, è stato strutturato in diverse fasi: la prima, informare ed esplorare il problema; la seconda, consultare ed esplicitare le possibilità; la terza, partecipare e individuare le proposte condivise; la fase conclusiva, inquadrare le scelte. Sono state individuate, all’interno di uno scenario condiviso, molteplici azioni da attuare nel breve, medio e lungo periodo. Nel breve periodo le azioni erano orientate all’ottimizzazione degli usi, riferendosi, ad esempio, alla creazione di un portale web per coordinare i dati, ad azioni volte al risparmio idrico, all’individuazione di alternative all’idroelettrico, al monitoraggio del trasporto solido del fiume. Nel medio periodo, volto invece ad interventi strutturali, sono stati definiti interventi per rendere più efficiente l’irrigazione di soccorso o per riutilizzare le opere esistenti. Nel lungo periodo, infine, è stata definita la necessità di negoziare, a livello internazionale, la revisione dei rilasci della diga di Salcano. Di questo processo partecipativo e delle indicazioni di policy formulate, tuttavia, non vi sono conseguenze tangibili nella gestione delle acque del fiume tra il 2012 e i giorni nostri.

Anche per questo, nel 2016, è nato il Comitato Salviamo l’Isonzo, composto da differenti associazioni ambientaliste, italiane e slovene, tra cui Legambiente Gorizia e Monfalcone, Associazione Fiume Isonzo, Wwf e Save the Soca. Il comitato ha consegnato più di 1600 firme a sostegno di una petizione popolare presentata al Parlamento europeo da due europarlamentari, Schlein e Zullo. Nel 2018 vi è stata una prima risposta da parte della Commissione Europea, che da un lato ha ribadito l’obbligo giuridico a favore della cooperazione transfrontaliera nei distretti idrografici sovranazionali introdotta dalla Direttiva Quadro delle Acque e dall’altro ha sottolineato l’assenza di tale cooperazione tra Italia e

Slovenia e la conseguente mancanza di un Piano di Gestione Internazionale del Fiume Isonzo-Soca.

Aspetti di natura qualitativa, invece, riguardano l'inquinamento delle acque in territorio italiano causato dallo sversamento di acque reflue provenienti da aree urbanizzate, agricole, artigianali e industriali a monte di Gorizia. Gli sversamenti avvengono direttamente nell'Isonzo o nei suoi affluenti più prossimi al confine. Per esempio, la questione degli scarichi fognari non depurati della città di Nova Gorica, che finivano nel torrente Corno e da questo nell'Isonzo, è stata evidenziata a livello nazionale fin dal 1960, coinvolgendo sia il Ministero dell'Ambiente sia il Ministero degli Esteri sia l'Unione Europea. Nel 2016, l'entrata in funzione del depuratore in territorio sloveno sembrava dovesse essere la soluzione definitiva per ridurre il carico inquinante, ma in realtà la qualità delle acque è ancora un problema rilevante. Nel 2019, la "Goletta dei Laghi" di Legambiente ha effettuato nuove indagini, sia nel tratto sloveno sia in quello italiano, riscontrando sia inquinamenti microbiologici sia significative e preoccupanti presenze di microplastiche, che non vengono trattate dagli impianti di depurazione. Legambiente ha ribadito la necessità di una gestione condivisa delle acque e dei rifiuti tra Friuli-Venezia Giulia e Slovenia.

Le coalizioni sociali che si formano attorno ai problemi ambientali tengono insieme elementi di conflitto e di cooperazione. Conflitto, perché promuovono azioni collettive di protesta o vertenze legali contro l'operato di imprese e istituzioni; cooperazione, perché raccolgono una società civile transfrontaliera, che a partire dal comune interesse ambientale promuove integrazione tra le due Gorizie. Tra gli elementi di divisione vi sono i conflitti d'uso del fiume, che si materializzano in problemi di quantità e di qualità delle acque. Vi è anche *l'etno-ambientalismo*: ovvero l'utilizzo delle questioni ambientali da parte di coalizioni socio-politiche che le agitano in chiave nazionalistica, per fomentare una contrapposizione tra italiani e sloveni, tra Gorizia e Nova Gorica, anziché imputare le responsabilità a chi effettivamente – imprese, istituzioni o abitazioni - procura danni ambientali.

Tab. 4. Tipi di interazione e coalizioni sociali attorno all'Isonzo

	<i>Isonzo che unisce</i>	<i>Isonzo che divide</i>
<i>Ambiente</i>	Ambientalismo transfrontaliero (Comitato Salviamo l'Isonzo)	Conflitti d'uso (coalizioni a monte e a valle di Gorizia)
<i>Identità</i>	Genti dell'Isonzo (coalizione di partenariato del Gect)	Etno-ambientalismo strumentale (coalizioni politiche nazionaliste)

Tra gli elementi di cooperazione, oltre alle azioni dei gruppi e delle associazioni ambientaliste per la salvaguardia degli aspetti ecologici e naturalistici dell'Isonzo, si annoverano le iniziative istituzionali, a partire da quella già citata del Gect Go, che attorno al fiume sta costruendo una *narrazione su una ritrovata identità transfrontaliera*. Nei progetti del Gect Go, essa si materializza nella infrastrutturazione ciclo-pedonale delle sponde dell'Isonzo dalla sorgente fino alla foce. Il tratto delle due Gorizie è caratterizzato dalla costruzione dell'ultimo dei tre ponti. Il progetto prevede la realizzazione di una rete transfrontaliera comune di percorsi ciclabili e pedonali che formerà un parco urbano transfrontaliero, la predisposizione di infrastrutture ricreative, che valorizzeranno il territorio quale destinazione turistica, ed infine la costruzione di un *brand* identificativo per una comunicazione più efficace capace di intercettare anche i flussi di visitatori non locali. Nello specifico, il progetto sta realizzando, nei territori di Gorizia, Nova Gorica e Šempeter- Vrtojba, una rete transfrontaliera di percorsi ciclopedonali lungo il fiume Isonzo e lungo il confine di stato che collega Salcano a Šempeter- Vrtojba. Per realizzare le infrastrutture Gect Go ha facoltà di decidere se applicare la normativa slovena oppure quella italiana in materia di appalti sui lavori pubblici. I consigli comunali dei tre Comuni di Gorizia, Nova Gorica e Šempeter-Vrtojba avevano infatti approvato un atto con cui delegavano l'Assemblea del Gect Go a decidere di volta in volta quale normativa applicare. Si tratta della prima delibera adottata congiuntamente dai tre consigli comunali, che pone le basi per un approccio unitario ad una pianificazione transfrontaliera.

### **Conclusioni**

Attorno all'Isonzo sono all'opera una serie di progetti di cooperazione transfrontaliera, che coinvolgono le due Gorizie. Il fiume – dopo essere stato per anni un elemento di tensione tra Italia e Jugoslavia – è oggi investito di un nuovo valore simbolico, che guarda a una comune identità sovranazionale costruita sul senso di appartenenza agli elementi naturali. Il confine, nella narrazione transfrontaliera, ha diviso ciò che in natura non è diviso – il corso del fiume appunto. Riconoscere nel fiume un elemento di unione, significa ritornare alla *ecologia del territorio* come prospettiva identitaria. Un pioniere di questo modo di guardare al fiume è stato Dario Stasi, che fondando la rivista Soča-Isonzo ha dato molto spazio alla toponomastica, alla riscoperta di passeggiate dimenticate e ad episodi di storia comune in cui “non era l'etnia a contare, ma il territorio che, fino alle grandi contrapposizioni dei nazionalismi e alla nascita del confine, veniva vissuto come un tutto unitario da chi lo popolava” (Sartori 2000).

Questo spirito è stato raccolto da istituzioni tecniche, come il GECT, e da una ritrovata *società civile transfrontaliera* che costruiscono iniziative legate al volontariato ambientale, al turismo naturalistico, al cicloturismo. Rimangono iniziative flebili, che non hanno ancora la forza di affrontare i temi ambientali del fiume, ma che per intanto utilizzano gli spazi attorno e il suo valore simbolico e unificante. La materialità del fiume, infatti, la sua ecologia reale, sono ancora fonte di conflitto. Ma è interessante notare come, nonostante vi siano ancora tensioni di tipo etno-nazionalista che si riverberano sulle letture dei problemi ambientali dell'Isonzo, le coalizioni sociali che si costituiscono per la salvaguardia degli aspetti ecologici e naturalistici del fiume contengono forme relazionali innovative, nelle quali elementi di cooperazione e conflitto si mescolano. Ciò impone di ripensare anche alle teorie dei movimenti e dell'azione politica, come ad esempio la costruzione di un avversario chiaro e distinto; nel caso isontino questo viene a mancare o è sfuggente. Inutile dire che il confine genera innovazione sociale.



### 3 - Pordenone e il Noncello

*Elisa Cozzarini*  
*La Nuova Ecologia*

#### ***Introduzione***

Il Noncello e il sistema di acque minori che vi confluiscono sono una componente fondamentale della città di Pordenone: ne hanno fatto la storia, quando venivano utilizzate come via di commercio o motore per le industrie. Oggi è di nuovo alle acque che si guarda per il rilancio della città, per recuperare un'identità, dopo aver voltato le spalle al fiume negli anni straordinari del boom economico, quando il capoluogo friulano si è fatto conoscere in tutto il mondo come capitale dell'elettrodomestico.

Questa ricerca parte dalla descrizione dell'ambiente fluviale, i cui tratti naturali hanno favorito la storica vocazione produttiva della città. Gli anni più recenti sono stati analizzati sia con interviste a persone o rappresentanti di associazioni che si occupano del fiume a vario titolo, sia attraverso la lettura di articoli di giornali e riviste e di documenti recenti, che mettono in evidenza il ruolo di attori politici ed economici, come la Camera di Commercio, in grado di "muovere" interessi rilevanti.

#### ***La natura nello spazio urbano***

Pordenone è attraversata da un ampio corridoio verde: il fiume Noncello, che, con la sua vegetazione riparia, in buona parte spontanea, scorre tangente al suo nucleo originario (fig. 1). È un pezzo di natura che si incunea nel paesaggio



urbano. L'espansione a sud, sulla riva sinistra, avviene solo a partire dagli anni Sessanta, in particolare con la costruzione della Fiera nuova. Oggi i margini cittadini sono bagnati dal fiume Meduna, in cui il Noncello confluisce pochi chilometri più a valle, a Visinale di Sopra, frazione di Pasiano di Pordenone.

Fig. 1 - Attracco sul Noncello presso il parcheggio Marcolin



Fonte: foto di Elisa Cozzarini

Il Noncello è un fiume di risorgiva. Nasce dalle falde acquifere della pianura del Friuli Occidentale, a nordest di Pordenone, nel comune di Cordenons. Lungo il suo breve corso, riceve apporti da rii e rogge minori, che scaturiscono dalla fascia delle risorgive e alimentano diversi piccoli laghi artificiali. Alcune delle rogge sono state in parte tombate. Nel quartiere di Torre, parte del Noncello viene deviata nel canale dell'ex cotonificio Veneziano, mentre, a Borgo Meduna, presso un altro ex cotonificio, il fiume riceve il canale Amman, le cui acque derivano da un fitto reticolo idrografico che originariamente sfociava nel Meduna. Poco prima che il Noncello esca da Pordenone, vi confluiscono il rio Mai e un canale industriale, entrambi provenienti dal lago artificiale della Burida, e in seguito il rio Brentella. Fuori dai confini della città, il fiume accoglie ancora altri corsi d'acqua di risorgiva e, a monte di Pasiano, dopo più di 15 km, si unisce al

Meduna. A Ghirano, le acque si riversano nel Livenza e raggiungono il mare Adriatico con un percorso complessivo di 150 km (Pasqualis 2003).

In base ai monitoraggi disponibili, realizzati da Arpa Fvg nel 2012, 2013 e 2015, lo stato ecologico del Noncello a Pordenone risulta “sufficiente”, cioè al di sotto di quanto previsto dalla Direttiva UE, che stabilisce come obiettivo il raggiungimento dello stato “buono”. Il Noncello, nel suo breve corso, è soggetto a diverse pressioni antropiche, costituite dagli scarichi dei centri urbani, della zona industriale e di un allevamento ittico. A valle di Pordenone, l’impatto è dato anche da pratiche di agricoltura intensiva.<sup>13</sup>

Ancora critica è la situazione della depurazione delle acque reflue a Cordenons, Pordenone e Porcia, pur se in miglioramento grazie ai lavori in corso per collegare tutte le aree urbane alla rete fognaria. L’UE a oggi ha attivato nei confronti dell’Italia quattro procedure di infrazione per il mancato rispetto della normativa comunitaria. Nel 2017 in una videointervista a «La Nuova ecologia», il mensile di Legambiente, l’allora Assessore comunale all’Ambiente Nicola Conficoni (PD) dichiarava: *I cittadini prediligono interventi che incidono sulla loro quotidianità, come la viabilità, il verde pubblico, il traffico, mentre la depurazione non è percepita come un problema*<sup>14</sup>.

Nel 2008 è stata realizzata, per conto del Comune di Pordenone, un’analisi della qualità ecologica degli ambienti ripariali dei fiumi Noncello e Meduna. Per il Noncello, è emerso che il tratto urbano è quello con una maggiore ricchezza di ecosistemi naturaliformi e di qualità ambientale buona. Il tratto inferiore, più periferico, invece, è definito come mediocre (Seriani *et al.* 2008).

### ***Le origini e lo sviluppo della città industriale***

Proprio nel tratto urbano, quello che oggi presenta la qualità ambientale più elevata, ha origine Pordenone, *Portus Naonis*, ovvero “porto sul Naon”. I primi riferimenti scritti compaiono nel XIII secolo. Fino al secondo dopoguerra, l’idrovía formata da Noncello, Meduna e Livenza è utilizzata per il trasporto di merci tra l’entroterra e l’Adriatico.

Ma la storia della città è da sempre legata anche alla presenza dei tanti rii minori che, alimentati da polle sorgive con portata costante, permettono lo sviluppo di mulini, magli, folli, cartiere, segherie: la produzione di ricchezza passa dal controllo sull’acqua. Nell’Ottocento, il Noncello è il motore dello sviluppo di una fiorente industria tessile, tanto che la città, in un articolo apparso il 20

<sup>13</sup> Si vedano le schede raccolte nella tabella “Stato di qualità delle acque interne” in [www.ar-paweb.fvg.it](http://www.ar-paweb.fvg.it)

<sup>14</sup> La videointervista è disponibile al link: [www.lanuovaecologia.it/depurare-e-meglio](http://www.lanuovaecologia.it/depurare-e-meglio)

giugno 1874 sul giornale «Il Tagliamento», è definita la “Manchester del Friuli”. Il primo stabilimento per la filatura e la tintoria del cotone viene fondato nel quartiere di Torre dagli imprenditori svizzeri Giovanni e Andrea Bélaz e Giorgio Blanc. A cavallo tra XIX e XX secolo vengono realizzate importanti opere idrauliche, che rispondono alle esigenze dell’industria e modificano il paesaggio urbano, tra queste la creazione del lago della Burida nel 1893 e il canale Amman, ultimato nel 1907, per la produzione di energia idroelettrica (Crippa, Mattozzi 2003).

Con fortune alterne, l’economia pordenonese si fonda sull’industria tessile fino agli anni Cinquanta. In seguito, gli anni del boom segnano un profondo cambiamento, trainato in particolare dalla crescita esplosiva di grandi industrie quali Zanussi, che in pochi anni diventa leader nella produzione di elettrodomestici a livello internazionale. Inizia un’altra epopea incredibile, per una cittadina che fino al 1968 non è nemmeno capoluogo di Provincia. Tutto sembra possibile, finché la crisi di Zanussi negli anni Ottanta non comincia a incrinare molte certezze. E le acque del Noncello ricompaiono nel panorama urbano, come possibile elemento di rilancio a fini ricreativi e turistici.

### ***Il fiume “dimenticato”***

A partire dagli anni Sessanta, Pordenone perde interesse per il fiume: la città, le industrie e la ricchezza si espandono in altre direzioni, non sono più legate all’acqua. Anche i grandiosi stabilimenti tessili vengono gradualmente abbandonati e diventano rovine. La città sembra guardare oltre il fiume. Il Noncello, da luogo di produzione diventa spazio marginale, dove riversare reflui fognari e rifiuti. Questo non esclude una sua frequentazione a fini ludico-ricreativi, come emerge da alcune interviste: fino agli anni Settanta non c’è la percezione dell’importanza della qualità dell’acqua.

Il porto di Vallenoncello viene utilizzato ancora per pochi anni, dopo la fine della Seconda guerra mondiale. Guerrino Dirindin, figlio di Sebastiano, uno degli ultimi *barcari* del Noncello, racconta: *L’ultimo viaggio è stato nel 1949, poi mio padre ha lasciato il burcio ed è andato a cercare lavoro in Svizzera. Lo ha lasciato lì per un anno e quando è tornato la barca era affondata. Lui l’ha smontata e ha venduto il legname. Ha tenuto i chiodi e una delle quattro àncore per piantare una vigna. Non ha fatto neanche una foto e non ha voluto più saperne. Era una vita dura. Lui è stato l’ultimo barcaro, ha finito una storia di famiglia che iniziava almeno nel Seicento. Io sono nato nel 1950 e ho avuto solo racconti indiretti.*

Sono i tempi del boom edilizio e, per la prima volta, la città comincia a crescere anche oltre il Noncello. Sempre Dirindin dice: *Una volta gli argini, da*

*Prata in su, non esistevano, il fiume inondava le campagne, arrivava sempre un po' anche da noi, era normale. Si era sul chi va là quando pioveva molto in montagna. Poi hanno edificato ed è stato necessario costruire opere di difesa. Adesso che c'è l'argine, anche noi siamo sollevati.*

Gli argini in città vengono costruiti dopo i disastrosi eventi alluvionali del 1965 e 1966, che pongono un freno all'espansione edilizia nelle aree golenali. Bruno Asquini, ingegnere, per anni dirigente in Provincia e storico ambientalista, afferma: *Dal punto di vista idraulico, la collocazione delle arginature a ridosso del fiume è illogica. Nel Noncello le piene sono di rigurgito: salgono cioè a causa della crescita del livello del Meduna alla confluenza. Si dice infatti che arriva la "montana" e il livello dell'acqua si alza, semplificando, come in una vasca da bagno. L'opera di difesa più efficace e corretta in termini ambientali sarebbe stata allargare la zona esondabile, non stringere il fiume tra gli argini. Ma negli anni Sessanta c'era solo l'idea di costruire: si facevano "bonifiche" riempiendo di terra aree golenali su cui poi edificare, come è avvenuto a valle del sottopasso della ferrovia, in via Cappuccini, dove c'era un sistema di collinette digradanti verso il fiume. Dopo le alluvioni c'è stata una diversa forma di attenzione a costruire proprio a ridosso del fiume, con alcune eccezioni.*

Gli appetiti edilizi si rivolgono altrove, ma emerge l'idea di rilanciare l'antica idrovia, ancora navigabile, per la navigazione commerciale, come alternativa a strade e autostrade. In occasione della Fiera campionaria del 1966, viene organizzato un viaggio dimostrativo in vaporetto da Venezia e nel 1967 si tiene la prima edizione del Rally motonautico Pordenone Venezia, con l'appoggio dell'Ente provinciale per il turismo.

Nel 1968 nasce il Gruppo sportivo nautico Portus Naonis che ha, tra i fini statutari, la riscoperta della tradizione fluviale della città. Gianni Zuliani, anima e motore del gruppo, è anche segretario della Fiera e promuove, con il sostegno della Camera di Commercio, l'idea di costruire una «suggestiva» darsena con duecento posti barca e moderne infrastrutture sulla sponda opposta alla Fiera. Non se ne farà nulla. Quando poi ci si renderà conto che non è più possibile pensare al fiume per scopi commerciali, resterà l'idea di restituire «dignità» al Noncello con il turismo e approdi ecocompatibili (Grizzo, Mariuzzo 2000)

L'istituzione dell'associazione Gommonauti, attiva dal 1979, viene formalizzata nel 1981. La principale iniziativa è, a settembre, la "Gommonata" da Pordenone al mare. Racconta Gaetano Solarino, socio fondatore e presidente: *Il nostro obiettivo è dimostrare le potenzialità turistiche dell'idrovia. Noi, con i motonauti della Portus Naonis, siamo stati i pionieri nella fruizione del fiume a fini turistici e ricreativi. Oggi le nostre attività sono molto apprezzate, anche perché teniamo controllato il fiume, teniamo pulito. Facciamo attività di protezione civile e di so-*

*lidarietà. Una volta si buttavano rifiuti ovunque, abbiamo fatto molte denunce.*

La questione per cui Solarino si è più battuto è stata l'abrogazione del regio decreto del 1938, che vietava la navigazione a motore nel Noncello. Dal 2009, grazie all'interessamento dell'allora presidente del Consiglio regionale Edouard Ballaman (Lega Nord), la navigazione a titolo individuale è libera, alla velocità massima consentita di 12 km/h. Per le iniziative come la Gommonata è comunque necessario chiedere l'autorizzazione. Su questo e sulla «pulizia» delle rive dalla vegetazione, i Gommonauti si sono spesso scontrati con coloro che Solarino definisce genericamente «gli ambientalisti».

Nel 1983 i lavori per l'allungamento della via Riviera del Pordenone, detta la "Rivierasca", *minacciano di privare i nautici dello scivolo indispensabile per raggiungere il fiume con le barche. Grazie all'interessamento dei Gommonauti si ottiene un compromesso (Ibidem, p. 42).* Su richiesta dei Gommonauti viene anche demolito l'ultimo burcio, abbandonato da anni all'approdo Marcolin, nei pressi del centro.

La Rivierasca è una strada che corre sull'argine, la sua realizzazione termina solo a inizio Duemila: il Noncello viene così rettificato nei pressi del centro storico e si sacrifica la vegetazione sulla sponda destra. Fabiano Grizzo, ambientalista a cui è dedicato il circolo locale di Legambiente (fondato nel 1987), attacca uno striscione al ponte della ferrovia con scritto: *Volete cementificare il Noncello.*

Negli anni Ottanta il WWF cerca di promuovere la creazione del parco fluviale intercomunale, del Meduna, Cellina e Noncello, nei comuni di Vivaro, San Quirino, Cordenons, Zoppola, Fiume Veneto, Azzano Decimo, Porcia e Pordenone, come previsto dal Piano urbanistico regionale generale del 1978. In una pubblicazione del WWF (1984), l'architetto Giulio Ferretti, appassionato raccoglitore di storie e di memorie fluviali, scrive: *Oggi si frequentano le rive dei fiumi non solo per raccogliere i prodotti della natura ma anche solo per osservarla rimanendone egualmente appagati. Varie attività si svolgono nel parco: jogging, osservazioni degli uccelli, scampagnate, nautica minore, che vanno organizzate e rese compatibili con l'ambiente.*

Nello stesso testo, Bruno Asquini osserva: *Sono note le valenze naturalistiche che il parco dovrebbe tutelare ma, dal punto di vista pratico, si è lontani dall'istituzione, per la prevalenza di interessi particolari.* I Comuni dovrebbero infatti inserire le indicazioni date dalla Regione nei propri Piani regolatori. I vincoli urbanistici, però, commenta Asquini, riferendosi in realtà più ai Comuni rurali limitrofi, *rimangono in larga parte inattuati.* Gradualmente, l'idea del parco intercomunale sfuma. Restano oggi a Pordenone alcuni cartelli sbiaditi di un parco fluviale cittadino, con il disegno di una folaga, che non ha avuto successo, principalmente per mancanza di interesse da parte della popolazione.

### ***Il fiume come simbolo di potere***

A cavallo del nuovo secolo, il Noncello torna in scena in città, come simbolo di potere. Nel 2001 viene eletto sindaco Sergio Bolzonello, sostenuto dal centrosinistra e appoggiato da una nuova lista civica chiamata *Il Fiume*. Molto amato dai pordenonesi, Bolzonello verrà poi riconfermato per un secondo mandato. Una delle sue prime dichiarazioni è: *Pordenone deve pensare a uno sviluppo che tenga conto del fiume. Tra le iniziative: il consolidamento degli argini, la cura del parco fluviale e dei fondali, un sì incondizionato alla navigazione, sia pure attraverso regole precise, nel rispetto dell'ambiente* (Angelillo, Betto 2001, p. 59).

Lo stesso anno la Camera di Commercio, con il sostegno della locale (allora) banca Friuladria, lancia un concorso di idee dedicato agli architetti sul tema "Pordenone città: funzioni e immagini". Tra i partecipanti c'è anche Stefano Boeri. Viene realizzato un catalogo nella cui introduzione Augusto Antonucci, presidente della Camera di Commercio, scrive: *La crescita in riva al Noncello è recente, sospinta da uno sviluppo economico che ha fatto nascere attorno a grandi aziende, che hanno portato il marchio di Pordenone nel mondo, piccole realtà imprenditoriali, parte del mosaico del nordest. Una simile espansione, spesso priva di pianificazione e programmazione, ha creato lacerazioni nel tessuto urbano e contraddizioni tra un nucleo storico, che contiene elementi di pregevole bellezza, e la Pordenone moderna.*

La relazione illustrativa consegnata ai concorrenti invita in modo esplicito a lavorare per il recupero del legame tra la città e il Noncello, con i corsi d'acqua che vi confluiscono, definiti come *elementi essenziali della vita economica del passato*. Si intende *riassegnare loro un ruolo nella città odierna che tenga conto non solo del tempo libero e dei nuovi stili di vita, ma che anche ne riproponga connessioni funzionali e strutturali contemporanee.*

La conclusione del presidente di Giuria Alberto Marchiori sottolinea come gli approcci per una revisione del sistema delle acque in funzione della reinvenzione del disegno urbano siano molto diversi. Alcune proposte sono caratterizzate da grande cautela verso il fiume per la sua qualità ambientale, altre sono molto audaci e prospettano grandi trasformazioni per le zone poste tra fiume e città, persino con l'urbanizzazione di aree golenali. Altre proposte ancora leggono il fiume come una trama di strade e acque, su cui costruire una nuova identità urbana.

Il progetto vincitore, realizzato da Alessandro Anselmi, si basa su due premesse: *il recupero di un rapporto tra la città e l'acqua presuppone che l'acqua torni a essere visibile. Va notato che l'acqua non abbraccia solo il centro storico, ma tutta la città ed è il più forte elemento di riunificazione tra vecchio e nuovo. Oltre alla*

*visibilità, il rapporto tra città e acqua deve recuperare aspetti funzionali che non siano limitati alla semplice evocazione della memoria.*

Se il progetto complessivo non è stato realizzato, alcune aree sono state riqualificate. Nel caso dei recuperi dei laghetti di San Giorgio e San Carlo, possiamo parlare di interventi di eco-gentrificazione, anche se queste aree residenziali sono attraversate da percorsi ciclabili e pedonali aperti alla cittadinanza. Nel 2004 il Parco del Seminario, proprietà della diocesi, è stato concesso in comodato d'uso al Comune: i suoi trenta ettari, abbracciati dal Noncello, sono caratterizzati da prati stabili da sfalcio, che ricreano quello che era un paesaggio tipico della pianura friulana. Dalla sua apertura al pubblico, il Parco è diventato uno dei luoghi più frequentati in città.

A inizio Duemila Legambiente e altre associazioni promuovono la prima edizione della Voganoncello, la risposta *slow* alla Gommonata, con una discesa in canoa, passeggiate, giri in bicicletta, pulizia e momenti di sensibilizzazione sulla qualità ambientale del fiume. Lo scopo è *rilanciare e valorizzare la funzione naturalistica del Noncello e promuovere la conoscenza dell'ecosistema fluviale anche attraverso forme di turismo rispettose dell'ambiente*, si legge nel comunicato stampa del 2004. Qui si fa riferimento anche all'alluvione del 2002, che ha provocato danni ingenti a causa della rottura degli argini: *Se prioritari sono gli interventi di messa in sicurezza, è altrettanto importante far recuperare alla città un coscienzioso uso del fiume, anche con un efficiente sistema fognario.*

Racconta Michele Bernard, tra gli ideatori della Voganoncello: *La manifestazione nasceva per proporre un utilizzo dolce del fiume anche in opposizione all'utilizzo che ne facevano i Gommonauti e in parte la Portus Naonis, con mezzi a motore che disturbavano la fauna e la fragile stabilità delle sponde. Il desiderio era che nascesse a Pordenone un canoa club, per incentivare questo tipo di fruizione. L'ultima edizione, nel 2014, ha riscosso un grande successo ma poi non abbiamo più avuto, come volontari, la forza di proseguire.*

Bernard ricorda che, nel 2011, nell'ambito della Voganoncello, è stato organizzato un convegno sulla navigazione fluviale, con l'obiettivo tra l'altro di avviare un dialogo con gommonauti e motonauti, per superare la contrapposizione. Anche per motivi caratteriali, questa strada non ha portato frutti.

Nel 2017 viene fondato il Canoa Club Naonis, che in pochi anni è cresciuto e oggi conta circa 70 soci e promuove la conoscenza del fiume in canoa o kayak. Associazioni come i Gommonauti e Portus Naonis, forse anche per i costi, invece, sono in crisi e non c'è ricambio generazionale.

### ***Una visione contraddittoria del futuro***

Il Noncello intanto, esondato nuovamente nel 2020, riemerge di nuovo in campagna elettorale. L'architetto Alessio Princic, su incarico dall'amministrazione di centrodestra guidata da Alessandro Ciriani, elabora un progetto di "riqualificazione fluviale" con al centro la ricostruzione del collegamento tra il piazzale Marcolin e la Fiera: un breve tratto del fiume in cui si prevede di realizzare quattro approdi, definiti *piazze sull'acqua con bar, ristoranti, spiaggia, stanzette galleggianti movibili sulla via d'acqua e negozi con le primizie del territorio*. Il costo complessivo sarebbe circa 12,5 milioni di euro. Scrive Princic: *Un'idea che rovescia la vita sul fiume e trasforma il fiume, oggi dimenticato e guardato con distacco, in un percorso turistico di importanza strategica per il territorio con opportunità imprenditoriali di nuova generazione impensabili fino a oggi*.

Si torna così all'idea, che sembrava accantonata dagli anni Sessanta, di realizzare opere in area golenale. Walter Coletto, di Legambiente, commenta: *La città è trattata ancora in termini edilizi e, non potendo edificarlo, il fiume non è di interesse. Non si coglie la sua importanza. È un polmone verde, uno spazio di naturalità che entra in città. In altri Paesi sarebbe oggetto di marketing territoriale*. Aggiunge ancora Michele Bernard: *C'è una progettualità sul fiume che però non sembra sfociare in nulla. La politica si confronta sul Noncello come elemento centrale di Pordenone. Da ingegnere vedo molte difficoltà per la realizzazione di qualsiasi opera. Un intervento troppo leggero diventa forse poco attrattivo e comunque si deve investire di continuo per la manutenzione. Facendo opere più impattanti ci sono rischi pesanti*.

Nella primavera del 2021 il Comune ha realizzato un intervento di "riqualificazione" nel tratto urbano del fiume, quello che presentava il più elevato numero e la maggiore superficie di habitat naturaliformi (Seriani *et al.* 2008). È stata tagliata una grande quantità di alberi e modificato il paesaggio urbano.

### ***Conclusioni***

Il desiderio di «far conoscere» e «valorizzare» il Noncello è ciò che, a parole, accomuna coloro che a vario titolo si occupano o si interessano del fiume. Tutti riconoscono il corso d'acqua come risorsa ambientale e paesaggistica di grande valore per la città. Persino nelle premesse del progetto di Princic si afferma: *La linea d'acqua è una via tranquilla, silenziosa, molto spesso è chiusa tra due sponde che non permettono di guardare il territorio, sei immerso nella natura e nel silenzio*. L'elemento di polarizzazione è rappresentato da come si intende operare per la valorizzazione. Come può un progetto che prevede la costruzione di quattro



approdi solo nel tratto urbano del Noncello consentire anche di salvaguardare gli aspetti naturalistici e il silenzio?

Gli ambientalisti sono dipinti come coloro che negano ogni intervento ma in realtà i vincoli sono posti, oltre che dalla legge, dallo stesso fiume che, con la fragilità delle sue sponde e le periodiche esondazioni, sfugge al tentativo di edificazione e non potrebbe sostenere un traffico intenso di mezzi a motore. La contrapposizione con gli ambientalisti serve allora quasi a giustificare la poca fattibilità di proposte sovradimensionate. Dal canto loro, gli ambientalisti dovrebbero tentare con maggiore convinzione la strada del dialogo e dell'alleanza con chi fruisce e ama il fiume e sforzarsi di migliorare la comunicazione del patrimonio naturale del Noncello.

Infine, solo di recente il Parco del Seminario sembra essere preso a un esempio di come la tutela dell'ambiente e il benessere delle persone vadano di pari passo. Si fatica però a mettere in pratica questo disegno. In sostanza, resta valida l'idea di quel parco fluviale intercomunale che la Regione aveva previsto nel Piano urbanistico del 1978 e che le amministrazioni comunali hanno lasciato cadere: una mancanza di visione che sembra ripetersi anche oggi.

## 4 - Treviso, là dove Sile e città non s'accompagna

*Giulia Beraldo, Irene Granzotto, Arianna Lorenzon, Fabio Tullio  
Legambiente Treviso e Piavenire, GRA - Grande Raccordo Ambientale*

*Città d'acque:* con questa definizione viene solitamente descritta Treviso. Per analizzare l'attuale rapporto tra queste acque, in particolare quelle del fiume Sile, il più celebre, e i suoi abitanti, questa ricerca è stata svolta da un gruppo di eco-volontari<sup>15</sup> attraverso il metodo delle interviste e l'analisi di letteratura grigia. Si è cercato di allargare l'esperienza personale con quanto espresso da chi il fiume lo vive per lavoro, vicinanza, memoria, passione, ricerca.

### ***Inquadramento storico, geografico, ambientale***

Il Sile è un fiume di risorgiva lungo ottantaquattro chilometri che affiora a Casacorba di Vedelago dal materasso alluvionale creato dai conoidi di Piave e Brenta e ha un bacino apparente che si estende dalla fascia pedemontana alla litoranea veneta. La sua acqua sgorga da polle, dette *fontanassi*, e la portata regolare lo rende adatto alla navigazione. Regolate dal Consorzio di Bonifica Piave, le opere di presa di Fener e Nervesa, che dalla Piave originano i canali Brentella e della Vittoria, contribuiscono a garantirne un flusso costante. Il Sile si snoda in un ambiente antropizzato e modificato con tagli, canalizzazioni, sbarramenti e opere di difesa spondale. Sebbene minacciato dall'inquinamento, l'alveo rimane ancora un patrimonio di biodiversità e un rifugio per specie protette. Per questo nel 1991 (L.R. 8/1991) a protezione e tutela delle sue peculiarità è stato istituito il Parco Naturale Regionale del Fiume Sile, il cui ente gestore è da anni oggetto

---

<sup>15</sup> Legambiente e GRA - Grande Raccordo Ambientale ([www.granderaccordoambientale.it](http://www.granderaccordoambientale.it)).

di molte attenzioni e critiche. Nel territorio del Parco ricadono Siti di Interesse Comunitario (SIC) e Zone di Protezione Speciale (ZPS)<sup>16</sup> della rete ecologica "Natura 2000", concepita per la tutela della biodiversità europea attraverso la conservazione degli habitat naturali e delle specie animali e vegetali di interesse comunitario. Il tratto urbano invece, oltre all'alveo protetto dal Parco del Sile, non risulta avere ulteriori tutele (fig. 2).

Fig. 2 - Treviso e il Sile, foto di sintesi della tripartizione "fiume privato, fiume dimenticato, fiume abusato". In verde, il perimetro del Parco Naturale



Fonte: assemblaggio degli autori

Le recenti analisi eseguite da Arpav nelle acque del fiume attestano una qualità definita "sufficiente", secondo i parametri del D.Lgs. 152/2006, sia da un punto di vista biologico che chimico, evidenziando una pressione antropica alta (Arpav 2019)<sup>17</sup>.

Il tratto dalle risorgive, negli ultimi anni in sofferenza, fino a Quinto di Treviso è caratterizzato da zone umide ed è il più notevole dal punto di vista natu-

<sup>16</sup> SIC IT3240028 e ZPS IT3240011 a ovest; SIC IT3240031 e ZPS IT3240019 a est.

<sup>17</sup> Rapporto Arpav 2019 e intervista a testimone privilegiato 02/11/2020.

ralistico. Proseguendo tra roste, vecchi mulini e cave, il Sile sulla riva sinistra affianca il sedime dell'aeroporto "A. Canova", in corrispondenza del quartiere di San Giuseppe; lungo la riva destra, i quartieri di Canizzano, Sant'Angelo e Santa Maria del Sile accompagnano il fiume fino in città tra giardini e pontili privati. Le acque silenziose raggiungono così la parte sud del centro storico con le sue riviere, ponti e affacci e trovano in ingresso e in uscita l'ostacolo delle centrali elettriche, rispettivamente a ponte San Martino e a ponte della Gobba. Nel percorso cittadino del Sile si gettano i numerosi canali che attraversano il centro, generati in parte dal fiume di risorgiva Botteniga, che si immette da nord in città.

Attraversato ponte della Gobba, si trovano sulla riva destra la zona dell'Ospedale e il quartiere di Sant'Antonino, mentre sulla riva sinistra il quartiere di Fiera, lì dove iniziano le alzaie utilizzate in passato per il traino dei *burci*, tipiche imbarcazioni da trasporto fluviale. Proseguendo, confluiscono i fiumi Limbraga e Storga, anch'essi di risorgiva, che sfociano all'altezza degli ex mulini Purina e Mandelli. Fuori comune, dopo aver accolto altri importanti affluenti di risorgiva (Melma, Nerbon, Musestre, Meolo e Vallio), il Sile si immette nel vecchio alveo della Piave a Portegrandi di Altino, a seguito del taglio effettuato dalla Serenisima nel 1683; sfocia infine nel mar Adriatico a Caposile.

"*Là dove Sile e Cagnan s'accompagna*": anche Dante nel *Paradiso* ricorre all'acqua per descrivere icasticamente la città, ma non si limita a nominare solo il fiume principale. Parlare del rapporto tra Treviso e le sue acque implica, infatti, rompere il binomio Treviso-Sile, per considerare anche il dedalo di corsi di risorgiva che nasce a nord del capoluogo: il Sile scorre tangente al centro storico; sono i canali che, intrecciandosi e attraversandolo, hanno contribuito nei secoli a disegnarlo. Treviso tra il XII e il XIII secolo ha visto la costruzione del circuito murario, con l'acqua piegata a scopo difensivo e corretta in concomitanza delle mura: a sud il Sile, a nord il Botteniga, a ovest il Cantarane e a est il canale delle Convertite. Gli ultimi due furono poi inglobati nella nuova cerchia, eretta dopo il 1509 (Meneghel 2017, p. 51). Il Botteniga, rilevante per la città, sgorga a nord in località San Pelajo e in epoca veneziana nelle sue acque vennero convogliate quelle della Piave con l'escavazione del canale Piavesella (1446). Accoglie anche le acque della Cerca e del Pegorile, che a sua volta riceve il torrente Giavera. Entrando nelle mura si divide nel sistema di chiuse di Ponte de Pria (1521), una delle numerose opere idrauliche realizzate a Treviso, ancora fondamentali per la gestione delle acque interne<sup>18</sup>. Da qui un ramo segue le mura esterne, mentre l'altro entra in città e si tripartisce nei Cagnani (Grande, dei Buranelli e della Roggia).

<sup>18</sup> Saccone, Comune di Treviso; intervista 11/01/2021.

### **Formazioni socio-spaziali**

A sud-ovest di Treviso la vocazione agricola è ancora visibile ai margini dei quartieri di San Giuseppe, Canizzano, Sant'Angelo e Santa Maria del Sile. Gli abitanti sono testimoni di un passato recente in cui l'elemento idrico era sfruttato per i mulini, per irrigare i campi e per la raccolta dello strame: “*eravamo tutti contadini! Il rapporto con il fiume era solo di lavoro*”<sup>19</sup>; per questo si andava al fiume, ed era anche possibile attraversarlo sulle esili passerelle, oggi non più percorribili. Nel secondo dopoguerra l'abitato è avanzato, arrivando a lambire le rive del Sile: se prima il fiume era invisibile perché nascosto da paludi e canneti, ora lo è per le recinzioni delle abitazioni e dell'aeroporto, che ostacolano il pubblico accesso all'acqua. Nel disinteresse che storicamente ha riguardato il Sile in questo tratto, elemento dato quasi per scontato di un paesaggio prima agricolo e poi residenziale, l'inaccessibilità ha permesso tuttavia di mantenere una certa naturalità.

Nel centro storico, fino al secolo scorso, la trama tessuta dall'acqua animava la vita cittadina con mulini, magli, concerie e cartiere (Pavan 1989, p. 268) ed era inoltre una via di transito che culminava nel porto presso il bastione San Paolo, terminal della Laguna e mercato di respiro internazionale. Oggi Treviso offre di sé un'immagine “da rivista patinata” (Meneghel 2017, p. 51), in cui l'acqua è il principale biglietto da visita: pur avendo perso la sua funzione idraulico-meccanica e di trasporto, essa è ancora una peculiarità della città e viene utilizzata a fini di marketing.

I luoghi di aggregazione più frequentati (bar, ristoranti, mercati, università) si affacciano sul fiume e sui canali, ma sono spesso considerati solamente un elemento estetico di sfondo, dimenticandone l'importanza sotto il profilo ambientale e sociale; almeno fino a quando un problema non costringa ad uscire dall'illusione di questo pittoresco capriccio. Opinione questa condivisa da tutti gli intervistati.

Spostandoci a est delle mura, incontriamo il quartiere di Fiera. Sin dal Medioevo le imbarcazioni, partite dalla laguna, risalivano il fiume e transitavano per il suo porto, di cui rimane memoria nella località omonima. La posizione strategica del quartiere favorì l'istituzione di un mercato annuale nel Prato della Fiera, ampio spazio adiacente allo scalo sul fiume e considerato oggi centro storico secondo i mappali cittadini. I contatti con Venezia hanno lasciato traccia nella toponomastica (come nelle zone Zuecca e Squero) e nella conformazione urbanistica, fatta di casette di lavoratori inframezzate da *stradelle*, simili alle calli veneziane. I residenti ricordano un retaggio culturale vivace apportato dal

<sup>19</sup> Pavan, abitante di Sant'Angelo e storico; intervista 22/10/2020.

dialogare con i barcari, riconosciuti per la loro apertura mentale. La frequentazione del porto, delle osterie e delle fabbriche, che hanno dato avvio allo sviluppo industriale della città, lo rendevano un quartiere vivo anche politicamente e, raccontano gli abitanti, malfamato<sup>20</sup>. Oggi di quel passato operoso rimane un'unica osteria ancora nella sua sede originaria. La Restera è molto frequentata dai trevigiani: avendone dismessa la funzione commerciale, è diventata l'area ricreativa all'aperto per eccellenza. In ottobre, al posto del millenario mercato annuale, sul Prato vengono allestite le Fiere di San Luca, un frequentatissimo luna park; gli altri giorni il grande piazzale è uno spazio vuoto, utilizzato come parcheggio. Lontano dal Sile, dall'altro lato del viale trafficato che taglia il quartiere a metà, un'urbanizzazione più recente ha visto il proliferare di palazzoni e edilizia popolare che poco hanno a che fare con il fascino del lungofiume.

### ***Progetti, giochi di potere e giochi ricreativi***

Nel tratto da Canizzano a Treviso, che per consolidate forme socio-spaziali è stato interessato da scarsa accessibilità al fiume, i progetti sono volti a rendere maggiormente fruibile il Sile. Il ponte d'Orlando dal 2015 ristabilisce un collegamento tra Santa Maria del Sile e San Giuseppe, proprio come avveniva in passato nel tratto più a monte. Si tratta di un intervento realizzato nell'ambito del più ampio "*Girasile: la Greenway del Fiume Sile*" per il completamento e raccordo di una rete ciclopedonale nel Parco Naturale. Il ponte non risolve la discontinuità nella rete di percorsi lungo il fiume che valorizzerebbe il Parco<sup>21</sup>, ma è utile a favorire il collegamento con le ciclabili già esistenti sulla riva sinistra, non essendo ancora un progetto organico che prenda in considerazione i quartieri sulla riva destra<sup>22</sup>. Nonostante l'assenza di adeguate indicazioni turistiche e la poca manutenzione<sup>23</sup>, ad oggi è frequentato dai residenti per brevi passeggiate<sup>24</sup>. Poco più a monte sulla riva destra è presente un percorso di recente realizzazione, che dal centro di Canizzano, a partire dalla sede del Gruppo folcloristico Pastoria del Borgo Furo, giunge alla Chiesa di Sant'Angelo, lungo un antico sentiero: "*lì non si poteva camminare dopo il 1832, ma prima sì, c'era la strada*"<sup>25</sup>. Il cammino serpeggia tra fiume e campagne, talvolta snodandosi libero, altre volte costretto da recinzioni e zone private; permette qui di godere di "*molti spettacoli di natura*"<sup>26</sup>,

<sup>20</sup> Zago, abitante di Prato della Fiera e poeta; intervista 20/12/2010.

<sup>21</sup> Comune di Treviso. Consiglio 26/09/2012 - Variante Urbanistica GiraSile.

<sup>22</sup> Ciclipolitana - prima Biciplan.

<sup>23</sup> TrevisoToday, "Greenway del Sile: al Ponte d'Orlando l'influencer è Lady Incuria", 27/07/2020.

<sup>24</sup> Pizzolon, Ente Parco Sile; intervista 18/12/2020.

<sup>25</sup> Pavan; intervista 22/10/2020.

<sup>26</sup> Bertolin, operatore turistico; intervista 28/11/2020.

ma sempre all'ombra poco rassicurante degli hangar e delle costruzioni dell'aeroporto militare che sorgono sulla riva opposta, oltre un'alta rete di filo spinato.

Il corso d'acqua in questo punto è abbastanza frequentato dagli sportivi del vicino circolo di canottaggio, da amatori in kayak e da turisti in canoa accompagnati da guide naturalistiche. Il sentiero, invece, è poco noto e frequentato, sia perché in aree tradizionalmente chiuse all'accesso, sia perché attualmente scollegato in entrata e in uscita dagli altri percorsi<sup>27</sup>. Gli itinerari fino ad ora realizzati e in progetto rientrano nell'area di rischio dell'aeroporto Civile e Militare<sup>28</sup>, oggetto di un piano di ampliamento molto contestato per la sua vicinanza con il Parco Naturale e con le aree "Rete Natura 2000". A sottolineare le criticità dell'aeroporto, anche in merito alla salute dei cittadini e all'idea di turismo "mordi e fuggi" che ispira il progetto, si è costituito da circa dieci anni un Comitato di residenti molto attivo. Il Comitato ha prodotto e condiviso osservazioni che restituiscono una visione complessa del Sile, in cui il fiume non è considerato solo in funzione della causa contro l'ampliamento dell'infrastruttura, ma è anche riconosciuto nella sua dimensione propositiva: promotore di nuove relazioni positive e veramente sostenibili tra persone e ambiente, incentivando un eco-turismo concreto latore di benefici economici, sul modello di altri scali europei con cui il Comitato è in rete. *"Non è l'aeroporto che deve essere la ripartenza dell'economia; lo sono i polmoni verdi, il turismo verde"*<sup>29</sup>.

In centro città, il progetto più ambizioso che coinvolge il Sile riguarderà la riqualificazione dell'area della stazione delle corriere di Lungosile Mattei che nell'ultimo decennio, in seguito al trasferimento e alla chiusura di molti uffici e spazi, ha subito un certo degrado, diventando insicuro e abbandonato<sup>30</sup>; tra i vari interventi previsti per questo quadrante di accesso al centro storico è presente la rivalutazione dei percorsi pedonali lungo il fiume, di fronte alla storica sede dei Canottieri del Sile che con la sua *cavana* caratterizza la riva sinistra. Nel tratto di Sile in uscita dalla città, l'intervento di riqualificazione urbana del Quartiere Latino a Ponte Dante, ultimato nei primi anni duemila, grazie alla piazza dell'Umanesimo Latino e alle sedi universitarie situate su entrambe le rive e collegate da un nuovo ponte pedonale, ha portato vivacità alla zona creando un ritrovato dialogo con il fiume.

Le ulteriori progettualità in centro storico vedono protagoniste le acque interne<sup>31</sup>. Il progetto di ristrutturazione dell'isola della Pescheria (2002)

<sup>27</sup> Il Gazzettino di Treviso, "Una nuova ciclabile lungo il Sile", 28/01/2018.

<sup>28</sup> Zona Tutela C - Piano Rischio Aeroportuale - Comune di Treviso.

<sup>29</sup> Comitato per la riduzione dell'impatto ambientale dell'Aeroporto di Treviso; intervista 19/12/2020.

<sup>30</sup> Tribuna, "Lungosile, solo corriere il resto è abbandonato", 18/12/2016.

<sup>31</sup> Per tutti gli articoli di giornale consultati si rimanda al link: [urly.it/39ws6](http://urly.it/39ws6).

ha trasformato il mercato del pesce, nel cuore del centro cittadino, in un palcoscenico ideale per molte iniziative soprattutto enogastronomiche, dando nuova linfa vitale alle vie circostanti che pullulano di bar, osterie e ristoranti.

Attualmente in corso è il progetto europeo LIFE “Veneto Adapt”, che prevede la riapertura di un tratto del Canale delle Convertite, che scorre sacrificato sotto l’asfalto dalle mura nord fino al Sile<sup>32</sup>. Questo intervento sarà utile a migliorare l’ambiente urbano, a mitigare il rischio idraulico facilitando la manutenzione del canale e a migliorare le sue condizioni igienico-sanitarie. Uno dei problemi principali del centro sono gli scarichi non collettati che finiscono dalle case direttamente nei canali e da lì, nel Sile. “*Accompagnare i turisti a fare il giro della città in canoa mostrerebbe loro il valore dell’acqua, ma ci si scontra con il fetore degli scarichi*”<sup>33</sup>. Ad oggi risulta allacciato alla rete di fognatura nera comunale solo il 35 per cento circa della popolazione residente. Nei quartieri fuori mura è in corso l’implementazione della rete e del depuratore comunale, ma il fatto che il centro ne rimanga ancora escluso, nonostante la volontà di risolvere il problema, è definito dalla stessa amministrazione il “*tallone d’Achille di Treviso*”<sup>34</sup>. Qualora dovesse venire a mancare l’acqua in questi canali, il problema sarebbe enorme. In tutta la provincia di Treviso, uno dei conflitti politici più rilevanti è proprio la gestione dell’acqua che necessita di adeguati strumenti per coinvolgere i diversi attori, equilibrando i numerosi interessi privati, pubblici e collettivi in gioco.

La sperimentazione del Consorzio di Bonifica Piave del 2018 ne è un esempio<sup>35</sup>: per due settimane il Consorzio ha chiuso le derivazioni del fiume Piave a nord della città per testare il rispetto della nuova portata d’acqua, il Deflusso Ecologico<sup>36</sup>. In questa circostanza sono emersi gli interessi in gioco: il Consorzio di Bonifica ha provato a dimostrare il fabbisogno idrico per i propri usi, irriguo ed idroelettrico, avvisando le comunità a valle del bacino della Piave che qualora fosse venuta a mancare l’acqua nelle derivazioni artificiali, il livello dei fiumi sarebbe diminuito perché il sistema delle risorgive da solo non avrebbe dato l’apporto necessario a soddisfare le esigenze cittadine basilari; l’Unione Europea, facendo rispettare la Direttiva Acque, vuole tutelare l’ecosistema fiume messo in crisi dai cambiamenti climatici, promuovendo un uso razionale della risorsa idrica e incentivando tecnologie innovative per la sua gestione; il Comune di Treviso ha evidenziato, per la questione igienico-sanitaria e per alimentare la

<sup>32</sup> La Vita del Popolo, “Treviso, torna alla luce una parte del canale delle Convertite”, 17/01/2020. Saccone; intervista 11/01/2021.

<sup>33</sup> Bertolin; intervista 28/11/2020.

<sup>34</sup> Saccone; intervista 11/01/2021.

<sup>35</sup> Treviso Today, “A marzo l’asciutta generale: interessati i fiumi Dese, Marzenego, Sile e Zero”, 13/03/2018.

<sup>36</sup> Portata d’acqua per la salvaguardia dei corpi idrici. Direttiva Acque 2000/60/CE.



sua scenografia turistica, di aver necessità d'acqua, che arriva dalle derivazioni artificiali e dall'apporto delle risorgive, già in sofferenza per l'uso intensivo della risorsa. La questione è tuttora aperta e fa emergere un quadro complesso di non facile risoluzione. A tal fine, sulla scia di altre significative esperienze ancora in corso in provincia (Meolo, Vallio, Musestre), le realtà ambientaliste si sono riunite a Treviso per favorire l'attivazione dal basso di un *Contratto di Fiume del Sile e dei suoi affluenti*, senza riscontrare però particolare interesse da parte degli enti locali. Nel contesto cittadino, diverse associazioni (Treviso Sotterranea, Italia Nostra, Legambiente, Vivere il Botteniga, Fondazione Benetton) operano per far conoscere e valorizzare il patrimonio storico e ambientale che si sviluppa intorno alle acque con visite guidate, attività e conferenze. Fino ad ora poche sono state le forme di protesta o advocacy attuate, a fronte dei tiepidi riscontri delle autorità.

La progettualità che riguarda il Sile a Fiera, più che sulle acque, si concentra sulle rive. Qui il fiume è sotto gli occhi di tutti e percepito come "parco cittadino", anche se l'antropizzazione dell'ambiente è elevata e storicamente giustificata da secoli di relazioni tra fiume e residenti. È frequentato, non solo dai trevigiani, per passeggiate a piedi o in bici e per altre attività sportive (corsa, kayak, canoa e voga). La Greenway del GiraSile inserisce la Restera all'interno di un più ampio e organico percorso che, attraverso il fiume, collega Treviso alla foce del Sile, favorendo nelle intenzioni una nuova mobilità turistica. Il lungosile è stato da poco oggetto di cura da parte del Comune che con il "*Progetto Restera*" ha ripristinato pontili e arredo urbano.

Per migliorare la fruibilità della Greenway al confine sud di Treviso, con la realizzazione della Passerella d'Aspa è stato creato un nuovo accesso alla Restera dal quartiere di Sant'Antonino, sulla riva opposta. Un progetto per un'altra passerella sul Sile è stato proposto all'amministrazione da un comitato di cittadini con l'obiettivo di collegare in sicurezza la zona dell'Ospedale con il centro storico, nei pressi di Ponte della Gobba.

L'area della Restera, per il suo notevole affaccio sul Sile, è divenuta inoltre oggetto di rilevanti progetti immobiliari; uno su tutti la realizzazione del complesso Ca' delle Alzaie - Bosco Verticale che, riqualificando un'area industriale abbandonata all'interno del Parco del Sile, si colloca a pieno titolo nel quadro dell'*eco-gentrification* (Beretta, Cucca 2019). Il cantiere ha sollevato non poche polemiche per la vicinanza al fiume, per l'impatto della struttura, soprattutto in altezza, e per sospetto abuso edilizio, dando luogo anche ad un ricorso al TAR. Nel tentativo di armonizzare le diverse anime di Fiera, più di un'amministrazione ha promosso workshop e concorsi di idee per la rigenerazione urbana del

quartiere<sup>37</sup>. Il fiume, grazie all'interesse di istituzioni culturali, associazioni e residenti, è qui oggetto di attenzione con iniziative di riappropriazione degli spazi e dei luoghi simbolici del quartiere per ripristinare relazioni virtuose tra uomo e ambiente; ne sono esempio il festival *Anthropica e Sile Jazz*, che si svolgono in luoghi disseminati lungo l'Alzaia. In particolare, l'associazione Prato in Fiera con i suoi eventi mira alla valorizzazione ambientale e sociale del Prato, oggi utilizzato come parcheggio funzionale alla Restera e al vicino ospedale in fase di ampliamento.

Incentrato sull'organizzazione unitaria dell'offerta turistica del fiume, invece, il progetto "Sile Oasi d'Acque e di Sapori" ha visto riunirsi numerosi comuni rivieraschi, l'Ente Parco Sile, tour operator, professionisti e rappresentanti del terzo settore attorno a tavoli tematici per la valorizzazione del territorio. In breve tempo sono però emerse specialmente da parte degli enti alcune difficoltà nel trovare un comune accordo su modalità di gestione e finalità del processo stesso. Ne rimane traccia solo in un sito internet.

## **Conclusioni**

Il Sile, avendo rivestito da sempre un ruolo centrale nell'economia trevigiana, ne ha ricevuto in cambio una cura costante. Dal secondo dopoguerra in poi ha perso quasi definitivamente la sua funzione di infrastruttura economica ed è stato subordinato alle esigenze della città. Si è così progressivamente determinata la fine di quel reciproco scambio ed è andato perdendosi il patrimonio di conoscenze sedimentate nel tempo che legava le persone al fiume. Alcuni dei principali problemi che ancora oggi lo caratterizzano sono emersi proprio in quegli anni: sviluppo dell'aeroporto civile, urbanizzazione incontrollata, cementificazione diffusa, scarichi non collettati e abusivi, discariche, introduzione e proliferazione di specie alloctone nelle sue acque.

Il Sile soffre oggi di una visione frammentaria che impedisce una progettualità sull'intero sistema. La collaborazione fra enti territoriali e funzionali risulta difficoltosa a causa di ambiti di intervento troppo ristretti e perché di rado si considera prioritaria una programmazione organica. Anche prendendo in esame il turismo, aspetto su cui si concentra maggiormente la comunicazione che riguarda il Sile e che contribuirebbe al rilancio economico della città, emergono analoghe criticità. Si vorrebbe trasformare il fiume in un *brand*: ma per far questo c'è bisogno di contenuti. "Per fare turismo fluviale, ci vuole un fiume"<sup>38</sup>. Appare di difficile conciliazione la realizzazione di alcuni progetti con l'imple-

<sup>37</sup> Fondazione Benetton, Workshop 2016.

<sup>38</sup> Bertolin; intervista 28/11/2020.

mentazione di infrastrutture impattanti nel contesto del Parco del fiume Sile. Una visione d'insieme e una ridefinizione del sistema di valori, organizzati e divulgati, possono essere i primi passi per ricostruire una relazione equilibrata tra fiume e città. Chi nella pratica se ne sta occupando? Dalla ricerca è emerso che, nei tratti presi in esame, il fiume è stato oggetto di attenzione da parte di associazioni nate dal basso, che per prime si sono interessate globalmente della valorizzazione del Sile. Nel processo organizzativo del territorio si rende necessaria la presenza di un *ente preposto* che dovrebbe ricoprire un ruolo fondamentale: riuscire a equilibrare la valorizzazione e conservazione delle risorse naturali con la sensibilizzazione ed educazione ambientale, la fruizione sociale e la promozione turistica sostenibile, considerando tutti gli interessi in gioco. Rimane altrimenti irrisolto il distacco tra fiume e città. *“Ripristinare uno stato qualitativo buono delle acque è un’utopia; bisogna fare rete con le persone, bisogna far tornare il fiume ad essere utile, a essere il protagonista della qualità della nostra vita, bisogna mettere il fiume nelle mani delle persone”*<sup>39</sup>.

---

<sup>39</sup> Bertolin; intervista 28/11/2020.

## 5 - Belluno e la Piave. Verso una rilocalizzazione delle politiche sul fiume?

*Monica Camuffo, Silvio Cristiano*  
*Università Ca' Foscari Venezia*

### ***Introduzione***

La Piave<sup>40</sup> è stata a lungo protagonista della vita e dell'economia bellunesi e legata alle sorti della Repubblica di Venezia. Poi, nel '900, ha assunto un ruolo più marginale per Belluno e non solo, fino a un recente ripensamento della relazione tra il fiume e la città. Di tale rapporto sono qui affrontate evoluzioni, dinamiche in corso e prospettive future. L'indagine territoriale si avvale, da una parte, di fonti bibliografiche e di un'analisi diretta di carte geografiche, piani e progetti urbanistici e politiche urbane, anche tramite fonti emerografiche; dall'altra, di interviste e voci utili per interpretare e approfondire alcuni aspetti chiave. Ad una ricerca per fonti sono affiancati dei ragionamenti volti a interpretare e approfondire le realtà lì documentate, al fine di iniziare a comprendere tensioni e tendenze.

### ***Inquadramento storico-geografico-ambientale***

La Piave nasce sulle Alpi Carniche Occidentali e dopo 220 km sfocia nel mare Adriatico, a nord della Laguna di Venezia. Se nel primo tratto la morfo-

---

<sup>40</sup> La connotazione di genere del fiume è storicamente femminile (Pellegrini 1993; Sandrini 2004, p. 448), nonostante la macchina "mitologico-politica" attivata dopo la prima guerra mondiale abbia diffuso nella Penisola l'uso maschile (Pistoia 2004, p. 193).

logia del bacino imbrifero è caratterizzata dal complesso dolomitico (Meneghel 2004, p. 47), allo sbocco nel Vallone Bellunese, nei pressi di Ponte nelle Alpi, si amplia ed evolve in versanti poco inclinati (Pellegrini 2004, p. 60). In questo tratto (zona biogeografica prealpina; Zanetti 2004, p. 125) il fiume ha una pendenza compresa tra lo 0,2% e lo 0,7% e un alveo dalla natura instabile a canali intrecciati, con parti attive (che ospitano i processi fluviali e sono quindi prive di vegetazione) e zone golenali inattive, inondate con i maggiori eventi di piena (Surian 2004, p. 73). La morfologia, il flusso e il trasporto dei sedimenti sono stati fortemente influenzati, nel XX secolo, dall'intenso sfruttamento idroelettrico e dall'estrazione di sedimenti (soprattutto tra gli anni '60 e '90), determinando la riduzione del *braiding index*<sup>41</sup>, la perdita di molti rami secondari e un aumento dell'incisione dell'alveo (Comiti 2012).

Alcuni legami costruiti nel tempo tra la Piave e le popolazioni che hanno abitato l'area, anche se trasformati, permangono. Il corso d'acqua ha condizionato la forma della città, sia nella definizione del suo sviluppo, sia nel favorire peculiari attività economiche e organizzazioni sociali. La formazione della città romana è da mettere in connessione con le questioni commerciali e militari di fine primo secolo a.e.v., quando la situazione al nord della Penisola italiana si fece più sicura. La città sorse nel cuore della Val Belluna, su un promontorio alla confluenza del torrente Ardo nella Piave, posizione ottimale per dominare l'intera valle (Zanovello 1987, p. 445-446; Bonello 2009, p. 178). Soprattutto sotto il dominio veneziano (secoli XV- XVIII) la città era organizzata come un vero e proprio nodo di interscambio multimodale: i carri la raggiungevano dal Cadore e dalle diverse valli e, varcata a sud Porta Rugo, scendevano verso il porto di Borgo Piave. Fino alla fine dell'Ottocento, complice lo scarso sviluppo di strade e ferrovie in zona, la Piave era una via commerciale privilegiata e Borgo Piave era ancora il centro commerciale di Belluno. L'area portuale era delimitata da una torretta (ancora presente) da cui si poteva controllare il traffico di merci portate a valle dagli zattieri, i trasportatori di legname. Tra il XIII e il XIV secolo si affermò l'uso delle zattere anche per il trasporto di altre merci e di persone (Vergani 2004, p. 154). Oltre al porto, erano presenti altre importanti attività produttive legate ai corsi d'acqua. Cassol e Facchin (1993) riportano che il catasto austro-italiano nella seconda metà del 1800 censiva solo lungo l'Ardo ben 28 derivazioni per alimentare opifici di diversa natura (mulini, folli, etc.).

<sup>41</sup> Letteralmente "indice di intreccio"; un motivo a intreccio (*braided pattern*) è tipico di un corso d'acqua suddiviso in una rete di ramificazioni (Bertoldi 2014).

### ***Inciso: alcune considerazioni iniziali e di metodo***

Fin qui, la relazione della Piave con Belluno potrebbe essere assimilata a quella di altre città fluviali che fungono da nodi periferici per connettere territori più vasti a un centro economico e culturale, in questo caso Venezia. A partire dall'inizio del XX secolo nuovi nodi allontanano la città dal fiume. Non si tratta, come vedremo, solo di un allontanamento fisico, ma anche di una perdita in termini di capacità di governo e di possibilità di scegliere come definire il proprio territorio.

Per raccontare questa storia ci avvarremo della letteratura scientifica, di pubblicazioni divulgative e di cronaca locale, della letteratura grigia legata ai piani urbanistici e alle politiche territoriali, ma anche dei racconti di chi oggi frequenta la Piave a Belluno e contribuisce a creare nuove relazioni con essa. In particolare, abbiamo individuato e intervistato l'attuale assessore alla cultura, una professionista che presta servizio negli uffici comunali, una guida naturalistica e persone appartenenti al mondo del volontariato.

### ***Le dimensioni economica, politica e sociale – la scomparsa della Piave***

La storia recente delle relazioni con la Piave non può prescindere dall'analisi della scomparsa delle acque a causa dello sviluppo dell'idroelettrico in provincia di Belluno. Con il XX secolo inizia la pianificazione di uno sfruttamento industriale delle acque provinciali; per il territorio italiano, povero di fonti fossili, si intravedeva nell'utilizzo delle risorse idrauliche un modo di svincolarsi da altri paesi per la produzione di energia. Nel Bellunese non si tratta più della micro-produzione di energia elettrica che aveva caratterizzato i primi impianti a partire dal 1889, quando l'energia idroelettrica fa la sua comparsa in provincia, ma di un *nuovo sistema produttivo* e dell'occupazione di *nuovi spazi di potere*. Le comunità locali verranno progressivamente spogliate del governo dei corsi d'acqua, e anche le piccole aziende che tentano localmente la produzione idroelettrica verranno assorbite da strutture più ampie. I grandi progetti di diversione iniziano dal 1898: una prima domanda di prelievo di 13–15 m<sup>3</sup>/s dalla Piave (Soriani *et al.* 1996; Sirena 2015) viene respinta a seguito di proteste degli enti locali. Altre richieste sono però accolte, già due anni dopo. Nel 1905 viene fondata la Società Adriatica di Elettricità (Sade), che passo dopo passo assorbe altre aziende minori: si assicura così il monopolio nell'utilizzo delle acque delle Alpi Orientali. Nel 1934 la Sade ha già 12 centrali nel solo bacino della Piave. Il territorio della provincia di Belluno contribuiva all'82,5% della generazione idroelettrica del gruppo (De Bon, Petri 2013). Diventerà così sempre più difficile

pensare sviluppi differenti per le acque e il territorio bellunese. Nel 1937 la Sade chiede di poter aumentare i prelievi a Soverzene, lasciando in alveo  $6 \text{ m}^3/\text{s}$ , per evitare “l’inutile sperpero dell’acqua che defluisce inutilizzata al mare” (Sirena 2015). Il podestà di Belluno, in occasione dell’ulteriore richiesta, ricordava come i *ristori*<sup>42</sup> non fossero mai arrivati e come la quantità lasciata in alveo fosse appena sufficiente alla tutela igienica della città. Ma le proteste non furono ascoltate. Già negli anni ‘40 la Piave era ridotta ad una distesa di ghiaie prive d’acqua: l’acqua sottratta a Soverzene alimentava le centrali fuori provincia senza sostanzialmente più tornare alla Piave. L’opposizione, soprattutto del Comune e della Provincia di Belluno, non era condivisa da tutti gli enti locali e non aveva intenti ambientalisti ante-litteram; proponeva però una visione di sviluppo per il territorio diversa da quella che si stava diffondendo in altri contesti (aree urbane, Pianura Padana). In questa fase, tuttavia, la creazione di strade e le opportunità di lavoro promosse dalla costruzione degli impianti e dalla loro manutenzione erano ampiamente sostenute anche dalla retorica nazionalista e non trovavano veri oppositori (Soriani *et al.* 1996).

Alla fine della guerra, la Sade ottiene il via libera per realizzare l’imponente serbatoio del Vajont, nucleo del nuovo sistema che connetteva i bacini della zona per alimentare principalmente la centrale di Soverzene (De Bon, Petri 2013). Questo porta a un ulteriore salto nel livello di trasformazione del paesaggio e della relazione con il fiume. La Piave e i suoi principali affluenti montani non scorrono più nei propri alvei, ma in chilometri di condotte. La sottrazione continua viene nascosta alla vista, mentre vengono esibiti i bacini, gli sbarramenti e gli impianti, come simboli della modernità che finalmente ha raggiunto la montagna. In tal modo ormai a Belluno scorre solamente l’acqua dell’Ardo e di alcuni torrenti che si immettono in alveo poco a monte.

La Piave porta a Belluno anche la tragedia del Vajont e subito dopo arriverà l’alluvione del 1966. La città di Belluno è interessata da allagamenti nella zona subito a valle della confluenza dell’Ardo (Autorità di Bacino 2007) e il Genio Civile decide di realizzare nuove opere di difesa. Permane l’approccio *top-down*, non si decide a livello di città come ricucire le relazioni con la Piave, ma sono ‘esperti’ esterni che effettuano le scelte. Il nuovo argine, molto alto, esclude del tutto la vista del fiume e la possibilità di raggiungere l’alveo, rimuovendo la memoria di quegli spazi. Come riporta Dolcetta (1999), l’area di Borgo Piave a ridosso del fiume era ricca di varie attività che hanno contribuito a costruire in modo dinamico spazi pubblici e privati originali. Gli obiettivi di salvaguardia idraulica sovraimposti limitano invece gli usi e rallentano (e a volte impediscono

<sup>42</sup> La legge 959/1953 di istituzione dei Bacini Imbriferi Montani-BIM imporrà agli enti idroelettrici di finanziarli versando un *sovranone* per ogni kW di potenza nominale installata.

no) il recupero delle aree dismesse, rafforzando la separazione tra Belluno e la Piave.

Marco Perale<sup>43</sup>:

“E poi arriva il ‘66, il Piave fa paura, distrugge [...] Arrivano tecnici e architetti, nasce il progetto del muraglione che chiude anche la percezione del fiume. Il Piave si era già perso perché mancava l’acqua, ora non si vede neppure più. [...]. Il fiume rimane un elemento di separazione, le sponde non trovano un punto di connessione e la città cresce fuori, viene ripensata senza fiume... non esiste una via lungo il Piave, c’è Lungardo ma non Lungopiave”.

Le aree lungo la Piave (Lambioi, in particolare) sono sempre più identificate come degradate. Il fiume assume il ruolo di rottura nella continuità dello spazio urbano – come problema per gli spostamenti tra le diverse aree – e una funzione di servizio – come collettore dei reflui urbani.

Daniela Sartorato<sup>44</sup>:

“La zona di Lambioi era «La piana del libero amore». Gli amanti, infatti, utilizzavano quell’area vicino alla città per incontrarsi”.

Lina Beltrame<sup>45</sup>:

Negli anni ‘50/’60 i ragazzi di Borgo Pra e Piave frequentavano il fiume per nuotare [...] avevano la nomea di essere personaggi duri, litigiosi, si dividevano in bande e si combattevano... Insomma i quartieri lungo il fiume avevano la fama di essere una specie di Bronx bellunese.

Contrariamente ai secoli precedenti, la città si sviluppa altrove, lungo l’asse viario e ferroviario che la connette a Ponte nelle Alpi e Sedico. Molte delle attività produttive sono legate ai servizi che Belluno fornisce in quanto capoluogo di provincia e alla presenza di ben cinque caserme militari. D’altra parte, la minaccia incombente di nuove piene ha contribuito a preservare le aree golenali da una antropizzazione strutturata, favorendo il mantenersi di un’alta biodiversità e di uno ‘stato ecologico’ buono (Arpav 2018).

Flora Rossi<sup>46</sup>:

Il fiume Piave, così come molti corsi d’acqua del Bellunese, sia per fortuna, sia per mancanza di soldi per cementare tutto [...] hanno fortunatamente o fortunosamente conservato tante caratteristiche di naturalità del loro alveo, che sarebbe poco difficile aumentarne la qualità ambientale e, di conseguenza, la biodiversità naturale.

<sup>43</sup> Attuale assessore alla Cultura del comune di Belluno, nostra intervista (dicembre 2020).

<sup>44</sup> Volontaria ambientale, nostra intervista (dicembre 2020).

<sup>45</sup> Ex insegnante e giornalista, membro di comitati ambientalisti, nostra intervista (dicembre 2020).

<sup>46</sup> Guida Naturalistica e Educatrice Ambientale, nostra intervista (novembre 2020)



Ne sono testimonianza le “Fontane di Nogarè”, una rete di risorgive di acqua fredda. L’area, caratterizzata da boschi ripari e depressioni paludose, è di eccezionale interesse floristico e faunistico, tanto da renderla una delle poche aree Natura2000 (SIC IT3230044) di questo tratto di fiume (Argenti *et al.* 1988).

### ***Le dimensioni economiche, politiche e sociali – ritorno alla Piave***

Nel tardo ‘900, una serie di eventi a livello nazionale ed internazionale spostano gli equilibri e riportano parte delle intenzioni e delle capacità di scelta alla scala locale. La riorganizzazione dell’esercito causa la progressiva dismissione di diverse divisioni militari e Belluno si trova improvvisamente svuotata di un settore che alimentava una serie di attività produttive. Nel 1993 è istituito il Parco Nazionale Dolomiti Bellunesi, che rilancia l’attenzione all’ambiente e rafforza l’idea che il turismo possa aiutare a definire un nuovo ruolo per la città. È una fase in cui, anche a livello di bacino della Piave, si osserva un percorso di riappropriazione del fiume. Nel 1998 Belluno ospita uno dei convegni de “La Civiltà dell’Acqua”.

Lo studio per il nuovo PRG permette di affrontare questi cambiamenti e fa emergere la necessità di ristabilire con i corsi d’acqua un “rapporto di confidenza e di rispetto” (Dolcetti 1999, p. 149). Si pongono le basi per il recupero di alcune aree marginali di Borgo Piave e Lambioi, ed anche per lo sviluppo di nuovi spazi d’azione a comitati e associazioni locali. Nel 1998 è inaugurato il parcheggio di Lambioi con le relative scale mobili, definendo un nuovo punto d’accesso alla città e da questa al fiume.

Inizia a concretizzarsi la riqualificazione dell’area che porterà al Parco Fluviale di Lambioi, esperienza citata in tutte le interviste e, probabilmente, il più riuscito tra gli interventi di valorizzazione dell’ambito fluviale messi in atto dalle amministrazioni comunali (fig. 3).

I primi interventi iniziano nel 2009 (Belluno Press 2009). Il desiderio di valorizzare ulteriormente l’area – e con essa le relazioni con la Piave – anima diversi comitati ed è ben espresso in un appello lanciato dal Comitato Scalette, un gruppo di cittadini impegnati nel volontariato ambientale che da anni chiedeva il ripristino dell’accesso al fiume (Belluno Press 2012).

Nel 2013, grazie al supporto dell’Unione Montana Belluno-Ponte nelle Alpi e dei Servizi Forestali Regionali, e con una grande partecipazione di volontari locali, l’area di fronte la piscina viene ripulita, messa in sicurezza e resa più facilmente accessibile. Ricorda Lina Beltrame:

Le giornate ecologiche vedevano affluire al Parco di Lambioi studentesse e studenti (alcuni a scuola portavano avanti un progetto di ecologia), giovani

migranti accompagnati dagli operatori delle Comunità cui facevano parte e persone di ogni età attente alla cura del proprio territorio. Il tutto assistito dal Comune per l'assicurazione e il materiale necessario alla pulizia [...]. Il Parco è stato palcoscenico di spettacoli teatrali, concerti, tornei di giochi, spiaggia durante l'estate, luogo d'incontro per le famiglie in convivi attorno ai barbecue, meta finale per gli Amici della bicicletta, etc.

Marco Perale:

“Una cosa molto richiesta dai cittadini, che ha visto il coinvolgimento del genio civile per ottenere l'uso degli spazi, con un riempimento per superare almeno visivamente la barriera del muraglione... uno spazio nuovo, molto apprezzato da nuovi residenti della città [...] che trovano qui un nuovo spazio di cittadinanza”.

Fig. 3 - Area attrezzata lungo la Piave nel 2017, un anno prima dell'alluvione Vaia



Fonte: foto di Lina Beltrame

La tempesta Vaia del 2018 ricorda che il fiume ha bisogno dei suoi spazi distruggendo le aree attrezzate del Parco, ma da subito la campagna di raccolta fondi promossa dai cittadini e l'inclusione nei progetti di rigenerazione urbana, hanno dimostrato la volontà di tornare a vivere questi luoghi. Gli spazi adia-

centi al fiume sono diventati uno spazio di aggregazione nuovo: è qualcosa di originale per il territorio, che genera spontaneamente coinvolgimento e partecipazione come accaduto altrove in altri parchi fluviali urbani (Kondolf, Pinto 2017; Durán Vian *et al.* 2018). La partecipazione è trasversale alle età e vi è una attiva collaborazioni tra le associazioni.

### ***La Piave nel nuovo Piano di Assetto del Territorio di Belluno***

L'evento estremo Vaia ha rappresentato un freno alla nuova vita dell'area fluviale di Belluno, ma i nuovi documenti urbanistici assegnano grande rilevanza alla Piave. Dopo il "Progetto per la Riqualficazione Urbana di Belluno Capoluogo" (Miotto *et al.* 2016), nel 2020 la giunta approva il documento preliminare del nuovo Piano di Assetto del Territorio (PAT), il cui disegno complessivo guarda al 2050 (Sbetti *et al.* 2020). La Piave è al centro anche delle proposte di miglioramento nelle infrastrutture stradali, inserendo nuovi attraversamenti. Nel piano si auspica anche la realizzazione di infrastrutture ciclabili, citando la possibilità di promuovere e sviluppare una ciclovia della Piave (*Ibidem*, p. 11). Queste idee vengono riprese all'interno dei documenti attuativi per il polo strategico del Parco della Piave (Comune di Belluno 2020): un "Parco delle Fontane di Nogare e ciclovia urbana" con una scogliera sul fiume per la fruizione in piano dell'ambiente ripario; una nuova pista ciclabile che dal parco fluviale si connetta al Parco delle Dolomiti; la valorizzazione di percorsi ciclopedonali esistenti, facilitando i collegamenti dal centro città al fiume, visto come luogo di socialità. Sono infine previste una ristrutturazione del centro polifunzionale "La locanda ai Zater", un'area riservata alla balneazione sulla riva destra della Piave, un'area attrezzata per camper e una spiaggia (*Ibidem*).

### ***Alcune riflessioni***

La vicenda della Piave a Belluno offre più piani di riflessione. Le trasformazioni cui è stata sottoposta la Piave sono state un importante *driver* di cambiamento delle relazioni tra Belluno e il fiume. I processi sono stati dominati da fattori diversi nei vari periodi. Per buona parte del '900 i rapporti di potere sono stati nettamente sbilanciati verso un forte centralismo (statale e di capitali) che ha spogliato gli enti locali di ogni capacità di scelta. Sono evidenti elementi di ingiustizia ambientale, innanzitutto negli aspetti distributivi: gli interventi promossi dai soggetti centrali (Stato, Sade e poi Enel) hanno comportato localmente la perdita di una risorsa non sostituibile, mentre i vantaggi sono stati per lo più fruiti fuori dal contesto locale, soprattutto per quanto riguarda i produttori di

energia idroelettrica. Localmente è rimasto un fiume che ha perso buona parte della sua portata media annua (dagli 87 m<sup>3</sup> degli anni '50 agli attuali 15-20 m<sup>3</sup>; Gasparetto *et al.* 2012) ma non la sua pericolosità in situazioni di piena. Anche l'aspetto della gestione del rischio è stato completamente eterodiretto con una serie di difese rigide della sponda che hanno ulteriormente confinato il fiume dai punti di vista idraulico, urbanistico e liminale. Gli eventi del '900 mostrano la completa mancanza di riconoscimento di esigenze diverse da quelle energetiche e dei consorzi irrigui delle aree a valle. È mancata la considerazione delle necessità delle biocenosi, ma anche la possibilità di un uso ricreativo del fiume (a inizio '900 il comune di Belluno organizzava lungo la Piave delle colonie elioterapiche). Nel complesso la relazione città-fiume è stata fortemente condizionata da attori sovralocali. Nel contesto dei cambiamenti in atto alla fine del XX secolo lentamente gli equilibri cambiano e contribuiscono alla crescita di nuovi attori territoriali. Soprattutto a partire dall'inizio del XXI secolo, è attiva un'esplicita spinta a riappropriarsi del fiume sia da parte degli abitanti che dell'amministrazione locale. I piani e le politiche del Comune, i quotidiani locali, i progetti effettivamente realizzati e le interviste qui condotte sembrano tutti confermare questa tendenza. Dopo l'arresto dovuto ai danni della tempesta Vaia e con la crisi economica e sanitaria in corso, resta da vedere quanto il nuovo slancio di riavvicinamento della città al fiume avrà conseguenze tangibili.



## 6 - Padova e le infrastrutture d'acqua

*Paolo Giardullo*  
*Università di Padova*

### ***Introduzione***

Il caso di Padova è contraddistinto da alcune peculiarità che danno una declinazione specifica della relazione tra fiumi e città. Infatti, pur collocandosi all'interno del bacino definito dal Bacchiglione a Sud e dal Brenta a Nord, Padova non presenta propriamente un corso d'acqua naturale che le passa attraverso. Quella che scorre sotto i ponti della città è, infatti, acqua canalizzata in una rete di alvei artificiali attorno a cui, e per mezzo dei quali, Padova ha assunto la sua odierna fisionomia.

Si tratta di complessi sistemi idraulici, infrastrutture d'acqua come detto nel titolo, con cui la città si è relazionata sin dalla sua fondazione. Con scopi diversi che vanno dalla bonifica al trasporto, dalla difesa fino all'apporto di forza motrice a basso costo, le più importanti opere idrauliche sono state realizzate a partire dal X secolo e si sono sviluppate assieme alla città nel corso dei secoli, fino alla seconda guerra mondiale (Rigobello Autizi 2004).

Una trattazione storica dello sviluppo di Padova e delle sue opere idrauliche sarebbe indubbiamente affascinante ma non può essere questo il tema al centro del presente capitolo. Per altro si tratta di un discorso ampiamente dibattuto nella storiografia padovana, sostenuta anche dall'opera di appassionati ed associazioni (cfr. a titolo esemplificativo Franzin 2007 e il catalogo della mostra "Padova città d'acque", Anonimo, 1989). L'obiettivo che si prefigge questo capitolo è invece quello di esplorare la relazione della società urbana di Padova con le

sue infrastrutture d'acqua. Queste mantengono ancora nel XXI secolo una parte della loro ragion d'essere originale. Tuttavia, è opportuna una riflessione che elabori ulteriormente tale relazione, allo scopo di comprenderne il cambiamento e tracciare una prospettiva analitica utile per il futuro.

### ***Una cornice teorica di riferimento e le fonti di dati***

Prendere in considerazione lo studio delle relazioni di una società con le proprie infrastrutture materiali (si vedano Mongili e Pellegrino 2020 per un'introduzione) appare fecondo. Si tratta di un approccio che proviene dagli Science and Technologies Studies (STS) e che concepisce le infrastrutture come spazi di interazione per diverse tipologie di utenti. Diversi sono gli utenti e diversi sono i modi con cui le incorporano nelle proprie pratiche quotidiane. Tale incorporazione può spingersi a tal punto che le infrastrutture stesse diventano un aspetto così naturalizzato della quotidianità da diventare invisibili (*Ibidem*; Mongili, Pellegrino 2014). Graham e Marvin (2001) hanno applicato questa prospettiva agli studi urbani, segnalando la necessità di leggere le città come costanti processi socio-tecnici, in cui le infrastrutture urbane giocano un ruolo rilevante: sono uno spazio di interazione per gli abitanti della città.

In quest'ottica, si intende qui ricostruire il mutamento di tale relazione usando proprio l'infrastruttura dei corsi d'acqua di Padova come filo conduttore. Comprendere le relazioni della sua società urbana e cogliere la sua evoluzione punta a tracciare la configurazione attuale. In questo modo, le formazioni sociali che agiscono attorno alle acque della città, i giochi di potere e le progettualità connesse, ovvero i temi centrali di questo libro, possono essere letti proprio recuperando *la relazione con l'infrastruttura*.

Per farlo ci si avvarrà di una breve ricognizione storica, a partire dalla già citata storiografia locale, per cogliere gli aspetti connessi alle formazioni sociali che hanno contraddistinto la creazione di tali infrastrutture e il loro uso quotidiano. A questa disamina si aggiunge una panoramica sul contesto cronologicamente più prossimo, svolta in questo caso attraverso l'analisi della stampa locale: questa scelta è legata alla possibilità di poter stimare la rilevanza del tema delle infrastrutture d'acqua della città nel dibattito pubblico locale e di tratteggiarne le configurazioni nei più recenti sviluppi.

### ***Invisibilità e manutenzione***

I canali di Padova attualmente presenti, e in misura ancora minore quelli visibili, sono solo una parte di una rete più complessa che innervava la città. In

pieno centro storico, dove passa la linea del tram che taglia da Nord a Sud la città, sotto il livello della strada scorre il Naviglio Interno che era accessibile dalla conca di navigazione delle Porte Contarine (fig. 4). L'asse viario reca ancora i nomi di "riviera" nei tronconi che lo compongono (es. Riviera Ponti Romani, Riviera Tito Livio).

Dunque, le infrastrutture d'acqua non sono sempre visibili, possono essere fisicamente nascoste alla vista. D'altra parte, anche quando sono alla luce del sole i canali di Padova non sempre si fanno notare agli occhi di un passante distratto. Tantomeno si possono comprendere le loro funzionalità e come queste si siano sedimentate storicamente. Per fare un esempio, l'area detta del Portello, una zona che occupa una porzione del quadrante orientale del centro storico definito dalla cinta delle cinquecentesche mura veneziane, vede una fortissima concentrazione di istituti universitari e la sua popolazione, tanto quella diurna quanto quella residente, rispecchia notevolmente tale presenza (riferimento qui è ad un periodo pre-Covid). Si tratta di qualcosa di ben diverso rispetto ai tempi non lontanissimi in cui quest'area era uno scalo importante del sistema di mobilità fluviale della città: era il porto dedicato al trasporto merci e passeggeri lungo la tratta tra Padova e Venezia attraverso il naviglio del Brenta. Il quartiere è stato a lungo dunque un'area portuale, in buona parte popolare legando una quota delle proprie sorti alla presenza del canale Piovego e al suo utilizzo (Belloni 1998). Eppure, di questo non v'è facilmente cognizione; la scalinata cinquecentesca del porto è stata interrata fino al 1981 quando l'associazione culturale e ambientalista degli "Amissi del Piovego" ha contribuito a riportarla alla luce.

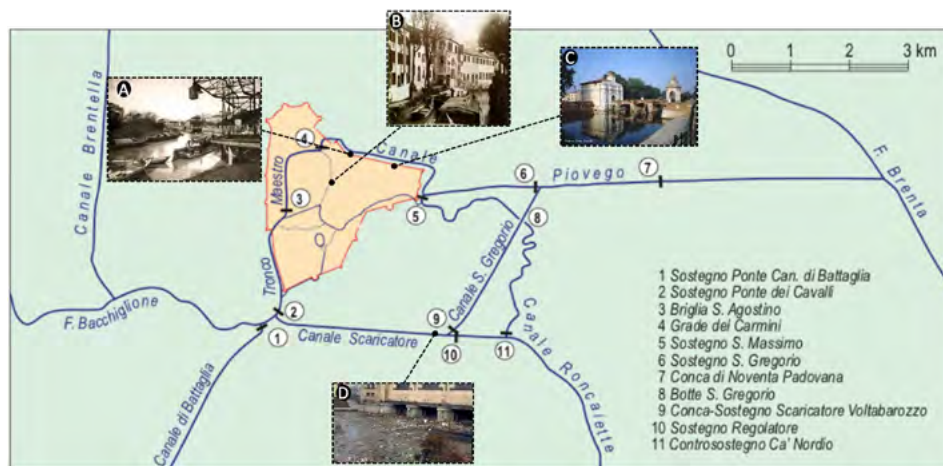
La stessa sorte invisibile tocca alle altre infrastrutture d'acqua che incontriamo allargando lo sguardo alla città intera: troveremo un'invisibilità dovuta ad una funzionalità non più presente. Il canale Battaglia che procede verso il versante meridionale dei colli Euganei e lo stesso Piovego, che a est si congiunge con il canale San Gregorio per poi sfociare nel naviglio del Brenta, sono state vie di collegamento strategiche. La loro importanza ha seguito sorti altalenanti nel corso dei secoli con momenti di attivissimo sfruttamento della navigazione. I fasti possono essere individuati grossomodo nel periodo medioevale, nella fase della dominazione austriaca e durante il Ventennio Fascista: sono tre periodi in cui la navigazione fluviale, seppure con modalità diverse, è stata cruciale per la città e quindi incoraggiata e potenziata (Rigobello Autizi 2004). Nel periodo tra le due guerre è stato scavato il canale San Gregorio a sud-est della città, l'ultima grande opera che ha chiuso l'anello di navigazione con il Piovego e il canale Scaricatore, garantendo il passaggio per imbarcazioni di più grande stazza (*Ibidem*). Dal secondo dopoguerra questa strategia di mobilità è stata soppiantata



da una più scorrevole rete stradale e, ritenuta più efficiente e conforme all'impetuoso sviluppo economico del periodo. Già intaccate dallo sviluppo della rete ferroviaria, le infrastrutture d'acqua hanno definitivamente perso la loro importanza anche per via di cambiamenti nel settore energetico, quando con la metanizzazione della città la centrale del gas non aveva più bisogno del carbone trasportato attraverso i canali. Questo ha portato al declino di settori occupazionali urbani legati al porto fluviale e ad altri mestieri connessi alla navigazione (Belloni 1998; Rigobello Autizi 2004; Scalco, Monti 2011).

Non si trattava però solo di mobilità di cose e persone ma anche di forza motrice: nel centro storico troviamo il Tronco Maestro (derivato dal Bacchiglione) e il Naviglio Interno in parte tombinato, in parte interrato a partire dagli anni '50. Il sistema era (ed è) utilizzato come scarico dei reflui ma anche come forza capace di azionare le pale di mulini e dare energia agli opifici anche nel XX secolo.

Fig. 4 - Il sistema idrico di Padova



Fonte: D'Alpaos 2006. L'area in arancione corrisponde al quartiere del centro storico delimitato dalle mura cinquecentesche veneziane. A) Burci allo scarico sul Piovego presso il gasometro del centro della città (ante 1966); B) Riviera dei Ponti Romani prima della tombinatura (ante 1958); C) Porta Portello con il porto fluviale; D) rifiuti bloccati dalle chiuse del canale Scaricatore. Le immagini A) e B) sono per gentile concessione de Il Burchiello - [www.ilburchiello.it](http://www.ilburchiello.it). Le immagini C) e D) provengono da articoli rinvenuti sull'archivio de Il Mattino di Padova.

Ad esempio, nel 1927, a fronte di un consistente aumento pari al doppio dei valori precedenti, si riportava che le attività manifatturiere in città fossero solo in minima parte dotate di forza motrice elettrica (Scalco, Monti 2011). Padova

era fanalino di coda del Veneto e, soprattutto, tali attività prediligevano l'utilizzo di altre fonti più a buon mercato per azionare i propri macchinari, come appunto l'acqua dei canali. Non è chiaro se sia possibile interpretarlo come *path dependency* dalla secolare attività degli opifici e mulini sulle sponde padovane dei canali o come arretratezza tecnologica - Padova si doterà di un'area industriale fuori dalla città solo trent'anni dopo - anche rispetto alle altre province venete (*Ibidem*). Indubbiamente però questo dato certifica una forte relazione del tessuto sociale con le acque urbane infrastrutturate: attività produttive, commerciali e un indotto di occupazioni connesse a questa realtà. Di questi aspetti relazionali si fa fatica a vedere le tracce sebbene le infrastrutture d'acqua siano ancora lì e tuttora forniscano, come un tempo, anche il loro apporto ornamentale: è questo il caso della canaletta, alimentata dal canale Alicorno, che circonda l'Isola Memmia al centro di Prato della Valle e che in passato contribuiva a giochi d'acqua in altri parchi pubblici e privati (Levorato 1994).

Ritornando alla questione dell'invisibilità dei canali di Padova possiamo rilevare la loro attuale funzione per la regolazione fognaria e la sicurezza idraulica della città. Si tratta di un tipico compito assegnato alle infrastrutture: in linea di principio, queste sono caratterizzate dall'essere invisibili seppur presenti (Star, Ruhleder 1996; Denis *et al.* 2016): in altre parole non se ne ha percezione dal momento che sono state create propriamente per svolgere un compito su cui altre pratiche si sono sovrapposte. Diventano così visibili solo nel momento in cui si rompono o mal-funzionano (Star, Ruhleder 1996).

I canali di Padova, come il Piovego, il Tronco Maestro o lo Scaricatore sono collettori degli scarichi fognari della città assolvendo invisibilmente alla funzione di deposito di rifiuti, secondo la tripartizione delle funzioni dell'ambiente (Dunlap, Catton 2002). Come è facile rilevare semplicemente passeggiando lungo gli argini, i canali raccolgono anche molti rifiuti solidi: sulle sponde dei canali, dove la vegetazione li trattiene, si accumulano bottiglie, flaconi e imballi alimentari. Quando il livello delle acque è più basso, non è poi insolito notare l'affiorare di carcasse di biciclette, carrelli della spesa o bidoni. La presenza di rifiuti ingombranti nei canali non è soltanto il segnale di una cultura civica con qualche falla, ma è indicativa rispetto alla questione della manutenzione delle infrastrutture d'acqua: la pulizia dei canali è cruciale anche in considerazione dell'altra importante funzione che assolvono e cioè quella di protezione dell'abitato di Padova dalle piene. Argini e alvei dei canali, come il Piovego, lo Scaricatore e il San Gregorio, se non presidiati, puliti e rinforzati non solo corrono il rischio di non svolgere adeguatamente il proprio compito ma si possono persino tramutare in un fattore di ulteriore rischio (D'Alpaos 2006). Gli ultimi due canali scavati sono stati realizzati proprio a seguito di inondazioni che hanno colpito

il centro della città: lo scopo, oltre che di consentire il transito di imbarcazioni con maggiore capacità di carico, è quello di alleggerire il Tronco Maestro e il Naviglio interno (Franzin 1999).

Questo è particolarmente vero per un'area che negli anni non ha risparmiato il proprio territorio dalla cementificazione, tant'è che ha in programma di sottrarre diversi spazi verdi limitando alle acque la possibilità di defluire liberamente (Pristeri *et al.* 2020). Ad oggi stando ai dati dell'ISPRA, il 28% del territorio comunale presenta un livello almeno medio di rischio idraulico che si traduce nel 22% della popolazione residente esposta (ISPRA 2018). Come indicato anche da altri studi (D'Alpaos 2006) la questione centrale diventa la manutenzione della rete dei canali affinché possa assolvere il proprio compito. Si giunge quindi al paradosso di un'infrastruttura che, nata come strumento di controllo delle piene, si mostra fragile nel momento in cui non è mantenuta adeguatamente (Mongili, Pellegrino 2020) tramutandosi addirittura in un ulteriore fattore di rischio che aggrava il quadro a cui il livello di cementificazione contribuisce.

### ***La perdita della simbiosi dopo un'età dell'oro?***

La società urbana di Padova, come è stato ricostruito, è stata sempre e comunque connessa alle acque veicolate e gestite attraverso le proprie infrastrutture. La possibilità per i trasporti, una fonte per l'approvvigionamento idrico ed energetico su cui l'economia cittadina ha poggiato le proprie basi ha implicato negli anni la necessità di una manutenzione ordinaria della rete di canali. Compatibilmente con il declino del suo utilizzo anche la manutenzione della rete infrastrutturale dei canali è andata scemando con livelli significativi di trascuratezza. In effetti si è innescato un circolo vizioso: i servizi di manutenzione dei canali sono complessi da gestire e diventa poco conveniente se i canali sono sottoutilizzati. Infatti, molte aree non sono raggiungibili da terra ma solo con barche a fondo piatto e serve un'opportuna formazione alla sicurezza degli operatori (Padovanet.it 2020).

A fronte di un utilizzo ridotto e di una funzionalità quasi interamente invisibile ne è conseguito un graduale abbandono di ampi tratti delle infrastrutture d'acqua della città. Oltre a ciò vi è la già richiamata questione dei rifiuti solidi scaricati direttamente in acqua che non vengono regolarmente recuperati. Lo stesso si dica per la vegetazione che, lasciata crescere, può rappresentare un pericolo per la navigazione o le manovre delle chiuse. Che sia quindi legata al rimedio rispetto a condotte poco edificanti, come nel caso dei rifiuti, o al controllo di una vegetazione selvaggia, la manutenzione ordinaria dell'infrastruttura oltre che funzionale è indicativa dello *stato di relazione* del tessuto urbano con

l'infrastruttura stessa. L'assenza di manutenzione mostra il venire meno di un rapporto simbiotico della città con una quota consistente del proprio territorio.

Ma il venir meno delle pratiche di navigazione e approvvigionamento energetico oltre che annullare l'urgenza della manutenzione ordinaria sta compromettendo la funzionalità, cruciale e invisibile, di sicurezza idraulica dell'infrastruttura stessa. Al di là delle situazioni di emergenza e di ripristino a seguito delle piene, la simbiosi tra manutenzione e utilizzo dei canali sarebbe decaduta tramutandosi nello sfruttamento di una risorsa territoriale oramai data per scontata. Sarebbe quindi facile rimpiangere un'età dell'oro in cui la relazione tra Padova e i suoi canali sarebbe stata genuinamente simbiotica. Non sarebbe una lettura corretta. Infatti, la città ha vissuto attraverso i canali i propri fasti nel passato. Di converso, i periodi di stagnazione risultavano in un utilizzo ridotto e una minore, o meno puntuale, manutenzione dei canali, come concordano le fonti storiografiche (Rigobello Autizi 2004; Franzin 2007).

Il punto di non ritorno nella relazione di Padova con le proprie infrastrutture d'acqua si è registrato nel secondo dopoguerra, quando la morfologia della città è stata radicalmente cambiata con l'interramento del Naviglio Interno e la tombinatura delle Riviere. Ancora una volta, non conveniva mantenere l'infrastruttura dal momento che non era usata con assiduità e rappresentava, inoltre, un problema da gestire. Infatti, a differenza di altri periodi in cui la città aveva ridotto il proprio impegno nella gestione della rete dei canali, in questo caso si era innescato un processo di sensibile riduzione del suo uso a fronte di una maggiore mobilità delle persone. Ad esempio, il canale Santa Sofia fu il primo ad essere interrato nel 1874. Il suo tracciato sarà poi destinato nel 1886 ad una tramvia con l'annessa stazione di Padova Santa Sofia collegando, fino alla sua dismissione nel 1954, il capoluogo con i centri principali della bassa padovana (Rigobello Autizi 2004). A questo si unisce la nascita di infrastrutture 'a terra' per la distribuzione di acqua potabile ed energia. Sono poi emerse le necessità di sicurezza idraulica dalle alluvioni con la nascita di canali nuovi, più ampi e percorribili da barche più grandi (Franzin 1999). Infine, non va dimenticata la questione della salubrità dei canali (veicoli di infezioni come tifo e colera) e la sicurezza della popolazione rispetto alle inondazioni. Per queste ragioni, ci sarebbe da discutere sull'opportunità di richiamarsi ad una età dell'oro. Possiamo considerare che il rapporto tra acque e città si è sempre contraddistinto con *vicende alterne* in cui la lettura della relazione con le infrastrutture d'acqua oscilla tra risorsa da tutelare, spazio da occupare e problema da eliminare.

### ***Leggere oggi la relazione tra infrastrutture d'acqua e la città: la stampa locale***

Posto che *in passato* raramente si è creata una simbiosi fra la città e le proprie infrastrutture d'acqua occorre comprendere quale forma assuma *attualmente* tale relazione. Per farlo appare conveniente prendere in considerazione la stampa locale. Se la storiografia ha consentito di leggere l'evoluzione attraverso il succedersi delle infrastrutture di Padova, la stampa locale permette una prospettiva analitica utile a cogliere la presenza del dibattito pubblico cittadino sulle infrastrutture d'acqua e a connotarlo. Utilizzando la possibilità di interrogare l'archivio de "Il Mattino di Padova" il più diffuso in città, si è considerato un periodo di tempo di circa 17 anni secondo la disponibilità dell'archivio, dal primo gennaio 2003 al 31 dicembre 2020.

La *query* utilizzata è stata "argin\* OR canal\*" che ha restituito 1014 contenuti, in gran parte articoli e qualche video. Corrisponde ad una percentuale risibile, lo 0,27%, sul totale dei contenuti pubblicati nello stesso periodo. Si tratta già di una prima indicazione del livello di rilevanza assegnata al tema delle infrastrutture d'acqua della città. Per altro tale percentuale non si distribuisce equamente ma ha un picco in corrispondenza dell'ultima importante alluvione che tra ottobre e novembre 2010 ha colpito le aree della bassa padovana e la città di Vicenza. Padova ne fu risparmiata ma i residenti dei quartieri meridionali della città hanno temuto il peggio. L'apprensione di quelle giornate viene spesso evocata ogni qual volta che si annunciano eventi atmosferici importanti: questo si riscontra nel 2012, nel 2014 e 2020. I timori di esondazioni, per altro riportati dalle analisi dei dati ISPRA e di altri ricercatori (D'Alpaos 2006), hanno una certa risonanza contribuendo a sostenere il discorso sulla sicurezza e sulla manutenzione dei canali. Questi articoli coprono una quota del corpus pari al 7,8%.

Nel complesso però questo discorso si perde all'interno di una cornice più ampia dove i canali, intesi come vie d'acqua, cedono il passo agli argini. Nella narrazione che si registra analizzando gli articoli attraverso ricerche *fulltext*, gli argini sono sfondo di vicende di cronaca come suicidi, incidenti automobilistici, crimini e spaccio di droga che, coprendo una quota pari quasi ad un quinto degli articoli rinvenuti tramite la query (18,2%), nel complesso fanno perdere la narrazione rispetto al tema della gestione del rischio. Ciononostante, appare chiaro che questi spazi rappresentino una parte integrante della città al punto che si registra un crescente interesse nel considerare gli argini come uno spazio da *ri-territorializzare* (Raffestin 2012), ovvero da ridefinire nelle pratiche quotidiane possibili in quelle aree. Attraverso il recupero e la cura, sfalci più costanti e adeguata illuminazione notturna, gli argini sono diventati parte di percorsi per il fitness, le manifestazioni ludico-motorie, per il cicloturismo e anche per

la mobilità quotidiana che si affiancano alle attività delle società remiere, anch'esse agonistiche e ricreative. Numerosi sono gli appelli da parte di singoli, di associazioni e di esponenti politici locali all'utilizzo degli argini per sfruttare una mobilità sostenibile (le ciclovie), per incoraggiare il turismo e per dotare la città di nuovi spazi verdi sempre fruibili. Attraverso gli articoli raccolti è possibile leggere lo sviluppo di queste trasformazioni individuando l'amministrazione locale come referente di istanze per una maggiore godibilità degli argini ad esempio sostenendo le spese per l'illuminazione pubblica e promuovendo l'apertura di attività come bar sulle sponde dei canali.

Il discorso pubblico registrato dalla stampa sembra quindi porre una significativa attenzione rispetto alla riqualificazione delle aree attorno ai canali. In effetti una recente campagna di pulizia dei canali a ridosso delle mura cinquecentesche (Padovanet 2020) è stata realizzata con un progetto finanziato da una fondazione bancaria volta a recuperare la bellezza architettonica e paesaggistica accanto al recupero della funzionalità infrastrutturale. Su questo tema fanno eco i ricorrenti articoli che raccontano la Padova dei canali come una città dimenticata. Sono articoli dal tono nostalgico che dipingono la storia della città evocando un'età dell'oro che non di rado diventa una risorsa simbolica rilevante per l'agire politico e imprenditoriale. A sua volta tale risorsa si inserisce dunque in un disegno di valorizzazione del territorio incrociando la crescente ricerca di spazi per il *loisir* di residenti e turisti (Basso, Fregolent 2021).

### ***Prospettive d'indagine future***

Il percorso delineato sin qui è nato da alcune considerazioni sulla morfologia della città di Padova. La città si caratterizza per la presenza di acqua canalizzata, di infrastrutture d'acqua. Da un punto di vista analitico questo stato di cose rende possibile recuperare una serie di studi dedicati alle infrastrutture materiali intese come spazi che agevolano interazioni sociali e su cui si possono innestare ulteriori relazioni. Equipaggiato con queste lenti fornite dagli STS e dalla loro applicazione più specificamente urbana proposta da Graham e Marvin (2001) si è proceduto a leggere tale relazione sia nel passato sia in un periodo di tempo più prossimo al presente. Seguire la dimensione della manutenzione dei canali offre una prospettiva interessante che permette di ricostruire relazioni sociali di lungo corso. La manutenzione richiama sia la ragion d'essere delle infrastrutture d'acqua nel loro ruolo di protezione della città dalle inondazioni sia il cambiamento della relazione tra la città e il territorio. Da una risorsa strategica i canali sono passati ad essere un problema per poi diventare una risorsa da valorizzare in chiave culturale e per il tempo libero, sancendo una cesura con la natura eco-

nomica dell'infrastruttura. Sullo sfondo rimane la capacità di assorbire le acque di scolo della città e l'equilibrio tra protezione dalle alluvioni e fattore di rischio. Nel discorso pubblico sono valorizzate solo alcune sue parti come il *loisir* che sembra essere destinato ad un più ampio processo di riqualificazione della città tutta che quindi rilegge il territorio come una risorsa culturale.

Da tutto questo si delineano diversi spunti di indagine che dal caso padovano potrebbero collegarsi ad altri. In primo luogo, le pratiche promosse in tal senso (passeggiare, fare dello sport, socializzare davanti ad un aperitivo) fanno popolare alcuni argini della città che si caratterizzano come veri e propri spazi blu, cioè antistanti all'acqua e orientati alla produzione e riproduzione di benessere psicofisico per chi li frequenta (Foley, Kistemann 2015). In secondo luogo, riprendendo Raffestin (2012), si delinea come un processo di riterritorializzazione ancora in corso. *Vale quindi la pena comprendere quali attori sono coinvolti in questo processo e, al tempo stesso, considerare anche chi ne è escluso.* Da ultimo occorre capire se vi può essere ancora una relazione di scambio, o simbiotica, tra l'uso dell'infrastruttura e la sua manutenzione oppure vi sia un puro sfruttamento del territorio senza alcuna contropartita per l'ambiente bene comune.

## 7 - L'Adige e Verona: una relazione socio-spaziale ambivalente

*Natalia Magnani*  
*Università di Trento*

### **Introduzione**

Verona si distingue tra le città del Nord Italia per essere caratterizzata a livello morfologico da un rapporto molto stretto con il suo fiume, l'Adige, che si presenta passante rispetto ad essa, la contiene e allo stesso tempo la attraversa. L'Adige è poi esso stesso un fiume importante nella geografia dell'Italia, costituendo il secondo fiume italiano dopo il Po per lunghezza. Il presente contributo si propone di capire se a questa rilevanza sul piano geografico-morfologico corrisponde anche una rilevanza sociale del fiume rispetto alla città. Per fare ciò, in linea con gli altri contributi della ricerca, si adottano due approcci, che corrispondono alle due parti in cui il presente contributo è suddiviso. In una prima parte (sezione 2) si utilizza la letteratura secondaria esistente di matrice storico-geografica-urbanistica per ricostruire il profilo e l'evoluzione storica della relazione tra Verona e l'Adige, a partire dalle origini dell'insediamento fino al XX secolo. Punto di riferimento fondamentale in questa parte sono stati i lavori a cura di Turri e Ruffo (2005), *Adige: il fiume, gli uomini, la storia*, e di Massignan (2019), *L'Adige racconta Verona*. Nella seconda parte (sezione 3) ci si concentra invece sull'analisi delle forme contemporanee della relazione socio-spaziale tra Verona e il suo fiume. Per fare ciò si è adottato una metodologia qualitativa basata su interviste semi-strutturate ad attori privilegiati diversificati includenti architetti che a vario titolo sono stati coinvolti in progetti riguardanti il fiume, rappresentanti politici, voci dell'ambientalismo (Legambiente e Italia Nostra),



associazioni di canoisti e centri rafting. Le interviste a questi attori sono state condotte nei mesi di ottobre-dicembre 2020 in presenza o online e si sono focalizzate sul tentativo di far emergere le tre dimensioni sociali del rapporto città/corsi d'acqua, individuate da Osti (*infra*) vale a dire: formazioni socio-spaziali caratteristiche, giochi di potere e piani e progetti.

### ***Il rapporto tra il fiume e la città nella storia urbanistica veronese***

*Le origini.* Come sottolineato da Massignan (2019) l'Adige è stato l'urbanista naturale di Verona. Ciò appare evidente se si analizza l'evoluzione del rapporto socio-spaziale tra il fiume e la città attraverso la storia urbanistica di Verona. Le origini di Verona vengono fatte risalire intorno al 500 a.C. quando alcune popolazioni di Euganei e poi di Reti costruirono un villaggio sulle pendici di un colle dove il letto dell'Adige creava un'ansa a ridosso di un guado. L'etimologia della parola Verona è infatti riconducibile a quella di guado sul fiume (oltre che di incrocio tra strade). Al tempo dunque l'abitato originario si trovava sul colle accanto al fiume. Quest'ultimo forniva difesa, via di comunicazione e sostentamento.

*Verona romana.* È solo con l'arrivo dei Romani che la relazione spaziale tra il fiume e la città assume la configurazione morfologica a cui siamo abituati. Infatti sulla base del progetto dell'architetto Vitruvio, la città romana fu inserita all'interno dell'ansa formata dal corso dell'Adige, ai piedi dell'antico insediamento sul colle (Massignan 2019, p. 20). Tale zona appariva come la scelta migliore per motivi di strategia economica e militare. La struttura urbanistica di Verona romana era caratterizzata dall'incrocio di due vie principali, il decumano e il cardo massimo, che intersecandosi formavano le *insulae*, gli isolati urbani. Questa scacchiera veniva chiusa a sud-est e sud-ovest da una cinta muraria attraversabile passando per Porta Leoni e Porta Borsari. I romani inoltre edificarono due ponti per attraversare il fiume: ponte Pietra e il ponte Postumio.

Per costruire la città romana fu necessario intervenire con grandi opere di bonifica nelle zone soggette a frequenti esondazioni dell'Adige. Inoltre, per controllare la portata del fiume all'interno dell'ansa intorno al 50 a.C. venne scavato un ramo artificiale dell'Adige (chiamato successivamente Adigetto) che partiva da Castelvecchio, attraversava l'intera ansa e sfociava all'altezza del Ponte Aleardi trasformando la città in una sorta di isola.

*Verona medioevale e scaligera.* Durante il periodo medioevale e successivamente durante il dominio della Serenissima il fiume ha continuato a fornire energia per le attività economiche e fungere da via di comunicazione fondamentale per merci e persone. In particolare, nel Medioevo i veronesi erano dediti al com-

mercio della lana grezza ed erano soprattutto specializzati nel purgo, la prima fase della lavorazione che consisteva nel lavaggio e nella pulizia. Il purgo della lana veniva fatto in Adige, poi il vello veniva filato, tessuto e avviato alle *follerie* a valle del ramo minore del fiume a sud della città. La lavorazione continuava negli opifici delle *sgarzerie* (*Ibidem*, p. 85). Nel quartiere del Duomo ancora oggi molte case conservano le *altane*, terrazze coperte all'ultimo piano che servivano per mettere ad asciugare la lana.

Durante il periodo degli Scaligeri, che ha rappresentato uno dei momenti di massimo splendore per la città, un terzo dei veronesi produceva stoffe pregiate.

In questo periodo l'Adige fungeva anche da forza motrice per gli oltre 400 mulini presenti nel comune di Verona (specialmente nelle zone di Sottoriva, San Zeno e San Giorgio in Braida), che macinavano per produrre farina ma anche mais per la polenta e polveri per i colori. Essi erano costruiti sopra piattaforme galleggianti in legno che si adattavano al variare del livello del fiume.

Verona al tempo era una città d'acqua composta da tante isole. La più grande conteneva il quartiere della città antica, racchiusa dall'ansa del fiume e delimitata dal canale Adigetto che correva parallelo alle mura viscontee. All'altezza della chiesa di Sant'Eufemia c'era un'isola sabbiosa dove un canale faceva funzionare una pileria di riso e una segheria. Nella zona di Veronetta c'era una delle più grandi isole fluviali urbanizzate d'Europa.

Caratteristiche della struttura urbanistica del tempo, da molti paragonata a quella di Venezia, erano i *vò*, vicoli che scendevano fino all'acqua e congiungevano i magazzini ai molini e agli attracchi, garantendo la comunicazione tra il fiume e le zone abitate. Con la fine della signoria degli Scaligeri e il dominio della Serenissima la centralità del fiume per l'economia urbana si ridimensionò in quanto il commercio e la produzione della lana vennero drasticamente ridotti.

Alla fine del settecento terminò la dominazione della Serenissima e iniziò un breve periodo di dominazione napoleonica. In quel periodo l'Adige divenne la linea di confine che divideva la Verona francese da quella austriaca. Durante la dominazione austriaca il fiume continuava a far funzionare le pale dei mulini e ad ospitare le barche e le chiatte che collegavano le zone tedesche a quelle italiane.

*La grande piena del 1882: un punto di svolta.* Tra il 15 e il 18 settembre 1882 l'Adige sommerse Verona. Il fiume invase oltre i due terzi della città e in alcuni punti raggiunse il livello di 4,5 metri superando i primi piani delle case. In città crollarono 13 edifici, 30 furono danneggiati in modo grave e 170 lesionati. 3000 famiglie rimasero senza casa, 12000 furono costretti all'assistenza pubblica e i danni ambientali ammontarono a oltre 3 milioni di lire. Inoltre come conseguenza dell'inondazione le acque invasero il sistema fognario e provocarono una gravissima epidemia di tifo.

Nel tempo la città aveva subito anche altre catastrofiche esondazioni: nel 589 l'Adige distrusse parte delle mura, nel 1195 e nel 1239 ci fu il crollo di tre ponti, nel 1512, 1568 e 1757 rimase distrutto il Ponte Navi, nel 1835 e 1868 l'acqua raggiunse oltre 3 metri in città (*Ibidem*, p. 236).

Ma dopo la grande piena Verona si trovò profondamente trasformata. Fino a quella data era stata una città d'acqua composta da tante isole. Di quella Verona non è rimasto più nulla.

Dopo il 1882 l'Adige fu considerato un elemento naturale pericoloso, da controllare. L'amministrazione comunale decise di canalizzare l'Adige nel tratto urbano approntando il progetto per la costruzione degli argini di difesa, i *muraglioni*. Dal 1887 al 1894 migliaia di lavoratori (i cosiddetti 'scariolanti') furono impiegati per realizzare il progetto. L'opera richiese l'abbattimento di 130 case e la ricostruzione di due ponti.

Con la costruzione dei muraglioni Verona subì una radicale trasformazione urbanistica che relegò l'Adige a diventare un canale isolato ed estraneo (Menna, 2005). A causa della costruzione dei muraglioni scomparvero i mulini. Con la costruzione dei muraglioni le vie che portavano al fiume e ai mulini furono interrotte da una cortina di laterizi. Furono anche cancellate le successioni di case sulle rive fornite di portici per le barche e le merci, così come gli opifici e i magazzini. Il ramo minore che formava l'isola fu interrato cancellando un'area tipica fluviale-urbana secolare. Nell'ultima parte del secolo XIX fu interrato anche l'Adigetto.

Nel XX secolo è proseguita la costruzione di muraglioni nella parte settentrionale della città. In particolare negli anni '30 si è assistito al dibattito sulla costruzione di una massiccia opera di difesa dalle inondazioni sulla sponda sinistra, tra Ponte Pietra e Parona. Per costruire gli argini si assistette alla distruzione di interi isolati antichi che si affacciavano sul fiume.

Renzo Chiarelli, sovrintendente e storico dell'arte del 900 (citato in Massignan 2019, p. 244) descrive così questa trasformazione: "si tirarono su a precipizio i muraglioni con pochissimo riguardo per l'ambiente incantevole che è inesorabilmente disperso, polverizzato, alterato, mortificato e con scarsa considerazione del movimento naturale del fiume. Sorsero sui nuovi lungadigi i primi presuntuosi palazzotti, inizianti quell'inarrestabile processo di degradazione della Verona lungo fiume che toccherà i suoi vertici nell'ultimo dopoguerra e nei nostri giorni".

### ***Attori e formazioni socio-spaziali contemporanee***

*Assenza della politica e fallimento di progetti top-down di tutela ambientale.* Come sottolineato da Turri (2005), la Verona che si sviluppa nel XX secolo è una città che ha perduto gran parte dei suoi legami con il fiume. Dal secondo dopoguerra l'Adige viene considerato dalla politica cittadina una sorta di abusivo che occupa un grande spazio centrale, prezioso e inutilizzato.

Di conseguenza si assiste all'emergere delle proposte più improbabili di utilizzo del fiume. In particolare alcuni politici progettano di costruire sotto il letto del fiume una strada o dei parcheggi, qualcuno voleva coprirlo con del cemento.

Questo approccio sembra rafforzarsi soprattutto nel XXI secolo con le giunte Tosi al governo della città dal 2007 al 2016. Come sottolineato da Massignan (2019, p. 351) “sembrava che il nostro centro storico dovesse attirare i turisti come una sorta di Gardaland. L'amministrazione comunale aveva sposato totalmente una linea di pensiero che riteneva le opere d'arte, i monumenti ma anche gli ambiti naturalistici e ambientali funzionali alla realizzazione del massimo reddito”.

In questa prospettiva l'unico utilizzo residuale contemplato dell'Adige è stato quello di parco divertimenti. In linea con questa visione in anni recenti si è tentata la navigazione con un hovercraft; è stato fatto un bando, andato deserto, per la navigazione commerciale a motore; è stata proposta la costruzione di una ruota panoramica sulle sponde del fiume; nel 2019 è stata avanzata l'idea di fare un'onda da surf sul fiume per consentire lo svolgimento di gare di Freestyle e Rodeo kayak similmente a ciò che è stato realizzato in altre città europee nei canali, attraverso la costruzione di un manufatto in cemento<sup>47</sup>.

Mentre queste proposte venivano avanzate, altre forme di valorizzazione possibile dell'Adige e del rapporto con i cittadini venivano di fatto marginalizzate. In particolare è importante segnalare come sia caduto nel nulla il tentativo della giunta di centrosinistra (giunta Zanotto) che ha governato la città tra il 2002 e il 2007 di creare un'area di tutela attraverso l'istituzione di un parco. Con il Piano di Assetto del Territorio approvato nel 2006 è stato istituito il parco dell'Adige della città di Verona suddividendo le aree verdi intorno al fiume in due parti, il parco dell'Adige nord a monte del centro storico e il parco dell'Adige sud, a valle del centro storico. Si tratta di una zona di oltre un milione di metri quadrati caratterizzata da particolare ricchezza di varietà di flora e fauna (soprattutto uccelli acquatici, piccoli roditori e pesci). Obiettivi del parco erano il miglioramento della qualità delle rive e delle acque ma anche il miglioramen-

---

<sup>47</sup> Si veda l'articolo di VeronaIn del 03/04/2019 dal titolo “Prima lo slalom ora il surf, ma l'Adige è di tutti o di qualcuno?”.

to della vivibilità urbana: cittadini e turisti avrebbero potuto usufruire di un grande spazio verde vicino al centro città. Contestualmente l'amministrazione Zanotto operava nell'area sud per ricreare il bosco del fiume Adige attraverso la piantumazione di circa 17000 piante e la creazione di una fattoria didattica per svolgere anche attività di educazione ambientale per comunicare il valore del sistema ecologico fiume-pianura.

Tuttavia tale progetto, che avrebbe potuto contribuire a promuovere una nuova relazione socio-spaziale più moderna e sostenibile tra il fiume e i suoi abitanti, è stato di fatto abbandonato dai successivi governi di centro-destra. Ad oggi manca la stesura del piano ambientale e del piano di gestione del parco, strumenti necessari per l'implementazione del parco stesso e per accedere a forme di finanziamento.

Ciò riflette anche un approccio generale della Regione Veneto che dal 1990 non istituisce un parco e che, secondo gli osservatori privilegiati intervistati, tende a considerare le aree di tutela quasi esclusivamente come impedimento ad attività economiche e di sfruttamento edilizio.

Ciò sembra essere confermato anche dal fatto che accanto all'assenza di interventi di tutela e cura del fiume da parte delle istituzioni si nota invece la tendenza ad intervenire con progetti di sfruttamento edilizio e consumo di suolo in aree fragili in quanto zone di esondazione del fiume. È il caso della recente vicenda del tentativo (fallito a causa dell'intervento della Sovrintendenza) di lottizzazione del Nassar, una zona a nord di Verona, sul fiume, che storicamente è stata mantenuta libera e che rappresenta l'area più importante da punto di vista naturalistico a nord della città<sup>48</sup>.

La scarsa attenzione delle istituzioni verso la cura dell'ambiente fluviale è evidente anche nella gestione delle rive che viene fatta dal Genio civile. Tale gestione genera tensioni con quella parte della società civile più attenta e sensibile alle questioni ambientali che recentemente ha formato un vero e proprio movimento per la tutela del verde pubblico, chiamatosi *Fronda Verde*. L'azione del movimento si concentra in particolare sul monitoraggio degli interventi del Genio civile lungo le sponde dell'Adige. Viene messa in luce in particolare la mancanza di una gestione oculata delle rive, che in quanto corridoi ecologici, sarebbe necessaria nell'area del parco dell'Adige. Al contrario vengono denunciate manutenzioni grossolane e spesso distruttive di aree di valore per la biodiversità (per esempio aree di canneto).

*I nuovi animatori bottom-up del fiume: canoisti e associazioni di rafting.* A fronte dell'abbandono da parte della politica il fiume è diventato uno spazio di

---

<sup>48</sup> Si veda l'articolo di VeronaSera del 22/01/2018 intitolato "Stop al piano di lottizzazione del Nassar".

utilizzo e socializzazione per gruppi sociali periferici, in particolare si tratta di canoisti e centri rafting. Gli usi di cui si fanno portatori sono in qualche modo residuali e compatibili con la visione dell'Adige come parco divertimenti. Tuttavia essi attivano anche importanti processi di *appaesamento* e riqualificazione dal basso di alcune aree lungo il fiume.

Un ruolo di primo piano è svolto in particolare dal Canoa Club. L'associazione nata negli anni '60 conta oggi circa 150 iscritti. Insieme con l'associazione Adige Rafting gestisce la discesa in Adige su gommoni di circa 20.000 persone all'anno. Si tratta soprattutto di scolaresche che su gommoni percorrono l'Adige dalla diga del Chievo a Nord del centro storico alla diga di S. Giovanni a Sud in un itinerario incentrato sulla riscoperta della storia di Verona e dei suoi ponti.

Accanto a questa attività fondamentale di riavvicinamento della cittadinanza al fiume il Canoa Club si è recentemente fatto promotore del Progetto 'Adige via d'acqua'. L'idea è quella di riaprire l'Adige per la navigazione turistica lenta tramite canoa da Bolzano al mare. Ciò implicherebbe anche la possibilità di recupero di una storia millenaria, dei luoghi e dei segni legati alla navigazione lungo il fiume. Per aprire questa via ci vogliono due elementi: l'informazione e la sicurezza. Significa provvedere alla cartellonistica che informi sulla presenza delle dighe e approntare varchi lungo le rive che permettano di accedere al fiume e di risalire in prossimità delle dighe.

Tuttavia, tale progetto è stato finora ignorato dalla politica locale. Ciò può essere legato al fatto che si tratta di un percorso regionale, di confine, per cui è più difficile vederne i vantaggi elettorali. Inoltre interessa un settore di nicchia, costituito soprattutto da turisti stranieri giovani, acculturati e attenti all'ambiente.

Solamente l'attività di apertura di varchi lungo le rive dell'Adige ha recentemente ottenuto un co-finanziamento dalla Fondazione Cariverona. Tale attività ha visto il coinvolgimento da parte del Canoa Club dei detenuti del carcere locale di Montorio. Accanto a questo progetto il Canoa Club insieme a Adige rafting si è fatto promotore anche di una riqualificazione dal basso di un'area puntuale: l'antica Dogana di fiume nel quartiere Filippini. La Dogana, costruita alla fine del '700, era un magazzino dove venivano stoccate le merci. Verso la fine della seconda guerra mondiale una bomba la centrò, distruggendone il tetto e decretandone l'abbandono. Ciò allo stesso tempo aprì quello spazio ad una serie di usi ibridi. Nell'immediato dopoguerra esercitavano le prostitute. Alla metà degli anni '50 i primi canoisti veronesi, scoprendo l'utilità del luogo in quanto caratterizzato da un accesso facilitato al fiume e collocato nel centro storico, lo ripulirono e lo occuparono. Negli anni 2000 il Canoa Club sviluppa l'idea di farne un centro culturale dedicato al fiume e aperto alla città. Intorno a questa idea

riesce a mobilitare un vasto network di associazioni della cultura indipendente veronese (Interzona, Rive, Festival del Cinema della Lessinia etc.).

Attraverso il progetto ‘Museo del Fiume’ co-finanziato da Cariverona l’obiettivo è quello di creare alla Dogana uno spazio di informazione sulla storia del rapporto tra il fiume e la città. Tale spazio diventerebbe una sorta di tappa obbligatoria per i percorsi di rafting lungo l’Adige. Inoltre attraverso il progetto ‘teatro sul fiume’ iniziative di teatro e cinema indipendente vengono organizzate in auto-finanziamento nello spazio della Dogana, arricchendo l’offerta culturale veronese nella stagione estiva. Da segnalare è in particolare il Bridge film festival, un festival di cinema indipendente organizzato da volontari ma con una giuria internazionale, giunto ormai alla 7° edizione, che ha visto la partecipazione di circa 200 persone.

A fronte di tale mobilitazione dal basso l’amministrazione comunale, pur non contribuendo in alcun modo a sostenere finanziariamente le iniziative culturali, ha deciso di abbandonare l’ipotesi, più volte ventilata, di cacciare i canoisti e costruire nello spazio della dogana un ristorante.

Il Canoa Club si è fatto anche promotore di iniziative più controverse di uso del fiume che supportano una visione del fiume come parco divertimenti. È questo il caso del *campo slalom*, costruito nel 2018 grazie ad un finanziamento regionale del Coni, nella zona a sud della Diga del Chievo. Collegato ad esso si parla di un progetto dello stadio del fiume per assistere alle gare di slalom. In questo caso l’attività del Canoa Club entra in conflitto con le associazioni ambientaliste portatrici di una visione conservazionista del fiume. A fronte di una descrizione dell’opera da parte del Canoa Club come “una raschiera che fa una naturale ossigenazione, funziona da depuratore ed è anche una zona speciale di popolamento per i pesci”, si sostiene che “pensare di trasformare l’Adige in una area di gara a ridosso della diga, dal punto di vista ambientale è sbagliato, ogni fiume ha le proprie caratteristiche, non si può forzare...” (Presidente di Legambiente Verona) e che “un fiume va conosciuto, amato e tutelato per il suo valore naturalistico, non per svilirlo con strutture artificiali tipiche dei parchi acquatici” (Presidente di Italia Nostra Verona). Si mette anche in luce come la costruzione di tali strutture artificiali spesso non tenga in considerazione gli effetti sul fiume indotti dai cambiamenti climatici. In effetti la struttura è stata fortemente danneggiata dall’ultima piena dell’Adige. Inoltre si critica la visione del fiume come luogo per pochi (bene di club) e non come spazio e paesaggio naturale pubblico.

Vi sono tuttavia anche situazioni in cui le associazioni ambientaliste collaborano con i nuovi attori del fiume. È il caso per esempio della campagna di Legambiente ‘Puliamo il mondo’ che a Verona vede la collaborazione fundamenta-

le con l'associazione Adige Rafting. L'utilizzo dei gommoni facilita l'attività di raccolta di rifiuti lungo le rive del fiume e il recupero di antichi approdi fluviali, che vengono liberati dalla vegetazione infestante.

### **Conclusioni**

In conclusione possiamo sottolineare come la relazione socio-spaziale tra Verona e l'Adige rimanga caratterizzata da una sostanziale ambivalenza (Bocchi, 2011). In particolare l'Adige ha rivestito nella storia un ruolo centrale per lo sviluppo urbanistico ed economico della città. Tuttavia dalla fine dell'800 è prevalsa la tendenza al distanziamento e alla marginalizzazione. Alla domanda di ricerca se la città di Verona stia attivamente pensando al suo fiume - nel senso di prendersene cura e progettare cambiamenti che riguardano il fiume o i quartieri che vi si affacciano - sembra difficile poter avanzare una risposta positiva. Soprattutto emerge dalla ricerca l'assenza della politica sulla gestione del fiume: a differenza di quanto avviene in molte città europee e americane (si veda per esempio Desfor *et al.* 2010; Wessells, Lejano, 2017) il fiume non sembra essere una posta in gioco rilevante per l'arena politica locale che lo vede come un ostacolo alla macchina della crescita economica incentrata sul consumo di suolo, tutt'al più come una possibile appendice di un parco divertimenti. In questo contesto mancano relazioni forti e sembra prevalere una tendenza allo spaesamento, alla perdita di riferimenti ambientali (Martin, Rosello 2016).

Tuttavia nel vuoto della politica emergono attori periferici che mettono in atto azioni che - sebbene di nicchia - attivano processi di *ri-appaesamento* (Osti *infra*) dal basso. Si tratta di pratiche sociali che si incentrano sul gioco (la canoa o il rafting) quale strumento per promuovere nuove forme di socializzazione leggera intorno al fiume. Sebbene lontane da forme più tradizionali di tutela ambientale quale può essere quella garantita dall'istituzione di un parco fluviale, tali pratiche sembrano potenzialmente favorire una ricucitura del rapporto tra ambiente fluviale e cittadinanza attraverso il recupero di memorie e identità.





## 8 - Forme dell'acqua e della città. Rovigo e la presenza dei fiumi

*Alessandro Massarente*  
*Università di Ferrara*

I fiumi e i canali hanno svolto un rilevante ruolo nella storia della città di Rovigo, sia per il fatto di averne a lungo caratterizzato la *forma urbis*, sia per aver costituito parte integrante dei caratteri fisico-geografici di un territorio da sempre solcato da una fitta rete di corsi d'acqua verso il mare.

Da spazi urbani che attraversavano la città e connettevano diverse sue parti, assumendo connotazioni pubbliche e commerciali, i fiumi in questa città hanno assunto nella prima metà del Novecento un ruolo dapprima periferico e oggi, a distanza di quasi un secolo da quel radicale cambiamento, di nuovo strategico in un potenziale sistema di corridoi ecologici che costituisce l'orizzonte di una città attiva verso il quale Rovigo potrebbe muovere alcuni primi passi.

### ***Forme della città e sue rappresentazioni***

Nell'alto Medioevo lungo il dosso fluviale del ramo principale in epoca romana dell'Adige – poi denominato Adigetto – sorgono i centri di Badia Polesine, Lendinara e Rovigo. Alla fine del Quattrocento Rovigo è vista da Marin Sanudo nel corso del suo itinerario lungo la terraferma veneziana come città murata e fortificata, "...tuta murada de mura altissime e grosse" (Sanudo 1847, p. 45). In queste prime rappresentazioni la città nasconde ancora la forma dell'acqua, privilegiando l'iconica e assoluta geometria del recinto poligonale.

Da allora in poi il recinto delle mura urbane, il fiume e il castello costituiscono gli elementi principali di una consolidata *forma urbis*, che vede la

città rappresentata sempre da ovest verso est, nella direzione dello scorrere delle acque verso il mare<sup>49</sup>.

Con un'unica eccezione: il "Prospetto della Città di Rovigo e sua Pianta" di Francesco Bartoli, del 1793, che rappresenta in pianta e profilo la città e il suo territorio: una città vista da est, da uno stesso punto di vista opposto rispetto alle precedenti, nel cui profilo campanili, alberi di navi e vele ammainate si confondono, quasi a voler rimarcare il ruolo politico e commerciale che fino ad allora i corsi d'acqua avevano svolto in questo territorio (fig. 5).

Fig. 5 - Prospetto della Città di Rovigo e sua Pianta



Fonte: Bartoli F. 1793

### **Forme spaziali e sociali dell'acqua**

Fino agli inizi del XX secolo il fiume Adigetto era navigabile, sia pure da barconi e naviglio leggero, e rappresentava una vera e propria via d'acqua nel sistema dei canali e dei fiumi del territorio. Lungo le sue rive venivano trasportate nella città derrate alimentari, legname, materiale edilizio e ghiaia.

<sup>49</sup> Tra queste: la veduta di Rovigo di Pierre Mortier, "Rhodigium vulgo Rovigo, Ville de l'Etat de Venise, Capitale de la Polesine de Rovigo", 1670, Amsterdam; Prospettiva de "La città di Rovigo Capitale della Provincia del Polesine nel Dominio Veneto", di Francesco Zucchi, 1751; "Topografia della Regia Città di Rovigo" di Luigi Bigon, 1828.

Lungo le rive e vicino ai ponti di questo “canale urbano” (Scardino 1989), vi erano punti di aggregazione, occasioni di incontro, accadevano eventi e si svolgevano azioni (dal lavare i panni al pescare) che coinvolgevano diversi soggetti (uomini, donne, ragazzi) e diversi mestieri nel territorio<sup>50</sup>.

“Una sorta di ‘canale’ urbano, che per qualche tempo sarebbe stato navigabile, con le case e i cortili che si specchiavano nelle sue acque lente, le donne che lavavano i panni, mentre i bimbi giocavano chiassosi sulle riviere, nel susseguirsi dei parapetti e dei ponti dove indugiavano giovani azzimati e signore a passeggio, mentre occhieggiavano torri e campanili che si disperdevano verso la periferia” (Garbato 2008, p. 21).

Lungo il fiume, oltre a barche di piccolo cabotaggio per trasporto locale, correvano due riviere a tratti alberate che presentavano dimensioni ma soprattutto rango minore rispetto alle vie parallele interne al tessuto urbano, collegate alle porte urbane e alle piazze della città. Su queste vie parallele al fiume si affacciavano i fronti dei palazzi, mentre sulle rive prospettavano i giardini degli stessi palazzi. Il fiume era dunque il margine interno lungo il quale venivano a contatto i due quartieri, Duomo e Santa Giustina, dai quali si era sviluppata la città.

Verso la fine del Trecento e i primi decenni del Quattrocento il fiume iniziò a perdere il suo primato di ramo principale: a partire dal Cinquecento una serie di rotte, causate da scompensi di portata dovuti alla derivazione di maggiori quantità d'acqua nell'attuale corso dell'Adige, ebbero il loro culmine nel Settecento, con 2-3 rotte ogni anno (Bedetti *et al.* 2001, p. 42).

### ***Giochi di potere I: metafore dell'igiene e rimozioni della memoria***

Negli anni Trenta del Novecento si consolidano, in particolare in Italia, pratiche discorsive che rappresentano fiumi e canali nelle città come luoghi di degrado urbano e igienico, e in nome dell'igiene si progettano sventramenti e interramenti, dando forma a nuove parti di città (cfr. Cederna 1980).

Oltre alla demolizione di alcune significative parti urbane, come ad esempio il Ghetto israelitico tra il 1928 e il 1931 (Massarente 1995, p. 77), tra il 1937 e il 1938 prende forma una nuova parte di città attraverso l'interramento del fiume, facendo leva su due importanti vantaggi per l'epoca: la creazione di una grande arteria di attraversamento nord/sud della città (rispettivamente in direzione Padova e Ferrara) che consentiva al traffico di evitare le strade interne, le porte urbane e le piazze; la realizzazione lungo la nuova arteria di un sistema di edifici

---

<sup>50</sup> Ai fiumi erano legati mestieri anche molto diversi tra loro, come i *munari* che lavoravano nei mulini natanti, i *patroni* di barca dediti al traffico fluviale, i *cannaroli* con legami sensibili con il territorio e i commerci nelle città (Lodo 1990).

a uso pubblico attraverso l'utilizzo di aree centrali edificabili senza ricorrere allo strumento oneroso degli espropri (Traniello 1988, p. 70).

Questa radicale trasformazione è lucidamente prefigurata nel Piano regolatore della città di Rovigo<sup>51</sup>, che costituisce la visione di una città nuova, nella quale i flussi dei mezzi di trasporto condizionano radicalmente l'assetto insediativo, nel caso del fiume Adigetto definendo un nuovo tracciato dell'alveo, quale delimitazione a ovest della città (fig. 6).

Fig. 6 - Città di Rovigo. Piano Regolatore, Planimetria generale



Fonte: Puglisi Allegra, C. 1930. Nel piano è chiaramente delineato il previsto nuovo corso del canale Adigetto che diventa il margine dell'espansione urbana verso ovest

Una città non più attraversata dal fiume, ma in cui il nuovo tracciato del canale Adigetto costituisce parte dei limiti urbani entro i quali viene concepita una nuova fase di sviluppo della città, capace di travalicare le mura ormai prive

<sup>51</sup> Il piano, redatto dall'ingegnere architetto Camillo Puglisi Allegra e consegnato il 22 agosto 1930 costituisce come in altre città la testimonianza di un'epoca nella quale tecniche di diradamento consentivano di allargare vie e punti eccessivamente ristretti del tessuto urbano per "ragioni igieniche e di opportunità" (Puglisi Allegra 1930).

di ruolo e significato (Milan 1980, p. 146). L'alveo e le riviere del fiume si trasformano quindi nel Corso del Littorio e successivamente, con una paradossale continuità amministrativa, nell'attuale Corso del Popolo, così battezzato dalla prima giunta comunale repubblicana a guida comunista.

Il processo di *sostituzione edilizia* (Giordani 1980, p. 31) che si doveva concretizzare a seguito dell'interramento del fiume con la realizzazione del sistema di edifici direzionali a uso pubblico rimane limitato ai soli realizzati prima del secondo conflitto mondiale (Genio Civile, INA, Poste e Catasto) e non riesce a costituire un assetto urbano alternativo, anche a seguito della realizzazione di altri edifici a uso pubblico (IACP, ENEL) e privato di grande dimensione (Traniello 1988, p. 71).

L'iniziativa privata legata al boom economico degli anni Cinquanta e Sessanta che ne consegue, confermata dal Piano regolatore del 1959<sup>52</sup>, lascia tuttavia ampio spazio a innesti edilizi di notevole dimensione e a conseguenti clamorose discontinuità nel profilo dei fronti urbani del Corso del Popolo, caratterizzati come oggi da significative quanto irrisolvibili conflitti tra nuovi edifici pluripiano (da 5 a 10 piani) e preesistenti fronti urbani (da 2 a 3 piani) a misura delle preesistenti rive fluviali. Questa situazione di grave squilibrio viene analizzata all'inizio degli anni Settanta, in concomitanza con il dibattito sviluppatosi ai margini delle proposte di radicale revisione del Piano regolatore del 1959.

Nell'area del Centro Storico e di Corso del Popolo viene infatti registrata la concomitante presenza di alti indici di edificabilità, ereditati dal Piano regolatore del 1959 (che avevano portato a un'altezza media degli edifici sul Corso doppia rispetto a quella del Centro storico e di molto superiore – oltre 1,5 volte – a quella per le zone intensive e semintensive), e la carenza di aree per servizi collettivi (fig. 7).

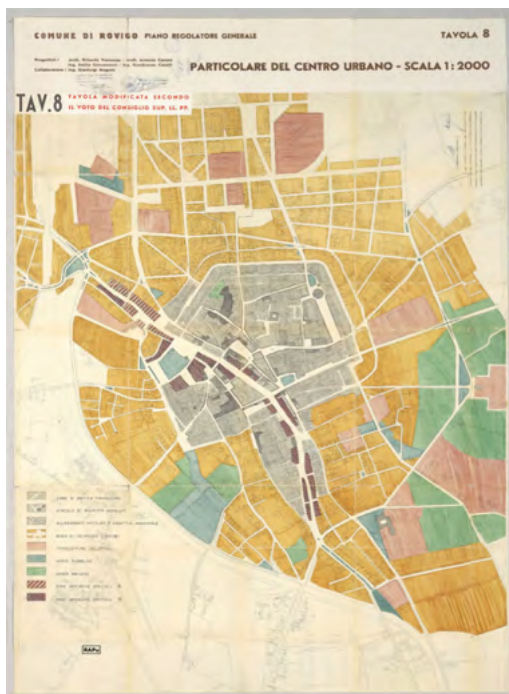
Da qui la proposta di individuare nuove zone di espansione residenziale e attraverso queste di ridistribuire e incentivare la creazione di servizi, nell'ambito di una revisione generale del Piano, resasi necessaria a seguito del mutato assetto normativo, a partire dalla Legge n. 765 del 6.8.1967, nota come Legge Ponte (Tognetti 1973, p. 32).

“Da area decentrata e marginale Rovigo viene a trovarsi all'incrocio tra una direttrice Nord-Sud ed una Est-Ovest (di cui è dato intravedere una certa concordanza con il disegno a lungo termine per la bassa valle Padana contenuto nel Progetto '80)”<sup>53</sup>.

<sup>52</sup> Il nuovo Piano regolatore, adottato nel 1959 e approvato nel 1966, è redatto dall'architetto Orlando Veronese, con Antonio Canato, Emilio Giovannoni, Gianfranco Caselli.

<sup>53</sup> (Tognetti 1973, p. 39). Il riferimento è al rapporto preliminare al secondo programma economico nazionale per il quinquennio 1971-75, elaborato dal Ministero del bilancio e della program-

Fig. 7 - Piano Regolatore Generale. Particolare del centro urbano, Tav. 8 modificata secondo il voto del Consiglio Superiore dei Lavori Pubblici, 1966



Fonte: Comune di Rovigo. Si notano le “Zone speciali intensive A e B” di colore scuro che interessano gli isolati lungo il nuovo Corso del Popolo

Il quadro a scala territoriale interregionale induce in questi anni prospettive di sviluppo della città che, nell’ambito di una tecnica urbanistica meramente quantitativa regolata da standard minimi (attraverso il calcolo di superficie territoriale, volume teorico edificabile, abitanti insediati e insediabili), si basano su nuove localizzazioni produttive ancorché logistiche, su conseguenti direttrici e infrastrutture viarie, su nuove zone residenziali attraverso le quali le ipotizzate politiche di riequilibrio delle zone per servizi collettivi non hanno purtroppo effetto, lasciando una città, in particolare il suo centro storico, soffocata “letteralmente con una edificazione oltre modo intensiva” (*Ibidem* p. 153).

In questo quadro le vie d’acqua sono considerate, già a partire dai piani della fine degli anni Trenta per una Pianura Padana navigabile – vedasi il piano per “La zona industriale di Ferrara” del 1938 - come direttrici in una comples-

---

mazione economica tra il 1969 e il 1971 nella cornice dei governi di centro-sinistra e del riformismo degli anni Sessanta.

sa rete di sviluppo industriale: tra queste l'idrovia Fissero-Tartaro-Canalbianco, lungo la quale viene proposta una grande darsena agganciata a una vasta area industriale a sud della città e alle principali infrastrutture di rango territoriale (tangenziale est, statale Rovigo-Ferrara e Transpolesana), in seguito realizzata vicino al borgo di S. Apollinare.

All'inizio degli anni Settanta è ancora lontana dal maturare una consapevole sensibilità ecologica, al punto che del canale Adigetto, nella sua ormai consolidata collocazione a ovest della città, viene progettato dal Comune il parziale tombinamento al fine di realizzare una fascia di parcheggi attrezzati fra gli innesti delle due strade statali per Verona e Ferrara. La stessa area lungo la quale sarà in seguito realizzato alla fine degli anni Novanta l'odierno parco Baden Powell.

### ***Giochi di potere II: nuove politiche e modelli***

Negli anni Settanta e Ottanta, durante il governo delle coalizioni a guida democristiana, si realizza come in altre città italiane un sistema di attrezzature (soprattutto per istruzione e sport) e di infrastrutture pubbliche che consolida la forma di una città aperta verso il territorio di una provincia vocata a diventare nodo della logistica intermodale del quadrante est della pianura padana.

Nel contempo, soprattutto nella seconda metà degli anni Settanta, emerge più chiaramente una diversa consapevolezza della storia urbana della città, attraverso una sequenza di studi di stampo locale che in pochi anni contribuiscono a rivelare le dimensioni sociali e culturali di memorie della città e dei suoi fiumi rimosse e cancellate dal processo di interrimento (Caniato 1974; Stocco 1974; Traniello 1975).

Gli anni Ottanta si aprono con un articolato dibattito propedeutico all'avvio del nuovo Piano regolatore, che consente ad esempio a Pier Luigi Giordani di mettere a fuoco alcune peculiarità della città nel suo territorio dovute al ruolo conservato dal settore primario, e in particolare il relativo "... modello fisico ancora fedele all'identità storica (polo baricentrico e nuclei minori satelliti) e, nel contempo, esemplificazione spontanea di proposte proprie del movimento moderno (quasi una trascrizione howardiana)" (Giordani 1980, p. 30).

Quello della crescita policentrica degli insediamenti nel territorio di Rovigo appare come un modello atipico in un Veneto già allora caratterizzato da una continuità città-campagna declinata come dispersione insediativa, attraverso cui la coniugazione di "stellarità" con "identità" proposta da Giordani per la successiva pianificazione del suo sviluppo da territorio marginale a periferico nel contesto regionale si fonda proprio sulla salvaguardia e la crescita del settore



primario e del suo paesaggio, prima ancora che in termini di presa di posizione ecologica, in termini di rilievo economico non trascurabile dello stesso settore (*Ibidem* p. 38).

Nell'ultimo strumento di pianificazione della città, tuttora vigente quale piano conformativo dal 1994 tramite successive varianti, le *forme dell'acqua* ritornano nelle strategie di trasformazione della città e del suo hinterland. Ciò avviene da un lato come parte integrante di un paesaggio rurale identitario letto attraverso il ruolo sociale ed economico del settore primario, dall'altro come parte integrante della rete delle grandi infrastrutture ferroviarie, idrovie, viabilistiche nell'ambito del corridoio di sviluppo dalle terre alte del mantovano e del veronese al mare.

### ***Giochi di potere III: verso il recupero e la rigenerazione***

Alla fine degli anni Ottanta vengono redatti i Piani di Recupero di coordinamento del Centro Storico nell'ambito dei Piani Programma della Regione Veneto (L.R. 61 del 27 giugno 1985), individuando 5 comparti minori di riordino urbano e 3 parti principali oggetto di piani di iniziativa pubblica (Ghetto, Ospedale e Castello) che rimangono nei decenni successivi episodi solo parzialmente attuati e non connessi tra loro da una possibile riconfigurazione dello spazio ove scorreva il fiume.

Tramite un'analisi morfologica che legge attraverso tali Piani di Recupero brani significativi dell'edilizia di base, degli edifici e degli spazi pubblici della città, emerge per la prima volta chiaramente l'impatto delle trasformazioni avvenute nei decenni precedenti. Lo si nota in particolare nelle rappresentazioni frontali delle disomogenee cortine urbane lungo il Corso del Popolo e di altri spazi del centro urbano segnati da episodi edilizi quantomeno inconsapevoli del contesto, segno tangibile del fallimento di un'urbanistica tradizionalmente quantitativa<sup>54</sup>.

A questo fallimento i redattori dei Piani di Recupero intendono contrapporre "...i segni di una storia che c'è anche se nascosta per decenni, e che deve essere rivissuta in futuro. Rovigo ha anche bisogno di liberarsi, o almeno sdrammatizzare l'attuale esasperata sudditanza all'automobile, realizzando al suo interno grandi parcheggi, luoghi pedonali, commerciali, attrezzature collettive per mostre, convegni e di relazione pubblica ed evoluzione sociale; al suo esterno «nodi» di grandi attrezzature di relazione e servizio con l'hinterland, sport, cen-

<sup>54</sup> Tra le altre, una tesi di laurea ha affrontato il tema della riqualificazione del Corso, i cui autori hanno messo a confronto i fronti urbani storici precedenti e successivi all'interramento dell'Adi-  
getto (Benà *et al.* 1998).

tro mercato fiera (ex zuccherificio), auditorium, ecc., in modo da riportare la città al ruolo direzionale territoriale che le compete” (Chirivi 1987, pp. 15-16).

Ai margini di questo processo, appare dunque oltre alla consapevolezza della cancellazione degli elementi originari (prima le mura e poi il fiume) la coscienza di una possibile *nuova identità urbana*. In questo senso, lo spazio vuoto lasciato libero dalle mura ha potuto densificarsi mantenendo nella forma del suo tessuto la traccia delle mura e analogamente lo spazio vuoto lasciato libero dal fiume ha potuto, come in molte altre città, diventare strada urbana.

Una città si forma in un sito per le particolarità fisiche di esso: nel nostro caso, fiume e mura. Nel proseguo del tempo, incorporati nell'esserci della città, tali elementi potranno modificarsi, il fiume diventare strada (non Corso), le mura, cortine di case addossate ad un terrapieno. Saranno capaci, cioè, di accogliere una gamma di funzioni nuove ed imprevedute, ma non ogni e qualsiasi funzione (Lucchiari 1987, p. 10).

A metà degli anni Novanta matura quindi una più chiara consapevolezza della necessità di ripensare lo spazio risultante dall'interramento del fiume che attraversava la città. Vengono sviluppati studi, tesi di laurea, progetti, nominate commissioni, e infine viene attuato un progetto di parziale pedonalizzazione delle aree centrali prima attraversate dal fiume, mantenendo una condizione di uso promiscuo dello spazio: strada a doppio senso di marcia, parcheggio temporaneo, aree pedonali, percorsi ciclabili, senza particolari distinzioni se non pavimentali.

### ***Una città attiva: progetti per la città e le sue reti***

A partire dai testi antichi – tra questi Polibio, Strabone, Plinio – le ricostruzioni seicentesche e settecentesche di questa parte del territorio padano rappresentano un luogo dove acque e terre si confondono in un arabesco, in un intreccio di vie d'acqua, di terre emerse, di paludi e di strade, punteggiato da alcuni centri urbani collocati lungo i fiumi, i quali offrono con la loro complessa ramificazione a questo territorio tra Ravenna e Altino la vitalità perenne dell'idronimo *Septem Maria* coniato da Plinio il Vecchio nella *Naturalis historia* (Munari 1990, p. 18).

Rovigo si forma nell'incrocio del corso di due antichi fiumi, il ramo più settentrionale del Po di Adria e il corso dell'Adige di epoca romana (Adigetto), come rilevato da esplorazioni e ricerche cartografiche di generazioni di archeologi che dagli anni Settanta raccolgono una serie di indizi volti a ricostruire le origini della città (Bedetti *et al.* 2001, p. 50). Questi due paleoalvei, ovvero i rilevati topografici formati dai sedimenti fluviali di fiumi oggi scomparsi, costituiscono

il suolo lungo e attorno al quale sorgono il castello e i primi quartieri della città.

Negli anni Novanta questo processo di *ricostruzione delle origini* ha condotto alla decisione, politica e amministrativa, di dedicare ai Grandi Fiumi uno dei complessi architettonici più importanti della città, il monastero degli Olivetani: Museo dove si racconta la storia e l'archeologia del territorio e dove, secondo il progetto originario, avrebbe dovuto insediarsi un centro di ricerca attraverso cui svolgere progetti di livello europeo e internazionale (Comune di Rovigo 2002).

La consapevolezza del rapporto tra città e fiumi e le *nuove identità geografiche* (Caldo 1994) che maturano e si consolidano dagli anni Novanta a oggi, sono all'origine di un progetto di sviluppo di questo territorio centrato su un turismo sostenibile associato al rilancio di economie produttive locali, alternativo a un modello "industriale" che fino ai primi anni Sessanta proponeva nell'area del Delta del Po un polo di rilevanza nazionale<sup>55</sup>. La centrale Enel di Polesine Camerini, il rigassificatore Edison a mare, come l'Area industriale attrezzata Adria-Loreo, sono le principali realizzazioni di questo disegno alternativo di sviluppo del territorio e delle città del Delta del Po Veneto.

Lo scostamento di circa un decennio, rispetto all'omologo emiliano romagnolo, nell'istituzione del Parco regionale del Delta del Po in Veneto, ritarda solamente l'attuazione di politiche verso i fiumi volte a favorire vocazioni turistiche di scoperta, lontane dai modelli del turismo di massa dei vicini distretti della riviera romagnola e alto-adriatica.

È evidente che il modello dell'albergo diffuso, già sperimentato per rivitalizzare alcuni centri storici abbandonati dell'Italia centrale e meridionale, non possa essere applicato senza opportune correzioni in un territorio caratterizzato da edifici e complessi di architettura rurale a bassa densità. Diversi soggetti – GAL, Consorzio di Sviluppo, Coldiretti, Confagricoltura – hanno da tempo promosso sia nell'alto che nel basso Polesine progetti di valorizzazione delle produzioni agricole, che hanno portato a certificazioni doc e docg, alla vendita di prodotti km0 direttamente nelle aziende agrituristiche, a progetti didattici in grado di coinvolgere le scuole.

La rete delle vie d'acqua è ancora largamente sottoutilizzata in questo processo di valorizzazione del territorio del Polesine, anche se negli ultimi decenni sono stati sperimentati alcuni nuovi modelli di sviluppo, come i "Contratti di fiume", i "Contratti di comunità e di isola" e i "Contratti di foce"<sup>56</sup>.

Una fruizione in chiave di turismo sostenibile del territorio e dei centri urbani presuppone peraltro un'accessibilità più capillare in grado di sfruttare diversi

<sup>55</sup> L'esempio più eclatante è rappresentato dalle ricerche sui comprensori regionali condotte e applicate all'area del Delta padano da Giuseppe Samonà (cfr. Samonà *et al.* 1961).

<sup>56</sup> Un esempio è l'Area interna Contratto di Foce Delta del Po, nell'ambito della strategia nazionale Aree interne, Regione del Veneto, Allegato A, DGR n. 918 del 28 giugno 2019.

vettori e in particolare lo scambio modale tra questi, quindi tra treno/auto/nave/bicicletta. Anche in questo caso, i modelli derivati da territori che hanno da tempo sperimentato politiche innovative in questa direzione (come ad esempio Rodano, Paesi bassi) devono essere letti criticamente per poter essere in parte utilizzati.

Lungo l'asta del Po e dei principali corsi d'acqua della provincia di Rovigo sono stati sviluppati, in particolare negli ultimi 10-15 anni, anche attraverso finanziamenti europei a regia regionale, interventi di riqualificazione ambientale di aree fluviali, attraverso la realizzazione di itinerari ciclabili e attracchi fluviali (Sinistra Po), in parte censiti nel PTCP Piano Territoriale di Coordinamento Provinciale.

Rovigo e le reti blu e verdi del suo territorio sono parte integrante di questo sistema di *greenways* a cui si legano le principali direttrici di *slow mobility* a scala interregionale (VenTo, Adige-Mare): attraverso il corso e le rive del canale Adigetto, che ora scorre a ovest della città, si sviluppa infatti il principale parco lineare della città, a cui potenzialmente sono relazionati una serie di ecosistemi e corridoi ecologici che potenzialmente collegano centro storico e borghi urbani.

In questo senso, alle azioni coordinate volte a promuovere una più diffusa e sostenibile mobilità urbana ed extraurbana, soprattutto in relazione al trasporto pubblico da e verso la città, possono essere legate azioni finalizzate a migliorare l'accessibilità al centro urbano, attraverso la realizzazione di aree per parcheggio e scambio modale, nel quadro di una generale strategia di rigenerazione in grado di riverberare i propri effetti sul piano del commercio e del turismo sostenibile nel centro urbano.

Il sistema di canali e fiumi potrebbe in questo senso svolgere a scala territoriale un ruolo strategico, inserendo Rovigo nella rete delle città attive, vocate alle attività fisiche all'aria aperta, attraverso una serie di interventi mirati e coerenti con gli obiettivi strategici nel campo della rigenerazione urbana e ambientale (Dorato 2020).

Come pure a scala urbana attraverso una riconfigurazione del corso dell'antico fiume: uno spazio sospeso che è ancora oggi molto lontano dal lasciar riconoscere una propria identità, probabilmente da ricercare nel rapporto con le vie e le piazze circostanti, analogamente a quanto avveniva lungo le rive dell'antico fiume.



## 9 - Dalla difesa idraulica agli usi sociali, il Talvera bolzanino come patrimonio ecologico e interculturale

*Fabio Carnelli, Stefano Terzi, Vittoria Scorpio, Lydia Pedoth, Silvia Cocuccioni  
Eurac Research, Istituto per l'osservazione della terra, Bolzano*

### **Introduzione**

Per indagare la dialettica fra relazioni sociali e formazioni spaziali nello svolgersi dei corsi d'acqua nella città di Bolzano/*Bozen* abbiamo innanzitutto deciso di concentrarci sul corso che la attraversa e che in passato la denotava come *Talferstadt*, ovvero la città del Talvera (Wolff 1909). Storicamente il rapporto di Bolzano con i corsi d'acqua è molto stretto, fondativo, da sempre simbiotico: la storia e la forma urbana di Bolzano si devono anche «al gioco tra acque, montagne e sole che si svolge nella piana» (Laitempergher 1975, p. 31). Difatti, già dai tempi del primo insediamento in loco, denominato *Pons Drusi*, una *statio* militare sulla via del Brennero risalente al 15 a.C., si fa riferimento proprio ad un ponte, probabilmente sull'Isarco. La conca bolzanina, di origine glaciale e poi alluvionale, è letteralmente plasmata dai tre corsi d'acqua entranti da nord, Talvera/*Talfer*, Isarco/*Eisack* e Adige/*Etsch* ed uscenti a sud. L'Adige riceve nella zona meridionale e industriale della città le acque dell'Isarco, il quale a sua volta è alimentato dal Talvera, che attraversa e delimita oggi parte del centro urbano. Il torrente Talvera e il fiume Isarco hanno difatti agito, almeno dall'età Comunale al Fascismo, come confini della città, inizialmente racchiudendo quello che oggi è riconosciuto come il *centro storico*. Nell'immaginario storico locale il Talvera risulta essere «l'elemento più locale di grandissima influenza sulle vicende bolzanine», mentre «l'Isarco è l'elemento, come dire, internazionale o

transregionale della città» (Intervista n. 4), “autostrada” (alcuni piloni dell’A22 Modena-Brennero sono fisicamente ospitati nel letto del fiume) e via del commercio fra Nord e Sud Europa.

Il Talvera, al centro di vicende locali e identitarie, oggetto transmediale e scientifico transdisciplinare (è anche protagonista di una mappa *crowdsourced* - Alto Adige 2014 - e di un film-documentario – Keifl, Obexer 2013), enorme spazio verde dai molteplici usi ricreativi, informali e fluviali condensati in qualche centinaio di metri e capace di compattare attorno a sé un blocco trasversale di cittadini e forze politiche per difenderne alcuni “vuoti”, è risultato essere il nostro focus privilegiato. Focus che abbiamo scandagliato per indagare progetti, giochi di potere (per difendersi, utilizzare il fiume e gli spazi contigui), giochi ricreativi e formazioni socio-spaziali (Osti, *infra*), con una varietà di fonti in lingua italiana, inglese e tedesca: cronache storiche locali, articoli di giornali locali dell’ultima decade, strumenti di pianificazione e piani di tutela e gestione delle acque, report di progetti europei e di convegni, pubblicazioni locali e tesi di laurea, osservazioni focalizzate nella nostra quotidianità e la registrazione di sei interviste semi-strutturate ad altrettanti testimoni privilegiati: un tecnico (intervista n. 1) e un dirigente (n. 4) dell’Agenzia per la Protezione Civile, la rappresentante di un’associazione del terzo settore (n. 2), un idrologo di Eurac Research (n. 3), uno storico altoatesino di lingua tedesca e ricercatore di Eurac Research (n. 5) e un ex assessore all’ambiente del Comune di Bolzano (n. 6). Nonostante l’individuazione di altri attori rilevanti (ad es. nel mondo dell’associazionismo ambientale) e dei nostri tentativi di raggiungerli, non è stato possibile raccogliere altri dati tramite interviste a causa della pandemia di Covid-19 (l’Alto Adige è stata una delle aree più colpite in Italia nell’autunno 2020, periodo della ricerca). Anche a causa di questi limiti nella raccolta dati, è stato più complesso alimentare un approccio potenzialmente più dialettico ai giochi di potere discussi.

### ***Inquadramento storico-geografico-ambientale***

Il torrente Talvera nasce sulle Alpi Sarentine (Alto Adige) a 2781 metri s.l.m. e scorre per 46 chilometri nella Val Sarentino per poi confluire nell’Isarco, dopo aver attraversato la stretta gola di Sill e il centro urbano bolzanino. La confluenza è posta fra i quartieri Gries-S. Quirino, Centro-Piani-Rencio e il Monte Virgolo. A causa della mancanza di ghiacciai nella parte superiore del suo bacino idrografico, ha un regime idrologico definibile come nivo-pluviale (Hecher *et al.* 2019). Il suo carattere altamente dinamico, dovuto al fatto che è molto pendente e caratterizzato da un bacino particolarmente piovoso, ha fatto in modo che da

sempre l'uomo abbia cercato di contenere la sua energia e la sua elevata capacità di trasporto (interviste n. 1 e n. 5), costruendo varie briglie di trattenuta di sedimenti e detriti legnosi nelle aree a monte della città di Bolzano (Simoni *et al.* 2019). Il forte impatto antropico esercitato da secoli ha comportato numerose variazioni del corso d'acqua; ne sono testimonianza alcuni dipinti che riportano la presenza di muri di contenimento in pietra a protezione dell'allora città (l'attuale centro storico) già a partire dal 1541 (in una delle prime rappresentazioni di Bolzano, proprio in seguito ad un'alluvione, dipinta dal pittore Leonhard Hörtmayr). Alcune fonti riportano anche che originariamente il Talvera aveva un corso completamente diverso da quello odierno e che per volontà del conte Meinhard di Tirolo, nel 1282, fu scavato un nuovo letto più breve e rettilineo (Mahlknecht 2012). Se questo da un lato permise di creare nuovi terreni per la coltivazione della vite e quindi una nuova fonte di ricchezza per l'economia cittadina, dall'altro aumentò il rischio di allagamenti. L'acqua, prelevata dal Talvera, era utilizzata - almeno dal XIII secolo - tramite un sistema urbano di rogge/*Waale* e rii/*Muhlbäche* (oggi interrati tranne uno, intervista n. 5) e poi restituita al fiume. Gli usi erano molteplici ma essenziali per la sopravvivenza: fonte di acqua potabile, irrigazione per l'agricoltura, energia per l'artigianato, «serviva ai mulini, ai fabbri, ai conciatori delle pelli, tutti questi mestieri che fanno sì che una città diciamo è Città» (Intervista n. 5). Difatti, «il Talvera era la linfa vitale per la città ... anche per la lotta contro il fuoco» (Intervista n. 5), uno dei maggiori pericoli da contrastare, insieme alle epidemie; le cosiddette “pesti”, si diffondevano proprio tramite l'acqua, a causa della paludosità dei terreni a sua volta favorita dalla continua deposizione di materiali da parte dei tre fiumi e contrastata da numerose misure di *desilting* (fra 1490 e 1532, Hartungen 2013).

Comune a Talvera e Isarco era anche il rischio idraulico. Opere di protezione (in legno e poi in pietra) e la manutenzione degli argini furono agevolate da provvedimenti economici e legislativi ed eseguite congiuntamente da organismi comunitari e amministrativi della città e da realtà montane attorno alla stessa (intervista n. 5). Nonostante questi interventi, fino a metà del Novecento il Talvera è stato caratterizzato da una morfologia multicanale con larghezze medie dell'alveo attivo fino a circa 200 m. Negli anni '70 del Novecento l'alveo fu ristretto e canalizzato (si veda il progetto “Prati del Talvera” discusso nel successivo paragrafo), determinando importanti alterazioni delle condizioni morfologiche ed ecologiche (Simoni *et al.* 2019).

Recentemente è stato invece terminato un progetto di riqualificazione fluviale per migliorarne lo stato ecologico, morfologico ed incrementare le attività ricreative (Hecher *et al.* 2019). Prima dei lavori di riqualificazione lo stato ecologico del fiume era valutato dal Piano di Tutela delle Acque Pubbliche come “ot-



timo” nei tratti a monte del centro abitato e come “buono” nella città di Bolzano (Ruffini 2020), con il corpo idrico definito come “a rischio” a causa delle oscillazioni di portata dovute allo sfruttamento idroelettrico (Ruffini 2020). Il peggioramento dello stato ecologico era da attribuire principalmente alla presenza di numerose briglie di consolidamento che alteravano la continuità longitudinale dei sedimenti e impedivano la risalita della fauna ittica. Anche alcuni quotidiani locali a tal riguardo scrivevano: «il Talvera sta morendo. Biodiversità ridotta all’osso, in acqua e fuori. La natura ormai non c’è quasi più» (Pasquali 2013).

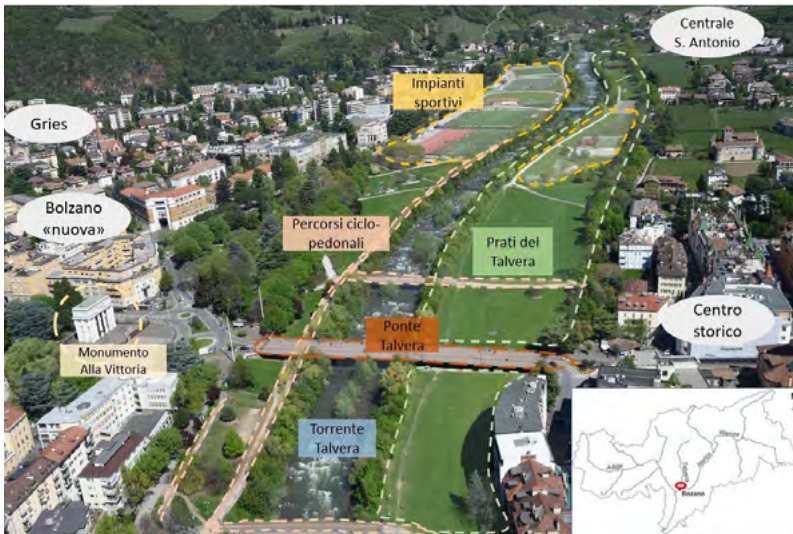
### ***Progetti: giochi di potere e giochi ricreativi***

Secondo l’opinione di uno degli attori intervistati, «in pochi fiumi d’Italia è stato investito così tanto per renderli vivibili al cittadino» (intervista n. 4). Innanzitutto, come già accennato, il rischio causato dalle alluvioni è stato il primo e costante processo su cui era necessario agire per poter vivere nella conca bolzanina. Nel corso dei secoli si sono ripetuti gravi eventi alluvionali (1539, 1540, 1541, 1673) che hanno portato alla costruzione di strutture difensive sul Talvera (fra cui il *Wassermauer*, fra XIV e XV secolo, tutt’oggi visibile). Queste opere vennero di nuovo rinforzate e ampliate nel corso del XVIII secolo, ma le inondazioni continuarono a verificarsi. Permaneva all’epoca la convinzione che, grazie al progresso e alla tecnologia, l’uomo sarebbe stato in grado di tenere sotto controllo il problema con adeguate opere idrauliche (Hartungen 2013). A seguito delle suddette inondazioni, l’Ufficio centrale di Vienna commissionò ripetutamente a ingegneri ed esperti perizie sulle cause delle inondazioni e su possibili soluzioni. Secondo Von Hartungen (2013) per molti anni, tuttavia, non ci furono fondi per realizzare le opere proposte; solo dopo le gravi alluvioni del 1868 la situazione cambiò e nel 1880 iniziarono anche i lavori per la regolazione dell’Adige, durati fino al 1894. Proprio nell’anno 1900 venne modernizzato e ricostruito, secondo le migliori tecnologie dell’epoca, il ponte Talvera, il ponte che collega Bolzano a Gries, oggi quartiere bolzanino, all’epoca Comune rurale e termale molto legato economicamente a Bolzano (intervista n. 5).

A fine ‘800 iniziò anche lo sfruttamento idroelettrico in Alto Adige: «già nel 1888 la città di Bolzano stava pensando allo sfruttamento dell’acqua del torrente Talvera con salto di 80 metri e 1,5 metri cubi di acqua» (Zamunaro 2020, p. 18) e nel 1897 presero avvio le prime due centrali altoatesine a Merano e in Val Pusteria. Dopo l’annessione del *Südtirol* all’Italia e la presa del potere di Mussolini, il Talvera, proprio all’altezza dell’omonimo ponte (fig. 8), divenne un palcoscenico per l’espressione del pathos fascista e l’italianizzazione dell’Alto Adige. Il progetto del fascismo fu quello di «espandere la città oltre il Talvera,

creando la ‘nuova Bolzano’ (fig. 8), e anche facendone una città italiana, un biglietto da visita del regime» (intervista n. 5), riducendone l’alveo per costruire un’immensa piazza scenografica con un arco trionfale chiamato il “Monumento alla Vittoria” (monumento costruito alla fine della Prima guerra mondiale, tuttora elemento simbolico conflittuale, fig. 8) a livellare le “due” città. Il progetto si realizzò solo in parte a causa dell’entrata in guerra e della breve vita del regime fascista. Inoltre, nel nome dell’autarchia del regime fascista furono avviate varie centrali, fra cui, nel 1931, quella di Cardano sul fiume Isarco all’ingresso della città di Bolzano, la più grande in Europa all’epoca (Federazione Energia Alto Adige 2021). Successivamente, nel 1951, fu aperta la centrale idroelettrica di S. Antonio proprio sul Talvera.

Fig. 8 - Il tratto bolzanino del Talvera nel 2021, prima della confluenza con l’Isarco - con allegata una mappa dei principali corsi d’acqua in Alto Adige



Fonte: elaborazione Eurac da foto dell’Agenzia per la Protezione civile, Provincia Autonoma di Bolzano

A partire dagli anni ’50, si continuò a lavorare per la mitigazione del rischio idraulico con la costruzione di una serie di briglie di trattenuta a monte di Bolzano (intervista n. 1), anche se queste non servirono a ridurre le disastrose conseguenze dell’alluvione del 1957 (Keifl, Obexer 2013). Negli anni ’70 vennero realizzate una serie di azioni, promosse anche dalla cittadinanza, finalizzate sia alla protezione idraulica della città sia alla costruzione di un grande parco fluviale destinato ad attività sportive e ricreative, i “Prati del Talvera” (fig. 8) progetto

all'epoca rivoluzionario, anche se oggi non soddisferebbe appieno i principi della riqualificazione fluviale. L'alveo fu rettificato, arginato e stabilizzato da briglie di consolidamento e soglie (intervista n. 1). Ne risultò un canale notevolmente ristretto, con larghezze medie di 30 metri ed una morfologia monocursale con la quasi totale assenza di barre ed isole. Il greto del fiume, all'epoca percepito talvolta come un confine culturale<sup>57</sup> o talvolta utilizzato come discarica o come luogo per i giochi spontanei più disparati (Romeo, Lettieri 2015), fu riconvertito in un grande parco pubblico. L'obiettivo dichiarato era anche quello di creare uno spazio centrale per «far incontrare persone di lingua diversa» (Lettieri 2011). Qui sono nati, soprattutto dagli anni '80 in poi, soppiantando alcune aree a gioco libero (intervista n. 5), impianti sportivi di vario tipo (dal calcio al baseball allo skateboard e a palestre gratuite all'aperto), aree gioco per bambini, piste ciclabili e sentieri per camminare o fare jogging<sup>58</sup> (fig. 8).

Questa specializzazione delle sponde (Osti, *infra*) ha creato effettivamente nella popolazione locale un forte senso di appartenenza ad un Talvera verde, *montano*, ricreativo e sportivo, luogo gratuito e accessibile, capace di favorire *dialoghi interculturali* (oggi punto d'incontro fra famiglie di tutto il mondo, intervista n. 5) e di creare *coalizioni* nei cittadini per evitarne la perdita. Difatti, l'attuale attenzione al fiume Talvera e ai suoi prati si è sviluppata non senza momenti di tensione e di conflitto che ancora oggi riappaiono. Il suo valore sociale, estetico ed ecologico, condiviso e apparentemente riconosciuto, ha portato alla mobilitazione dei cittadini in casi di decisioni politiche e progetti *top-down* che avrebbero cambiato l'equilibrio di quest'area della città (intervista n. 6). Ad esempio, nel 1990 contro il progetto di demolizione del “vecchio” ponte sul Talvera e la costruzione di un ponte moderno a quattro corsie per le automobili (Donatini 2015). Oppure la mobilitazione della popolazione nel 2016 che convinse la Giunta Provinciale a ritirare il progetto di costruzione di una funivia sui prati del Talvera con diversi pilastri alti fino a 30 metri (Frangipane 2016). Dopo la scoperta tre giorni prima del Natale 2015 di una decisione unilaterale della Giunta Provinciale, si compattarono sia i partiti a livello comunale (SVP e PD in primis) sia i cittadini attraverso il “Comitato Prati Del Talvera-S. Antonio, che si prefiggeva di salvaguardare un patrimonio naturale e paesaggistico insostituibile per il capoluogo, da preservare per le future generazioni” (Initiative Talferwiesen-St. Anton 2016).

<sup>57</sup> In Keifl, Obexer (2013) si racconta come nel Dopoguerra una bambina del centro storico di Bolzano poteva sentirsi dire dai propri famigliari che la città oltre il Talvera, la città nuova italianizzata, fosse pericolosa e fosse meglio non andarci.

<sup>58</sup> I ponti costruiti sul Talvera testimoniano questa tendenza: oggi sono dieci, di cui più della metà ciclopedonali e gli ultimi due (2008) pensati come infrastrutture in continuità con il fiume e il Museo d'Arte Contemporanea di Bolzano, il *Museion*.

Per tornare agli usi e alla gestione dell'acqua, risale agli anni '70, con la competenza della Provincia in ambito energetico sancita dal nuovo Statuto d'autonomia, la ripresa dello sfruttamento idroelettrico, diventando la Provincia Autonoma, dal 1998 in poi, fornitore di energia tramite la SEL Spa e acquisendo partecipazioni nelle centrali maggiori. Dopo una grossa controversia politico-giuridica negli anni '10 del nuovo millennio, la Provincia Autonoma di Bolzano è ora la proprietaria di maggioranza, insieme al Comune di Bolzano e ad altri Comuni, di Alperia Spa, che, con «un fatturato annuo di circa 1,5 miliardi di euro...è una delle maggiori società energetiche italiane» (Federazione Energia Alto Adige, 2021).

Per quanto riguarda la gestione fluviale, a seguito dell'implementazione delle direttive comunitarie "Acque" (2000/60/EC) e "Alluvioni" (2007/60/EC), è avvenuto un *cambio di paradigma* (intervista n. 1), tradotto successivamente nel Piano di Sviluppo dei Corsi D'Acqua (PCA) a livello provinciale (Blaas, Hecher 2018). Guardando ai corsi d'acqua come sistemi dinamici e interdipendenti (*Ibidem*), dal 2013 sono iniziate le operazioni di riqualificazione fluviale degli ultimi 5 chilometri a monte della confluenza con il fiume Isarco. Le briglie di trattenuta a monte della città di Bolzano sono state sostituite da briglie selettive con elementi in metallo amovibili, che lasciano transitare tutto il sedimento in sospensione e gran parte del materiale grossolano al fondo, mentre trattengono il detrito legnoso che costituisce un problema per l'occlusione dei ponti (intervista n. 1). In tutto sono stati realizzati sette progetti di riqualificazione, con lo scopo di migliorare lo stato eco-morfologico dei fiumi e di raggiungere lo stato ecologico "buono" (Simoni *et al.* 2019; Ruffini 2020). Le risorse finanziarie per la realizzazione di tali opere provengono anche dai *fondi di compensazione* stanziati dagli enti gestori di impianti idroelettrici a favore dei comuni rivieraschi posti a valle delle opere di presa, degli impianti idroelettrici o delle dighe (intervista n. 1).

Considerando che nella sua parte terminale il Talvera attraversa un'area urbana, la riqualificazione ha mirato a diversificare gli habitat e a migliorare lo stato degli ecosistemi fluviali. Sono stati costruiti meandri, pozze; sono stati inseriti massi che diversificano i flussi, isole e barre fluviali. Inoltre sono state parzialmente demolite briglie di consolidamento e soglie e sono state costruite vie preferenziali per la risalita della fauna ittica (intervista n. 1; Hecher *et al.* 2019). Oltre a questi interventi, i lavori di ristrutturazione della centrale idroelettrica di S. Antonio con un innovativo serbatoio di 95.000 m<sup>3</sup> in caverna, hanno ridotto le oscillazioni di portata (effetto *hydropeaking*) e aumentato allo stesso tempo la produzione di energia, portandola a 72 MW di potenza installata e circa 270 milioni di chilowattora annui di produzione (quinta centrale più grande in Alto Adige).

I lavori di riqualificazione hanno pertanto prodotto un miglioramento dei servizi eco-sistemici sia per scopi ricreativi sia per la popolazione ittica, ma anche in parte per la riduzione del rischio di incidenti e di annegamento nel fiume.

### ***Le formazioni socio-spaziali lungo il “fiume” Talvera***

La città di Bolzano è nata e cresciuta sul crocevia di fiumi e culture diverse, e per la maggior parte della sua storia ha dovuto negoziare l'uso delle acque, avendo l'esigenza primaria di controllarle per difendersi dal rischio di alluvioni. Secondo l'analisi che abbiamo riportato, risulta evidente come le rive e gli spazi lungo il fiume abbiano ricoperto e ricoprono molteplici funzioni sociali, ecologiche e microclimatiche, e fungano anche da direttrici che attraversano la città con piste e ponti ciclabili lungo i fiumi, una rete verde e viaria attraverso la quale incontrarsi, svolgere attività fisiche e ricreative, ma anche attrarre turismo e ripensare alla mobilità (Di Giovanni 2018).

Guardando alla storia di Bolzano fino al Novecento è possibile innanzitutto identificare il Talvera sia come *demarcatore* (intervista n. 5) capace di alimentare relazioni sociali *face-to-face* (Osti, *infra*) di inclusione nella città sia come *vincolo* alle attività economiche, dal quale tenersi a distanza a causa del rischio idraulico costante e alto. Diversamente, l'Isarco assumeva la connotazione di *area di mercato* (Osti, *infra*) e ponte lungo la direttrice dei commerci interregionali e internazionali. Con l'annessione del *Südtirol* all'Italia e il regime fascista il Talvera assume una ambigua connotazione di “ponte” di acculturazione, imposto dal regime e di converso fonte di segregazione sociale e simbolica, che continuerà in forme diverse anche nel dopoguerra.

Con il progetto del noto architetto Piacentini (intervista n. 5), si sarebbe voluta una specializzazione razionalista e fascista delle sponde, attraverso l'occupazione dell'alveo con una grandiosa piazza di fronte al Monumento alla Vittoria, «*having a pivotal role in connecting the historical city centre and the new Italian Bolzano under construction*» (Obermair 2017, p. 90). La specializzazione in chiave monumentale fascista riesce solo in parte sulla sponda destra, mentre la simbolica dei luoghi evolve sotto forme diverse (Obermair 2017). Proprio lo spazio dell'alveo che il fascismo non era riuscito a occupare, viene poi sottratto con il progetto dei Prati del Talvera del 1970, «forse l'ultima opera pubblica grande a Bolzano» (intervista n. 6).

Quasi in contemporanea il fiume viene *politicamente* ricostruito come *ponte*, attraverso una specializzazione delle sponde che arriva fino a oggi. Nella più recente pianificazione degli spazi urbani sviluppata nel Masterplan di Bolzano (Sbetti 2015) ai prati del Talvera e in generale all'idea di un “Parco delle Rive” viene riconosciuto uno straordinario ruolo ecologico e microclimatico: le rive

di Talvera e Isarco «come struttura portante e vitale per l'intera città» in cui i corsi d'acqua dovrebbero essere «l'elemento unificante di Bolzano» (*Ibidem*, p. 30). In questo contesto, si sottolinea la volontà di mantenere l'attuale equilibrio senza ulteriori insediamenti o strutture che possano comprometterne le sue molteplici funzioni, a parte alcune strutture di fruizione (isola artificiale), collegamento (nuovi ponti) o ricerca (edificio a torre dedicato alla ricerca posto alla confluenza fra i due fiumi). Gli spazi lungo il fiume non costruiti consentono difatti alle persone di riposare, di organizzare mercatini, festival, feste spontanee, orti urbani, laboratori di educazione ambientale, tutte misure volte a ridurre la vulnerabilità sociale (intervista n. 2). Tali spazi favoriscono anche l'incontro e la socialità, mantenendo la funzione di giardino pubblico (interviste nn. 2, 5 e 6), che contempera con le sue aree verdi alla mitigazione del rischio di alluvioni e di adattamento al cambiamento climatico.

I vuoti sono anche occupati da impianti sportivi, strutture permanenti, o utilizzati da richiedenti asilo (intervista n. 2), bivacchi per persone senza fissa dimora, luoghi di appuntamento per la compravendita di stupefacenti (intervista n. 2), questioni comuni a tanti grandi parchi pubblici. I vuoti sono quindi sottoposti a continue minacce, pur essendo la loro fruizione e specializzazione ben codificate in norme e protocolli pubblici.

Riassumendo, gli spazi verdi lungo il Talvera agevolano un senso di appartenenza locale, legato a pratiche ricreative, di socializzazione e inculturazione, sotto l'etichetta di una "montagna in città" (intervista n. 6), estendibile fino all'Isarco, ancora imbrigliato dalla rete viaria e da spazi industriali e commerciali. Il tratto urbano del Talvera, tuttavia, rappresenta un compromesso fra esigenze diverse. Da sempre al centro di «interessi differenti e spesso contrapposti, in equilibrio precario fra utilizzo e tutela» (Pasquali 2013), fra difesa idraulica, uso economico, confine o demarcatore urbano e patrimonio socio-ecologico, il tratto urbano del Talvera è oggi al centro di un rinnovato interesse ed equilibrio. Questo grazie ai recenti progetti di riqualificazione fluviale ed energetica, estesi anche al fiume Isarco, che potrebbero fare del Talvera un volano per migliorare la qualità della vita, la mobilità, la transizione energetica e la biodiversità, partendo dal suo essere patrimonio condiviso capace di sfidare molte e avverse condizioni storiche e ambientali.

### ***Ringraziamenti***

Gli autori ringraziano gli intervistati e l'Agenzia per la Protezione Civile della Provincia Autonoma di Bolzano per la disponibilità e la condivisione dei dati.



## 10 - TRIDENTUM FUTURA. Triangol-azioni per la riqualificazione del fiume Adige a Trento

*Renato Bocchi, Emanuela Schir*

*Università Iuav di Venezia, Scuola per il Governo del Territorio e del Paesaggio,  
Trento*

### ***Introduzione***

Negli ultimi vent'anni gli interventi di rigenerazione di aree marginali nel contesto urbano di Trento (aree industriali dismesse, produttive, aree liberate da vincoli "militari") hanno interessato e stanno ancora coinvolgendo molte aree di contatto con il fiume Adige, cruciali per un riavvicinamento della città al suo fiume, da due secoli allontanato dalla città costruita. Sono progetti che non coinvolgono il "cuore" urbano, attraversato e disegnato dall'ansa del fiume fino a metà del XIX secolo, ma interessano soprattutto aree, un tempo *extra moenia*, rurali e suburbane che, con l'espansione urbana, oggi sono a tutti gli effetti parte integrante della città.

Si tratta in particolare dell'area ex Italcementi presso lo storico borgo oltrefiume di Piedicastello, compreso fra le pareti verticali del Monte Bondone, l'altura rocciosa del Doss Trento ed il solco dell'Adige (fig. 9); l'area ex Michelin, più a sud, ritagliata fra il fiume e la ferrovia, e l'area ex Caserme, detta Al Desert, alla confluenza del principale affluente da oriente e cioè dalla Valsugana nell'Adige, il torrente Fersina. Sono queste tre aree urbane che dialogano fisicamente con il fiume, ma la cui presenza rimane pervicacemente poco percepita e vissuta dalla popolazione urbana. Messe a sistema, per effetto di una sorta di larga triangolazione - che quasi ripete l'ancestrale triangolazione dei tre colli (Doss Trento e dossi di Sant'Agata e di San Rocco) che secondo la tradizione hanno



suggerito il nome latino della città, Tridentum – tali aree non solo possono rappresentare una “cornice” della città per chi percorre la valle dell’Adige da sud a nord, ma anche nuovi “dispositivi” strategici di percezione e contatto fra città e fiume all’interno di un più vasto *parco fluviale*, così come proposto nel Piano-Quadro dedicato alla fascia fluviale in occasione degli studi per la Variante al PRG del Comune di Trento nel 2001<sup>59</sup>.

Fig. 9 – Trento, il Borgo di Piedicastello



Fonte: foto di Matteo Aimini e Mirko Cecchi - Habitat 2019

Un primo tassello di tale scenario oggi si è concluso con l’innovativa realizzazione del quartiere delle Albere, consentendo già di riconquistare un ruolo alle rive del fiume, allargandosi con spazi ricreativi e passeggiate lungo il fiume, e riconnettendosi alla città attraverso la realizzazione di percorsi che risarciscono la cesura della ferrovia (fig. 10).

Rimangono invece ancora “monchi” gli altri due vertici della triangolazione prima detta: l’area di Piedicastello, con l’irrisolta “lacuna” dell’ex-Italcementi, e l’area alla confluenza della Fersina nell’Adige, in attesa della realizzazione del nuovo ospedale provinciale.

<sup>59</sup> Si tratta dello “Studio Quadro” Fiume Adige nell’ambito della Variante al PRG di Trento 2001 consultabile al sito: <https://www.comune.trento.it/Aree-tematiche/Ambiente-e-territorio/Urbanistica/Studi-preliminari-alla-pianificazione/PRG-Variante-2001>

Fig. 10 – Trento, in evidenza il complesso ‘Le Albere’ e sullo sfondo l’area delle ex-caserme



Fonte: foto di Matteo Aimini e Mirko Cecchi - Habitat 2019

Nuove amministrazioni, nuove proprietà, nuovi interessi e conflitti d’interesse, hanno frenato i ritmi della rigenerazione di queste aree, che oggi rimangono ancora in attesa. Il silenzio di questi vuoti da colmare sembra però riempirsi oggi sempre più del brulichio di associazioni, comitati di quartiere, centri più o meno spontanei di iniziativa e di cittadinanza attiva, che *dal basso* cercano di riappropriarsi dei loro spazi fisici, ma soprattutto di conferire loro un ruolo più strategico, generando anche implicitamente un potenziale di riscoperta della presenza del fiume nella città.

### ***Inquadramento storico-geografico***

Le presenze infrastrutturali parallele sul bordo vallivo occidentale del fiume Adige e della linea ferroviaria del Brennero, cui si sono aggiunte dagli anni ‘60 in poi autostrada e tangenziale, costituiscono un segno di discontinuità fra l’abitato urbano di Trento e il versante ripido e aspro del monte Bondone verso ovest, che ha relegato anche per lungo periodo a un ruolo marginale l’antico borgo *oltre fiume* di Piedicastello e la presenza monumentale nel paesaggio urbano del colle roccioso del Doss Trento, antica culla della città in epoca preistorica.

Il fiume Adige, che dai tempi della fondazione urbana romana e fino al secolo XIX si appoggiava con l’ampia curva del suo meandro come un’arteria vitale al bordo nord della “città in forma di cuore” (la definizione è dello storico seicentesco Michelangelo Mariani), ha condotto così, negli ultimi due secoli, vita separata dalla città, lasciando di fatto alla linea ferroviaria il compito di segnare il limite urbano occidentale.

Non solo: la rettifica del corso del fiume - a seguito della drastica decisione assunta dal governo austro-ungarico a metà del secolo XIX per favorire la costruzione della linea ferroviaria del Brennero - da un primigenio andamento lento "a meandri" verso un andamento veloce e "canalizzato", ha mutato sostanzialmente il carattere del rapporto fra città, fiume e paesaggio. Mentre la città storica nasceva in simbiosi col fiume, e vi si appoggiava quasi a trarne linfa vitale, utilizzando anche la via d'acqua per il trasporto e l'approdo in città delle merci, la città moderna ha spezzato i suoi rapporti con l'Adige e quest'ultimo è diventato un'infrastruttura alla stregua della ferrovia e poi dell'autostrada o della strada tangenziale, che lo hanno via via affiancato.

Il fondovalle occidentale, percorso dal fiume e dalle varie linee infrastrutturali, è diventato - fra la metà del secolo XIX e la metà del secolo XX - il luogo dei flussi rapidi di attraversamento e comunicazione territoriale e delle installazioni "sporche" o "sgradite" (industrie, caserme, discariche ecc.): un luogo, insomma, delle relazioni territoriali extra-urbane, alternativo ed estraneo alla rete di relazioni urbane interne che si è continuata a tessere nella città consolidata a est della linea ferroviaria.

Nel corso del processo di pianificazione intrapreso nel 2000-01, di cui siamo stati attivi protagonisti (vedasi nota 59 e Bocchi, Schir 2006), si è ritenuto illusorio restituire il fiume alla città costruita espandendola fino ad affacciarvisi, con un artificioso scavalco della linea ferroviaria, come si era pensato invece con il PRG degli anni '60. Si è ritenuto più interessante progettare un modo d'essere della città "nuova" a partire dal fiume medesimo, concependo l'embrione di una "città-paesaggio", configurata come una "città di flussi", che da sud si insinui fin dentro la città storica e diventi il luogo delle grandi attrezzature del *loisir* urbano, del turismo, dello sport, degli spettacoli e della cultura in generale. Questa è stata l'idea di fondo del Piano-Quadro dedicato alla fascia fluviale per il Comune di Trento dal nostro gruppo di progettazione fra 2000 e 2001.

Si è configurato perciò un modello tendente a funzionare entro un'integrazione stretta e reciprocamente interagente fra elementi della geografia naturale (il versante montano, la collina del Doss Trento, il fiume) e elementi dell'inse-diamento umano. Un simile modello tende a impostarsi su un concetto dinamico, antitetico ai concetti statici di geometria euclidea che caratterizzano la città compatta, almeno nelle sue espressioni di età moderna.

La concezione dello spazio urbano che ne deriva non è più quella "finita" della strada o della piazza, ma quella "aperta" della campagna, del parco, delle "vedute larghe e panoramiche", del movimento e del flusso continuo. L'orizzonte di questi spazi non è quello ravvicinato delle cortine edilizie, ma quello molto più largo del profilo montano che incornicia la valle o dei *landmark* territoriali costituiti dai leggendari tre colli di Tridentum.

Centrale, nel progetto, diventava la creazione di un vasto parco fluviale a segmenti specializzati, che affiancasse il flusso del fiume, insinuando la “natura” da sud fin dentro il cuore della città e portasse con sé a catena una serie di attrezzature urbane per lo sport, il tempo libero e la cultura. Questo disegno si è in buona parte concretamente realizzato in questi ultimi vent’anni, grazie soprattutto al largo intervento di *renewal* urbano costruito su progetto di Renzo Piano sull’area prima occupata dalla fabbrica Michelin sulla riva sinistra del fiume.

Sono invece - come detto - tuttora in *stand-by* la ristrutturazione dell’area dell’ex fabbrica Italcementi a Piedicastello, lo spostamento a sud del vecchio stadio Briamasco e soprattutto il nuovo complesso ospedaliero, progettato sui suoli delle ex-caserme presso la confluenza del torrente Fersina nel fiume Adige, ma bloccato da una vicenda infinita di concorsi e ricorsi.

Il complesso di tali attrezzature urbane, quando sarà ultimato, potrà definire un nuovo vasto sistema urbano lineare a forte presenza naturalistica, la cui ossatura è disegnata dal corso del fiume stesso e dalle arterie infrastrutturali che lo fiancheggiano. Il fiume tornerà così auspicabilmente a giocare un ruolo fondamentale nell’assetto della città.

### ***Le formazioni sociali e i giochi di potere nei progetti di rigenerazione***

*La rigenerazione “sofferta” delle Albere.* La trasformazione radicale della fascia territoriale dell’Adige a Trento, come detto, ha trovato fin qui la sua impresa più importante di rinnovo urbano nella realizzazione fra il 2002 e il 2016 del vasto progetto firmato dalla Renzo Piano Building Workshop per il quartiere delle Albere, sui suoli prima occupati dalla fabbrica Michelin e acquisiti in proprietà da una cordata di imprenditori e operatori economici e finanziari locali, garantendo all’ente pubblico la proprietà e la realizzazione di due grandi opere (il museo provinciale delle scienze, MUSE e la biblioteca dell’Università di Trento, BUC) e di un ampio parco comunale in fregio al fiume.

La grande opera trasformativa dell’area in sinistra Adige, delimitata a ovest dalla linea ferroviaria, è stata tuttavia attuata secondo una logica “impositiva” (dall’alto) con molte luci ed ombre connesse al ruolo spesso controverso giocato dai rapporti di concertazione tra enti pubblici (Comune di Trento, Provincia Autonoma, Università) e imprenditoria privata proprietaria dell’area ex-industriale, oscillanti pericolosamente fra interessi privati a sfondo speculativo e parziali garanzie e contropartite ottenute a favore dell’interesse pubblico.

In tale fase il ruolo partecipativo della popolazione urbana è stato assai scarso se non nullo, talché spesso si è per esempio lamentata la radicale cancellazione della memoria dell’antica fabbrica e della sua eredità operaia. Anche l’esito

della grande trasformazione risulta controverso. Da una parte la fondazione del nuovo Museo delle scienze ha incontrato un enorme successo di pubblico e di critica, al di sopra di ogni legittima aspettativa, per la indiscutibile innovatività della sua proposta museografica - benché da alcuni commentatori si sia lamentato il conflitto formale con il vicino importante monumento rinascimentale della villa-palazzo dei Madruzzo. Analogamente il successivo intervento della Biblioteca universitaria - frutto di una scelta di riconversione in corso d'opera di una precedente struttura prevista per un centro-congressi - ha trovato una risposta di pubblico importante, collaborando quindi col MUSE ad incrementare il potere attrattivo dell'intera area, divenuta uno dei più importanti poli di gravitazione dei flussi di attività culturale e turistica della città.

D'altro lato, la vicenda del vasto quartiere residenziale e direzionale - pur reso prezioso dall'innovativa progettazione in senso energetico-ambientale - è risultata malinconicamente pressoché fallimentare sul piano della risposta economica del mercato e della conseguente dimensione sociale: di fatto dopo vari anni dal completamento, il quartiere è tuttora desolatamente vuoto; i lussuosi alloggi risultano in gran parte invenduti, le attività commerciali e ricettive cominciano solo ora ad attecchire parzialmente - soprattutto grazie all'indotto del museo e della biblioteca. Solo la parte dedicata agli uffici rivolta alla linea ferroviaria ha raggiunto faticosamente la saturazione. In compenso il nuovo parco sta incontrando un buon successo per il largo uso che il pubblico ne sta facendo sia per attività ricreative sia per più sporadiche attività di aggregazione sociale e culturale e anche per la nuova fruizione del fiume stesso, facilitata dall'aver interrato un buon tratto della strada lungofiume.

*Associazioni e comitati nella trasformazione di Piedicastello.* Per quanto riguarda gli altri due vertici della triangolazione prima ricordata, nei tempi e negli spazi vuoti in attesa della futura trasformazione, la voce della comunità si è invece fatta sempre più sentire attraverso comitati ed associazioni più o meno spontanee o volontarie, nonché attraverso le circoscrizioni comunali regolarmente elette, capaci non solo di accogliere timori, aspirazioni e sollecitazioni dei residenti, ma, nei casi più virtuosi, mediare fra aspettative dei residenti, istanze dei proprietari delle aree e dell'amministrazione pubblica e, talvolta, "creatività" dei progettisti.

Questo è oggi il caso dell'unica area urbana in destra Adige, quella di Piedicastello, che nell'ultimo mezzo secolo ha visto trasformare con molti e pesanti interventi il quartiere (dismissione e demolizione della grande fabbrica Italcementi, realizzazione di un provvisorio parcheggio al servizio dell'accesso alla città, spostamento della strada tangenziale e contestuale profondo rifacimento della viabilità, virtuoso riutilizzo dei tunnel stradali dismessi sotto il Doss

Trento per l'innovativa struttura museale ed espositiva delle cosiddette Gallerie, realizzazione della nuova piazza adiacente all'antica chiesa di Sant'Apollinare e relativo restauro, spostamento della sede della Motorizzazione Civile, trasferimento nell'area del principale Centro Sociale autogestito della città).

Piedicastello è un'area strategica perché vicinissima al centro e alla stazione ferroviaria, nonché al polo universitario, ma quasi ineluttabilmente separata dal centro città dalla presenza del fiume e dall'obbligato passaggio sul ponte di San Lorenzo, che tuttora costituisce curiosamente un diaframma psicologicamente difficile da attraversare per la popolazione residente nella città. Pur essendo uno dei nuclei più antichi della città di Trento, questo borgo oltrefiume è stato storicamente il luogo deputato dell'emarginazione urbana – durante gli anni d'oro del famoso Concilio nel secolo XVI fu per esempio esplicitamente utilizzato per raccogliervi la popolazione che si riteneva potesse costituire problema di ordine pubblico per la sicurezza dei padri della Chiesa.

In anni recenti – nell'alternarsi di proprietari dei suoli e di amministrazioni differenti – Piedicastello, e soprattutto l'ampia area dismessa della fabbrica Italcementi, è stata considerata un possibile ricettacolo delle più svariate funzioni che dovevano trovare urgente collocazione, senza badare troppo alle istanze dei residenti nel quartiere e senza programmare in modo coordinato le strategie localizzative. Si sono così succedute molteplici ipotesi di destinazione d'uso: polo di concentrazione delle scuole superiori, parco tecnologico, campus universitario, centro fieristico, cittadella della cooperazione, trascurando le possibili ricadute che questo avrebbe comportato, di nuovo, non solo su scala comunale, ma anche per il quartiere stesso.

La sia pur "provvisoria" localizzazione di un parcheggio sul sedime della vecchia fabbrica impietosamente rasa al suolo ha di recente suscitato il malcontento dei comitati di quartiere e del vicino Centro sociale Bruno, che ha attivamente protestato contro questa scelta calata dall'alto. "Piedicastello ha già pagato a caro prezzo il suo passato industriale e lo sfregio di una tangenziale che per decenni ha tagliato in due il quartiere. Chiediamo una trasformazione dell'area in un parco pubblico" - hanno protestato i membri del Centro Sociale<sup>60</sup>.

L'urgente collocazione di un nuovo Centro Fieristico (CTE) a sostituzione di quello attuale sull'altra sponda del fiume, che dovrebbe lasciar spazio alla mensa universitaria, ha sollecitato inoltre il Comitato di Piedicastello<sup>61</sup>, a prendere

<sup>60</sup> <https://www.trentotoday.it/attualita/parcheggio-italcementi-proteste.html>, accesso dicembre 2020.

<sup>61</sup> Un'intervista con residenti e membri del comitato ha messo in evidenza non solo la vivacità di associazioni e comitati di questo quartiere della città, ma il loro ruolo strategico nelle scelte pianificatorie (si ringraziano per la disponibilità nell'espone alcune di queste dinamiche Edy Pozzatti, Claudio Maurina, Matteo Agostini).

posizione critica su un iter progettuale di trasformazione del comparto dell'Italcementi e del vecchio complesso operaio di via Papiria. In tal caso l'amministrazione comunale ha accolto le osservazioni, predisposte dall'arch. Giovanni Marzari e adottate come variante al PRG (Variante zona 5)<sup>62</sup>. Il progetto prevede la riedificazione per abitazioni ed uffici sull'area ex-Italcementi, la costituzione di uno studentato universitario, un nuovo complesso di attrezzature urbane affacciato al fiume, ma soprattutto la deviazione della viabilità lungofiume sul tracciato più interno e sinuoso del paleoalveo, liberando la possibilità di un ulteriore frammento di parco fluviale.

Interessante è dunque il fatto che con il tempo l'attenzione e l'interesse dei progetti promossi sull'area stia riproponendo una relazione con l'Adige decisamente più intensa, anche se la condizione idro-geologica di un fiume troppo rigidamente canalizzato e quindi pericoloso non consente di ripristinare un approccio più dolce alle acque. Se nei primi progetti di riqualificazione urbana la relazione più forte che condizionava il progetto era quella con la roccia, con la montagna che chiudeva la scena dalla città verso Piedicastello, i progetti più recenti vedono la necessità di portare la percezione del fruitore verso il fiume e di conseguenza riunificare idealmente la città al di là del fiume. E il ruolo della cittadinanza attiva ha qui, più che altrove, segnato un buon successo in tal senso: da alcuni anni infatti – oltre all'attività della circoscrizione comunale – opera a Piedicastello un comitato di coordinamento delle associazioni di volontariato sia religiose che laiche che si è aggregato attorno all'antica identità parrocchiale di Sant'Apollinare e di cui fanno parte attiva anche iniziative culturali ed artistiche quale è per esempio il gruppo teatrale sperimentale, non a caso denominato *Portland*, insediato nei pressi dell'antica fabbrica di cemento.

*Conflitti e confini per il Nuovo Ospedale di Trento.* Più complesso e “sofferto” è il caso dell'altro nodo della triangolazione della “cornice” su Trento: l'area delle ex caserme che coinvolge una vasta superficie, di circa 20 ettari, a sud della città e si conclude alla confluenza del torrente Fersina. Si tratta di un'area periurbana molto più defilata nella vicenda storica, che propone tuttavia oggi una grande opportunità di rigenerazione che per le sue relazioni possa interessare l'intero contesto urbano.

Ricoperta di ghiaia dal torrente Fersina, venne considerata area abbandonata, scartata dalla comunità, ma utilizzabile piuttosto per la localizzazione di funzioni “scomode”. Nei primi del 900, infatti, l'esercito austro-ungarico decise di destinare l'area a luogo per le esercitazioni dei soldati, funzione che si “specia-

<sup>62</sup> <https://www.comune.trento.it/Aree-tematiche/Ambiente-e-territorio/Urbanistica/PRG-Varianti-in-fase-di-adozione-approvazione/PRG-Variante-zona-C5-Area-destra-Adige-ex-Italcementi-a-Trento>, accesso dicembre 2020.

lizzò” protraendosi nel corso del tempo - durante la prima guerra ospitò i primi baraccamenti militari - fino alla realizzazione nel 1935, per opera dell’esercito italiano, della caserma Damiano Chiesa (in passato Vittorio Emanuele III) e di tutto il complesso militare, che ricoprì quasi interamente fino ai primi anni del 2000 la vasta area “deserta”.

Vero e proprio “corpo separato” fino a qualche anno fa - gli alti muri perimetrali ed il filo spinato la rendevano fisicamente inaccessibile e impenetrabile allo sguardo - oggi, demolite gran parte delle caserme, appare come una vasta area di terreno incolto: un’area ritornata “deserta” fra la ferrovia, l’Adige e la Fersina. Un’area di soglia, quindi, fra due assi fluviali costituiti da sistemi pedologici, vegetali, infrastrutturali differenti.

Se da un lato appare evidente il dialogo con il sistema dei flussi del fondovalle, che vede enfatizzata la linearità del fiume grazie all’importante rete infrastrutturale, ai percorsi ciclopedonali e alla vegetazione ripariale che ne affiancano l’alveo, dall’altro lato, l’innesto del torrente Fersina a sud ovest della città costituisce l’elemento di relazione importante fra il fondovalle ed il sistema collinare a est del centro urbano - la zona suburbana in assoluto più privilegiata per caratteristiche climatiche e paesaggistiche e pertanto anche la più appetita per la residenzialità.

Sul sistema Fersina si raccoglie inoltre gran parte della “percolazione” di rogge, ecosistemi vegetali e percorsi pedonali che dalla collina scendono verso il fiume. È l’incontro, quindi, fra due sistemi, fra loro perpendicolari, che raccolgono due “nature” distinte: quella più veloce, dinamica, infrastrutturata, del fondovalle, e quella più lenta, più rurale della collina est. Il sistema Fersina incontra poi alcune discontinuità che danneggiano la sua relazione con il contesto urbano limitrofo come la ferrovia della Valsugana, alcune strade a intenso scorrimento e l’ampia area delle ex caserme.

L’ingombrante superficie militare dismessa, nocciolo strategico tra i due sistemi fluviali, rappresenta infatti una fascia di transizione, un cuscinetto di considerevole spessore che rafforza le discontinuità. L’accesso da via al Desert e dal torrente Fersina è precluso; un limite che si estende a tutta l’area e costituisce una frattura fra le dinamiche e vitali connessioni che innervano il lungofiume (passeggiate, aree verdi, pista ciclabile) e questa parte di città. Non sono solo fisici e materiali i limiti che caratterizzano l’area. Le ex caserme sono percepite dalla comunità come una zona “altra”, esterna alla città, tagliata fuori dai circuiti urbani non solo per il passaggio della ferrovia ma - e soprattutto - per le funzioni che vi erano e vi sono tuttora ospitate: poche strutture rimaste in piedi e edifici prefabbricati “appoggiati” sull’asfalto ospitano dal 2015 un centro di prima accoglienza e smistamento di profughi.



Cancelli, reti metalliche cartelli e richiami verbali di operatori assistenziali verso i curiosi passanti, sono le nuove linee di frontiera che proteggono, ma al tempo stesso isolano ed emarginano gli ospiti: confini che non fanno altro che riscrivere e ricalcare la precedente barriera fisica, sociale e culturale. I militari che presidiavano il territorio sono stati sostituiti dai richiedenti asilo, secondo la percezione diffusa ancor più indesiderati e pericolosi.

Le politiche pianificatorie per questa parte di città prospettano una nuova funzione che possa rappresentare un nuovo ciclo di vita per l'intero contesto territoriale. Qui nascerà la più grande opera pubblica prevista in Trentino, il NOT, il Nuovo Ospedale di Trento. Le previsioni del "vecchio" PRG mettevano a disposizione della nuova funzione l'intera area delle ex caserme ed una vasta area limitrofa, dove nel frattempo è già stato realizzato un avanzato centro terapeutico di protonterapia.

Dopo un lungo periodo di indecisioni e ripensamenti i tempi si sono allungati per continui ricorsi e annullamenti di gare d'appalto. In un intervallo di tempo in cui si susseguivano le battaglie legali, fra i ripetuti ricorsi e i pronunciamenti del Tribunale amministrativo regionale e del Consiglio di Stato, vi è stata pure la controproposta di bandire un concorso di progettazione internazionale, annullata successivamente alla consegna dei progetti.

Ma l'attesa snerva e infuoca gli animi di associazioni ed enti che vogliono poter dire la loro su una trasformazione che significherà tanto per il destino della città. Dalla nuova viabilità per il NOT, che risolverebbe l'annoso problema di un sovrappasso che ogni anno vede aumentare il numero delle vittime di incidenti, fortunatamente entrata nel programma di interventi finanziati per il 2021, alla riqualificazione degli argini della Fersina, le sollecitazioni che arrivano dalle circoscrizioni e dalle associazioni sono molte. Il complesso ospedaliero, quali che siano i tempi di realizzazione, sarà indubbiamente l'occasione per ripristinare le relazioni tra la città, il fiume e la collina, riconnettendo parti ora isolate fra loro da soglie e recinti materiali ed immateriali.

### ***Antichi e nuovi spazi ludici nelle trasformazioni urbane***

Accanto all'azione trasformativa del NOT potrà completarsi anche il programma di ampliamento degli impianti sportivi della città, già da tempo inediti lungo via Fersina (palasport, stadio del ghiaccio, impianti per il baseball, il tennis e l'atletica) con la realizzazione della nuova piscina comunale. Inoltre, nella zona di via Ghiaie, accanto alla prevista area ospedaliera, nella zona detta Trentinello, sono già da tempo in funzione numerosi impianti per attività sportive amatoriali. Ancora più a sud rimane invece in sospeso la costruzione del

nuovo stadio, che andrebbe a sostituire l'obsoleta struttura presso la Villa-Palazzo delle Albere (stadio Briamasco), la cui demolizione consentirebbe di sistemare in via definitiva l'area storico-monumentale di Palazzo Albere.

L'incremento degli usi per le attività sportive agonistiche o amatoriali nella fascia fluviale dell'Adige può risultare sinergico con la già presente e crescente riscoperta da parte della popolazione trentina degli argini del fiume come luogo assai gradito per le attività ricreative di tipo ciclistico, podistico o ginnico o per semplici passeggiate. Le "roste de l'Ádes" (gli argini dell'Adige) rappresentano una locuzione che dà nome a queste consuetudini e si sposa talvolta con la riscoperta del contatto con l'acqua stessa del fiume per attività di rafting, che rinnovano la tradizione degli antichi zatterieri che solcavano le ben più docili acque del fiume al tempo del suo scorrere per lenti meandri nella valle. È una tradizione ripresa dalle Feste Vigiliane, una iniziativa folkloristica rilanciata dagli anni 70 a questa parte, che prevede tra le sue manifestazioni il combattimento fra contrade rivali a bordo di zattere sulle acque del fiume. In conclusione, progettualità urbana, attività ludico-sportive e da ultimo la cultura riproducono quella triangolazione morfologica di Trento, che permette di dare alcune significative risposte al travagliato rapporto della città con il suo fiume.



## 11 - Ferrara e il Po di Volano. Riflessione su uno spazio dimenticato

*Alfredo Alietti, Romeo Farinella, Giuseppe Scandurra  
Università di Ferrara*

### ***Fuori le Mura***<sup>63</sup>

Il caso dei fiumi di Ferrara non può essere compreso senza una cornice storica e culturale. Nel 2008, Ezio Raimondi e Nazareno Pisauri curando l'introduzione del libro "Il Po del '900" (IBC 2008) hanno sottolineato come per molti studiosi di paesaggio il Po e le terre circostanti costituiscano un'unica città con quasi un milione di abitanti: «è la vocazione di quella che Cattaneo chiamava la nostra valle adriatica» (*Ivi*, Prefazione). È un fatto, d'altronde, come l'appartenenza a questo fiume seppure non sia mai stata riconosciuta da un punto di vista amministrativo emerge da tante opere pubblicate nello scorso secolo. Cesare Zavattini, per esempio, ha scritto in più occasioni come il Po costituisca l'immaginario e il riferimento di paesi che hanno luogo lungo il suo corso rendendoli peculiari ed unici e «facendo sì che la Bassa appaia come una sorta di affascinante mondo parallelo» (*Ibidem*, p. 215): un mondo parallelo che si sviluppa toccando Cremona, Piacenza, Pavia, il territorio del parmense, il Po reggiano, quello mantovano fino al Delta.

Per la cornice storica bisogna partire almeno dagli anni cinquanta del secolo scorso. Renato Sitti, riscostruendo questa stagione nel volume "L'operatore culturale" (1976), identifica la nascita di un fermento culturale attorno al fiume con le prime attività promosse dall'associazione culturale "Antonio Gramsci" e

---

<sup>63</sup> Questo saggio è stato scritto a sei mani. Gli autori dei primi due paragrafi sono, rispettivamente, Giuseppe Scandurra e Romeo Farinella. L'ultimo paragrafo è stato scritto da Alfredo Alietti.

con la creazione dell'Ufficio stampa presso la Camera confederale del Lavoro in concomitanza con l'esplosione della lotta bracciantile.

Tale fermento associativo non si interruppe per almeno tre decenni, fino a quando non ebbe inizio a Ferrara, con il finire del Novecento, la stagione dei «grandi eventi» culturali (Trasforini 2001), e determinò la vocazione di Ferrara come città d'arte e della cultura. Negli anni Sessanta, Settanta e Ottanta tale rete di intellettuali formatasi guardando "Osessione" di Luchino Visconti e *seguendo il fiume alla ricerca del sottoproletariato padano* diede infatti vita in città a numerose realtà culturali e gruppi di lavoro, più o meno istituzionali. Basti pensare alle attività di ricerca promosse dal Centro Etnografico (Sitti 1976), alla direzione trentennale di Renato Farina del Palazzo dei Diamanti (Fiorillo 2017), alle attività promosse da Casa Cini (Lavezzi 2017), alla nascita della video arte che fece di una città, Ferrara, uscita dalla Guerra poverissima e disastrosa, una centralità nel panorama culturale nazionale, e non solo (Roda 2017). Una storia, tutta giocata attorno al rapporto tra acqua e terra, ricca di produzioni scritturali e visive con un forte portato antropologico, accumulate da una passione civile e politica che scomparirà con la fine della riforma agraria, con la nascita dei primi insediamenti turistico-balneari e poi, a cominciare dagli anni Novanta con la consacrazione di Ferrara, e della sua provincia, come città-metropolitana dell'arte.

### ***Ferrara, le mura, il fiume: alla ricerca di un dialogo***

Il rapporto tra città e fiumi è un tema antico e complesso e riguarda le forme di adattamento di un insediamento ad un sito dalla geomorfologia particolare che, in seguito, con l'avanzamento delle tecniche, è stato progressivamente dominato e adattato alle esigenze dell'urbanizzazione. Nel 1716 il cartografo del re Luigi XIV, Nicolas de Fer disegna una mappa della città di Nantes nella quale viene rappresentata la città adagiata al fiume Loira. L'aspetto che più colpisce di questa mappa è la sezione del fiume: talmente ampia da contenere una serie di isole fluviali parallele, unite da un percorso che giunge sull'altra sponda dopo aver connesso quattro isole fluviali con i relativi *faubourgs*. Allora la distanza media delle due sponde del fiume era superiore ai due chilometri e la Loira si divideva in cinque bracci che contenevano le sei isole. Oggi l'isola è una: l'*île de Nantes*, la larghezza del fiume è poco più di un chilometro. Una riflessione analoga potremmo farla, in Italia, per Ferrara: una città cresciuta nell'alto medioevo lungo il fiume Po di Volano (denominato anche *il Volano*), allora largo nel tratto urbano più di cinquecento metri, che aveva tre isole fluviali e una rete di canali che hanno modellato la forma della città. Oggi tutta quella ricchezza

di acque urbane si riassume in un torbido canale artificiale largo meno di cinquanta metri.

Non si può comunque prescindere dalle mura se si parla di Ferrara. Nemmeno se la riflessione riguarda il rapporto con il suo fiume. La città modifica la sua struttura idraulica nel 1152 quando a seguito di una forte alluvione a Ficarolo una rotta sposterà l'alveo del fiume verso nord. Ferrara deve la sua nascita e formazione al fiume. La città portuale lineare è ancora oggi rintracciabile nella morfologia urbana medioevale mentre in seguito, con le addizioni estensi e la costruzione delle mura il carattere fluviale si perderà. Uscendo dalla città, il Volano congiunge i due ambiti territoriali che contraddistinguono il territorio ferrarese. Si tratta delle *terre vecchie*, collocate a ovest e le *terre basse* che fino all'Ottocento costituivano il vasto sistema di paludi e valli salate della fascia costiera ferrarese di cui oggi rimangono tracce solamente del territorio del Delta del Po. Un percorso che vede alternarsi il paesaggio rurale dalle linee sinuose e dagli appezzamenti irregolari con le rigide geometrie dei campi della bonifica meccanica. Lungo il fiume che esce dalla città ritroviamo piccoli centri urbani cresciuti a ridosso degli argini, antiche ville e dimore rurali e manufatti idraulici che rammentano le varie fasi di costruzione di questo territorio ricco di acque e canali (Menegatti 1979).

La Ferrara storica ha una forma pentagonale conferitagli dal suo dispositivo fortificato che nel 1988 fu al centro di uno dei progetti urbani italiani più importanti. Si tratta del "Progetto Mura" che consentì di recuperare l'antico apparato difensivo degradato sia fisicamente che socialmente, facendolo divenire il fulcro di un progetto strategico per la città. Il recupero fu reso possibile dal programma FIO (*Fondo Investimenti Occupazione*) del Ministero dei Beni Culturali, e fu proposto dalla municipalità ferrarese per scuotere la stagnante situazione economica della città, facendo leva sul suo rilancio culturale e turistico. Alla definizione del progetto determinante sarà l'apporto dell'associazione *Italia Nostra* della quale il ferrarese Giorgio Bassani fu per tanti anni presidente (Bassani 2005). Altra figura fondamentale per l'avvio del progetto sarà Paolo Ravenna per molti anni dirigente della sezione ferrarese di *Italia Nostra* (Ravenna 1985). La strategia del progetto fa leva sulla riqualificazione del patrimonio urbano e architettonico, assunta come preconditione per lo sviluppo di manifestazioni artistiche e musicali (Ferrara Arte, Ferrara Musica) di alto livello, così come sul rilancio dell'università cittadina. Una serie combinata di azioni che hanno portato al restauro delle mura, al recupero di importanti contenitori storici, alla valorizzazione degli spazi circostanti. Il risultato sarà la trasformazione delle mura in un parco urbano lineare perimetrale alla città storica che, oltre ad essere un importante sito patrimoniale è oggi anche la più grande *palestra* della

città. Un progetto importante ma introverso perché rivolto solamente all'interno della città storica. Percorrendo le mura la percezione della città cambia progressivamente. Se a nord lo sguardo si apre verso l'orizzonte costituito dal Po Grande, è perché questa porzione di campagna, posta tra le mura e il fiume, fin dal 1978 è stata al centro di riflessioni e pressioni che hanno permesso il blocco dell'edificazione. Ciò ha consentito la salvaguardia di una superficie di 1200 ettari sottoposta, nel 1996, ad un progetto di tutela e valorizzazione denominata "Parco Urbano" (Farinella 2008). Ad est l'urbanizzazione ha alterato un tratto di campagna dai rilevanti caratteri rurali, pur non toccando le mura che si mantengono integre anche su questo lato. Superato il lato ovest della città, dove la costruzione della ferrovia e l'organizzazione dell'accessibilità verso la zona industriale ha radicalmente alterato il manufatto difensivo, arriviamo nel tratto che a noi interessa più direttamente ovvero la *darsena fluviale*: uno dei settori più trasformati nel corso del tempo e ancora oggi oggetto di discutibili operazioni di rigenerazione urbana di cui ora parleremo. All'interno dell'area urbana ferrarese il fiume costituisce una centralità, ma a ben vedere fittizia, non essendo mai stato uno spazio di relazione tra i diversi settori urbani attraversati. Nel corso del Novecento si consolida il suo ruolo di supporto all'accessibilità automobilistica di attraversamento mentre importanti attrezzature urbane come il Mercato Ortofrutticolo trovano posto nello spazio prossimo alle mura.

Tre aspetti sembrano caratterizzare le esperienze di riqualificazione urbana, avviate in questi anni da numerose città europee. Innanzitutto la sostenibilità urbana, poi la riscoperta dello spazio pubblico, infine una ricercata complessità negli interventi urbanistici, in grado di associare il recupero di aree dismesse con i problemi dell'abitare, ripensando modalità nuove di accessibilità urbana e ampliando le dotazioni di verde pubblico. Il rapporto tra città e fiumi è un rapporto complesso che ha visto prevalere spesso le esigenze funzionali rispetto a quelle del fiume. Molti fiumi nel corso dei secoli sono stati canalizzati divenendo, in particolare, dopo la rivoluzione industriale, luoghi di degrado sociale, urbano e ambientale. L'acqua fluviale per le città ha sempre svolto molteplici ruoli: spazio facilmente attrezzabile per la difesa; risorsa per usi urbani anche alimentari, infrastruttura di trasporto e portuale, fonte di energia per opifici e fabbriche; luogo di smaltimento dei rifiuti. Un rapporto dunque difficile che, se prima della rivoluzione industriale aveva arricchito le città di luoghi ameni e di spazi di piacere (es. le *guinguettes* parigine lungo la Senna o la Marne), dopo iniziano a delineare le mappe del degrado ambientale e sociale, come ci rammentano le vicende dei quartieri cresciuti attorno ai *dock* londinesi.

Se spostiamo la nostra attenzione su Ferrara, pur con le dovute differenze di scale ritroviamo tali dinamiche. La città, nata e cresciuta linearmente lungo

l'antico tracciato del Po, presenta una struttura complessa data dalla giustapposizione di differenti tessuti urbani interni ed esterni alle mura. L'ampiezza della città murata era talmente rilevante che i primi quartieri novecenteschi e le prime "periferie" trovarono localizzazione all'interno di essa, senza saturarne gli spazi vuoti presenti. Il paesaggio urbano che si osserva percorrendo le mura è assai vario. Il tessuto urbano della città medioevale si intreccia con quartieri di abitazione popolare, e con porzioni ormai dismesse di urbanizzazioni un tempo ricche di attività artigianali, in particolare nel tratto lungo il Po di Volano. L'edilizia cresciuta sul fiume, in entrambi i lati, è di bassa qualità. Si tratta di *retri* che hanno trasformato il corso d'acqua in un margine tra la città murata e la periferia sud. La situazione appare oggi particolarmente problematica per la presenza di aree dismesse, di luoghi monumentali non valorizzati, di tessuti edilizi incoerenti, di aree importanti per la viabilità e l'accessibilità al centro storico ed alla periferia sud. Se fino alle soglie del Novecento, la fascia del Po di Volano aveva costituito uno spazio al limite della città murata ma esterno alla città, oggi, con la crescita della periferia sud è divenuto uno spazio centrale che però non crea relazioni. La modernizzazione dell'accessibilità, avviata nel corso del Novecento, ha ulteriormente rafforzato il carattere centrale di questa fascia, ma come spazio di attraversamento. I luoghi più rilevanti sia storici che funzionali gravitanti sul fiume sono tre.

Il primo è il polo monumentale costituito dalla chiesa di San Giorgio, fuori mura. Il secondo è l'area della darsena, in parte oggetto di interventi di riqualificazione inadeguati, in parte effettuati sullo spazio aperto e in parte non svolti ma oggetto di annose discussioni. Il terzo punto è individuabile nel polo scientifico-tecnologico dell'Università di Ferrara. Questo ultimo intervento è stato incentrato sul recupero di un importante zuccherificio, costruito sul bordo del fiume. La sistemazione urbanistica ha privilegiato l'accessibilità, chiudendo il polo universitario dentro un anello viario che lo ha isolato rispetto al fiume e alla città. Si tratta di un intervento recente, fondato su presupposti di specializzazione e separazione funzionale in anni in cui il dibattito sulla rigenerazione delle città sottolineava gli aspetti di relazione e integrazione tra le varie parti della città, come fattori di qualità urbana, come dimostrano le esperienze di Lione e Bordeaux o della regione metropolitana della Ruhr. L'area della darsena, estesa fino al nodo di Porta Paola, è certamente la parte più compromessa. Qui l'interfaccia mura/fiume è stata, in questi decenni, al centro di alcuni progetti che non solo non hanno migliorato la qualità urbana ma probabilmente l'hanno peggiorata. Questi progetti sono il PRU Darsena di Ferrara, nato nel 1995 che ha portato alla costruzione di "Darsena City" (un complesso composto da residenze, uffici, residenze studentesche e centro commerciale oggi in gran parte non



utilizzato) in un'area dismessa delicatissima posta tra le mura, il fiume e il polo tecnologico universitario.

Altro progetto rilevante, che però non rientra fra i tre citati "poli", riguarda la trasformazione del Volano in idrovia tra il Po Grande e il mare Adriatico. Il progetto nasce da due strumenti di programmazione: il Piano generale dei trasporti (PRIT 1998-2010) e il Progetto speciale d'area per il basso ferrarese (LR. n. 30/1996). L'intervento riguardava settanta chilometri di via navigabile con interventi di adeguamento e manutenzione della rete alla V classe, quindi con navi in grado di trasportare carichi di 600 tonnellate. Altro obiettivo dichiarato era la creazione di una infrastruttura sociale e turistica: un sogno che non diventerà mai realtà. L'unico intervento realizzato non ha nulla a che vedere con il fiume, e ha riguardato una rotonda stradale che ha definitivamente compromesso l'area monumentale di San Giorgio, scatenando numerose polemiche in città. Dei numerosi studi progettuali riguardanti il tratto urbano della futura idrovia, promossi dalla Provincia di Ferrara e condotto da un gruppo di urbanisti dell'Università di Ferrara (Farinella 2006), nulla è stato realizzato e nemmeno operativamente valutato.

Il progetto idrovia è la palese dimostrazione della mancanza di un pensiero complesso (nell'accezione di Edgar Morin) nella gestione dei processi di trasformazione urbana. Tale complessità non colta stava nella possibilità di intrecciare aspetti idraulici, urbani e paesaggistici creando un *nuovo luogo*, prioritariamente generato da esigenze infrastrutturali, ma che poteva consegnare alla città un nuovo spazio di relazioni sociali. Uno spazio nel quale la città poteva identificarsi, stabilendo allo stesso tempo un rapporto fisico, morfologico tra parti che non hanno mai dialogato. Ferrara è città patrimonio Unesco per la sua urbanistica storica e per le mura antiche, e anche comunemente conosciuta come "città delle biciclette" ma l'ambito sud tra le mura e il fiume è divenuto un grande parcheggio. Tutte le azioni che si stanno compiendo, contenute nel "*Piano periferie*" (in via di realizzazione) o nel progetto Interreg Europe "Perfect" (*Planning for Environment and Resource Efficiency in European Cities and Town*) o ancora nel PUMS (*Piano urbano mobilità sostenibile*), confermano la volontà di concepire l'ambito compreso tra la città murata sud e il Volano come una grande area di servizio al traffico automobilistico, in aperta controtendenza con quanto le virtuose città del nord Europa stanno sperimentando in termini di parcheggi scambiatori e di città *car-free*. I menzionati progetti per Ferrara prevedono tutti un rafforzamento del verde e delle alberature, ma si tratta di cosmesi.

### ***Il fiume tra marginalità e rinnovata centralità***

Il fiume e la sua darsena raffigurano uno spazio relazionale assai importante nella dinamica tra marginalità e tentativi di inclusione nelle traiettorie sociali e culturali della città. Dentro a un ipotetico vuoto urbano e sociale tale luogo assume una qualità sociologicamente importante in relazione ai contenuti con il quale riempirlo. Se la città si era “dimenticata” del rapporto con il suo fiume, negli ultimi anni si assiste ad un ritorno significativo della cosiddetta *cittadinanza attiva* che ne ha riproposto una sua rinnovata centralità. L’intento di questo breve excursus è meramente descrittivo e si propone di evidenziare le iniziative e gli attori promotori. Un iniziale racconto che vuole testimoniare l’avvio di un possibile e reale futuro di riappropriazione di una parte di città, il cui esito si affiancherà al progetto di riqualificazione in atto sulla base delle risorse messe a disposizione dal Bando Periferie a livello nazionale. Indubbiamente, questa configurazione periferica della darsena enfatizza in modo appropriato il problema del degrado e marginalità della zona.

La cornice delle attività che saranno presentate mostrano con chiarezza la qualità di una presenza e di una proposta intesa a ridefinire i confini di un’area fluviale nel suo carattere di valore aggiunto per i cittadini. I riferimenti principale sono raccolti nel sito web dell’associazione culturale Fiumana ([www.fiumana.org](http://www.fiumana.org)). Ci troviamo di fronte ad un processo di ricostruzione di un bene comune mediante la ridefinizione pratica degli spazi entro cui si è costruita una rete associativa e avviata una pluralità di interventi. Dall’analisi dei documenti su questo processo di riappropriazione si evince una questione fondamentale legata all’eccezionalità degli eventi realizzati che dovranno trasformarsi in attività permanenti e sostenere nel medio periodo la progressiva integrazione della darsena e del fiume con la valenza sociale, culturale, economica e sportiva della città. Emerge così il ruolo determinante del rapporto tra istituzioni pubbliche, amministrazione e società civile sul quale lavorare nel prossimo futuro.

L’azione di ricentralizzazione della darsena si concretizza attraverso l’aggregazione di alcune associazioni nel consorzio *Wunderkammer*, fondato nel 2012, la cui progettualità culturale si pone all’interno di un programma multidisciplinare e di una visione plurale della città. La sede del consorzio viene assegnata tramite un bando comunale all’interno degli ex magazzini fluviali sul Po di Volano, divenuto Palazzo Savonuzzi, dal nome del progettista Carlo Savonuzzi, successivo alla riqualificazione avvenuta nel 2004. Indubbiamente, tale presidio permanente assume un significato decisivo nell’attivazione degli interventi e nella fornitura di spazi alternativi di socialità alla cittadinanza.

Il capofila di questa iniziativa è l’Associazione di Promozione Sociale *Basso profilo*, sorta nel 2008 e costituita da soggettività strettamente connesse con

l'*expertise* di architetti, paesaggisti, designer e urbanisti. Questa impronta associativa risulta particolarmente interessante poiché in essa i *saperi* funzionali alla ricostruzione dei legami tra aree della città s'intrecciano con la peculiare combinazione di natura e urbanità del luogo. Ad essa si uniscono altre significative realtà associative quali Fiumana, l'associazione di professionisti della formazione Phormamentis, e la scuola di musica moderna AMF.

Nello specifico, Fiumana è una associazione culturale, sportiva e ricreativa sorta nel 2009, e si attiva attraverso laboratori di teatro, animazioni ed eventi orientati "alla rivalorizzazione del fiume come via di comunicazione e scambio, risorsa ambientale e identità culturale". In tal senso, nel 2005 l'associazione restaura il battello fluviale "Nena 179", creando le basi di una riscoperta del fiume cittadino e del suo percorso nell'intera provincia ferrarese. Tale percorso diviene uno strumento didattico per narrare le tante storie che lo hanno contrassegnato nel tempo. In tal senso si delinea il recente progetto "Il fiume racconta" (settembre-ottobre 2020), un percorso di rigenerazione urbana attraverso laboratori teatrali rivolti ai giovani ferraresi con i quali recuperare la memoria storica del luogo e consentire una drammatizzazione imperniata sulla figura del cantastorie e della sua antica funzione sociale di veicolare aneddoti e fatti di cronaca di un territorio<sup>64</sup>.

L'intervento più significativo nel ritorno al fiume e alla darsena si attiva nel biennio 2015-16, durante il quale il consorzio Wunderkammer promuove il progetto "Smart Dock", cofinanziato dalla provincia e dal comune. L'intento è generare "tattiche di riuso intelligente della darsena di Ferrara", "promuovere una rigenerazione urbana dal basso" della Darsena e favorire una riappropriazione del fiume in senso urbano e civico<sup>65</sup>. Le linee di azione interconnesse mirano a trasformare e consolidare l'area fluviale di Ferrara quale spazio "denso", aperto e in grado di sovvertire l'immagine di degrado e di abbandono<sup>66</sup>. La prima linea viene definita "familiarità" nel senso di programmare attività di socialità e ludiche per riempire il vuoto di relazioni con la darsena (eventi musicali, giochi, attività sportive, percorsi turistici). La seconda è la "consapevolezza" intesa come *raccolta e restituzione di materiale storico-documentario relativo al paesaggio flu-*

<sup>64</sup> <https://www.ferraraItalia.it/ferrara-contemporanea-progetto-il-fiume-racconta-215004.html>, accesso gennaio 2021.

<sup>65</sup> I promotori e finanziatori di Smart Dock rappresentano l'insieme degli attori che si sono per la riqualificazione della darsena nel corso degli anni e che rispecchiano le differenti prerogative e saperi: Fiumana, Encanto e AMF - Scuola di Musica Moderna, Consorzio Wunderkammer, Canoa Club Ferrara, il Citer e il coinvolgimento di altri enti associativi e professionali: il Centro per le famiglie, la motonave Nena, lo studio creativo Altrosguardo Design e Andos Ferrara.

<sup>66</sup> Le successive note sul progetto Smart Docks sono riprese dall'analisi svolta da Leonardo Demonte, uno dei fondatori dell'associazione Basso Profilo e del Consorzio Wunderkammer (vedasi Delmonte 2017).

viale e attività didattiche rivolte ad adolescenti e bambini. La terza si identifica nel cosiddetto “sguardo laterale”, ovvero una riflessione e una pratica *in grado di determinare un cambio di prospettiva nella percezione del valore del fiume a Ferrara*, dal qual quale è scaturito un processo partecipativo con i cittadini per tracciare *un manifesto di gestione collettiva della darsena* (Delmonte 2017).

All'interno di Smart Docks sono state organizzate e realizzate una varietà importante di azioni rivolte alla città: festival musicali, eventi teatrali, seminari e incontri pubblici, escursioni sul fiume, eventi sportivi e altre azioni orientate a scoprire la dimensione propriamente naturale del territorio. Gli effetti sul coinvolgimento degli abitanti e della comunità locale è stato molto positivo stando ai numeri: migliaia di giovani, adulti, anziani e bambini hanno partecipato attivamente alle distinte e alle comuni iniziative. Dal rapporto analitico redatto a conclusione di tale esperienza, l'ampia partecipazione evidenzia, da un lato, la capacità attrattiva e la dinamicità della produzione socio-culturale, dall'altro, un attivismo funzionale ad enfatizzare il legame con il fiume.<sup>67</sup>

Tale ricchezza evidenzia sociologicamente la strutturazione, non soltanto come “riappropriazione”, ma anche, e soprattutto, come ridefinizione del luogo nella sua specificità e nella sua normalità. Non è un caso che il coordinatore del progetto appellandosi al classico “diritto alla città” sottolinei la componente ludica che ha accompagnato Smart Dock, in quanto capace di sfuggire alla logica del valore di scambio e di conferire al tempo priorità sullo spazio: dar valore al tanto tempo passato in un luogo tutto sommato limitato (Delmonte 2017)

Un ulteriore aspetto da enfatizzare riguarda la connessione della darsena con il quartiere Giardino, contrassegnato da una presenza significativa di migranti e spesso rappresentata dalla stampa locale in maniera molto negativa, tanto da determinare un clamoroso successo elettorale della Lega alle recenti amministrative. In questa prospettiva critica, si rileva come tale iniziativa abbia consentito una ‘contro-narrazione’ rispetto alle immagini di degrado, spaccio e insicurezza in modo che

quella che fino a ieri era una banchina abbandonata è diventata una piazza urbana, un parco dove far giocare i propri figli o trascorrere una serata in compagnia di amici e buona musica”, dando un ulteriore significato all’aggettivo “smart” non inteso nel senso di implementazione tecnologica ma nell’accezione di “di mettere a sistema, con intelligenza, le sue risorse fisiche e sociali per la costruzione di uno scenario condiviso per il futuro (Delmonte 2017).

Tale scenario risulta ancora incerto, poiché sia l’esito della riqualificazione sia il coinvolgimento della cittadinanza sono ancora da valutare per quel

<sup>67</sup> Per una rassegna sui dati delle iniziative e della partecipazione dei cittadini vedi Consorzio Wunderkammer, [www.wunderkammer.org](http://www.wunderkammer.org).

che riguarda la qualità dell'interazione tra i differenti attori in gioco (istituzioni pubbliche, consorzio e cittadinanza).

In conclusione, l'originalità degli eventi promossi da Wunderkammer e l'ampio coinvolgimento di attori della società civile sono riscontri fattore oltremodo concreti e sicuramente un fondamento di una progettualità futura significativa. Infatti il Consorzio Wunderkammer intende portare avanti un processo di rigenerazione urbana del fiume e della darsena ferraresi con gli strumenti della produzione culturale, della cultura ambientale e dell'innovazione sociale. L'obiettivo è quello di diventare una *community hub* e, quindi, allargare l'area di azione, agendo anche su altri punti della darsena, dei corsi d'acqua cittadini e del Po.

Nondimeno, il fiume e la sua darsena appaiono ancora disgiunti dall'obiettivo di stabilizzazione di una inclusione nei rapporti con la città nella sua articolazione sociale, culturale ed economica. Lo scenario è aperto e denso di prospettive, ma anche di possibili ostacoli rispetto agli obiettivi prefigurati e alle cosiddette *opportunità di azione*. Su questa possibilità si apre, contemporaneamente, un fertile ambito di ricerca per comprendere se e come Ferrara possa ripensarsi nel suo difficile rapporto con il suo fiume.

## 12 - Bologna e il suo artificio idrico

*Teresa Carlone, Alessandra Landi*  
*Università di Bologna*

### ***Introduzione***

Quello tra Bologna e le sue acque è un rapporto di addomesticamento artificiale, capace di fare del capoluogo emiliano una *città d'acqua* benché l'area urbana non fosse mai stata percorsa, ma solo lambita, da due alvei naturali. L'imponente sistema idraulico realizzato a Bologna a partire dal XII secolo ha portato in città le acque del fiume Reno e Savena, che hanno plasmato la forma fisica, sociale e la complessa identità simbolica del sistema urbano per molto tempo. Bologna, così come la regione Emilia-Romagna, è da sempre strutturalmente connessa al carattere anfibio del suo territorio, il più ricco di depressioni umide a livello nazionale. Fin dalle origini la regimentazione idrologica intra ed extra moenia divenne "chiave di volta del proprio modo di produzione territoriale, e il regime idrico (...) modello delle proprie funzioni superiori" (Farinelli in Tozzi Fontana 2007, p. 60). Una gestione tecnica e politico-amministrativa delle acque, dall'Appennino alle valli del Po, che contribuì a fare di Bologna un fiorente distretto tessile urbano *ante litteram*. La preziosa logica idrica di Bologna, e con essa le sue espressioni materiali ed immateriali, andò perduta sotto la pressione modernista per poi riconfigurarsi, a partire dalla fine del '900, in una logica di riqualificazione fruitiva e naturalistica. Le acque bolognesi rappresentano oggi elemento di arredo urbano, di utilizzo ricreativo, di salvaguardia ambientale e un baluardo di memoria storica. Il complesso sistema idrico della città, ancora oggi in gran parte leggibile, non ha mai smesso di scorrere sotto

le strade e l'ambiente costruito, regolando l'approvvigionamento e il deflusso idrico del corpo urbano, riaffiorando in alcuni suggestivi punti della città e resistendo in superficie attraverso un'inequivocabile toponomastica (Via del Porto, Riva Reno, Via delle Moline). Il rapporto di attrazione e di valorizzazione dei fiumi e canali bolognesi è oggi leggibile in tre dimensioni che ne descrivono il rapporto con il territorio fisico circostante, con le formazioni sociali che in essi si realizzano, con il valore culturale, identitario e ambientale che a questi corsi d'acqua viene conferito.

Le riflessioni che seguono si fondano su una ricerca qualitativa svolta con tecniche di rilevazione miste: osservazione diretta (passeggiate urbane) e partecipante secondo metodologie etnografiche, interviste a testimoni significativi e raccolta di informazioni da eco-volontari attivi nelle zone descritte; analisi di documenti storici e di altre fonti di secondo livello ottenute tramite la consultazione online di siti istituzionali e gruppi nei social media. Il materiale raccolto non permette di fare una fotografia completa, ma avvia una descrizione della complessa interazione tra la città e i corsi d'acqua nelle sue dimensioni simboliche e sociali all'interno dei più ampi processi urbani. Tra i vari canali presenti, in modo evidente o meno, nel territorio bolognese è possibile identificarne alcuni che assumono un valore simbolico e identitario per le comunità, che si muovono lungo i loro *corsi* e che rappresentano una risorsa intorno cui attivare percorsi di cittadinanza attiva volta alla valorizzazione dell'elemento naturale e storico che essi incarnano.

### ***Breve storia del cuore d'acqua bolognese***

La Felsina etrusca sorgeva sulle sponde del torrente Aposa. A fronte di una crescente domanda idrica, nel I secolo a.C. i Romani costruirono un acquedotto sotterraneo lungo 18 km che dal fiume Setta (affluente tosco-emiliano del fiume Reno) portava l'acqua necessaria all'insediamento Bononia: rimesso in funzione alla fine dell'800, tuttora fornisce a Bologna il 20% del suo fabbisogno idrico (Tarabusi 2006).

Come ci rammenta Dante nel XVIII canto dell'*Inferno*, i fiumi Reno e Savena cingono di lontano la città, limitandosi a lambirne gli allora confini. In epoca medievale Bologna necessitava di crescenti quantità di acqua per irrigare, lavare, per creare energia meccanica, per la concia dei pellami, per fare defluire materiali di scarto. Così, nella seconda metà del XII secolo, l'amministrazione costruì un grande sbarramento e un canale in muratura per convogliare le acque del fiume Savena verso la città; un gruppo di imprenditori privati - i Ramsiani - portarono avanti un'analogha operazione di derivazione d'acqua dal fiume Reno,

attraverso la costruzione di una grande chiusa a Casalecchio e scavando il canale di Reno per convogliare le sue acque in città. Quest'ultimo ed il coevo canale di Savena rappresentano dunque i surrogati del grande fiume che alla Bologna medievale mancava. I due corsi artificiali divennero, insieme a decine di rii e altre fonti che scendono dai colli, parte integrante dello spazio urbano compreso fra le antiche e le nuove mura della città: sulle loro sponde sorsero decine di mulini da grano, moliture, tintorie, impianti per la follatura della lana e la forgiatura dei metalli che traevano da un capillare sistema idrico l'energia motrice necessaria ad alimentare una complessa struttura urbana protoindustriale. Le acque cittadine hanno per secoli dato forma ai quartieri urbani, aggregando tintori, tessitori, lavandaie, mugnai che lungo i canali trovavano anche i luoghi della loro socialità e dei riti collettivi.

Un'originale sinergia di innovazioni - canalizzazione delle acque e applicazione di chiaviche ai mulini - contribuì a fare di Bologna un competitivo distretto tessile. L'intero processo produttivo si concentrava dentro le mura e i prodotti bolognesi (l'organzino in primis) - si imposero a lungo sui mercati internazionali, grazie all'elevata qualità e i prezzi contenuti. Si stima che alla fine del '500, più di 20.000 dei 60.000 abitanti della città vivessero lavorando la seta (Guenzi, Poni 1988). I mulini "alla bolognese" sono annoverati tra le più elevate espressioni della tecnologia europea del tempo, via via perduti nel corso dell'800 e di cui si conserva oggi memoria presso il Museo cittadino del Patrimonio Industriale. Nel 1548 vennero avviati i lavori di costruzione del porto di Bologna, progettato da Jacopo Barozzi (il Vignola): l'area portuale comprendeva dogane, magazzini, moli e rimase attiva fino al 1934. Nel XV secolo, la navigazione palustre delle pianure a nord di Bologna venne regolata tramite la costruzione del canale artificiale Navile, in cui confluivano i canali Reno e Savena appena fuori città. Le imbarcazioni che fuoriuscivano da Bologna per mezzo del canale Navile attraversavano le paludi fino a Malalbergo e Ferrara: la navigazione era resa possibile da un sistema di chiuse - le "porte vinciane", poiché fu Leonardo da Vinci a idearle - che consentivano alle imbarcazioni manovre di risalita o di uscita dalla città. Presso ogni chiusa sorgeva un'abitazione in cui alloggiavano gli addetti alle manovre e lungo il canale si trovavano osterie per una sosta o un ristoro. Una volta raggiunte le pianure ferraresi, il canale Navile si immetteva nelle acque del Po di Primaro e da lì le imbarcazioni ne seguivano il corso fino al mare Adriatico, navigando fino a Venezia, per poi raggiungere le corti europee e il bacino del Mediterraneo (vedasi anche il romanzo storico del collettivo Luther Blissett, 2009).

In un'epoca in cui le strade erano accidentate e lente, le "autostrade d'acqua" rappresentavano la via di comunicazione più agile ed economica, soppiantata



poi dall'avvento del treno e della motorizzazione di massa. Fu anche attraverso canali navigabili, imbarcazioni e porti fluviali, che per circa sette secoli Bologna si aprì al mondo fino ad allora conosciuto, accogliendo donne e uomini, merci, idee e culture. Il buon governo delle acque bolognesi, base dell'egemonia economico-commerciale della città, fu possibile grazie ad un felice coordinamento tra l'intervento pubblico e i propositi cooperativi di centinaia di privati imprenditori, un'armonizzazione di interessi pubblici e privati volta ad ottimizzare la resa della già allora scarsa risorsa idrica. Il sistema delle *Assunterie* incorporava figure sociali e professionali variegata (imprenditori, capibottega, tessitrici, trattrici) e catalizzò per secoli la trasmissione interna di una densa rete di informazioni e competenze tecniche e mercantili. Le *Assunterie* e i suoi eredi Consorzi di Reno e Savena, tuttora operativi, provvedevano alla distribuzione della risorsa secondo precisi riparti e alla salvaguardia del reticolo idraulico artificiale. Nel caso bolognese, quest'ultimo costituisce il vero e proprio sistema idrico cittadino (escluso l'uso alimentare): gli enti consorziati contribuivano, e tuttora lo fanno, all'imprescindibile pubblica funzione di mantenere l'equilibrio idrogeologico del sistema urbano (Tozzi Fontana 2007).

Tra '700-'800 le conoscenze e le pratiche igienico-sanitarie mutano progressivamente, dando avvio ad una lunga stagione di interventi di igiene pubblica che si concretizzarono nella copertura di canali e dei rami fluviali, al fine di eliminare i miasmi pestiferi delle acque cittadine e la circolazione di roditori ed insetti che le popolavano. Sul piano urbanistico, l'ingresso nell'Italia unita portò ad un riassetto del centro antico, con la costruzione di quegli assi viari di sapore haussmanniano (via Farini ed Indipendenza, più tardi via Rizzoli) che contribuirono a sconvolgere il tessuto urbano e i suoi canali attraverso tagli, deviazioni, tombature. Nel 1889 veniva approvato il Piano regolatore che decretò formalmente l'interramento dei canali, anche in nome della valorizzazione immobiliare del suolo ricavato<sup>68</sup>.

Il Novecento aggiunge ulteriori motivazioni all'eliminazione dei canali, in primis le esigenze di fluidità del traffico automobilistico e quelle di spazio destinato ai parcheggi urbani, che ancora oggi rappresentano l'insormontabile ostacolo per ogni ipotesi di riapertura, anche parziale, di tratti urbani dei canali (*Ibidem* 2007). Il colpo decisivo al reticolo delle acque bolognesi arriva nel 1948, con la soppressione definitiva della navigazione, l'interramento e la tombatura dei principali canali nel centro città. Gli interventi sul sistema dei canali - spesso drastici e frettolosi - contribuirono a togliere dalla vista e dalla memoria

<sup>68</sup> Negli stessi anni veniva inaugurato un nuovo bagno pubblico in zona Grada e una vasca natatoria in via del Milazzo, entrambi alimentati dal canale Reno, a riprova del fatto che, nonostante le precauzioni igienico-sanitarie, i bolognesi continuarono fino agli anni '20 del '900 a fare il bagno nelle acque urbane.

collettiva dei bolognesi gli aspetti materiali ed immateriali connessi all'uso delle acque da parte di centinaia di generazioni, occultando porzioni significative della storia e dell'identità bolognese. Il canale Reno e Navile scorrono oggi superficialmente in due aree periferiche della città.

### ***Bologna e i suoi corsi d'acqua oggi: una complessa trama di attori***

La storia del rapporto tra la città e i corsi d'acqua ci mostra come, anche dinnanzi ad avversità e ostacoli di varia natura, ci sia stata un'organizzazione infrastrutturale e di governo del territorio che ha garantito a Bologna un accesso alla risorsa idrica e alla navigabilità dei suoi corsi d'acqua. I mutamenti del percorso del fiume Reno, ad esempio, che dalla Bononia romana ad oggi ha cambiato rotta almeno cinque volte, riproducono la storia delle sue inondazioni e dei conseguenti danni alle aree rurali e periurbane. Tra '700-'800, il Consorzio di Bonifica Reno ha progressivamente incanalato il fiume dentro argini artificiali sopraelevati (oggi 18 m slm). Attraverso la progressiva costruzione di pompe idrovore, le acque delle piene che si riversano nelle basse pianure (2-3 m slm) vengono immesse nel Reno a circa 50 km da Bologna, per poi raggiungere il "cavo benedettino", scavato nel '700, e un ramo abbandonato del Po. Si tratta di un complesso sistema di area vasta che permette di fronteggiare e regolare, anche attraverso operazioni di stoccaggio e redistribuzione, le piene appenniniche e gli attuali regimi di piogge spesso intense e localizzate alternati a importanti siccità. Ciò contribuisce alla mitigazione degli effetti idrici tenuto anche conto dell'ampia cementificazione del territorio bolognese. Il Bacino del fiume Reno e il complesso reticolo di 2075 Km di canali conforma la vasta pianura tra Bologna e Ferrara, risultando impercettibile e indecifrabile ai più. I Consorzi di Bonifica Reno e Savena sono figure giuridiche complesse che, attraverso un vasto patrimonio di conoscenze e competenze tecniche, svolgono un ruolo cruciale nella regimazione infrastrutturale delle acque intra ed extra moenia, anche in termini di sorveglianza e prevenzione a fronte dell'acuirsi di eventi estremi. Il lavoro dei Consorzi si inserisce in una cornice politico-amministrativa complessa di gestione delle acque, a cui contribuiscono diversi attori istituzionali e non: la Regione Emilia-Romagna, la città metropolitana e il Comune di Bologna, le amministrazioni comunali a valle del corso Navile, Hera, Atesir, e una Consulta che riunisce le diverse associazioni culturali legate ai corsi d'acqua bolognesi. Ogni attore ha competenze e ruoli specifici, ma partecipano insieme ad un tavolo istituzionale permanente per la prevenzione di situazioni di criticità, per coordinare le misure compensative (uso di acque appenniniche in caso di carenze stagionali) e infine per l'implementazione di piani concertati di mitigazione.

Come abbiamo visto, nell'età contemporanea il valore dei corsi d'acqua è andato via via modificandosi, passando da elemento centrale ad elemento di contesto, intorno al quale però articolare dimensioni di memoria storica, culturale e/o ricreativa della città; su queste si registra una vocazione ambientale e ambientalista a cui ha contribuito il mondo associativo e del no profit. Partendo dal centro della città troviamo quel che resta del porto cittadino costruito nel 1548 e che oggi ospita il Parco del Cavaticcio. Questo Parco inaugurato nel 2001, fu realizzato sfruttando il terreno sotto al quale corre, coperta, la diramazione del Canale di Reno nota come Cavaticcio che qui faceva un salto di ben 15 metri e, infatti, veniva usato come fonte di energia dai numerosi opifici esistenti in questa zona fin dal XII secolo. L'elemento idrico è stato riportato alla luce e rappresenta oggi un elemento essenziale del parco e delle attività che lì vengono realizzate. Il Parco del Cavaticcio è inserito nel distretto culturale "Manifattura delle Arti", centralità di importantissimo rilievo per l'arte e la cultura cittadina e extra cittadina, che ospita alcune opere d'arte appartenenti al MAMBO (Museo d'arte moderna) in quello che possiamo definire un'area museale a cielo aperto (fig. 11). L'area verde, progettata e rigenerata secondo una cornice sistemica con gli edifici storici che la circondano, ospita concerti e rassegne estive che animano il quartiere con iniziative culturali di elevata qualità artistica e sociale.

Fig. 11 - Scorcio del Parco del Cavaticcio



Fonte: <https://facciamoungiroincentro.blogspot.com/2018/11/canale-del-cavaticcio-bologna.html>, accesso 18 giugno 2021

Spostandosi verso le aree più periferiche si incontrano due dei maggiori canali presenti in città: il canale Navile e il canale Reno. Il primo, posizionato nel quadrante nord-ovest della città, costeggia la Bolognina e la zona di Corticella. Rappresenta un'importante area e risorsa naturale, intorno alla quale si realizzano pratiche di uso connesse ad attività ricreative e legate al mantenimento della memoria storica e all'utilizzo che in passato si è fatto del corso d'acqua. Nonostante la sua importanza naturalistica e storica, viene spesso utilizzato come una discarica a cielo aperto - molte sono le denunce di scarsa o addirittura assente pulizia della zona - e molte parti del percorso che costeggia il canale versano in uno stato di abbandono.

Anche in reazione a ciò, da alcuni anni realtà associative del territorio si sono unite in un comitato "Salviamo il Navile"<sup>69</sup> con l'obiettivo di attivare nuove forme di socialità e un rapporto vivo con il canale, ripristinando percorsi naturalistici sugli argini, immaginando nuovi usi, offrendo servizi culturali e riaprendo le vie d'acqua sotterranee. Le attività del comitato si realizzano in una duplice modalità operativa: da un lato animando le rive del canale con passeggiate e altre iniziative ricreative e dall'altro promuovendo campagne di sensibilizzazione, la costituzione di un forum di comunità e la formazione di *citizen science*<sup>70</sup>. Un punto cruciale del Navile è situato nell'area che attiene al cosiddetto "Ponte della Bionda", un antico manufatto costruito alla fine del '600, preservato da alcune associazioni, tra cui la principale è l'omonima Associazione Culturale<sup>71</sup>, nata sulla spinta dei lavori di restauro del ponte. La grande attenzione e la mobilitazione di persone che il comitato ha contribuito a creare hanno trovato concretezza nell'opera di riqualificazione che sta attualmente interessando il canale<sup>72</sup> e che si fonda su una proficua collaborazione tra Enti pubblici e di gestione del territorio. Questa opera di recupero della funzionalità idraulica del Navile, inserita nel "Piano nazionale contro il dissesto idrogeologico 2014-2020"<sup>73</sup>, viene realizzata grazie alla collaborazione tra amministrazioni Comune di Bologna, Regione e Consorzio di Bonifica Renana e cittadini associati, che hanno svolto un ruolo importante nella concezione e progettazione.

Stesso grande interesse per i corsi d'acqua e possibili interazioni con questi si rintraccia nel quadrante ovest della città, lungo le sponde del Canale Reno. Il sistema dei parchi del quartiere Borgo Panigale-Reno è percorribile in quasi

<sup>69</sup> <https://www.facebook.com/salviamoilnavile/>, accesso il 27 febbraio 2021.

<sup>70</sup> <https://www.legambiente.emiliaromagna.it/2020/06/06/life-green4blue-un-progetto-europeo-per-la-riqualificazione-dei-canali-di-bonifica/>, accesso il 27 febbraio 2021.

<sup>71</sup> <http://www.centrocrococoperta.it/?q=node/17>.

<sup>72</sup> <http://www.comune.bologna.it/news/bonifica-canale-navile>.

<sup>73</sup> Regione Emilia-Romagna, Proposta di interventi da inserire nel Piano nazionale contro il dissesto idrogeologico 2014-2020, Deliberazione della Giunta Regionale 27 aprile 2015, n. 478.

tutta la sua totalità: nella zona più a sud si situa un ampio tratto di parco lungo il fiume Reno, detto anche LungoReno. Ritenuto una risorsa per il quartiere, attualmente offre alcuni percorsi sportivi e per la salute che rappresentano un'attrattiva per molti cittadini bolognesi. Questi percorsi non sempre risultano facilmente fruibili, dato l'affollamento lungo il fiume di ciclisti e camminatori. Dal punto di vista geo-ambientale, l'area appare versare in una condizione più critica rispetto ad altri canali della città. La prossimità delle rive del canale al centro abitato provoca disagi e scarsa accessibilità in alcuni tratti a causa di allagamenti e dissesti durante o dopo le piene. Nonostante alcune difficoltà legate alla fruibilità dei percorsi attorno alle rive del canale, l'area del LungoReno funge da importante polo attrattivo per le comunità che vivono la zona e che ne animano le sponde. In passato, la zona golenale del canale, oltre ad ottemperare ad una funzione di protezione infrastrutturale del corso d'acqua, è stata a lungo utilizzata come campo da "ruzzolone". Si tratta di un gioco pubblico che prevede il lancio di un disco (originariamente una forma di formaggio, oggi un disco di legno) gettato dopo avervi attorcigliato per due o più giri una fettuccia di canapa, attaccata con un cappio di cuoio all'avambraccio. Questo gioco conviviale, ora meno praticato, ha lasciato spazio a un uso più variegato della zona golenale: negli ultimi anni, complice anche una riscoperta delle attività all'aria aperta (e acuita ancor più dalle restrizioni di mobilità collegate alle misure contenitive della pandemia da Covid-19), le rive del canale sono state adibite a passerelle pedonali e piste ciclabili.

Il ruolo e la partecipazione delle associazioni ai percorsi di ascolto e di progettazione condivisa del territorio hanno ricoperto, nell'ultimo decennio, sempre maggiore spazio nelle politiche urbane di Bologna. Numerosi sono i percorsi partecipativi attivati in città<sup>74</sup>, che hanno contribuito ad orientare i piani regolatori. Alcuni degli spunti emersi dalla riqualificazione e rivitalizzazione dei corsi d'acqua grazie al confronto fra amministrazioni e i gruppi di stakeholder cittadini sono confluiti nella documentazione e nel materiale progettuale del Piano Urbanistico Generale<sup>75</sup> redatto nel 2020 con modalità partecipative. Analizzando i documenti di Piano si scorge come uno degli assetti di sviluppo strategico urbano si riferisca al tema resilienza ed ambiente, con uno sguardo al potenziamento dell'eco-rete urbana (con grande attenzione alla qualità delle

---

<sup>74</sup> Prima con l'Urban Center e poi con la Fondazione per l'innovazione Urbana il Comune di Bologna ha reso la partecipazione dei corpi intermedi e di settori della cittadinanza uno strumento per la co-progettazione delle politiche pubbliche che interessano la città.

<sup>75</sup> Le schede conclusive del PUG, contenenti materiale di approfondimento per la costruzione del piano sono consultabili su <http://dru.iperbole.bologna.it/pianificazione>. Il documento finale, con gli approfondimenti sui documenti di Piano si può trovare al sito <http://dru.iperbole.bologna.it/progetti>

acque e ai bacini idrici) e alla mitigazione dei rischi ambientali e idro-geologici.

Le linee di strategie locali, relativamente alle zone della città interessate, riportano i principali canali idrici della città come elemento essenziale della pianificazione, riconoscendo come il complesso assetto idraulico fatto di canali e corsi d'acqua tombati costituisca un sistema particolarmente esposto all'inquinamento, generato dalla scarsità delle portate in periodi estivi, da un lato, e alla vulnerabilità idraulica e di allagamento degli edifici in periodo invernali e di piena dall'altro. Le linee di indirizzo del Piano rappresentano, quindi, una irrinunciabile opportunità di riqualificazione dei corsi d'acqua della città per il raggiungimento degli obiettivi di qualità dei corpi idrici.

### **Conclusioni**

La presenza e la regimentazione delle acque fluviali a Bologna si deve all'affermazione dell'homo faber sulla natura. Come abbiamo visto, a partire dal '200 sono stati creati i surrogati del grande fiume che la città non ha mai avuto. Questa rete idrica artificiale ha plasmato il corpo città e ha fatto di Bologna una potenza economica e commerciale per secoli, contribuendo a connetterla verso il resto del mondo sino ad allora conosciuto. Questa funzionalità è venuta meno, anche a causa della frenesia modernista avviatasi nel XIX secolo. Ciò ha rimosso dalla memoria e dalla vista dei bolognesi, come in altre città italiane, la più parte del reticolo idrico e degli artefatti ad esso connessi. Dalla ricostruzione post-bellica in avanti, l'ambiente urbano e periurbano ha ulteriormente perso la memoria storico-simbolica e la funzionalità delle proprie acque. Studenti, *city users* e *newcomers* attraversano distratti vie dai nomi inconfondibilmente connessi ad una presenza idrica; si soffermano - tra il romantico ed il blasé - a guardare ed ascoltare le acque dei canali che riaffiorano in alcuni punti del centro urbano e si danno appuntamento sotto il Nettuno in Piazza Maggiore, senza forse domandarsi perché, nel centro esatto del capoluogo emiliano-romagnolo, sorga una fontana dedicata al Dio romano delle acque e delle correnti.

L'attività dei Consorzi di Bonifica ha contribuito a preservare fino ai giorni nostri l'integrità del reticolo sotterraneo bolognese, evitando di compiere interventi irreversibili come accaduto ad esempio nella vicina Modena (Campioni, Pezzoli, 2003). Ciò ha permesso di mantenere anche una comprensione della complessa rete idrica bolognese. Oltre a ciò, diverse formazioni sociali lavorano da circa vent'anni per far riaffiorare dall'oscurità percettiva, fisica e simbolica la relazione tra Bologna e le sue acque. Si tratta di narrazioni volte al recupero storico, naturalistico e paesaggistico del patrimonio idrico, da un lato, di interventi per valorizzare attività del tempo libero, la mobilità sostenibile e la

socialità, dall'altro. Come ci fa notare l'architetto Piero Orlandi «non si tratta di interventi capaci di riconfigurare, se non parzialmente, l'antico paesaggio urbano d'acqua, né tanto meno di riproporre nel centro della città la perdita logica idrica, perché si sviluppano dal centro storico verso l'esterno e non incidono propriamente sulla vita quotidiana delle persone» (Tozzi Fontana 2007, p. 59). Tuttavia, la preservazione e la valorizzazione dell'antico reticolo urbano e dei canali superficiali consegna nelle mani dei bolognesi un potenziale strumento per contribuire ad un uso più sapiente della risorsa, in nome dell'equilibrio idrogeologico del proprio territorio e di un rinnovato, auspicabilmente meno oscuro rapporto tra cittadini e natura.

## 13 - La città di Parma ed i suoi torrenti: così vicini, così lontani

Davide Papotti  
 Università di Parma

### *Riflessioni introduttive*

Uno dei video promozionali realizzati in occasione dell'intitolazione della città di Parma a "Capitale Italiana della Cultura 2020-2021" ha come titolo il motto scelto per il *dossier* di candidatura: "La cultura batte il tempo"<sup>76</sup>. Il filmato inizia con una citazione cinematografica tratta dall'*incipit* del film *Prima della rivoluzione* (1964) di Bernardo Bertolucci: un'inusuale, per l'epoca, ripresa aerea mostra immagini della città emiliana vista dall'alto, con la voce fuori campo del protagonista che così la descrive:

Come in sogno ti vengono incontro le porte della città, i bastioni, le barriere doganali, i campanili come minareti, le cupole come colline di pietra, i tetti grigi, le altane aperte, e giù, più giù, le strade, i borghi, le piazze, la piazza, e in mezzo c'è il torrente, la Parma, che divide le due città, i ricchi dai poveri, e ancora la piazza, così in mezzo alla città eppure così vicina ai campi, che certe volte ci arriva l'odore del fieno [...].

In questo vertiginoso quanto efficace riassunto del *genius loci* della città, il ruolo del torrente Parma è delineato con chiarezza: una linea divisoria, che taglia in due l'abitato, imponendo una frattura che è insieme tangibilmente fisica ma anche, più sottilmente, sociale.

In questo saggio si vorrebbero delineare sinteticamente i rapporti che intercorrono, sotto un'apparentemente tranquilla omonimia, fra la città di Parma e il

---

<sup>76</sup> Il video è disponibile alla pagina web istituzionale dell'evento: <https://parma2020.it/it>.



torrente Parma, per provare ad offrire qualche riflessione sul ruolo che il corso d'acqua ha avuto nella storia, su quello che ricopre ai nostri giorni, sul rapporto che gli abitanti hanno con esso.

Il retroterra disciplinare adottato è quello della *geografia culturale*, che, dopo la svolta degli ultimi decenni, “converge verso declinazioni di significato più attente a valori e significati, vissuti e pratiche sociali, processi oltre che prodotti culturali” (Banini 2019, p. 14).

Seguendo uno schema di riferimento adottato all'interno del progetto “Fiumi e città”, si offrirà dapprima un sintetico inquadramento storico-geografico, per poi analizzare le formazioni sociali legate alla presenza fluviale, gli interessi in gioco, le progettualità messe in campo dagli attori istituzionali.

Per la stesura del seguente testo si sono consultate fonti bibliografiche (fra le quali quelle offerte nell'elenco finale), unitamente all'archivio storico del giornale locale, *La Gazzetta di Parma*. Sono state inoltre svolte quattro interviste con due assessori della giunta municipale di Parma, un rappresentante di un comitato di *Cittadini Volontari* ed un architetto che ha lavorato su progetti legati alla valorizzazione dello spazio fluviale urbano.

### ***Inquadramento storico-geografico***

Il torrente Parma<sup>77</sup> è un corso d'acqua, tributario di destra del fiume Po, che nasce sul crinale dell'Appennino tosco-emiliano e si sviluppa per 92 km di corso. Il suo bacino idrografico si estende per circa 800 kmq. Il tratto urbano del suo corso, lungo circa 6 km, comprende anche le due confluenze con i torrenti Cinghio (che ha un bacino idrografico di circa 35 kmq) e Baganza (bacino idrografico di circa 215 kmq e sviluppo di circa 55 km) (Ridolfi 2008).

Il torrente, come si diceva all'inizio, divide in due parti la città: il quartiere denominato “Centro storico”, dove sorgeva l'antico insediamento romano (Parma fu fondata come colonia nel 183 a.C.), situato in sponda destra, ed il quartiere chiamato “Oltretorrente”, che trae, fin dalla sua denominazione, una *raison d'être* dal suo posizionamento rispetto al torrente. All'interno della cerchia storica delle mura, già nella cinta del XII secolo, era compresa non solo l'area, più vasta, situata in sponda destra, ma anche una parte del territorio in sponda

<sup>77</sup> Si parlerà sempre di “torrente Parma” e non di “fiume Parma” in ragione dell'irregolare regime idrometrico del corso d'acqua: “I corsi d'acqua emiliani scendono tutti dal crinale appenninico [...] il regime dei fiumi della regione, alternando stati di piena e di magra, è decisamente a carattere torrentizio ed è da mettere in relazione all'alimentazione pluviale del rilievo [...] Di conseguenza due sono i massimi di portata stagionali, in primavera e autunno [...] in concomitanza con i massimi di piovosità. Le minime sono estive e si hanno magre anche invernali” (Carloni, Francavilla 1974, p. 17).

sinistra, che serviva a controllare l'accesso al ponte posto sulla strategica rotta commerciale della via Emilia. Come efficacemente sintetizza Giancarlo Gonizzi:

Si può certo affermare che la storia di Parma sia stata notevolmente influenzata dalla posizione geografica in cui essa si trova. Alla confluenza della Baganza col torrente Parma, è a poca distanza dal fiume Po e risulta importante nodo di traffico nella Pianura Padana e tra questa e il mare lungo la vallata del Taro e attraverso il Passo della Cisa e la Lunigiana. Così il corso d'acqua che oggi attraversa la città, oltre ad essere, un tempo, necessaria fonte di approvvigionamento idrico, per mezzo dei canali da esso derivati a monte, e quindi condizione alla vita della comunità, costituiva un ostacolo geografico per le comunicazioni (Gonizzi 2000, p. 57).

Il rapporto fra la città ed il torrente è quindi, da un punto di vista storico ed urbanistico, inscindibile. La città sorge appena a valle della confluenza fra due torrenti e intorno al ponte che, già dall'epoca romana, serviva ad attraversare il Parma. Il torrente era risorsa idrica, forza motrice per i mulini, fonte di approvvigionamento alimentare per la pesca, via di connessione, attraverso la rete di canali artificiali alimentati dalle sue acque (*in primis* il Canale Naviglio), con il fiume Po e con il reticolo idrografico della Pianura Padana.

Il torrente era certamente una risorsa, dunque, ma al contempo, ovviamente, anche un pericolo. La variabilità del regime idrico delle sue portate ha condotto periodicamente a disastrose alluvioni, che hanno accompagnato la crescita urbanistica della città. L'alluvione del 1177, ad esempio, spostò il corso del torrente, e portò, attraverso le ricostruzioni seguenti, al consolidamento urbanistico del quartiere oggi denominato "Oltretorrente". Non occorre però andare indietro nella storia per trovare traccia di piene devastanti. Passeggiando per Via Bixio, una delle arterie principali del quartiere "Oltretorrente", si trova una lapide commemorante la disastrosa piena del 21 settembre 1868, che fece venti vittime. Arrivando ai giorni nostri, il torrente Baganza esondò in diversi punti del suo corso, compreso il tratto urbano appena precedente la confluenza con il Parma, nel pomeriggio del 13 ottobre 2014, allagando due quartieri ("Montanara" e "Molinetto") e provocando ingenti danni ad abitazioni ed infrastrutture (fra i quali la distruzione di un ponte ciclopedonale).

### ***Le formazioni sociali***

La medesima denominazione del quartiere, "Oltretorrente", è significativa di una chiara indicazione di gerarchia territoriale. La distinzione fra le due sponde non viene infatti effettuata in base ad un criterio idrografico. Difficilmente, credo, si potrebbe ottenere una risposta convinta chiedendo a un parmigiano

quale sia la sponda sinistra o la sponda destra del torrente Parma; o meglio ancora, assecondando la narrazione auto-elogiativa della *petit Paris* (l'ambiziosa comparazione impera ancora nella pubblicistica turistica<sup>78</sup>), una *rive gauche* ed una *rive droite*. La denominazione "oltre-torrente", come avviene anche nei casi di Roma (con il termine "Trastevere" per indicare il quartiere in sponda destra) e di Firenze (dove si usano le locuzioni "Di qua d'Arno" e "Di là d'Arno") indica chiaramente, fin dall'inizio, qual è il punto di osservazione privilegiato, cioè quello del centro storico; per quanto riguarda Parma, la sponda destra. L'altra parte della città separata dal torrente è una zona "oltre" l'ostacolo naturale, fisicamente distinta, "altra".

Riprendendo i termini della sceneggiatura di *Prima della rivoluzione*, il dislivello è anche di natura economica, fra una città "dei ricchi" (il centro storico) ed una città più popolare e popolana, appunto l'Oltretorrente. Storicamente il quartiere sulla sponda sinistra, con pari densità abitativa<sup>79</sup>, è stato anche caratterizzato da uno specifico orientamento politico, che trovò la sua consacrazione simbolica nelle barricate dell'agosto del 1922, quando gli Arditi del Popolo, asserragliatisi proprio nell'Oltretorrente, furono in grado di respingere le milizie fasciste guidate da Italo Balbo. A memoria di questa resistenza, fu elaborato, con notevole arguzia popolare, il detto, in dialetto parmigiano: "*Balbo t'è pasé l'Atlantic ma miga la Pèrma*" ("Balbo hai passato l'Atlantico ma non il torrente Parma"); con riferimento alla trasvolata atlantica effettuata dal gerarca fascista nel 1933 a capo di una squadriglia di idrovolanti). Il motto campeggia a tutt'oggi nelle mura di contenimento dell'alveo del torrente, in pieno centro città, nei pressi del Ponte di Mezzo, posizionato sul percorso della via Emilia. La scritta, assai successiva agli eventi, e comparsa certamente a partire dal secondo dopoguerra (Minardi 1996, p. 38), viene ripetutamente ridipinta e riproposta, come testimonianza di uno dei molti utilizzi dello spazio golenale nel tratto urbano. I muri che si affacciano sull'alveo torrentizio sono infatti una sorta di galleria di *murales* a cielo aperto. In virtù della postazione centrale e della prospettiva visuale, essi assicurano una notevole visibilità agli autori di graffiti, e si pongono dunque come una sorta di illegale *tazebao* fluviale.

Confidando nel valore aneddotico, per dare un'idea della funzione di "lavagna pubblica" assunta da queste mura che contornano il torrente, basti citare la

<sup>78</sup> A solo titolo esemplificativo si veda la guida pubblicata dal quotidiano *La Repubblica* in occasione dell'anno in cui la città è stata proclamata Capitale Italiana della Cultura, che ospita un articolo di Alfredo Antonaros intitolato "Una piccola Parigi in Val Padana" (2019).

<sup>79</sup> La superficie della circoscrizione comunale Oltretorrente è di soli 1,1 kmq, a fronte dei 2,5 del quartiere "Parma centro", con una popolazione di 8.473 abitanti al 31.12.2019 a fronte dei 20.642 del quartiere "Parma centro". Le densità rispettive sono di 7.702 e 8.256 ab/kmq. (fonte Ufficio Statistico del Comune di Parma: <www.comune.parma.it>).

scritta che apparve pochi mesi dopo le elezioni comunali del 2012, in cui l'attuale sindaco della città, Federico Pizzarotti, sconfisse al ballottaggio il candidato espresso dal Partito Democratico, Vincenzo Bernazzoli, allora Presidente della Provincia: "*Berna t'è pasé il Taro ma miga la Përma*" ("Bernazzoli hai passato il Taro, ma non il Parma"; il Taro è il maggior fiume della provincia di Parma).

Nella narrazione identitaria comune, il torrente divide dunque la città storica, monumentale, turistica, da quella più popolare, povera, meno blasonata da un punto di vista dell'immagine, ma percepita come depositaria di valori identitari più "autentici" e "genuini" della *parmigianità*.

Nell'intervista effettuata all'Assessore alla Cultura e Politiche Giovanili della giunta in carica (febbraio 2021), Michele Guerra, che è stato l'artefice della candidatura della città al titolo di "Capitale Italiana della Cultura", lo studioso (l'Assessore è docente universitario di cinema presso l'ateneo cittadino) faceva riferimento all'importanza del senso di appartenenza degli abitanti al quartiere di residenza, notando come proprio gli abitanti dei quartieri "Oltretorrente" e "Montanara" (circoscrizione che si trova in una sorta di "cuneo fluviale" fra il torrente Parma ed il torrente Baganza) esprimano una vicinanza identitaria con il torrente probabilmente più accentuata e diffusa. Come spesso accade in Italia, il *genius loci* identitario percepito e vissuto dagli abitanti insegue scale sempre più ridotte e localizzate: dalla regione alla provincia, alla singola città, ma anche, inevitabilmente, ai differenti quartieri del medesimo aggregato urbano.

### ***I giochi di potere***

Lo spazio fluviale rappresenta uno scenario inevitabile per qualunque abitante, pendolare o *city user*<sup>80</sup> della città. I nove ponti che connettono le due sponde del torrente Parma sono un sistema comunicante brulicante di traffico, che permette a decine di migliaia di passanti (con qualunque mezzo, dall'auto alla diffusa bicicletta, ai pedoni) di assaporare quotidianamente la visione prospettica del greto del torrente. Questo spazio si configura come una quinta teatrale che fa da scenario<sup>81</sup>, da apertura visuale per la percezione del *cityscape*,

<sup>80</sup> "Ai due cerchi degli *abitanti* e dei *pendolari* se ne affianca ora un terzo, costituito dalla popolazione che nella città viene per consumare servizi pubblici e privati: i *consumatori metropolitani* o *city users*" (Martinotti, 1993, p. 146; corsivi originali).

<sup>81</sup> A proposito di quinta teatrale: a poche decine di metri dal torrente, non lontano dalla Piazza della Ghiaia (il cui toponimo indica con chiarezza l'origine alluvionale del terreno su cui sorge), dove ha sede il mercato bi-settimanale cittadino, sorge l'imponente teatro lirico della città, il Teatro Regio, inaugurato nel 1829 alla presenza della Duchessa di Parma, Maria Luigia. Nell'Ottocento i fondali dipinti che fungevano da scenografia per le rappresentazioni delle opere liriche venivano lavati nelle acque del torrente Parma e stesi ad asciugare sul greto. Il torrente che trasci-

del paesaggio urbano. La curvatura dei ponti, cui si accede attraverso leggere salite (la pendenza è ben percepibile se li si attraversa in bicicletta), permette uno sguardo leggermente sopraelevato sul piano della città, che dona un vantaggio visuale di delicata panoramicità.

Un'immagine della città vista attraverso l'apertura prospettica del torrente, e in particolare del tratto dell'Oltretorrente in cui le case popolari si affacciano direttamente sul greto, non manca mai nelle guide turistiche, negli opuscoli pubblicitari, nelle pagine *web* di promozione (fig. 12).

Fig. 12 - Una prospettiva del quartiere Oltretorrente con le tradizionali case affacciate sul greto e, nell'angolo, a destra, il Ponte di mezzo, il ponte che sorge sul tracciato della Via Emilia



Fonte: foto dell'autore

Il torrente è entrato solidamente fra gli “iconemi” della città. Il termine, secondo il geografo Eugenio Turri, è da intendersi

come una unità elementare di percezione, come segno all'interno di un insieme organico di segni, come sineddoche, come parte che esprime il tutto, o che lo esprime con una funzione gerarchica primaria, sia in quanto elemento che meglio d'altri incarna il *genius loci* di un territorio sia in quanto riferimento visivo di forte carica semantica del rapporto culturale che una società stabilisce con il proprio territorio (Turri 1998, p. 19).

---

na con sé nelle sue acque i colori delle variopinte scenografie della messinscena teatrale: un altro interessante intreccio fra la vita culturale della città e la funzione fluviale.

Il corridoio territoriale del torrente ha anche una funzione naturalistica. Lo spazio golenale si caratterizza infatti come un “polmone”, secondo una delle metafore più comuni, per la città (che, al pari di tutte le altre colleghe della Pianura Padana, si trova in una delle aree più inquinate del continente europeo). Anche questa dimensione legata al valore naturalistico, però, si esplicita più in una percezione visuale che in un effettivo utilizzo<sup>82</sup>. Il torrente possiede, nel tratto urbano, sette discese dal piano stradale della città verso gli spazi golenali, che diventano così accessibili per passeggiate. Il terreno accidentato, la frequente presenza di fango legata ai cambiamenti di livello delle acque, la mancanza di una struttura consolidata per la viabilità ciclo-pedonale, tuttavia, scoraggiano un utilizzo costante da parte dei podisti o dei ciclisti.

L’utenza è dunque relativamente occasionale, anche se apparentemente in crescita. Alcuni recenti concomitanze hanno attratto l’attenzione dei cittadini – e, di conseguenza, anche quella dei *mass media* locali – sulla fruizione ad uso ricreativo degli spazi golenali. Durante il *lockdown* della primavera 2020, il sindaco, al pari di molti altri primi cittadini della nazione, emise un’ordinanza di chiusura dei parchi urbani recintati (a Parma ve ne sono due in posizione strategica: il *Parco Ducale*, legato alla sede farnesiana, situato in posizione centrale all’interno delle mura storiche della città, e la ex-fortezza militare, la *Cittadella*, posta a sud nell’immediata vicinanza del centro storico). I cittadini si riversarono dunque, per passeggiate di *loisir*, nel greto del torrente, nonostante il divieto di accesso stabilito per ordinanza comunale<sup>83</sup>. Il greto infatti rimaneva uno spazio non recintabile, i cui accessi, al di là dei cartelli di divieto appesi, erano facilmente valicabili.

L’utenza dello spazio golenale per uso ricreativo vede anche un’altra frontiera di conflitto per interessi contrastanti. Nel corso degli anni si è consolidata un’occupazione informale di alcuni spazi del greto, che vengono curati dai residenti delle case prospicienti. Si sono creati nel tempo, soltanto nella sponda sinistra, quella delle case affacciate direttamente sul torrente, “giardini” informali, in cui la vegetazione viene controllata e curata. Passeggiando lungo il torrente, si nota con stupore l’alternanza di tratti “selvaggi”, dove la vegetazione infestante, durante la primavera e l’estate, rende addirittura difficile il passaggio, e di aree dove si incontra un prato all’inglese, con alberi da frutto e arbusti floreali da giardino. Il fenomeno è interessante, perché da un lato rappresenta un utilizzo privato dello spazio golenale, che rimane per legge di proprietà demaniale; dall’altro si profila anche come una sorta di cura – sia pur animata da interessi

<sup>82</sup> Si veda ad esempio il volume di Vittorio Parisi (2019), con immagini di Romano Parma, un fotografo dilettante che ha dedicato gran parte della sua attività proprio a ritrarre il greto del torrente.

<sup>83</sup> L’ordinanza di divieto di accesso alla golena del torrente Parma è del 7 aprile 2020 ([www.comune.parma.it](http://www.comune.parma.it)).

privati di godimento dell'area – di uno spazio pubblico, non priva peraltro di un certo pregio estetico.

Il problema del ripristino della proprietà pubblica e della necessità di trovare forme di manutenzione condivise e coerenti all'interno dello spazio golenale è una delle sfide centrali che i progetti per la valorizzazione dell'area torrentizia si trovano ad affrontare, come ha affermato, nel corso dell'intervista, l'assessore all'Urbanistica Michele Alinovi. È chiaro che l'aumentata frequentazione degli spazi del greto costituisce una sorta di disturbo alla fruizione dello territorio "semi-privatizzato" di questi giardini informali, ed è pertanto osteggiata dai residenti frontisti.

### ***I progetti***

In questo quadro, sospeso fra una *vetrinizzazione* dello sfondo visuale prospettico offerto dallo spazio dell'alveo – l'architetto intervistato ha usato l'efficace formula di "effetto acquario" – e pratiche informali di utilizzo dello stesso, fra valore naturalistico di un'area poco frequentata (a confronto con le altre aree urbane) e valore sportivo, turistico e ricreativo che essa offre, si inserisce il discorso della progettualità pubblica.

Il Comune di Parma, in accordo con l'Agenzia Interregionale per il Fiume Po (Aipo), ente che è responsabile della sicurezza idraulica, e con Iren, l'azienda *multiutility* che gestisce la raccolta dei rifiuti in città, opera una manutenzione ordinaria della vegetazione, che non ottempera soltanto a criteri estetici di conservazione degli spazi urbani (anche in relazione al diffuso problema di abbandono di rifiuti nell'area golenale, frutto di comportamenti incivili), ma anche a ragioni di sicurezza idraulica. Recita infatti un comunicato ufficiale del Comune:

Lo **scopo** è duplice: da un lato garantire condizioni di **sicurezza** del torrente e dall'altro provvedere alla sua **pulizia**. Le azioni programmate, infatti, prevedono lo sfalcio lungo le rive, la rimozione di rami, tronchi, piante che in qualche modo possono ostacolare il regolare deflusso delle acque in caso di piena e la rimozione dei rifiuti. Infatti, una volta concluse le azioni di sfalcio da parte di Aipo, il Comune, con Iren, interviene asportando tronchi e ramaglie in corrispondenza delle arcate dei ponti e dove possono costituire ostacolo al deflusso delle acque, oltre a provvedere alla pulizia dei rifiuti presenti lungo il tratto interessato dagli interventi<sup>84</sup>.

Il problema della gestione integrata di questi interventi tocca in pieno anche la concezione e gli immaginari geografici legati allo spazio golenale del torrente.

<sup>84</sup> <https://www.comune.parma.it/notizie/news/2016-08-20/it-IT/Pulizia-del-torrente-Parma-1.aspx>, accesso 13 febbraio 2021.

L'incisività delle operazioni di sfalcio influisce ovviamente anche sulla vegetazione ripariale spontanea e sulla presenza della fauna selvatica. Il comunicato ufficiale del Comune si premura infatti di specificare immediatamente che "Le azioni messe in atto sono state concordate con le associazioni ambientaliste e avvengono in questo periodo dell'anno proprio per non disturbare la nidificazione degli uccelli presenti in questo tratto della Parma" (*Ibidem*).

La concezione dell'alveo torrentizio come *spazio naturalistico* è stata al centro della discussione di due progetti proposti dall'amministrazione comunale. Nel corso di soli dodici anni, infatti, due giunte distinte hanno proposto interventi infrastrutturali leggeri che avrebbero coinvolto lo spazio del greto, e che sono stati entrambi bloccati.

Il primo progetto risale al 2009, quando la giunta presieduta dal sindaco Pietro Vignali propose la costruzione di una pista ciclabile a sbalzo sul torrente Parma, per evitare la sovrapposizione, nello stretto spazio del marciapiede, di pedoni e biciclette lungo la direttrice fluviale, identificata come una *greenway*. Il progetto, che vedeva il coinvolgimento del blasonato studio dell'architetto Guido Canali, prevedeva inoltre la costruzione di una passerella di collegamento che valicasse il torrente nei pressi della confluenza con il torrente Baganza<sup>85</sup>. Il progetto ricevette parecchie critiche, legate sia ai costi di realizzazione sia all'impatto che la passerella avrebbe avuto sullo spazio golenale e sulla fauna che in esso trova rifugio.

Un simile processo di riconsiderazione della progettualità pubblica è avvenuto dieci anni dopo, quando la giunta Pizzarotti ha proposto la realizzazione di una pista ciclabile "leggera" nel greto del Parma. Le critiche alla realizzazione di questo progetto hanno portato alla costituzione di un fronte trasversale di resistenza, che includeva associazioni ambientaliste (come Legambiente Parma, Italia Nostra, WWF-World Wildlife Fund, ADA-Associazione Donne Ambientaliste, ENPA-Ente Nazionale Protezione Animali), associazioni ricreativo-sportive (FIAB - Federazione Italiana Amici della Bicicletta) ed altre aggregazioni civiche, sociali ed economiche, come Fruttorti, Manifattura Urbana, Parma Etica, Sodales<sup>86</sup>.

È interessante vedere come, a distanza di dieci anni, si sia riproposta una simile resistenza nei confronti di progetti di infrastrutturazione legati allo spazio del greto torrentizio, con la vittoria di un fronte composito ancorato sulla posizione della conservazione dello *status quo*.

<sup>85</sup> Per un'illustrazione giornalistica del progetto si veda l'articolo comparso nell'edizione parmigiana di *Repubblica online*: <https://centro-parma.blogautore.repubblica.it/2009/10/30/le-piste-del-verde-al-via-il-progetto-delle-greenways>.

<sup>86</sup> [https://www.gazzettadiparma.it/archivio/2019/02/06/news/pista\\_ciclabile\\_nel\\_greto\\_del\\_torrente\\_no\\_di\\_10\\_associazioni\\_incontro\\_pubblico\\_il\\_13\\_febbraio-509954](https://www.gazzettadiparma.it/archivio/2019/02/06/news/pista_ciclabile_nel_greto_del_torrente_no_di_10_associazioni_incontro_pubblico_il_13_febbraio-509954).



***Riflessioni conclusive***

Il rapporto tra la città ed il torrente appare a nostro parere caratterizzato da una grande visibilità dell'elemento geografico all'interno del tessuto urbanistico. Questa visibilità tende però a rimanere un rapporto a distanza, opportunamente riflesso dal titolo di questo progetto collettivo di ricerca. La stretta compenetrazione spaziale del torrente nel tessuto urbanistico non supera il dislivello fra il "piano" della città ed il "piano" del torrente. Al di là dei pochi metri di scarto altimetrico necessari alla sicurezza idraulica della città, lo iato fra la realtà del greto e quella del tessuto urbano sembra costituire una cesura che impedisce una piena osmosi comunicativa. I prossimi anni, con la sfida del recupero di un progetto di "Parco fluviale" da parte dell'amministrazione comunale e l'allestimento del Ponte Nord a sede dell'Autorità distrettuale di bacino del fiume Po<sup>87</sup>, vedranno un'ulteriore evoluzione di un rapporto vitale fra la città ed il corso d'acqua intorno al quale essa è cresciuta.

---

<sup>87</sup> Autorizzata con specifica deroga legislativa, rende il ponte più a Nord del tratto urbano del corso del torrente Parma il terzo caso di ponte adibito ad utilizzo permanente dopo gli illustri antenati del Ponte Vecchio di Firenze e del Ponte di Rialto di Venezia (<[https://parma.repubblica.it/cronaca/2020/10/31/news/parma\\_il\\_ponte\\_nord\\_sara\\_sede\\_dell\\_autorita\\_distrettuale\\_del\\_fiume\\_po-272505573](https://parma.repubblica.it/cronaca/2020/10/31/news/parma_il_ponte_nord_sara_sede_dell_autorita_distrettuale_del_fiume_po-272505573)>).

## 14 - Il Po a Piacenza: un rapporto difficile

Giampaolo Nuvolati  
Università di Milano Bicocca

### *L'immagine del fiume nella storia recente della città*

Parlare del fiume Po e di Piacenza significa parlare di un rapporto difficile che è andato nel tempo raffreddandosi. Piacenza non è mai stata una città di fiume, ma di vallate attraversate da torrenti balneabili ed è su questa contrapposizione che si articola il seguente saggio.

La città nella prima parte del '900 non conosce ancora uno sviluppo economico diffuso e una motorizzazione generalizzata, pertanto anche il tempo libero si consuma nelle immediate vicinanze, laddove il paesaggio naturale viene a proporsi. In questa fase anche la componente salutistica non è da trascurare: le colonie fasciste sull'Isolotto Maggi ne sono testimonianza in quanto luogo di ricreazione e balneazione per molti bambini e abitanti della città. Maria Elena Roffi Chinelli in un articolo uscito per la rivista piacentina *Città in Controluce* del novembre 1996, ci ricorda come lo sviluppo di una colonia climatica sul Po per i figli dei ceti più popolari tentasse di mantenere il difficile equilibrio tra l'assistenzialismo filantropico di stampo ottocentesco e le nascenti esigenze di indottrinamento ideologico proprie del regime fascista.

Ma nel tempo, soprattutto a partire dagli anni '70-'80, le vallate piacentine diventano i luoghi privilegiati per le gite fuori porta, anche in conseguenza di una crescente diffusione della automobile dovuta ad uno sviluppo economico generalizzato, oltre ad una maggiore balneabilità, rispetto al Po, dei fiumi Trebbia e Nure che scorrono in queste vallate. I paesi che si affacciano sui corsi

d'acqua divengono meta di visitatori e turisti provenienti da un più ampio bacino: non solo dalla città di Piacenza, ma anche dal territorio lodigiano e cremonese, cioè da aree di pianura molto prossime a Piacenza ma con poche attrazioni paesaggistiche e carenza di aree collinari. Nasce negli anni '70 il "mito" di Rivergaro, primo comune collinare della Val Trebbia che nelle sere d'estate offre aria fresca ai suoi visitatori e dove si scimmiotta la dolce vita romana dei *dehors* di via Veneto. Nei suoi bar, gelaterie e ristoranti, nella la piazza centrale dove sfilano autovetture sportive, trova rappresentazione il boom economico e la scalata sociale delle classi medie piacentine.

I fiumi balneabili, una cultura culinaria particolarmente sviluppata, la bellezza e la storia di alcuni borghi (Bobbio *in primis*) diventano un *brand* delle valate piacentine. Si tratta di una forma di escursionismo giovanile e familiare che interessa fasce di popolazione con discrete capacità di spesa, ma non in grado di incidere fortemente sulla economia locale e sulla crescente crisi dell'Appennino. Come noto proprio le aumentate disponibilità economiche riscontrabili in tutto il Paese hanno infatti gradualmente favorito un tipo di turismo di massa a ben più ampio raggio, mentre le aree interne più prossime alla città restano luoghi per gite domenicali.

### ***L'acqua come materia di campanilismo***

Sotto il profilo simbolico e della immagine che Piacenza vuol dare di sé stessa, il Po resta comunque un elemento sfocato sullo sfondo di una provincia che anche geograficamente si estende a sud-ovest del fiume stesso e che cerca una propria identità, una riconoscibilità paesaggistica nelle vallate. Anche la proverbiale rivalità calcistica con Cremona non trova come campo di "battaglia" e di scontro verbale il Po. I tifosi ultrà del Piacenza Calcio, in perenne lotta contro quelli della Cremonese, in occasione di un cosiddetto derby del Po della stagione calcistica 2004-2006 espongono in gradinata lo striscione con la seguente scritta «*Noi la Val Trebbia fino a Ottone, voi la piscina di Pizzighettono: non scherziamo, non c'è paragone*». Il campanilismo tra le due città è da sempre diffuso. In un mondo globalizzato è questa una visione ormai sorpassata, ma anche sentimentale, del "nemico" oltre il fiume, del fiume come confine tra due province per molti versi simili ma che cercano segni di differenza.

Di natura economica e politica è stata un'altra disputa tra la Provincia di Piacenza e quella di Genova che alla fine degli anni '80 si fronteggiavano in quella che è stata definita una "guerra dell'acqua" sull'imbrigliamento del torrente Cassingheno – affluente del Trebbia – che, in base ad un'ordinanza ministeriale, avrebbe dovuto essere deviato per portare sei milioni di metri cubi di

acqua verso la costa ligure. La briglia non si fece a seguito della fortissima opposizione politica, amministrativa e sociale dei piacentini: amministratori, cittadini, agricoltori che occuparono il cantiere più volte ed organizzarono imponenti manifestazioni di protesta. Grazie a loro il torrente Cassingheno ancora oggi apporta la sua preziosa acqua alla Val Trebbia. La storia ebbe un riverbero anche in altri contesti. Ancora una volta in occasione di una partita Piacenza-Genoa del campionato 1988-89 veniva esposto uno striscione «*2 punti forse, la Trebbia [nda: spesso viene utilizzato al femminile] mai*» a testimonianza dell'attaccamento della città (soprattutto, nella sua cultura più popolare) a questo fiume. A proposito di battaglie, sul Trebbia se ne sono combattute tante nell'antichità, alcune vere, militari. La più famosa è sicuramente quella avvenuta nel 218 a.C. in cui il condottiero di Cartagine Annibale sconfisse i romani guidati dal console Tiberio Sempronio Longo. In un gioco spazio-temporale che spiazza il viandante di passaggio da queste parti, è oggi dato di vedere nella località di Tuna sul Trebbia, la scultura di un elefante in vetro-resina alto cinque metri che ricorda la Battaglia e gli animali utilizzati in quella circostanza, posizionato a poche centinaia di metri da una nota discoteca. La profondità della storia lascia lo spazio ancora una volta ad una funzione contemporanea di luogo del *leisure*. Epoche tanto antiche quanto moderne trovano nella risorsa acqua motivo per rivendicare bellezza, forza, potere economico, e dunque scontro in quelle che sono le schermaglie tra le parti. Molti analisti scommettono sul fatto che il futuro stesso della umanità si giocherà sulla lotta per la conquista e la difesa dell'«oro blu».

È interessante osservare come in questo quadro di iniziative e rivisitazioni che riguardano il Trebbia, il Po invece scorra «silenzioso» a valle. Non è qui dato di sapere con precisione in che misura altre città di medie dimensioni confrontabili con Piacenza in quanto attraversate dal Po (la stessa Cremona, Ferrara) si rapportino con il fiume, se lo sentano maggiormente proprio o se vivano un'analogia competizione con altri corsi d'acqua della propria provincia.

### ***Il Po e la città: una geografia irrisolta***

La città, come detto, non incontra quotidianamente il fiume Po che la lambisce ma non l'attraversa. Semmai ci si inciampa casualmente nel Po. La vita di tutti i giorni si svolge altrove, in una piazza (Piazza Cavalli) che dista poche centinaia di metri dal fiume, ma che gli volge completamente le spalle. Sul Po non ci si si passa, occorre andarci appositamente. E coloro che lo frequentano sono prevalentemente persone anziane che recuperano le memorie dei luoghi, di una «vita più povera ma felice» «fatta di piccole cose» del passato, anche in

una visione nostalgica. È malinconico e poetico lo scorrere del Po, ad eccezione delle piene quando allora si fa minaccioso. Certo potrebbe essere valorizzato.

Questa dimensione di marginalità simbolica viene rinvigorita da quella fisica: a dividere il Po dalla città c'è la ferrovia, l'autostrada, "fredde" concessionarie di automobili, una ex centrale elettrica, una caserma dei pontieri (di militari, dunque, provenienti da altre città e con pochi legami con Piacenza), più altri vuoti urbani che si affastellano in prossimità del fiume. Anche le mura antiche fanno da elemento divisorio, mentre sulla vecchia circonvallazione che divide la città dall'argine si pratica da sempre la prostituzione, oggi giorno anch'essa globalizzata. Porta Borghetto di notte chiude il suo immaginario ponte levatoio che si affaccia sul fossato antistante lasciando fuori l'indesiderabile. Se la città sfugge dal fiume sembra vero anche il contrario, guardandone il corso si vede che il Po sembra muoversi verso la città per poi allontanarsene subito curvando nuovamente. Insomma è la storia di un mancato incontro, nonostante i tentativi (ad oggi falliti) di abbracciarsi.

Il film *I pugni in tasca* di Marco Bellocchio (film che per le tematiche trattate anticiperà i conflitti generazionali e politici del '68) trova come sfondo ancora una volta la Val Trebbia, vista come luogo dell'intimità, di una famiglia in via di sgretolamento, mentre la scena girata a Barriera Milano (che segna l'ingresso, ma anche l'uscita dalla città di Piacenza attraverso il trafficato ponte di Po) fa di questo fiume un luogo anonimo di una città anonima che, come tante altre, negli anni '60 conosce il boom economico e la modernizzazione. Ancora oggi Piacenza nell'immaginario collettivo è una sorta di città frontiera (snodo delle vie di comunicazione nei libri scolastici di geografia), punta dell'Emilia che si incunea tra tre regioni: Lombardia, Piemonte, Liguria, confinando con molte provincie: Genova, Alessandria, Pavia, Lodi, Cremona, Parma. Ma non per questo è meno affascinante, anzi forse in questo sta la sua magia.

Quella letteraria/intellettuale potrebbe costituire una traccia possibile per capire il Po a Piacenza ma con un taglio ben diverso da quello che ha contraddistinto le opere di autori come Giovannino Guareschi, Riccardo Bacchelli o Mario Soldati. Certo finché non ci sarà una maggiore frequentazione delle sue sponde anche la poesia stenterà ad appropriarsene. Nonostante esista *l'Om dal Po* (l'uomo del Po, Ilaria Dioli 2008) come fattore unificante, Piacenza si colloca probabilmente ai margini di questa cultura in un'area di *limes*, di confine tra regioni. Tale radice comune va peraltro perdendosi nel tempo insieme ai suoi mestieri: dai traghettatori ai barcaiolari, dai cavatori di ghiaia ai sabbaioli, ai costruttori di barche, lasciando Piacenza ormai sprovvista di ricordi, se non consegnati alla letteratura e al cinema. Solo l'attività dei meatori, che misurano la profondità dei fondali, scandagliando le acque per evitare i rischi delle insabbiate, oggi sopravvive.

## Il Po e l'“altrove”

Per i piacentini avvicinarsi al Po significa che si sta lasciando la città, è un punto di partenza di un viaggio immaginario che si articola lungo le stesse vie d'acqua, seguendo la corrente verso Cremona, Mantova, Ferrara per poi sfociare nel mare a Comacchio; oppure è un lasciare la città grazie alla ferrovia che corre sia verso ovest (Torino) che a est (Parma) e a nord (Milano) e passando proprio sopra il fiume, oppure ancora percorrendo le autostrade che si intersecano nelle immediate vicinanze. È questa una forma di distacco che si consuma ogni giorno visto il numero di pendolari (studenti e lavoratori) che gravita soprattutto su Milano. Non è ovviamente bastata la presenza di un centro commerciale di là dal Po per fare del ponte stesso una via frequentata quotidianamente a piedi o in bicicletta o con i mezzi pubblici.

I ponti sul Po: quello ferroviario e quello stradale, hanno un significato rilevante nell'immaginario della città. La caduta del ponte stradale il 30 aprile del 2009 ha significato una sorta di taglio del cordone ombelicale per Piacenza con il resto del Paese, un sentirsi orfani. Il ponte ferroviario sul Po rimane, come appena ricordato, il simbolo della partenza e del rientro, un varco di ferro che rumorosamente ci sveglia dal sonno della stanchezza serale, quando rientriamo da Milano o altre località. Piacenza poi è tradizionalmente città di militari pontieri: si veda il monumento a loro dedicato in epoca fascista. In sintesi, i ponti e le immagini che restituiscono sono quasi più significativi del fiume che sotto vi scorre torbido, perché richiamano l'idea di una città che forse non basta a sé stessa e i cui abitanti hanno bisogno di *muoversi altrove* per trovare opportunità.

Uno degli aspetti più emblematici del mancato incontro tra la città e il fiume è dato dal monumento di Christian Zucconi ai partigiani uccisi e buttati in Po durante il fascismo. Nella desolazione di questo monumento (sconosciuto ai più), fatto di corpi emaciati sofferenti, si consuma una disattenzione reciproca tra la storia della città e i luoghi della sua rappresentazione.

Il Po diventa una linea di confine che separa la città da un “altrove” spazio-temporale. I ricordi del passato sulla vita del fiume si vanno infatti perdendo, così come il confine geografico vede sullo sfondo una regione: la Lombardia, diversa da quella di appartenenza: l'Emilia Romagna, mentre tutta la provincia di Piacenza con i suoi fiumi minori si estende in tutt'altra direzione. Il Po con i suoi argini urbani diviene un luogo che nell'essere poco frequentato e non illuminato può rivelarsi ricettacolo di degrado, inadatto per la balneazione essendo inquinato e pericoloso per i suoi “mulinelli”, infrequentabile alla sera e d'inverno per timore di incontri spiacevoli, luogo di prostituzione che spesso si incrocia sulla vecchia tangenziale che divide la città dal fiume. Gli immigrati che frequentano gli argini del Po per i barbecue nel fine settimana rinforzano

questa immagine di luogo marginale, non frequentato dai piacentini ma dagli stranieri. Il fiume sporco, la pesca malsana e di frodo, il pericolo delle piene, l'idea dell'amore proibito, gli annegamenti, i suicidi: gli aspetti negativi sembrano superare quelli positivi, romantici, ecologici-ambientalisti che pur sono rintracciabili. Tutto quanto nel bene e nel male avviene molto vicino ma anche incredibilmente lontano dal rumore di una città indifferente al suo fiume.

Figura 13 – Informalità vicino agli argini del Po non lontano da Piacenza



Fonte: foto di Giampaolo Nuvolati, 31 luglio 2020

Un tempo sotto i piloni dell'autostrada che corre parallela al fiume vi era anche la presenza di piccoli accampamenti rom, qualche roulotte, panni stesi ad asciugare, giocattoli abbandonati, baracche degli attrezzi, vecchie imbarcazioni abbandonate, un passaggio a livello con sbarra, piccoli orti, ma anche un buon ristorante, forse troppo elegante per quei luoghi: insomma l'insieme di elementi informali che hanno sempre fatto di questo spicchio di territorio vicino alla

città un contesto irrisolto, sospeso. È del resto innegabile ed anche affascinante il fatto che laddove finisce la città e si perdono le sue propaggini riemerge la dimensione del caotico, dello stato brado che è proprio di una natura antropizzata e nello stesso tempo non organizzata (fig. 13).

### ***Il racconto letterario e politico del fiume***

In questo breve saggio siamo partiti con l'intento di parlare del Po ma inevitabilmente il discorso si è spostato sui fiumi interni delle vallate piacentine. Luoghi di grande bellezza, di seconde case meta di *buen retiro* per i piacentini, oggetto di leggende mai confermate – da quella che vuole Ernest Hemingway aver affermato che la Val Trebbia è la vallata più bella del mondo, a quella secondo cui lo sfondo paesaggistico della Gioconda di Leonardo da Vinci corrisponda esattamente alla vista che si gode dal Ponte Gobbo di Bobbio guardando il Trebbia verso valle, e dal grande artista-scienziato volutamente riprodotta. Un ulteriore passaggio è stato una sorta di *costruzionismo mediatico* che è arrivato al proprio culmine quando recentemente sempre Bobbio in una nota trasmissione televisiva è stato nominato come il più bel *Borgo d'Italia* sbaragliando la concorrenza di altre magnifiche località italiane. E del Po che si dice? Che molto vicino al fiume (nella frazione di Borgotrebbia) si trova una chiesetta (detta degli Appestati e fino a qualche anno fa diroccata) in un cui recentemente si sono celebrati riti satanici e messe nere, che andare a correre sui suoi argini è piacevole ma anche rischioso vista la scarsità di persone che frequenta questi luoghi, che in fondo il Po non appartiene tanto alla città di Piacenza ma piuttosto a quelle aree di pianura che incontra lungo il suo corso verso il mare e che lo sanno valorizzare al meglio. Trebbia e Po dunque vicini ma diversi tra di loro. La zona dove i due fiumi confluiscono a pochi chilometri di distanza dalla città è sconosciuta ai più (escluse forse le generazioni più anziane); di questo “matrimonio” quasi non se ne vuol sentir parlare. È comunque innegabile come il filtro percettivo del fiume Po da parte della popolazione sia preminentemente di carattere simbolico-culturale, mentre la componente ambientale e paesaggistica resti ai margini, e semmai sia oggetto di pregiudizi e di stigmatizzazione in senso negativo, quando non di indifferenza.

Ma la cultura del fiume può essere politica? Forse. La rappresentazione del Po di Guareschi e dunque dei paesi della Bassa contesi nel dopoguerra da DC e PCI e quella di Bertolucci di *Novecento* richiamano, pur da prospettive diverse, soprattutto la cultura contadina, il duro lavoro dei braccianti, meno l'universo operaio. Si tratta di una cultura di terra e di fiume in contrapposizione a quella del mondo urbano e della fabbrica, ma che con questa condivide il sacrificio del



lavoro. Più recentemente, per alcuni schieramenti politici italiani che lo celebrano con cerimonie ufficiali alla sua fonte sul Monviso e a valle a Venezia, il Po è un riferimento naturale che divide il settentrione dal resto del Paese in una ottica secessionista che teorizza la formazione dello Stato “Padania” corrispondente al territorio attraversato dal fiume e dai suoi affluenti. Il Po può segnare una geografia che diviene davvero politica? Può un confine naturale segnare le distanze tra i popoli? Ad alcuni questa domanda può suonare assurda ma nella storia dell’umanità i fiumi hanno spesso costituito un elemento di divisione anziché di incontro tra i popoli.

### ***Tracce di vita urbana lungo il fiume***

Piacenza presenta una certa indifferenza nei confronti del fiume. Ne diserta le sponde. Solo quando piove molto e il Po si fa minaccioso arrivando a livelli di allarme, solo allora diventa spettacolo e richiama “finalmente” l’attenzione dei cittadini che vorrebbero affollarsi sugli argini. Il Po a Piacenza, quando non provoca nostalgie e sentimentalismi da parte delle persone più anziane, non è sinonimo di vita quotidiana ma piuttosto di eccezionalità. L’attrazione della forza della natura nelle sue manifestazioni estreme è oggetto di curiosità per le emozioni che suscita. Lo stesso valeva molti anni fa per le competizioni motonautiche che con i loro roboanti rumori attiravano una certa folla di spettatori, ma solo e soltanto in quella occasione, lasciando il fiume ripiombare nel silenzio più assordante alla fine delle gare.

La città non va al Po, ma semplicemente vi si trova vicino. I quartieri di Piacenza più prossimi al fiume hanno sempre presentato una connotazione popolare, essendo questa la zona più bassa della città e dunque in passato soggetta anche ad infiltrazioni di acqua e allagamenti dovuti allo straripamento del fiume. Uno dei posti più caratteristici della città, oggi peraltro oggetto di crescente *gentrificazione*, è una scalinata chiamata la *muntà di ratt* (la salita dei topi) perché in occasione delle esondazioni i topi vi trovavano salvezza. In passato a Piacenza il fiume richiamava soprattutto una cultura popolana che assai poco si conciliava tanto con velleità di turismo fluviale in chiave europea quanto con i processi di modernizzazione che contraddistinguono le città contemporanee.

Piacenza è provincia di allevamento e agricoltura anche se nella sua storia recente, soprattutto a cavallo tra XX e XXI secolo, ha potuto soprattutto contare su aziende importanti e all’avanguardia in diversi settori industriali trainanti della economia nazionale e locale: dalla meccatronica all’imballaggio, dai trasporti alla logistica. Ma anche l’ubicazione delle imprese e delle attività produttive non sembra aver seguito il corso del fiume, andandosi ancora una volta

a concentrare in altre zone della città e in particolare lungo la Via Emilia. Da sempre le industrie affollano le aree prossime alle vie di comunicazione. Si tratterà allora di capire se la navigabilità del fiume fino all'Adriatico, resa possibile dalla costruzione nel 2018 di una conca di navigazione realizzata per superare lo sbarramento artificiale della centrale idroelettrica dell'Enel di Isola Serafini, consentirà di aprire nuovi corridoi.

Esistono eccezioni a questo difficile rapporto tra la città e il fiume? Forse un già citato romanticismo delle persone più anziane che provano un profondo affetto per il fiume e lo frequentano con una certa continuità. Da ricordare anche la presenza di due società canottieri, con piscine, campi da calcio, da tennis e per sport vari: la Vittorino da Feltre e la Nino Bixio. Le due Società sportive rappresentano probabilmente le uniche propaggini della città verso il fiume in grado di attrarre un certo flusso di persone. La prima tradizionalmente frequentata dai ceti più popolari, si trova dietro l'argine e vede a fatica il fiume; la seconda amata dalla piccola borghesia, gode di una posizione migliore in quanto si affaccia direttamente sul fiume, anche se ne viene invasa in caso di piena. Le due società nel corso dei secoli (sono infatti entrambe nate nel 1883) si sono spesso confrontate, anche a distanza, in una sana e goliardica competizione che però nel tempo si è fortemente diluita proprio in conseguenza del mutare degli stili di vita, dell'abbandono progressivo del senso di appartenenza e dei legami comunitari e identitari più forti che erano tipici di altre epoche. Le distanze sociali, una volta segnate da una discreta differenza nella quota di iscrizione alle due Società, oggi risultano sempre più sfumate. In entrambe le Società sportive – che alla fine costituiscono due importanti e sufficientemente affollati presidi sul fiume – si riscontra una buona presenza giovanile che però ha scarsissima cultura del fiume essendo prevalentemente concentrata sulle attività sportive del calcio, nuoto e tennis. Il canottaggio sul fiume è comunque praticato da diversi atleti. Troviamo anche persone che fanno footing sul lungo argine alla ricerca di un luogo dove svolgere esercizio fisico. Si tratta di un uso molto distratto e strumentale del fiume. Le tenute fosforescenti dei podisti, l'attenzione e cura rivolta al proprio corpo, alla muscolatura, contrastano con la rude naturalezza dei luoghi che forse meriterebbero pausa, riflessione, consapevolezza e condivisione degli ambienti, più che un frettoloso passaggio.

### ***Le prospettive di rinascita***

Vari sono stati i tentativi di “riappropriazione” del fiume da parte della città in termini di realizzazione di infrastrutture viarie: come la creazione di piste ciclabili collegate alla città, l'organizzazione di eventi, licenze commerciali per attività di piccola ristorazione, ma occorre dire con scarsissimi risultati (fig. 14).

Fig. 14 – Piste ciclabili con murales nell'accesso all'argine del fiume



Fonte: foto di Giampaolo Nuvolati, 31 luglio 2020

Anzi, l'area del lungo Po che si presta maggiormente alle attività ricreative e in concessione alla MAP (Motonautica Associazione Piacenza) è sempre più oggetto di degrado e abbandono, nonostante l'impegno massimo della MAP stessa a mantenere pulita l'area. In sintesi, le iniziative di tipo culturale, ricreativo, sportivo e ambientale messe in cantiere da varie associazioni nell'ultimo decennio non sono riuscite a scardinare l'immagine del Po a Piacenza come luogo di marginalità.

Nulla però è definitivamente perso. L'impegno di Legambiente Piacenza per la tutela e la valorizzazione del fiume è stato ed è costante. I progetti riguardano in particolare il miglioramento delle caratteristiche naturalistiche del fiume attraverso il ripristino di lanche, boschetti, vegetazione ripariale, rendendolo al contempo più facilmente frequentabile. Particolare attenzione è rivolta alla

creazione di un “corridoio ecologico”. Non si tratta, infatti, solo di accorciare la distanza tra città e fiume (a tale proposito studenti e docenti della Scuola di Architettura, Urbanistica e Ingegneria delle Costruzioni e Dipartimento di Architettura e STudi Urbani Politecnico di Milano, nell’ambito della Open City-International Summer School che si tiene da diversi anni nel Campus di Piacenza, hanno disegnato diversi progetti per il riavvicinamento della città al fiume nella forma di un *waterfront*) ma di rendere il Po più facilmente accessibile grazie alla fruizione di percorsi ciclabili lungo le sue sponde che vedano punti di attracco per piccole imbarcazioni, aree di sosta ricreative, stazioni di osservazione della fauna selvatica e della vegetazione autoctona. Esistono già oggi punti di rilevanza ecologica importante come l’Oasi del Pinedo e l’Isola Giarola, ma queste non sono messe in rete, spesso non sono sufficientemente segnalate e neppure raggiungibili attraverso lo snodarsi di percorsi unici capaci di collegare le varie parti. La realizzazione del corridoio ecologico a Piacenza risulta peraltro particolarmente complicato a causa dei numerosi ostacoli artificiali che spezzano la possibile continuità del corridoio stesso: si pensi ad esempio alle infrastrutture militari, o alla mancanza della continuità del percorso ciclabile denominato “Via Po” che viene interrotto, in corrispondenza dell’attraversamento del torrente Tidone, per la mancanza di una semplice passerella, o ponticello. Altra questione riguarda le fasce demaniali che costeggiano il fiume e che, per lo più date in uso ad agricoltori e industrie, risultano coltivate o utilizzate a fini produttivi, impedendo il passaggio ai frequentatori del fiume. Meglio sarebbe ripristinare la funzione ecologica e l’originario assetto naturale del fiume per migliorarne la biodiversità oltre che per favorirne la frequentazione.

In conclusione solo l’avvio di un circolo virtuoso in cui si combinino gli elementi della sostenibilità, della socialità e della valenza paesaggistica potrà rendere il Po (che ricordiamo a Piacenza dal 2002 è Sito di Importanza Comunitaria – Zona di Protezione Sociale da Rio Boriacco a Bosco Ospizio) più bello e fruibile. È peraltro in questa direzione che sta prendendo corpo il progetto MAB (*Man and Biosphere*)-Unesco Po-Grande: una occasione molto importante per mettere in rete i vari attori e progetti che riguardano la riqualificazione delle sponde del Po nei comuni attraversati dal fiume (85 per la precisione appartenenti a 8 province e a 3 regioni per una estensione complessiva di 2.866 km<sup>2</sup>), promuovendo accoglienza e cultura, natura e piacere di vivere, identità e condivisione di valori alla scoperta delle radici e, di paese in paese, delle differenze dei territori del fiume. In particolare l’intento è la tutela e valorizzazione della biodiversità propria di questi territori. Certo occorrerebbe maggiore volontà politica e da questo punto di vista le Amministrazioni di Piacenza, a parte alcune eccezioni, sono sempre state piuttosto silenti. Ma anche la società civile sino ad oggi si è mobilitata poco su questo fronte.

Lo sviluppo di un turismo fluviale di nicchia anche di provenienza straniera al quale vengano proposte opportunità di esplorazione del fiume e delle sue ricchezze rappresenta un obiettivo che la città di Piacenza potrebbe porsi accanto a quello di una maggiore fruizione quotidiana del Po da parte dei suoi cittadini. Sono però due obiettivi congiunti e tra di loro fortemente correlati che presuppongono un cambio di rotta al momento non facile da avviarsi.

## 15 - Brescia e la sua 'Mèla', sorgente di ogni forma di vita

*Ilaria Beretta*  
*Università Cattolica di Milano*

Il fiume Mella, che scorre per quasi tutti i suoi 96 km nella provincia di Brescia, attraversa il comune capoluogo circa a metà del suo percorso. Il presente contributo si concentra proprio sul quel tratto, mettendo a fuoco il controverso rapporto tra tale corso d'acqua e la città e attingendo principalmente da materiali storici, articoli di giornale e testimonianze orali.

### ***Presentazione storico-ambientale del Mella***

Nascendo e scorrendo quasi interamente in ambito provinciale - solo alla foce, e per poche centinaia di metri, è diviso con la provincia di Cremona - il Mella è il fiume bresciano per eccellenza. Nasce nella zona del Maniva, e scorre nella Val Trompia e nella Pianura Padana fino alla confluenza nell'Oglio. Attraversa la città di Brescia da nord a sud sul lato ovest del centro urbano, affiancato, per buona parte del tratto comunale, dalla Tangenziale Ovest.

Una volta il fiume veniva chiamato 'la Mèla', con la «e» aperta come vuole la pronuncia dialettale e al femminile, probabilmente perché le tribù primitive vedevano in esso la sorgente di ogni forma di vita. E in effetti, storicamente, le acque del fiume Mella sono state oggetto di secolare conflitto tra la Val Trompia e Brescia, dato che quest'ultima esigeva che la portata del fiume giungesse intatta, soprattutto nei periodi di siccità, alle derivazioni dei canali che servivano la città e i suoi mulini. Nonostante, infatti, Brescia sia percorsa da una fitta rete di corsi d'acqua che l'attraversano con direzione prevalente Nord-Sud, il Mella rappresenta l'unico fiume che storicamente ha esercitato una funzione

economica: infatti è da lì che si deriva la notevole rete di fossi, rogge e canali, da secoli a servizio di attività artigiane e commerciali. È inoltre dal Mella che si escavavano l'argilla, la sabbia e la ghiaia, già utilizzate quali materiali di costruzione, come indicano i toponimi di alcuni insediamenti come le Fornaci o le Gere (Nocivelli 2006). Infine, in passato, una rilevante funzione era anche quella irrigua perché, al di fuori delle mura della città, fino agli anni '50, buona parte del territorio veniva utilizzato per scopi agricoli.

Oggi, sul territorio comunale, questa funzione è da considerarsi residuale perché l'espansione urbanistico-edilizia ha lasciato poco spazio all'agricoltura. I corsi d'acqua che attraversano la città hanno prevalentemente la funzione di recettori delle acque meteoriche e di scarico. Infatti, anche se Brescia è fornita di una buona rete fognaria mista, occorre ricordare che la stessa non potrebbe funzionare senza i 93 scaricatori di piena<sup>88</sup> (Politecnico di Milano 2007).

Il Mella è poi un fiume che riceve non solo l'inquinamento della città, ma anche quello della Valle che si trova a Nord. E, come ben detto da Benasseni (2018) sul quotidiano *Bresciaoggi*, rappresenta 'uno dei simboli più evidenti delle contraddizioni dello sviluppo industriale bresciano'. A partire da fine Ottocento, infatti, nella media Val Trompia aprirono i primi grandi stabilimenti tessili e meccanici, e il mondo contadino lasciò il passo a quello industriale. Arrivò poi rapidamente il boom economico: "Con il «progresso» e l'industrializzazione, il fiume subì una lenta decadenza. Le acque del Mella sembravano utili solo al trasporto degli scarichi fognari e industriali e diventarono una pattumiera, non un bene prezioso da proteggere, da vivere, da cui trarre benefici. Nel letto della media valle le acque, negli ultimi anni, si sono colorate di rosso, di blu, di arancio a causa degli sversamenti industriali incontrollati".

Purtroppo, rispetto a tale descrizione, la situazione negli anni più recenti non è migliorata. La Regione Lombardia, infatti, quando nel 2006, a seguito della normativa europea, ha provveduto a dotarsi di un Programma di Uso e Tutela delle Acque (P.T.U.A.)<sup>89</sup>, scriveva: "questo fiume presenta una concentrazione di sostanze chimiche addizionali e di sostanze pericolose così elevata, da non poter ritenere possibile una completa eliminazione dalla matrice acquosa e dai sedimenti. Si ritiene, quindi, possibile raggiungere l'obiettivo "sufficiente" al 2016".

Anche l'ultima relazione sullo Stato dell'ambiente del Comune di Brescia (2020), aggiornata all'estate 2020, fa riferimento a dati Arpa del 2016 che rilevano una qualità delle acque dei fiumi bresciani in generale, e del fiume Mella

<sup>88</sup> Gli scaricatori di piena o sfioratori sono dei manufatti che entrano in funzione quando la fognatura ha raggiunto il massimo livello nella tubazione, ad esempio in caso di piogge intense, consentendo lo scarico dalla fognatura ai corsi d'acqua superficiali. In questo modo si evitano potenziali situazioni di allagamento presso gli insediamenti allacciati alla fognatura stessa.

<sup>89</sup> Deliberazione della Giunta Regionale n°2244 del 29 marzo 2006.

in particolare, ancora molto compromessa. Nello specifico per quest'ultimo: lo stato chimico risulta 'non buono' nei punti di monitoraggio collocati appena a monte (Villa Carcina) e a valle (Castel Mella) della città; lo stato ecologico è 'sufficiente' a Villa Carcina e 'scarso' a Castel Mella.

Pietro Gorlani (2016) scriveva qualche anno fa a tale proposito sulle pagine bresciane del Corriere della Sera:

Passano gli anni. Ma il fiume Mella resta una lunga lacrima avvelenata che dalla Valtrompia piange per 96 chilometri metalli e reflui fino alla Bassa cremonese, irrigando campi, cedendo i suoi mali alla terra che nutre la filiera alimentare. Negli ultimi due mesi tra Villa Carcina e Concesio due sversamenti industriali più tossici del solito hanno ucciso migliaia di pesci. Dei responsabili, nemmeno l'ombra, con buona pace dei protocolli di prevenzione delle istituzioni locali”.

Ancora oggi, quindi, il Mella risulta fortemente inquinato, lungo quasi tutto il suo corso: a nord riceve gli sversamenti industriali della Val Trompia; in città paga lo scotto di passare a poche centinaia di metri dagli impianti dell'azienda chimica Caffaro che, per quanto non più attivi, non sono stati ancora bonificati e continuano a inquinare le falde acquifere. E anche a sud, in pianura, si carica dei residui di pesticidi utilizzati nell'agricoltura intensiva. A tutto ciò si aggiungano anche le numerose infrastrutturazioni che, alterandone il corso, hanno contribuito a peggiorare la qualità delle acque.

“Sembra, infatti, che una volta il Mella non solo variasse continuamente l'aspetto delle rive scavando nuove anse e lasciando a impaludarsi quelle vecchie, ma che in occasione di qualche grossa piena si creasse un nuovo letto in cui giacere [...]. Gli straripamenti erano ben più frequenti prima delle grandi opere umane di regolamentazione, che hanno frenato la sua corsa con sbarramenti, ne hanno diluito la portata scavando innumerevoli canali e fossi, e soprattutto l'hanno racchiuso fra gli alti argini rettilinei. E così oggi il fiume Mella, attraversando il comune di Brescia, risulta completamente regimato e incassato tra due scoscese ripe rimodellate artificialmente e a tratti cementificate. [...] Il territorio circostante è fortemente urbanizzato e solamente un'esigua fascia vegetata a erba con occasionali alberi separa l'alveo dal resto del territorio; le immediate vicinanze sono caratterizzate da strade e insediamenti industriali e abitativi” (Gentili, Bucchini 2006, p. 167).

In alveo sono ricorrenti interventi di regimazione trasversali alla sezione, come le briglie, che spesso costituiscono degli ostacoli invalicabili per gli spostamenti della fauna ittica. “La scarsità di acqua presente nella stagione di magra (concreto rischio di asciutte) e le numerose alterazioni artificiali e interruzioni invalicabili per gli spostamenti longitudinali dei pesci impediscono l'instaurarsi di comunità ittiche stabili e addirittura rendono difficile la possibilità di ricollo-



nizzazione; questo fa sì che soprattutto nel centro cittadino non vi siano pesci di alcun genere” (*Ibidem*).

### ***Formazioni socio-spaziali e giochi di potere attorno al Mella***

Dal punto di vista dell'uso sociale degli spazi lungo il fiume, la parte del corso d'acqua che scorre nell'ambito dei confini comunali è nettamente divisa in due sezioni sostanzialmente equivalenti per lunghezza, l'una a nord e l'altra a sud del ponte che si trova alla fine di via Milano.

La parte a sud è quasi completamente inutilizzata, in quanto il Mella fiancheggia aree industriali o campi che per buona parte rappresentano l'ex-area contaminata dalla Caffaro. Nonostante lungo quasi tutto l'argine sia stato ricavato un sentiero ciclo-pedonale, sono pochissime le persone che vi si avventurano. Per diverse ragioni: sia perché in alcune zone è una sorta di discarica a cielo aperto, sia perché si tratta di un luogo socialmente poco raccomandabile (tra le poche cascine che intravedo in un giro di perlustrazione riconosco un paio di osterie note per le frequentazioni ambigue), sia perché quest'area è percepita come poco sicura. A tale riguardo, parlano chiaramente gli archivi storici dei due principali quotidiani locali: negli ultimi vent'anni, il Mella viene perlopiù citato per due motivazioni: o, come si è visto, per il pessimo stato delle acque; o per questioni di sicurezza pubblica. Sono numerosi gli articoli che raccontano di blitz della polizia per spaccio di droga o per risse. I toni, poi, si tingono di giallo... o di nero, quando nel 2016 viene anche trovato il cadavere di una donna nelle acque del fiume: “Un tragico evento? O qualcosa di più? È giallo per il corpo di donna ritrovato intorno alle 6.30 di questa mattina in via Orzinuovi, nelle acque del fiume Mella” (BsNews.it 2016).

Chiedo a un operatore ecologico incontrato durante una passeggiata sugli argini di questa parte del fiume (17 novembre 2020) se, secondo lui, esista qualcuno cui ‘stia a cuore’ il fiume Mella; mi risponde che il fiume è abbandonato e, in certe zone, è divenuto così pericoloso e mal frequentato che neanche lui ci mette piede. Anche se, aggiunge, la situazione più a nord è migliore.

Ed in effetti, se ci si sposta verso via Milano, il fiume risulta maggiormente curato e vissuto. La situazione migliora mano a mano che si va verso la Val Trompia, passando dal ponte su via Milano al ponte Crotte (quartiere Fiumicello), e poi da questo al Ponte Nuovo fino al comune di Collebeato (quartiere Urago Mella, fig. 15). Le sponde sui due lati si allargano e si incontrano numerosi ciclisti che, partendo dalla città, si avviano lungo la pista ciclabile che li condurrà nella Valle. Non mancano, poi, persone che corrono, e altre ancora che passeggiano con i cani.

Fig. 15 - Il fiume Mella dal ponte Nuovo



Fonte: foto di Stefano Mazza

Riguardo a questa parte del fiume risultano particolarmente interessanti i racconti dei Presidenti dei due consigli di quartiere che si affacciano sul lato ovest del fiume. Il Sig. Flora, Presidente del Consiglio di quartiere Fiumicello, abita proprio in un'area limitrofa al Mella. Mi spiega che, quando era giunto ad abitare in quella zona negli anni Ottanta, era rimasto stupito dal degrado delle sponde, dove si trovava ogni genere di rifiuti, sia industriale sia domestico: “E – aggiunge – a quei tempi non c'erano gli extra-comunitari”. Rispetto al passato, il mio intervistato ha visto un intervento crescente da parte della pubblica amministrazione, che ora si preoccupa della messa in sicurezza e della (relativa) pulizia degli argini, benché il 'fai-da-te' continui a prevalere come modalità di cura delle diverse zone: “Ognuno si pulisce la parte che ha davanti”. L'intervistato mi conferma poi che passeggiando lungo il fiume si incontrano diverse persone che portano a spasso i cani, vanno in bicicletta, fanno jogging; ma il problema principale è rappresentato dalla 'gente dell'Est' che è solita fare picnic e accendere fuochi, nonostante sia vietato, lasciando poi un grande sporco e disordine ('I più educati appendono i sacchetti dell'immondizia sui rami degli alberi'). La presenza di spacciatori e il traffico di droga rappresenta infine il motivo fondamentale per cui si incontrano pochissime famiglie.

Il racconto del Sig. Abrami, Presidente del Consiglio di quartiere di Urago Mella, per alcuni versi si discosta da quello precedente, testimoniando il rapporto di maggior legame che la popolazione di questa zona vive con il suo fiume. L'intervistato ci tiene a spiegarmi che la denominazione Urago Mella deriva dal celtico *ur ag* e significhi proprio 'presso il fiume'; mi racconta che fin da piccolo lo ha vissuto intensamente, soprattutto percorrendo le sue sponde in bicicletta fino al vicino comune di Collebeato, e mi viene da pensare come non sia un caso che, proprio lì, si stia avviando un primo progetto di 'belvedere' sul fiume. È infatti previsto che nell'area attualmente occupata dal supermercato Italmark venga istituito un parco pubblico multifunzionale, dove si troverà anche una sala civica, una biblioteca, un punto di belvedere.

Dai preziosi racconti dei miei intervistati è come se – volendo richiamare gli importanti studi di sociologia urbana della 'Scuola di Chicago' - il fiume in questo momento rappresenti un'area oggetto di competizione da parte di diverse 'popolazioni' che si trovano a lottare per la sua 'occupazione': coloro (le istituzioni) che cercano di trasformarlo in base alla pianificazione urbanistica, coloro che usano il fiume per le proprie attività di *loisir* e infine coloro che 'occupano' gli spazi lungo il fiume per attività illegali.

### ***Quale futuro per il Mella? Piani e progetti per il fiume***

Quale sarà il risultato di tale competizione? L'esito è già scritto (perché già in atto): la mano pubblica si re-impossesserà, gradualmente, di questa terra di nessuno che verrà ripulita metro per metro, saranno mano a mano allontanati i soggetti ritenuti socialmente pericolosi e verrà pianificato l'uso dello spazio pubblico, per cui si deciderà dove correre, giocare a palla, passeggiare coi cani, fare i pic-nic. Ma il superamento del senso di disaffezione che mediamente caratterizza il cittadino bresciano nei confronti del Mella non potrà essere indotto dagli interventi urbanistici e la reale riappropriazione da parte dei bresciani del loro fiume non potrà essere imposta tramite la pianificazione degli usi.

Sicuramente il fiume ha sempre pagato la sua posizione, il suo essere tangenziale alla città, il suo 'non scorrere in mezzo' come accade in tante altre realtà, la qual cosa fa sì che rimanga 'inosservato' da buona parte della popolazione. E anche alcuni dei quartieri che si affacciano sulle sue sponde non sembrano occuparsene particolarmente, se non di fronte all'emergenza. È il caso, ad esempio, della raccolta di firme che è stata organizzata nel 2020 nel quartiere Fiumicello perché si sentivano dei cattivissimi odori provenienti dal fiume, lacrimavano gli occhi e bruciava la gola.

Bisogna ragionare sul fatto che il Mella non interessa al bresciano 'medio', non piace, anzi, fa paura ed è meglio starne alla larga. E' stupefacente la ridicola notizia pubblicata su *Bresciatoday* (2015): "Buongiorno, ho appena visto un coccodrillo nel fiume Mella". La telefonata è arrivata nel pomeriggio di lunedì ai carabinieri della stazione di Gardone Valtrompia e dall'altro capo del telefono c'era un 54enne, preoccupato da ciò che aveva appena visto".

Ragionando con Marino Ruzzenenti, ex-sindacalista e professore in pensione, sul perché i bresciani siano così poco sensibili alle sorti del Mella, emerge come forse per loro la cattiva qualità delle sue acque rappresenti lo 'scotto' che si è dovuto pagare per l'alto livello di industrializzazione e di ricchezza raggiunto nella Val Trompia. Secondo Ruzzenenti, inoltre, nella cattolicissima Brescia, anche la Chiesa avrebbe giocato (involontariamente) la sua parte nel permettere l'inquinamento del fiume. In particolare, con l'enciclica *Rerum Novarum* del 1891, Papa Leone XIII avrebbe per la prima volta aperto le braccia alla modernità, ai macchinari, al progresso tecnologico, avvallando così implicitamente gli impatti ambientali negativi dell'industrializzazione.

La limitata sensibilità ambientale e, in particolare, il debole attaccamento al fiume Mella, sono anche dimostrati dal fatto che le iniziative di educazione ambientale sono sempre state rarissime, dipendendo fortemente dalla sensibilità delle singole persone. A tale riguardo, il professore Ruzzenenti ha ricordato l'interessante progetto '...E in mezzo scorre il fiume', avviato negli 2000 e finanziato da Federconsumatori, di cui il dott. Filippini – amico e collega di Ruzzenenti – era segretario generale. Il progetto, che coinvolgeva diverse istituzioni, tra cui Arpa e numerose scuole cittadine e provinciali, prevedeva – fra l'altro – la messa in scena di una rappresentazione teatrale<sup>90</sup>, e sfociò nella pubblicazione degli atti del Convegno "c'è un fiume in città – stato attuale e risanamento del fiume Mella". Più di recente, durante l'insegnamento all'istituto Abba, il professore ha continuato la sua opera di sensibilizzazione nei confronti del Mella, portando gli studenti a prelevare e analizzare campioni d'acqua in città, fino ad accompagnarli a trascorre un paio di giorni in un bivacco vicino a una delle due fonti del fiume nell'alta Val Trompia. Entrambe le iniziative non hanno avuto seguito, molto probabilmente, come sostiene Ruzzenenti, a causa della mancanza di sostegno da parte delle istituzioni.

Tuttavia, queste ultime stanno negli anni più recenti cambiando atteggiamento. Agli inizi del Duemila, sulla scia delle linee direttive europee in materia di tutela e gestione delle risorse idriche e degli ampi finanziamenti resi disponibili, sono state attivate alcune iniziative di attenzione nei confronti del fiume che – a dire il vero – non sono sembrate svolte con la dovuta 'convinzione'.

---

<sup>90</sup> 'La parte del fiume', regia di Chiara Bazzoli.

Questo è il caso, ad esempio, del progetto di *corridoio ecologico* finanziato da Fondazione Cariplo nel 2013<sup>91</sup> che poi si è perso nel nulla. E lo stesso dicasi per il progetto sul ‘contratto di fiume’ che nel 2006 ha visto la stipula, tra diversi enti pubblici, del ‘Protocollo d’intesa per l’avvio di azioni funzionali alla definizione del Contratto di Fiume del bacino del Mella’, anche questo rimasto senza seguito<sup>92</sup>. Degno di nota è invece il fatto che, tra il 1996 e il 2001, è stato realizzato il Parco Mella che ancora oggi, nell’ambito del territorio comunale (998.128 mq di superficie), si sviluppa lungo la sponda destra del fiume per circa 12 km.

Più di recente, nel marzo del 2014, il Comune di Brescia ha aderito all’Operazione Fiumi Sicuri, nata dal Protocollo d’Intesa siglato con Regione Lombardia e Provincia di Brescia, riguardante la realizzazione di interventi coordinati di pulizia dei corsi d’acqua finalizzati alla prevenzione del rischio idrogeologico; allo stesso fine, nel 2019, è stato firmato da 20 Comuni, la Regione e l’Agenzia interregionale per il fiume Po, il Patto per la manutenzione del fiume Mella.

Infine, un risultato storico può essere considerato l’avvio nel 2020 dei lavori per la costruzione del depuratore di Concesio (appena a nord di Brescia). A dire il vero a tale riguardo non è chiaro se, come scriveva Benasseni nel 2018, ‘dopo cinquant’anni di indifferenza, gli amministratori cominciano a guardare al fiume con occhi diversi, fanno progetti per restituire al Mella il ruolo che gli compete’. Oppure se sia più vicina alla realtà la posizione di Ruzzenenti: ‘Sa perché si sono decisi a fare il depuratore? Perché sennò ci arrivava una mega multazza!’

Fortunatamente, nonostante il fiume Mella sia ancora di secondaria importanza, anche la sensibilità al tema ambientale della società civile sta aumentando. Ciò è principalmente dovuto all’emersione delle gravi problematiche ambientali che colpiscono da anni il nostro territorio: discariche abusive, terreni da bonificare, inquinamento atmosferico al di sopra dei limiti di legge... Ma anche i movimenti ambientalisti stanno giocando il loro ruolo. Da qualche anno, ad esempio, riceve una risposta positiva l’iniziativa ‘Puliamo il mondo’ che Legambiente lancia generalmente nel mese di settembre: ‘Sono numerosi, infatti, i sacchi di rifiuti di ogni genere raccolti in poche ore di lavoro lungo il fiume dai giovani Bee Green, gruppo di studenti dell’istituto Tartaglia-Olivieri impegnato in azioni di attivismo ambientale e condivisione di pratiche ecosostenibili, e dagli attivisti dell’associazione Retake Brescia, guidata da Marco Stellini (BsNews. it 2019).

<sup>91</sup> [www.ubigreen.fondazionecariplo.it](http://www.ubigreen.fondazionecariplo.it), accesso 26 gennaio 2021.

<sup>92</sup> Nel luglio 2007 è stato pubblicato il rapporto finale della prima fase del processo volto a redigere un ‘contratto di fiume’: Definizione di un quadro conoscitivo e di uno scenario strategico per la riqualificazione paesistica e ambientale del bacino del fiume Mella dalle sorgenti alla città di Brescia compresa (Politecnico di Milano 2007).

## **Conclusioni**

Il destino del Mella pare sia oramai scritto: le linee direttrici europee, cui non ci si può sottrarre, sono chiare e dettano la direzione obbligata del recupero e della riqualificazione ambientale delle acque del fiume e delle sue sponde. Riguardo alla riqualificazione sociale, invece, la partita è più aperta. L'amministrazione pubblica ha già lanciato uno sguardo alle città vicine e, perché no, all'estero, intuendo come la valorizzazione del Mella possa far bene alla città (e al suo elettorato). Ma la riuscita di tale manovra non può prescindere dal superamento del senso di disinnamoramento che i cittadini provano nei confronti del fiume. Finché quest'ultimo rimarrà così lontano dal 'cuore' dei bresciani, finché non se ne parlerà nelle scuole e nei convegni, finché non si scardinerà l'oramai interiorizzata convinzione che le sue acque non possano che essere inquinate, esso continuerà a rappresentare il 'non-luogo' vissuto da qualche passante e occupato dagli scarti della società, con buona pace della pubblica amministrazione e dei suoi sforzi di pianificazione degli usi sociali. Il Mella, la Méla - come vuole l'antica tradizione - deve ancora tornare a essere per i bresciani la sorgente di ogni forma di vita.

Si ringraziano per la disponibilità a essere intervistati: Marino Ruzzenenti; il Presidente dell'Associazione Retake Brescia, Marco Stellini; il Presidente del Consiglio di quartiere di Urago Mella, Francesco Abrami; il Presidente del Consiglio di quartiere di Fiumicello, Ruggiero Flora; Chiara Bazzoli, autrice e regista teatrale.



## 16 - Mincio e Mantova: un abbraccio in continua evoluzione

*Caterina Bracchi, Francesco Galli*  
*Università Cattolica di Milano, Università Iuav di Venezia*

### ***Introduzione e cenni storici***

Il caso in esame tenta di tematizzare l'elemento acqua nel suo rapporto con la città, focalizzando la ricerca su attori, divisioni e progetti, nel tentativo di individuare le peculiarità che lo caratterizzano oggi. Muovendo da una breve analisi storica, ci si è affidati alle narrazioni degli attori che vivono l'acqua da vicino, attraverso interviste e studio delle progettualità.

Storicamente, è indispensabile partire da quell'evento che più di ogni altro ha segnato la relazione di Mantova con il suo fiume, il Mincio: l'opera di ingegneria idraulica per la regolazione dei flussi d'acqua attorno alla città ad opera di Alberto Pitentino, compiuta tra il 1188 e il 1230 (Galliani, Cozza 2017). È infatti la costruzione della *diga dei Mulini* a nord, e della *diga Masetti* a sud, che imprime alla città e al fiume il loro assetto attuale. Con la costruzione di questi due artefatti, assieme ad un successivo sistema di chiuse che regolano le portate, così come ad una fitta rete di canali artificiali, il Mincio – emissario del Lago di Garda e affluente del Po – crea un'ampia zona umida che circonda la città attraverso tre laghi artificiali, il Lago Superiore, il Lago di Mezzo e quello Inferiore, rendendola una penisola (figg. 16 e 17).



Fig. 16 - Una vista del centro cittadino dalla sponda sinistra del lago di Mezzo



Fonte: foto di Caterina Bracchi

Fig. 17 - Vista della Cartiera Burgo e della relativa area industriale dalla sponda destra del lago di Mezzo



Fonte: Wilma Segà Benatti

La regimentazione idraulica al ponte-diga dei Mulini determina il ruolo centrale di Mantova lungo il Mincio, segnando le sorti di entrambi in un complesso sistema socio-tecnico (cfr. Magnani 2018): Mantova può cominciare a fiorire grazie alla capacità di sfruttare le sue acque, non più soggetta alle piene e protetta da attacchi esterni, mentre il corso del Mincio viene “definitivamente spezzato in due tronconi, con assetti e funzioni quasi del tutto differenti” (Grandi 2014, p. 35). A partire da questo momento la città di Mantova vedrà un’espansione economica e demografica senza precedenti: il collegamento di navigazione diretta verso Ferrara e Venezia a sud, la ricchezza delle terre per l’agricoltura e la manifattura a nord, e l’energia dell’acqua per i mulini hanno rappresentato gli elementi imprescindibili di un complesso sistema socio-economico. “Il Mincio si configura quindi storicamente come uno spazio economico e geografico fortemente incentrato sulla città, che ha subito nel corso dei secoli profonde trasformazioni a opera dell’uomo per rispondere, nel migliore dei modi possibili, alle esigenze delle comunità che si affacciano sul suo corso. *Mantova* e il Mincio sono due elementi dello stesso sistema economico e sociale, nel quale l’una è funzione dell’altro e viceversa” (Grandi 2014, p. 37).

Per tutto il periodo successivo, e fino al 1900, il fiume e l’assetto dell’acqua in città subiscono diversi interventi, che permettono di adattare questa relazione di co-evoluzione ai tempi, rispondendo sempre sia alle esigenze socio-economiche della città, che alle esigenze ambientali del fiume, creando quello che può essere definito un *manufatto ambientale globale* (Galliani, Cozza 2017, p. 102). Storicamente l’acqua a Mantova non è solo commercio ed economia, ma anche elemento paesaggistico, ludico-ricreativo e di pubblica utilità – il canottaggio si praticava già al tempo dei Gonzaga, le lavandaie si recavano al ponte dei Mulini e l’Arte dei Pescatori già nel medioevo prevedeva autorizzazioni per la pesca non commerciale (cfr. Grandi 2014). La centralità dei Laghi sembra rimanere costante, seppur con variazioni, fino alla prima metà del 1900. È sempre l’acqua, infatti, come elemento centrale dei trasporti, che innesca l’industrializzazione della città: la Ceramica Mantovana, il Polo Chimico e la Cartiera Burgo sorgono a Mantova grazie alla presenza del Mincio. Ma è proprio l’industrializzazione, e più in generale il processo esogeno di rapida modernizzazione, a sancire una cesura nel rapporto tra i mantovani e le loro acque. In breve tempo, i trasporti fluviali verranno sostituiti da ferrovia e gomma e l’inquinamento delle acque impedirà la tradizionale attività della pesca commerciale, limitando notevolmente anche gli usi ricreativi.

### **Formazioni sociali e divisioni**

La divisione fisica data dalla diga dei Mulini, lì dove le acque del Mincio si fanno Lago Superiore e formano la cascata del Vasarone che crea un salto d'acqua con il Lago di Mezzo, diventa da subito anche sociale. È infatti a questa altezza che, in passato come oggi, sembrano dividersi due sistemi socio-economici distinti (cfr. Grandi 2014). Mentre il tratto a nord, dal Lago Superiore verso le Valli del Mincio, è caratterizzato da un territorio paludoso e ampiamente canalizzato per rispondere alle esigenze di agricoltura e allevamento, il tratto verso il Po è caratterizzato dalle attività commerciali legate alla città e, a partire dal '900, al distretto industriale a ridosso della riva orientale dei laghi di Mezzo e Inferiore.

Se con l'industrializzazione la netta divisione pre-esistente tra un nord e un sud Mincio permane, a questa se ne somma una seconda. L'ubicazione dell'area industriale, che per buona parte del '900 ha provocato gravi conseguenze ambientali generate dal Polo Chimico, fa emergere un'altra frattura, che si afferma in termini conflittuali: quella tra sponda ovest (centro città) e sponda est dei Laghi (distretto industriale). Dagli anni '70, in particolare, si delinea una visione per cui la sponda est del Mincio è intesa come un "oggetto" dal quale affrancarsi per lo sviluppo della città. La questione ambientale e la relativa bonifica dei siti industriali, si trasforma in argomento di scontro tra chi possiede una visione dello sviluppo legata al terziario tradizionale e focalizzata sul centro città e chi in opposizione a imprese e lavoratori del sito, ipotizza una sua chiusura o rilocazione (Leoni 2019, p. 389).

### **L'inquinamento e suoi attori**

Le divisioni sorte negli anni, soprattutto riferite all'inquinamento, emergono anche dalle interviste. A nord sono agricoltura e allevamento intensivi le fonti principali di degrado ambientale. Il nodo centrale – oltre al tema delle portate – sembra essere l'uso dei canali artificiali che entrano nel Mincio, in particolare Osone e Goldone, che continuano a subire versamenti di limi, sedimenti e inquinanti di natura agricola e zootecnica.<sup>93</sup> Sono proprio questi ad avere un forte impatto sulla qualità delle acque del Lago Superiore, impedendone la balneabilità ormai da decenni. Diversa, ma di certo non migliore, la situazione a sud del

<sup>93</sup> Sono infatti le *sorgenti inquinanti diffuse* (legate ad agricoltura e zootecnia) ad influire maggiormente sulla qualità delle acque superficiali a nord di Mantova (Area Ambientale 2004; Settore Ambiente 2008; Arpa Lombardia, 2019, <https://www.arpalombardia.it/Pages/Acque-Superficiali/Rapporti-Annuali.aspx>).

ponte dei Mulini, dove l'inquinamento da nord si somma a quello prodotto dal Polo Chimico e fa riemergere la seconda frattura tra chi per salvaguardare centro città e laghi propone la chiusura totale del polo industriale, e chi invece crede nella valorizzazione della città (anche) da un punto di vista industriale. Il polo industriale viene inserito nei Siti di bonifica di Interesse Nazionale a partire dal 2002 (*SIN Laghi di Mantova e Polo Chimico*), rientrando così nelle competenze del Ministero dell'Ambiente e della Tutela del Territorio e del Mare (MATTM). All'interno del perimetro SIN, che con 1032 ettari è il più ampio della Lombardia, rientrano anche il Lago di Mezzo, il Lago Inferiore e la successiva Area Protetta Vallazza, interessati soprattutto dall'inquinamento dei sedimenti da idrocarburi, metalli pesanti (principalmente mercurio) e diossine. Causa ne furono gli scarichi delle industrie, che fin dai primi anni di attività venivano recapitati direttamente nel canale Sisma, per giungere nel Mincio. Solo a partire dal 1972 si è iniziato a porre attenzione all'inquinamento attraverso trattamenti per ridurre le quantità del mercurio negli scarichi, sebbene la costruzione del depuratore non sia avvenuta fino al 1989 (Leoni 2019, p. 384). Anche in questa storia si ritrova il ruolo complesso giocato dall'acqua; ma è solo parlando con i profili più tecnici che si riesce a capire il peso del SIN nel determinare le sorti dei rapporti della città con le sue acque.

### Acqua e usi ricreativi

Nonostante la situazione dell'inquinamento da decenni abbia drasticamente ridotto le attività, si incontrano lungo le sponde dei laghi diversi attori privati, accomunati prevalentemente dall'uso sportivo e di *leisure*, in buona parte frammentati dalle divisioni fisico-sociali individuate. È il caso, ad esempio, della *governance* sportiva legata a canottaggio e canoa sulla sponda est dei laghi. Se infatti la Canottieri è attore centrale per il Lago Superiore, gli altri due sono invece di pertinenza della Lega Navale, che gestisce il Campo Canoa sulla sponda est del Lago Inferiore. In entrambi i casi si parla di eccellenze riconosciute sia a livello nazionale che internazionale; in questi lo sport è praticato sia a livello amatoriale che agonistico, ospitando gare e atleti da tutto il mondo, grazie a campi da gara regolamentari e unici nel loro genere. Si tratta di sport conosciuti e praticati da pochi, tanto che si potrebbe parlare di chi vive l'acqua attivamente a Mantova, come di una *nicchia* della popolazione.

Spostandosi sulla sponda opposta, quella ovest del centro città, il lungolago è sempre più utilizzato dai *runner*, che dispongono del percorso pedonale del Parco Periurbano lungo tutti i tre laghi – di fatto gli unici, oltre ai ciclisti, a poter usufruire di un collegamento diretto tra il Lago Superiore e quello di Mez-

zo, grazie al sottopassaggio realizzato al Ponte dei Mulini. Emerge poi un'altra nicchia, rappresentata dai pescatori sportivi, che lungo questo tratto si possono vedere con facilità. Diverso invece il discorso per la pesca professionale, vietata in tutto il bacino del Mincio.

Al di fuori del tema sportivo però, sembra esserci un basso coinvolgimento dei cittadini con le proprie acque, come emerge quando si parla di navigazione turistica, attività avviata dai Negrini nel 1968. A quanto ci racconta Emma Negrini, i clienti sono prevalentemente italiani non locali o stranieri appassionati di natura, mentre i mantovani ne rappresentano solo una piccola frazione. Interessante anche il fatto che i turisti in questione siano anch'essi solo una piccola percentuale di coloro che visitano la città per i suoi monumenti storici. Anche il turismo sull'acqua allora continua a rappresentare una nicchia.

### **Attori istituzionali**

La ricchezza della situazione a livello di associazioni e privati si complica ulteriormente quando ci si confronta con la vasta gamma di attori istituzionali coinvolti nella gestione dei Laghi. Come si è visto, qualsiasi intervento relativo al perimetro del SIN è vincolato all'approvazione del MATTM. Ciò prolunga inevitabilmente le procedure, già di per sé complesse, di gestione del sito da parte degli Enti Locali (tra cui Provincia e i Comuni interessati dall'inquinamento del sito), dei proprietari delle terre perimetrate e dell'Ente Regionale Parco del Mincio. È proprio quest'ultimo di particolare interesse per la ricerca, soprattutto perché spesso compare nelle interviste svolte, essendo l'Ente che più degli altri può offrire una visione d'insieme sulle acque.

Istituito nel 1984 da Regione Lombardia con lo scopo di salvaguardare e promuovere l'area protetta che si snoda lungo una delle zone umide di interesse internazionale più estese d'Italia, il Parco attraversa 13 Comuni nella Provincia di Mantova. La zona protetta di importanza internazionale secondo la Convenzione di Ramsar, nei 73 km percorsi dal Mincio, comprende tre Riserve Naturali e quattro siti della Rete europea Natura 2000. Il Parco si occupa di riqualificazioni ambientali – tra cui il Parco Periurbano, realizzato in collaborazione col Comune – preservazione degli ecosistemi e gestione delle acque, anche in funzione di arrivare a definire il “Deflusso minimo vitale” del Mincio. L'Ente svolge inoltre attività di educazione ambientale, promozione dell'ecoturismo e vigilanza del territorio, grazie alle Guardie Ecologiche Volontarie<sup>94</sup>.

<sup>94</sup> Cfr. <http://www.parcodelmincio.it/pagina.php?id=126>, accesso 15 gennaio 2021.

### ***Progetti presenti e futuri***

Anche se non è facile fare una distinzione netta, ripercorrendo specularmente i temi emersi dallo studio dei soggetti *bagnati* dall'acqua del Lago di Mantova e declinandoli nei progetti attuati, in corso o previsti, si possono individuare tre macro-aree in cui ci si sta muovendo: qualità delle acque e balneabilità, progetti "dal basso", e progetti istituzionali relativi all'area del SIN.

### **Qualità delle acque e balneabilità: il Contratto di Fiume**

Il Parco del Mincio sottoscrive nel 2015 il Contratto di Fiume (CdF), il cui obiettivo primario è la riqualificazione e valorizzazione del bacino fluviale del fiume Mincio. Il CdF può essere definito come *patto sociale e ambientale* di natura negoziale, che prevede la mobilitazione di differenti attori locali, istituzionali e non, secondo una logica capace di affrontare le problematiche ambientali e territoriali attraverso un approccio integrato e multidisciplinare. Il sistema di regole di cui si avvale è impostato sui criteri di utilità pubblica, rendimento economico, valore sociale e sostenibilità (Bastiani 2011). La direzione di marcia a cui alludono i Contratti di Fiume è quella di rendere complementari, all'interno di un'unica cornice statutaria, i progetti promossi dalle comunità locali e le forme ordinarie di governo del territorio (Magnaghi 2014). Al Contratto di Fiume Mincio, coordinato dal Parco del Mincio, partecipano 61 soggetti tra istituzioni, enti privati, consorzi, comitati e associazioni. La prima priorità del Piano d'Azione del CdF, a cui allocare il 68% della stima di spesa totale (di più di 64mil. di euro), è il miglioramento della qualità delle acque, seguita da azioni previste per l'incremento e la migliore gestione delle portate del fiume e circolazione idraulica (16%), gli interventi agricoli (8%), la riqualificazione ambientale (7%), ed infine il restante 1% circa per attività di informazione sul bacino, educazione ambientale, restauro del paesaggio fluviale e *governance* locale<sup>95</sup>. Dalle interviste sembra però comparire un ruolo ancora marginale e poco coordinato in capo al CdF, o quantomeno una comunicazione poco efficace tra enti pubblici, imprese e enti non profit.

La forte tematizzazione della qualità delle acque, priorità che si colloca sicuramente nell'ambito della protezione ambientale, sembra anche in buona parte incentivata dall'interesse a riacquisire la balneabilità dei laghi, o almeno di quello Superiore fintantoché gli altri due rientrano nel perimetro SIN. In linea con l'uso prevalentemente sportivo che viene fatto del Lago Superiore, sono molti gli attori che propugnano il ripristino della balneabilità, tra cui lo stesso

<sup>95</sup> Cfr. <http://www.parcodelmincio.it/pagina.php?id=70>, accesso 18 gennaio 2021.

Comune e la Canottieri che nel 2019, assieme al gruppo Mantua Triathlon, ha organizzato la prima gara che prevedeva una parte da svolgersi a nuoto nelle acque del lago, dopo 61 anni di divieto di balneazione. La qualità è effettivamente migliorata, al punto da essere rientrata nei parametri di legge negli ultimi due anni. Il tema dell'associazionismo sportivo risulta di fatto tra i più attivi verso il lago e le sue sponde, lo conferma l'Assessore all'Ambiente del Comune di Mantova, spiegando come negli ultimi anni i gruppi sportivi di canoa, bici/MTB/Gravel, Nordic Walking ed altre attività legate al Triathlon, stiano facendo sempre più pressione sull'Amministrazione Comunale per monitorare la qualità delle acque e proporre progetti di riqualificazione delle sponde.

Qualità delle acque e ripristino ambientale, però, non possono prescindere da una parallela attività di formazione e sensibilizzazione della popolazione, da molti anni allontanatasi dall'acqua per lo stigma di "cosa sporca e inquinata", addirittura pericolosa. In questa direzione fa sicuramente ben sperare il progetto LabterCrea, un laboratorio territoriale di educazione ambientale, nato nel 1996, che oggi unisce 15 scuole della Provincia e che fa parte del Contratto di Fiume. Tra le diverse attività, LabterCrea coordina e organizza, nell'ambito delle attività del CdF, l'evento "Fiumi di Primavera" lungo le sponde del Lago Inferiore e promuove progetti locali, in collaborazione con Arpa, di monitoraggio chimico-batteriologicalo sul fiume, coinvolgendo le scuole in attività che si potrebbero ricondurre alla cosiddetta *citizen science*.

### **Progetti dal basso: il Bosco Post-Industriale**

Ad oggi, associazioni e altri gruppi informali agiscono in maniera contingente e poco coordinata. Sebbene sia in corso un generale processo di rivalutazione di rive e sponde, stenta a crearsi una vera e propria ampia, variegata e unitaria *advocacy coalition* (Henry *et al.* 2014).

Un caso interessante di progetto emergente, che per primo sembra concentrarsi in una rivalutazione *dal basso* delle sponde sud-est è il *Bosco Post Industriale*, iniziativa tesa alla riqualificazione di un'area privata di 13 ettari, di cui una piccola parte nel perimetro SIN. Il programma delle attività che si prevedono sull'area sarà progressivo e cercherà di ricomprendere, oltre all'attività agricola destinata all'agro-energia, anche i molteplici usi ludici e ricreativi che già caratterizzano le sponde dei laghi. Il progetto, nato dalla volontà di alcuni attori privati, si pone come iniziativa collettiva e aperta alla cittadinanza, che prevede azioni di piantumazione condivisa e progettazione di percorsi didattici e divulgativi, come per esempio la valorizzazione dei prodotti agricoli del sottobosco. Il Bosco ha quindi una duplice vocazione, come occasione per fare sport

e socializzare all'aria aperta, e come luogo di partecipazione attiva. I principali partner promotori dell'iniziativa sono: Osun Wes, R84 Multifactory e la Società Agricola Il Platano (proprietaria del fondo). Recentemente il progetto è stato candidato assieme al Comune (capofila) al bando Habitat 2020 della Fondazione Cariverona.

### **Progetti istituzionali: bonifica SIN e intermodalità**

A seguito della perimetrazione SIN del 2002, inizia per l'area industriale di Mantova un lungo processo di monitoraggio sullo stato di inquinamento dei terreni e delle acque. Oltre alle analisi dei suoli, la perimetrazione SIN prevede che vengano siglati, e periodicamente aggiornati, *Accordi di Programma* tra il MATTM, Regione Lombardia e gli enti locali tra cui Provincia, Comune e Parco del Mincio. L'ultimo, recentemente approvato dalla Provincia di Mantova con DPP n. 157 del 15/12/2020, mette a disposizione per i quattro anni successivi, circa 18 milioni di euro.

Durante l'intervista con la responsabile del Settore Pianificazione della Provincia, arch. Elena Molinari, sono emersi elementi interessanti sullo stato delle acque. Da un recente studio di caratterizzazione sui sedimenti, per effetto dell'attenuazione naturale, sembra che le concentrazioni di mercurio siano ridotte rispetto alle analisi del 2008 (si rimanda alla *Relazione di Commento* del DCP n. 38/2020). Questo elemento apre una prospettiva inattesa fino ad oggi, ovvero l'ipotesi di ripermettere l'area SIN, escludendo i Laghi di Mezzo ed Inferiore. È qui che emerge in modo più chiaro il condizionamento delle procedure standardizzate a livello nazionale dei SIN: i vincoli istituzionali e burocratici imposti rendono difficoltosa, se non impossibile, una progettazione che vada oltre lo *stato d'emergenza* della bonifica, complicando notevolmente qualsiasi altro tipo di progettazione, integrata con la pianificazione locale, in chiave strategica e di riqualificazione (anche ambientale) dei laghi (cfr. Tunesi 2013).

Questo stretto spazio di manovra – che non si è mai dovuto confrontare con forti movimenti di protesta o proposta dal basso – ha forse cristallizzato un approccio *top-down* alla progettazione della sponda sud-est, che incontra tuttora difficoltà a sciogliere i molti nodi dovuti alle differenti e numerose competenze in gioco, principalmente di attori istituzionali.

Il coacervo di norme e procedure rallenta la formazione di una *water advocacy coalition* che si estenda a sud-est di Mantova verso il polo industriale, in quanto viene meno un bersaglio polemico chiaro e distinto. Ciò nonostante, sembra che, dopo anni in cui è mancata una funzione dei laghi per il comparto produttivo, qualcosa si stia muovendo a livello di imprese private. Infatti, in



anni più recenti nasce il Distretto Logistico Mantovano, che conta al 2021 circa 60 aziende insediate, fortemente orientato al trasporto plurimodale delle merci, fra cui quello attraverso le vie d'acqua. La Provincia, ente competente in materia di sviluppo, sta tentando di sostenere ed incentivare l'attività imprenditoriale nell'area, rendendo prioritario il trasporto fluviale all'interno dei suoi strumenti di pianificazione. Questa priorità si è realizzata nella conclusione di alcune opere idrauliche di particolare importanza, che consentono un collegamento con l'Adriatico durante tutto l'anno. Più recentemente è stato inoltre redatto il nuovo "Masterplan per la programmazione e rigenerazione territoriale del polo produttivo", con l'obiettivo di riorganizzare lo sviluppo territoriale dell'area industriale attraverso un processo di co-pianificazione con i vari *stakeholders*. In questa direzione varrà sicuramente la pena di continuare a seguire il dibattito, per capire se il Masterplan possa rappresentare quello spazio entro cui superare la visione dicotomica di sviluppo della città in termini esclusivi – o protezione ambientale o industria – che si è venuta a delineare nell'ultimo secolo.

### **Conclusioni**

Si intravede come il Mincio stia riacquisendo una timida centralità, complice forse anche una tendenza generale di lungo periodo verso i temi di sostenibilità ambientale (Magnani 2018, p. 36). La narrazione prevalente a livello locale fatica a recepire appieno la novità, dato che l'attenzione degli attori istituzionali per molto tempo si è focalizzata sulle due principali polarità dell'area urbana, il centro cittadino e il polo industriale. Solo molto recentemente si sta mettendo al centro del dibattito politico il tema delle acque e della loro balneabilità. Ecco allora che ben si colloca l'immagine che ci offre Gabriele Negrini di un fiume come *corridoio impresidiato*, non tanto nella realtà fattuale, quanto nella percezione dei cittadini, che per molto tempo hanno messo da parte il fiume e la sua tutela per perseguire obiettivi di crescita economica, pensandoli come temi inconciliabili e dimenticandosi di una lunga storia in cui economia, società e natura fiorivano assieme. Non saranno solo romantiche narrazioni nostalgiche dei tempi passati a far riaffiorare un rapporto della città col fiume, ma ricordarsene sarà sicuramente utile.

Da quanto si è osservato, rimane ancora molto spazio per la formazione di una coalizione fra attori e interessi variegati per un progetto di riqualificazione integrale, che sappia includere tutti i laghi così come le esigenze sociali e ambientali della popolazione e dei vari gruppi locali. D'altro canto, le istituzioni e gli strumenti di partecipazione, come il Contratto di Fiume esistono e sono robusti. Non hanno ancora raggiunto il loro pieno potenziale, rimanendo nella

sfera della *tecnocrazia* – sicuramente non facilitati ad uscire da questa a causa delle complesse procedure che riguardano il sito industriale gravemente inquinato. Forse quello che manca è un uso più convinto e corale degli strumenti previsti dal Contratto di Fiume, da percepire non come soluzione tecnica calata dall'alto, ma come metodo e spazio per *mettere in rete* i diversi attori in una *comunità di fiume* e nella definizione di un nuovo *social waterfront*, che dia risalto a quanto (tanto) si sta già facendo.

## **Ringraziamenti**

Per la disponibilità ad essere intervistati e la generosità nel raccontare, si ringraziano (in ordine cronologico delle interviste) Fabio Severi, Marco Pirovano, Davide Dalai, Emma Negrini, Gabriele Negrini, Elena Molinari e Andrea Murari.



## 17 - Cremona città d'acqua

*Susanna Ravelli, Alessio Picarelli*  
*Centro Itard Lombardia, AIPO Parma*

La presenza di un fiume in una città è spesso determinante per comprenderne storia, economia e scelte urbanistiche. A Cremona il nesso tra città e fiume Po è un caso che, pur con le alterne vicende di convivenza bimillenaria, può essere annoverato tra quelli di *successo*, quando per successo si intenda una coesistenza fondata sul rispetto tributato al fiume, al quale la città non ha mai “voltato le spalle” come è avvenuto in diversi altri casi studiati in questo volume.

### ***Geografia fisica: il fiume Po e la media valle padana***

Il Po a Cremona è un fiume cosiddetto *potamale*, caratterizzato da ampi meandri di pianura che sono oggetto di lenta traslazione verso valle e sono caratterizzati da fenomeni di brusche rotture che, oltre a rovinosi allagamenti, possono provocare cambiamenti irreversibili del corso principale. Questa instabilità del corso d'acqua ne ha condizionato fortemente la geografia, obbligando le popolazioni rivierasche ad un compromesso tra la vicinanza, opportuna per poter sfruttare tutti i benefici del fiume, e la distanza, necessaria per sopravvivere alle grandi piene.

La lettura di una carta geofisica del fiume Po in questo tratto mediano permette di rintracciare alvei attivi, alvei abbandonati di recente e paleoalvei<sup>96</sup>; è possibile così individuare la fascia di massima divagazione del corso d'acqua

---

<sup>96</sup> Il paleoalveo è un alveo abbandonato dal corso del fiume, ormai disgiunto dal fiume stesso e non più attivo; l'involuppo dei paleoalvei permette di ricostruire la massima divagazione del fiume nella pianura.

negli ultimi secoli. Si tratta di una valle incisa larga anche una decina di chilometri, che per secoli è stata il dominio quasi incontrastato del fiume. Parte di questo territorio fu sottratto al fiume con la realizzazione di opere di difesa idraulica e di bonifica, cominciate in epoca romana e riprese poi nel medioevo. Erano per lo più opere non continue e insufficienti a contrastare le grandi piene. Le ampie aree allagabili (*golene*) erano adatte all'uso agricolo, ma non si prestavano ad insediamenti urbani popolosi, proprio per le intrinseche condizioni di insicurezza idraulica.

Soltanto con l'avvento della meccanizzazione del XX secolo fu possibile realizzare difese possenti in grado di reggere anche piene importanti; furono quegli anni in cui i centri abitati si poterono avvicinare maggiormente al fiume. Fu un avvicinamento *incauto*, se riletto alla luce delle recenti modificazioni del territorio e del clima e paragonato alla secolare prudenza delle precedenti generazioni. I centri abitati più importanti si erano collocati al limite del terrazzamento preesistente all'ultimo periodo interglaciale (cosiddetto Piano generale terrazzato della Pianura Padana), posto ad una quota più elevata rispetto alle massime piene del fiume Po. I Romani fondarono le principali città dove la valle incisa era più stretta e dove, quindi, il corso del fiume era naturalmente più stabile. Come ad esempio a Piacenza, Cremona, Brescello, Ostiglia. Erano punti strategici, in grado di meglio presidiare il fiume e maggiormente adatti per realizzarvi dei porti, preconditione indispensabile per lo sviluppo urbano di grandi centri commerciali e militari.

In tutti i centri rivieraschi del medio corso del Po il fiume rimane *fuori* dal perimetro cittadino. In epoca romana e medioevale il fiume lambiva le mura di Cremona, ma in epoche successive se ne è allontanato, fino all'attuale configurazione che lo vede ad una distanza di oltre un chilometro rispetto alla cinta muraria seicentesca che delimitava il centro storico. Cremona è così una città di fiume, dove il fiume non si vede, pur rimanendo elemento permeante. Esso ne è il "luogo" per eccellenza: fortemente identitario, sempre presente nella storia della comunità locale e baricentro di aggregazione sociale di intere generazioni.

### ***Le principali tappe dello sviluppo urbanistico del lungo Po***

Si è anche detto che Cremona è un caso di convivenza felice tra la città ed il suo fiume, ma ripercorrendo le principali tappe di questa convivenza si scopre che non sempre è stato così e che il *waterfront*, così come lo vediamo ora, è il frutto di scelte urbanistiche degli anni '80 del XX secolo, che hanno saputo riqualificare aree che parevano destinate ad un ineluttabile degrado.

Per descrivere il percorso storico, oltre ai documenti d'archivio, si è attinto ad una fonte diretta molto autorevole, l'arch. Michele De Crecchio, esperto urbanista ma anche testimone e attore delle scelte fatte, già assessore alla Partita nelle amministrazioni comunali che dagli anni '70 in poi promossero il recupero del water front cittadino.

### **Dai primi del '900 fino agli anni '40**

Agli inizi del XX secolo si avviano i primi piani per la navigazione commerciale nella Pianura Padana; alcune opere vengono realizzate sulla spinta degli eventi bellici della prima guerra mondiale, ma riguarderanno prevalentemente la litoranea veneta. Fu però nel primo dopoguerra che si diede avvio allo sviluppo della navigazione interna con la realizzazione delle banchine fluviali di Piacenza, Cremona e Ferrara (*infra* capitoli corrispondenti nel volume). I progetti di sviluppo del porto fluviale di Cremona di allora prevedevano la realizzazione di ampie darsene interne, alternate ad aree produttive, che si sarebbero collocate nella ampia area, allora agricola, tra la città ed il fiume.

Di quella iniziale proposta, come si illustrerà successivamente, rimase solamente una grande e storica fornace ed un deposito di combustibili, dove poi venne realizzata una raffineria, ora dismessa. Del resto non si fece nulla; le aree agricole furono gradualmente rese edificabili ed oggi costituiscono il "Quartiere Po", un'area residenziale abbastanza ben costruita, che fino agli anni '80 era uno dei quartieri più ambiti dalla borghesia cittadina.

Sempre nel primo dopoguerra si sviluppano gli impianti delle prime società sportive lungo il fiume. La più antica è la Canottieri Baldesio, il cui nucleo iniziale risale al lontano 1887. Nel 1921 nacque la Canottieri Bissolati. Negli anni '30 furono realizzate le Colonie Padane, che facevano parte del progetto nazionale delle Colonie elioterapiche voluto da Mussolini. Erano anni in cui esplodeva la fruizione di massa del fiume, che era considerato a tutti gli effetti il "mare di Cremona". Le foto di allora testimoniano la presenza di stabilimenti e di folle di bagnanti paragonabili a quelle delle spiagge adriatiche.

Negli anni '30 si dà avvio alla progettazione della sistemazione a corrente libera del Po, prevedendo opere radenti (pennelli e repellenti) che fossero in grado di restringere l'alveo di magra del fiume, così da poter sempre garantire dei fondali minimi compatibili con la navigazione commerciale. Le prime opere di sistemazione del fiume, già progettate, vennero solo in parte realizzate a causa degli eventi bellici. Nel frattempo nacque l'idea di realizzare il collegamento idroviario per Milano partendo proprio da Cremona, ove si prevedeva la realizzazione di un grande porto interno. A differenza di un porto affacciato sul fiume

me, il porto interno era concepito come un bacino chiuso con livello dell'acqua costante ed indipendente dalle variazioni del fiume: il bacino è accessibile dal fiume attraverso una conca di navigazione. Occorre ricordare che a Cremona l'escursione tra i livelli di massima piena e di massima magra del fiume Po è di circa dodici metri; si comprende così quanto sia indispensabile avere un porto interno dove il dislivello tra banchine e pelo libero si mantiene nell'ordine del metro.

La scelta di partire da Cremona realizzandovi il porto interno, se pur non porterà alla realizzazione dell'auspicato collegamento con Milano, sarà determinante per lo sviluppo dell'assetto del *waterfront*. Stante la necessità di reperire i grandi spazi necessari, il porto interno verrà realizzato un paio di chilometri a monte della città, evitando così di collocarsi tra la città ed il "suo" fiume.

### **Gli anni del dopoguerra**

Con la fine della guerra e la ripresa economica inizia la stagione dei grandi investimenti per la sistemazione a corrente libera del Po nella tratta tra Cremona e Mantova. Negli anni '60 prosegue lo sviluppo delle società canottieri. Alle due società storiche, se ne affiancano di nuove, ampliando così l'offerta di impianti sportivi e ricreativi anche a basso costo; da club esclusivi tipici dell'inizio secolo, le canottieri cremonesi si evolvono diventando un fenomeno di massa. Basti pensare che in una città con poco più di 70.000 abitanti, le sole società sportive del Po vantano oltre 12.000 affiliati.

Con uno strappo rispetto alle norme di polizia idraulica vigenti, verso la fine degli anni '60, viene realizzata lungo la sponda del fiume una costruzione imponente per il rimessaggio e l'alaggio dei motoscafi da parte della neocostituita Motonautica Associazione Cremona (MAC), che divenne molto attiva nel campo delle competizioni sportive: sfornò diversi piloti che divennero campioni a livello europeo o mondiale e contribuì allo sviluppo del diportismo sul fiume. Fino ad allora le poche barche a motore sul Po erano prevalentemente quelle dei pescatori.

In quegli anni il lungo Po aveva un assetto abbastanza definito. La parte di monte, compresa tra l'ingresso del nuovo porto interno e il limite della banchina fluviale degli anni '20 era occupato dalle società canottieri, che avevano recintato tutti gli spazi concessi. La parte a valle della banchina era occupata da impianti di produzione di calcestruzzi, che utilizzavano gli inerti estratti dal fiume. La bella *lanca* (alveo abbandonato dal corso del fiume) posta al limite del confine di valle di Cremona era, come consuetudine di quei tempi, la discarica della città.

In anni di sviluppo edilizio, dove il valore di mercato delle aree cresceva progressivamente, avere a disposizione aree a valore fondiario irrilevante per attività residuali e di basso valore economico era un'ottima occasione di "delocalizzazione urbanistica". Era considerato ragionevole collocare lungo i fiumi le attività che davano fastidio alla città. Ecco spiegato il fiorire di questi *water back* in molte città italiane, conseguenti alle (non) politiche urbanistiche negli anni del boom economico.

Nel 1975 l'amministrazione comunale con la prima giunta cittadina di sinistra (PCI-PSI-PRI) introduce le prime limitazioni allo sviluppo indiscriminato lungo il fiume; le attività produttive presenti sul lungo Po vengono gradualmente spostate nel porto interno, che nel frattempo era entrato in servizio.

Negli anni '80 viene avviata la politica di recupero del water front. È il periodo in cui in Lombardia vengono costituiti i primi parchi fluviali. Si discute anche dell'introduzione di un Parco del Po che avrebbe dovuto interessare anche la confinante Emilia-Romagna. Stante la difficoltà a costituire un parco sovraregionale, la Regione introdusse uno strumento nuovo: il Parco Locale di Interesse Sovracomunale (PLIS). Il PLIS del Po nacque su impulso del Comune di Cremona e progressivamente abbracciò i comuni rivieraschi. Ad oggi interessa di fatto tutta la golena del Po della provincia di Cremona. Negli anni '90 si dà finalmente attuazione al Parco al Po, attraverso interventi di recupero integrale delle aree dismesse. Il water front comincia ad abbellirsi e divenire luogo di fruizione dei cittadini. L'amministrazione lo chiama "LungoPo Europa", scegliendo un nome altisonante, a testimoniare l'alto valore del fiume per la città.

Vengono realizzati degli spazi verdi attrezzati e riaperta al pubblico l'area delle Colonie Padane, in cui spicca un edificio per l'elioterapia realizzato negli anni '30, utilizzato dal comune per centri estivi fino agli anni '60 e recentemente restaurato con il contributo della Fondazione Buschini-Arvedi.

Sono questi gli anni della breve ma felice stagione delle grandi crociere sul fiume, condotta da navi per lo più straniere, tra Cremona e Venezia. Grazie a queste iniziative il fiume Po entra in un circuito turistico internazionale; cresce così la consapevolezza della comunità cremonese del grande valore ambientale e paesaggistico del fiume e del suo potenziale turistico.

## Il XXI secolo

Negli anni 2000 si realizzano gli ultimi ritocchi al Parco al Po che viene esteso anche al Morbasco, corso d'acqua minore che lambisce il porto interno e attraversa la città. In questi anni le aree a parco fluviale ampliano fino a raggiungere Casalmaggiore. La maggior parte delle aree demaniali ricadenti nel



PLIS del Po, fino ad allora in concessione ad aziende agricole private, vengono riforestate con appositi programmi regionali andando a costituire un “bosco di pianura” che riprende le antiche foreste planiziali.

È importante ricordare gli effetti provocati dalle due grandi piene avvenute nel 1994 e nel 2000, in un arco temporale di tempo di soli 6 anni. Questi eventi segnano una inversione nella percezione del rischio che si era gradualmente persa dopo la piena del 1951, per effetto dei grandi lavori compiuti sul sistema arginale di pianura che avevano allontanato i brutti ricordi delle rotte arginali.

Gli effetti di queste piene furono duplici: da una parte ci fu l’accelerazione del processo di approvazione della pianificazione di bacino che introdusse le fasce fluviali, decretando livelli di pericolosità e di rischio differenziati, in funzione delle altimetrie e della presenza di opere di difesa idraulica e limitando fortemente il conseguente uso del suolo. Fu un processo di pianificazione tipicamente top-down, che richiese anni per essere “metabolizzato” dagli enti locali, dalle imprese e dai cittadini interessati. Dall’altro ci fu un risveglio delle comunità locali, ovvero quelle più a rischio, che cominciarono ad interrogarsi e ad interrogare le istituzioni circa la reale possibilità di convivere con un fiume che pareva risvegliatosi dopo tanti anni di relativa tranquillità. Si attivarono così i primi processi bottom-up che sfociarono poi nella stagione dei contratti di fiume.

Anche Cremona venne toccata pesantemente: due piene così ravvicinate nel tempo avevano rischiato di mettere in ginocchio le società sportive che sorgono in fregio al fiume e che ebbero i loro impianti danneggiati. In più, le nuove norme introdotte dal Piano per l’Assetto idrogeologico lasciavano poche possibilità di ricostruire gli impianti ricadenti nella cosiddetta fascia A (la fascia prossima al fiume destinata a favorire il libero deflusso del fiume stesso), dove sorgono le società sportive.

Nasce proprio in quegli anni (2004) l’associazione delle canottieri, che mette in rete tutte le società cremonesi, piacentine e casalasche, con l’intento di scrivere un “patto” tra gli inquilini del fiume e le istituzioni, per poter gestire in modo efficace il rischio idraulico, compatibilmente con le nuove norme della pianificazione di bacino. Il merito dell’associazione è anche quello di aver consolidato, attraverso progetti comuni e condivisi con gli enti locali, l’immagine del fiume, contribuendo a rilanciare gli sport d’acqua ed a promuovere iniziative sportive ed amatoriali per riportare i cremonesi sul fiume Po.

### ***I recenti progetti di valorizzazione del fiume***

Nel 2010 nasce l’idea della ciclovia VenTo che connette Torino a Venezia, con un percorso che si sviluppa prevalentemente sulle arginature del fiume Po.

Dopo molti sforzi progettuali, di coinvolgimento dei numerosi enti locali interessati dal tracciato e di sensibilizzazione dei decisori politici, nel 2016 la VenTo diventa un progetto riconosciuto a livello nazionale. In vista della imminente realizzazione, sono già in corso di progettazione alcune tratte funzionali, la prima delle quali passerà per Cremona.

Oltre che un grande progetto di rete, la VenTo ha avuto il grande merito di infondere fiducia nelle comunità locali, spesso marginali ed incapaci di esprimere progettualità di alto livello collegate al fiume Po. Anche a Cremona il passaggio di una ciclovia di interesse nazionale genera nuove prospettive di rilancio della mobilità dolce e dell'integrazione tra cicloturismo e navigazione turistica.

Tra le iniziative dell'associazione delle canottieri, c'è stata l'idea di far candidare Cremona a Città Europea dello Sport. La proposta fu fatta nel 2012 all'allora Sindaco Oreste Perri, ex canoista tre volte campione mondiale negli anni '70. Nel fascicolo di candidatura spicca in modo evidente il contributo che gli sport d'acqua e di fiume hanno dato al riconoscimento ottenuto da Cremona nel 2013. C'è un medagliere ricchissimo a livello internazionale e nazionale frutto dell'impegno prodotto da tanti atleti che si sono distinti nel canottaggio, nella canoa e nel nuoto; è evidente quanto a Cremona il fiume Po sia stato anche un grande campo di pratica sportiva, frequentato da generazioni di atleti di ogni età. Anche questa fruizione del Po, se pur improntata sulla fatica quotidiana, ha contribuito a cementare in modo deciso il legame tra l'uomo ed il fiume, elemento questo imprescindibile per una vera "città d'acqua".

In occasione di ExPo 2015, Regione Lombardia lanciò un progetto cosiddetto "fuori ExPo" destinato a valorizzare, attraverso finanziamenti mirati, le località che avrebbero potuto beneficiare e contribuire a rendere attrattivo il territorio regionale con eventuali pacchetti turistici complementari alla visita all'esposizione. Approfittando dell'opportunità derivante dal bando regionale, a Cremona si poté realizzare un progetto di navigazione turistica locale gestito dal Comune in collaborazione con l'associazione delle canottieri, con la finalità di proporre mini crociere fluviali.

La navigazione era prevalentemente serale, su imbarcazioni di piccole dimensioni in grado di sbarcare i viaggiatori sulle grandi spiagge così da poter godere pienamente il fiume. L'iniziativa non attrasse i visitatori di Expo, ma ebbe ugualmente un successo inatteso, perché intercettò il desiderio, mai sopito di tornare sul fiume; desiderio questo che si era gradualmente perso a partire dagli anni '80 del XX secolo. In questa occasione è emersa indiscutibile la tenacia degli imprenditori fluviali e la loro incrollabile determinazione a riabitare il Po. Nonostante la storia fluviale degli ultimi decenni sia stata segnata da instabile e oscillante attenzione al fiume, dettata da iniziative di successo, se pur di breve respiro, la visione di un territorio d'acqua abitato, vissuto e parte integrante del-

la vita sociale si è mantenuta viva. Gli armatori fluviali continuano a rinnovare il patto con il Po e le comunità rivierasche. La navigazione turistica costella il Po, da Torino a Venezia, di scali locali e di un'offerta che valorizza le città e gli insediamenti rivieraschi.

L'esperienza di MetroPo<sup>97</sup>, ha le sue radici in questo riconoscimento di discontinuità della navigazione di lungo corso, ma dell'altrettanto importante sistema di percorrenze per scali locali di cui Cremona è un nodo importante. Fiorino Soldi (1957) nel suo saggio *La Capitale del Po* definisce la vocazione della città nel suo rapporto socio-economico con il fiume e con la navigazione, che le conferisce lo status di "capitale". Così, l'ostinata perseveranza di alcuni imprenditori e delle società canottieri ha contribuito a innovare l'identità degli operatori fluviali e mercato linee guida per i *policymaker*, includendo nuovi approcci alla pesca sportiva e al sistema di interazione della mobilità lenta (barca-bici-nuoto-camminata...)

Iniziato nell'autunno del 2009 e conclusosi nel giugno 2010 il progetto *Touch down*, cofinanziato dal Bando POGAS – Regione Lombardia, e gestito dalla Coop. Convertere di Brescia in collaborazione con le canottieri rivierasche, attuò l'azione "S-barco" finalizzata ad avvicinare le nuove generazioni al fiume, alla pratica di sport d'acqua e lungo le rive. L'attività di S-barco ha avuto il beneficio di entrare nelle scuole e inserire sport fluviali e attività di educazione ambientale come parte integrante del programma didattico. L'azione sulla navigazione leggera ha avvicinato ragazzi degli istituti superiori cremonesi, di culture e abilità diverse, alla voga alla veneta e alla navigazione a motore inclusiva ed accessibile. Il Po è stato vissuto non solo come luogo di aggregazione, ma anche di affermazione di sé e delle proprie sfide. Infatti, hanno aderito e partecipato a competizioni di voga equipaggi misti in cui il genere, la disabilità, l'intergenerazionalità si sono affermati come valori positivi. Un risultato non meno importante di Touch Down è stata la progettazione e realizzazione della prima barca con misure standard da gara, finalizzata a includere la voga alla veneta tra gli sport olimpici, alla pari della canoa e del canottaggio.

Nel 2018 nasce l'*Associazione per il nuoto in Po* (Assopo) che riattiva un'attenzione sportiva sul nuoto in acque libere fluviali finalizzato a sostenere la balneabilità e la riconciliazione tra la comunità ed il suo fiume. Fondatori e principali attivisti di Assopo appartengono alla generazione degli adolescenti e giovani che fino agli anni '80 hanno vissuto il Po come luogo aggregativo e che si sono visti privati nei decenni successivi di questa relazione vitale. Nel giro di pochi anni Assopo organizza otto diversi eventi sportivi sul fiume che arrivano a coinvolgere circa 500 atleti provenienti da varie parti d'Italia.

<sup>97</sup> MetroPo è una libera rete di armatori fluviali che operano sul Po sancita da un accordo sottoscritto a bordo della motonave Avemaria ormeggiata nel Porto di Valdaro (MN) il 11 marzo 2017

### ***L'identità di Cremona come città d'acqua***

La generazione degli adolescenti degli anni '70 e dei primi anni '80 ha ancora potuto godere di uno spazio naturale e pubblico straordinario che dalla primavera all'autunno ospitava su rive e "spiaggioni" compagnie di amici che raggiungevano le mete in barca e che si concedevano una nuotata in Po, tra una partita di calcetto e una di pallavolo. È stata l'ultima generazione cresciuta con un Po amico e accogliente. Negli anni '80 inizia l'abbandono e s'adombra la percezione del fiume come luogo di svago e di fruizione sicura, avanza un'immagine negativa sulla qualità dell'acqua e dell'ambiente rivierasco che bruscamente e in modo definitivo allontana le successive generazioni.

Il ritorno alla balneabilità, reso ormai possibile dal graduale miglioramento delle sue acque, può essere assunto come l'azione simbolica e decisiva per ricucire il rapporto intimo tra l'uomo e il fiume. Ettore Favini, artista visivo, che ha dedicato parte della sua ricerca al fiume Po, conferma questo vissuto in un'intervista che gli facemmo nel 2020:

Ho dei labili ricordi infantili: mio padre che mi portava sul Po in Lambretta, ricordi più vividi da adolescente, quando andavo a grigliare con gli amici e passare la notte in tenda, ma solo dopo l'ho scoperto. Una volta che entri nel suo alveo cambia tutta la prospettiva, ne sei risucchiato, non ne puoi uscire. Mi domando come sarebbe stata diversa la città con il fiume al centro, come le grandi capitali europee, con grandi ponti, ma a Cremona piace essere un po' dimessa e ritratta dal suo fiume. Troppo spesso il rapporto si limita solo alla passeggiata o la corsetta sulle sponde, l'osservazione durante la piena. Gli unici veri amanti del fiume vanno trovati.

Nel film *To say nothing of the dog* di Ettore Favini e Antonio Rovaldi (fig. 19), un viaggio nel paesaggio del Po da Cremona a Gorino a bordo di un'imbarcazione fluviale, emerge la visione degli autori sulla natura indomita del Po che accomuna il vissuto dei cittadini di Cremona e quello di molti altri abitanti rivieraschi:

è l'incarnazione del terzo paesaggio di Clément, un luogo abbandonato che viene ri-abitato da vegetali e umani che normalmente sarebbero considerati "diversi", che solo in quel luogo trovano un loro habitat naturale. Anche le architetture spontanee dovrebbero essere salvaguardate come patrimonio dell'umanità. Tutto è precario ma contemporaneamente eterno, fuori dal tempo.

Fig. 19 - To say nothing of the dog



Fonte: Ettore Favini, Antonio Rovaldi, 2018, still da video, courtesy Emanuele Colombo

La frattura iniziata bruscamente negli anni '80 ha generato nelle abitudini della comunità e soprattutto delle generazioni successive una perdita di memoria e di esperienza. Il Po è associato a descrizioni negative (inquinamento, pericolosità), alimentate dalle grandi piene del 1994 e 2000. Con l'incedere dei cambiamenti climatici si sono acuiti negli ultimi venti anni i fenomeni siccitosi. A volte amplificati da una stampa sensazionalistica; anche questi sono un formidabile "detrattore di immagine" del fiume.

Sebbene questi eventi abbiano generato una consapevolezza negli amministratori dell'urgenza di interventi di riconversione e di arginamento dei danni provocati da un'azione umana non attenta a fattori ambientali e ai limiti di sfruttamento, la percezione del *fiume ostile* è rimasta radicata nella descrizione condivisa dei cittadini rivieraschi e una memoria negativa si è sedimentata anno dopo anno, dimenticando uno spazio pubblico che dovrebbe vivere nella cura della sua comunità.

Le memorie più vive rimangono quelle antiche diventate storia o letteratura, ma associate a un mondo ancora "povero", fatto di fatica e di marginalità sociale. Documentati da bellissime immagini di Ernesto Fazioli<sup>98</sup>, Ezio Quiresi (1977), per citare i più noti, o nelle pagine di "Autobiografia della leggera" di Danilo Montaldi o ancora dai film di Florestano Vancini, Alberto Lattuada, Michelangelo Antonioni, i ritratti del Po che emergono non si sganciano da una narrazione stretta alla drammatica quotidiana sopravvivenza. Nonostante il valore estetico e narrativo che hanno conferito al fiume una centralità identitaria delle aree ri-

<sup>98</sup> Fondo Fotografico di Regione Lombardia, <http://www.lombardiabeniculturali.it/fotografie/fondi/>

vierasche e dei suoi abitanti, il loro peso, solo recentemente affiancato da un rinnovato sguardo artistico e contemporaneo, ha ancorato la memoria collettiva ad un contesto di povertà e di sussistenza in cui la città oggi non si riconosce più.

Il Po è il *Mare dei Poveri* (fig. 18), una lucida sintesi dell'opera di Ettore Favini che chiarisce l'apparente diffidenza dei cittadini a ritornare ad abitare il fiume come luogo di natura e di svago al pari dei paesaggi del mare o dei boschi di montagna. Tuttavia navigando lungo il fiume ed in particolare tra le sponde di Cremona e Piacenza si nota una trasformazione più profonda che lega la città a fenomeni migratori che non seguono la via del fiume come rotta, ma diventano "nuova casa". Il Po è il Mediterraneo dei migranti, da sempre in simbiosi con il loro mare, diventa luogo di ritrovo degli abitanti della città che hanno origini e culture lontane, ma abitudini fortemente ancorate alla presenza del fiume. Le sponde del fiume si ripopolano di presenze inaspettate delle comunità più numerose provenienti da India, Romania, Maghreb, Thailandia (non è raro vedere madri thailandesi insegnare ai figli la pesca), che ritrovano nel paesaggio del Po una fonte di svago, di ritrovo e di sintonia con un paesaggio familiare.

Fig. 18 - Il Mediterraneo dei poveri



Fonte: Ettore Favini, 2012

L'identità del Po come attrattore turistico e culturale in termini di potenziale economia e risorsa per la città è ascrivibile ad una politica di sviluppo recente che ha legato Cremona alla liuteria e la musica al fiume, soprattutto con il Fe-

stival da Monteverdi a Verdi, che prevede anche gite musicali sulla motonave Stradivari lungo il Po. Cremona ha accolto due sfide UNESCO, mutate da questo connubio cultura e paesaggio fluviale e indirizzate a tutelare e valorizzare un riconosciuto e reinterpretato *genius loci*: il patrimonio immateriale del sapere liutario, UNESCO Heritage e la riserva MAB (Man and Biosphere Programme) Po Grande.<sup>99</sup>

Si definiscono così due piani di fruizione e di sviluppo: l'uno guarda al turismo lento che include la navigazione fluviale in interscambio con circuiti locali "barca & bicicletta" e che si lega alle città d'arte e cultura, l'altro che vive il fiume come "esercizio di natura quotidiano". Il fiume viene abitato non percorrendo gli argini, ma dall'alveo, dentro quello spazio pubblico liquido e indomabile che ospita vogatori, nuotatori, pescatori e persone e dove si ritrova il *genius loci* archetipico, senza tempo e confini geografici.

Il fenomeno più recente di *Biofilia* (Wilson 1986) che ha coinvolto anche il Po nelle sue aree urbane e periurbane si è accentuato a fronte dell'emergenza sanitaria Covid. Gli argini del Po si popolano di podisti e di maratoneti che riconoscono la qualità della natura e del paesaggio come bene comune e spazio collettivo necessitante. È questione aperta, che denota una trasformazione positiva, dobbiamo fare i conti con un'urgenza: *l'accesso alla natura è un fattore di salubrità e benessere, coesione sociale, resilienza della comunità e qualità della vita* (Contract 2020).

---

<sup>99</sup> Per la liuteria: <https://ich.unesco.org/en/RL/traditional-violin-craftsmanship-in-cremona-00719>, per la MAB Po Grande: <https://www.pogrande.it>

## 18 - La riconquista ambientale e sociale del fiume: il Lambro a Milano

*Paola Branduini*  
*Politecnico di Milano*

Il fiume Lambro fino a un secolo fa era lontano da Milano. A seguito dell'espansione urbana del secondo dopoguerra, è diventato tangente la città ed ha intrecciato il suo percorso con le infrastrutture viarie che la circondano. I suoi opifici idraulici, i mulini ad acqua che lo costellavano da nord a sud, sono stati circondati dalle industrie meccaniche e dai nuovi quartieri residenziali. Quali sono gli attori che oggi si dispiegano lungo il tratto urbano del Lambro e come interagiscono con esso? Il presente contributo vuole mettere in luce l'evoluzione degli insediamenti lungo il fiume, la qualità ambientale delle sue acque, le formazioni socio-spaziali, le dinamiche d'uso e le progettualità in corso, con una particolare attenzione all'evoluzione storica dell'agricoltura in questi luoghi e alle opportunità che può rivestire oggi.

Le fonti di informazione consultate per l'indagine sono state, tra le istituzioni locali, i Municipi 3 e 4 e l'Ente Regionale per i Servizi all'Agricoltura e alle Foreste (Ersaf) che ha in carico lo sviluppo del contratto di fiume; gli agricoltori e i gestori delle cascine (Cascinet, Cascina Biblioteca onlus, Exodus) e di un giardino condiviso (Giardino di San Faustino); le associazioni di riqualificazione del fiume (Osservatorio del paesaggio Lambro Lucente), di singoli quartieri (ViviLambrate, Spazio Gabbiano a Ponte Lambro) e di parchi (Associazione Grande Parco Forlanini); associazioni culturali di municipio e di quartiere (Z3xMI e Lambrate Design District). La tecnica di rilevazione utilizzata è stata l'intervista individuale semidirettiva breve che stata integrata da bibliografia cartacea e digitale. Tutte le associazioni consultate si prendono cura del fiume in diversa misura in senso non solo ambientale (attività di pulizia e riqualificazione delle



sponde) ma anche culturale (conoscenza e riqualificazione dei quartieri che si affacciano sul fiume, formazione di comunità intorno al fiume).

Dopo un inquadramento sulle caratteristiche morfologiche e storico insediative, si accenneranno i problemi di esondazione e di inquinamento del fiume, per poi passare ad analizzare le formazioni socio-spaziali, i giochi sul fiume, i piani e i progetti principali in corso.

### ***Un fiume dal carattere operoso***

Il Lambro scorre a cielo aperto per tutto il suo tragitto. Nasce a Magreglio nelle Prealpi lombarde e sfocia nel Po a Senna Lodigiana, dopo un percorso di 130 km. Affianca la città di Milano tangenzialmente sul lato est da nord a sud, circa a metà del suo corso. Gran parte del suo tragitto è sottoposto a tutela: il tratto naturale a monte per 25 km è nel Parco della Valle del Lambro (dai laghi di Pusiano e Alserio fino a Monza); il tratto urbano è invece protetto dal parco locale di interesse sovracomunale Parco della Media Valle del Lambro<sup>100</sup> che riunisce 5 comuni (Monza, Brugherio, Cologno Monzese, Sesto San Giovanni e Milano) governati da una convenzione siglata nel 2006 e rinnovata nel 2015, per un territorio di circa 660 ha di cui 146 pubblici e fruibili (60% della superficie è pubblica). Il tratto a sud scorre nel Parco Agricolo Sud Milano.

La parte urbana a nord di Milano è caratterizzata da un corso ricco di anse e meandri, circondato fin sulle sponde da una serie quasi ininterrotta di insediamenti abitativi e produttivi che hanno sottratto aree destinate alla naturale espansione del fiume (Regione Lombardia 2018). Più a valle, quando si trova a est di Milano, il Lambro scorre in un alveo ordinario tendenzialmente rettilineo, contenuto in arginature artificiali che in alcune zone ne impediscono l'espansione nelle aree circostanti (*Ibidem*). Lungo le sue sponde attualmente cresce una folta vegetazione ripariale: questa si sviluppa spontaneamente lungo quasi tutto l'alveo tranne che nei parchi Lambro, Forlanini e Monluè, nei quali è curata dall'uomo.

Dall'epoca romana ai primi del '900, le acque del Lambro hanno costituito ricchezza ambientale e motore di sviluppo per la popolazione milanese. Il Lambro rivestiva grande importanza già per i Romani, in quanto era navigabile e consentiva di collegare Milano al Po, raggiungendo così l'Adriatico. Successivamente, verso il 1100, quando le comunità dei monaci operarono la bonifica e la riorganizzazione del reticolo idraulico, nella valle del Lambro si diffusero i mulini idraulici per macinare cereali, trattare fibre vegetali, follare i panni di

<sup>100</sup> [http://www.pmv1.it/index.php?pag=sezioni&id\\_sezione=45&id\\_supersezione=45](http://www.pmv1.it/index.php?pag=sezioni&id_sezione=45&id_supersezione=45) accesso 20 dicembre 2020.

lana, segare il legname (Chiappa 2005), attività che si intensificarono man mano nei secoli successivi. Oggi sono ancora presenti, anche se poco leggibili, alcune rogge molinare che alimentavano i mulini, quasi tutte derivate dal Lambro, tra cui le rogge Molino, Molina San Gregorio, Molinara e Spazzola. Nonostante la folta vegetazione spontanea lungo alcuni tratti delle loro sponde, è ancora oggi possibile notare alcune chiuse, molte delle quali in stato di degrado a causa della mancata manutenzione, che permettevano l'irrigazione dei campi e l'alloggiamento delle ruote dei mulini.

Nel XIX secolo ci fu il grande incremento della gelsicoltura e della bachicoltura; si diffusero gli opifici per la lavorazione della seta, come filande, torcitoi e incannatoi e vennero usati i primi filatoi meccanici. Alla seta si affiancò la manifattura dei filati e tessuti in cotone e comparvero le prime cartiere. Il fiume diventò sempre più entità produttiva e favorì il passaggio dalla lavorazione manuale a quella meccanica. Dalla seconda metà del secolo l'attività industriale soppiantò progressivamente il lavoro dei campi: fu l'industria pesante, soprattutto meccanica e metallurgica, con la Falck e l'Innocenti, il nuovo cavallo di battaglia dell'imprenditoria; il suo sviluppo si basò sulla presenza dell'acqua come forza motrice<sup>101</sup>.

Fino alla metà del '900 si è mantenuto un equilibrio tra situazione ecologica, insediamento umano abitativo e produttivo ed esigenze economiche mentre, nella seconda metà del '900, l'espansione accelerata del sistema metropolitano legata all'industrializzazione ha trasformato il sistema delle acque da fonte di ricchezza a fonte di povertà.

Dal punto di vista idrologico il fiume Lambro ha un carattere bizzoso: generalmente è percorso da una modesta quantità d'acqua, ma piogge violente o prolungate possono dare origine a fenomeni di esondazione. I deflussi della zona Lambro urbano risultano influenzati principalmente dalla capacità di smaltimento delle fognature comunali e consortili (Paglia 2020). Nell'attraversamento dei comuni di Monza e di Milano, il Lambro ha una capacità idraulica molto limitata, tanto che negli ultimi 50 anni si sono succedute frequenti esondazioni, con ingenti danni indotti al tessuto antropico interessato. Nel 1951 un'inondazione fece crollare il ponte tra San Maurizio e Sesto costringendo gli abitanti dell'altra sponda ad attrezzare una barca-traghetto per raggiungere il posto di lavoro. Nel 1958 il fiume in piena provocò danni pesanti e nel 1963 e 1976 le acque tracimarono in corrispondenza del ponte tra San Maurizio al Lambro e la Cava Melzi. In tempi più recenti gli eventi di piena più gravi hanno interessato il quartiere Pelucca a Sesto (1997) e quelli di Cologno (2002). Anche nel 2014 e

---

<sup>101</sup> Le informazioni sulle condizioni idrauliche e ambientali del fiume sono tratte dal sito del Parco Media Valle Lambro [www.pmv1.it](http://www.pmv1.it), ultimo accesso 21 maggio 2021.

2020 si sono verificate esondazioni a seguito di piogge intense e concentrate (Parco Media Valle del Lambro).

Fortunatamente l'evoluzione dei fenomeni di propagazione delle piene, con genesi nelle zone prelacuali e naturali del bacino, consente un discreto margine di preavviso alle popolazioni, che riduce drasticamente il rischio di perdita di vite umane. La progressiva urbanizzazione del bacino, tuttavia, ha indotto la possibilità di formazione di piene dovute a precipitazioni nel solo settore urbano, con caratteristiche di concentrazione assai diverse e con tempi di formazione, e quindi di preavviso, stimate in poche ore.

Complessivamente lo stato ecologico del fiume<sup>102</sup> è definito scarso dall'Arpa Lombardia; esso è classificato come corridoio ecologico regionale primario ad elevata urbanizzazione<sup>103</sup>. Nel 1987, un controllo effettuato dalla provincia di Milano definiva il Lambro il maggiore responsabile dell'inquinamento del Po (un quinto del totale) e dell'eutrofizzazione dell'Adriatico. Solo dalla fine degli anni novanta, su pressione dell'Unione Europea, Milano ha avviato un programma di bonifica del fiume, portando le sue acque a essere definite di qualità ancora scarsa, ma comunque meglio del grado "pessimo" che avevano in precedenza<sup>104</sup>.

È del 2010 un grave episodio di sversamento di petrolio da cisterne della ditta Lombardia Petroli a Villasanta: la marea venne fermata poco prima del delta del Po, causando gravi danni ambientali. Da allora fu istituito in loco il Comitato Cittadini del fiume.

### **Formazioni socio-spaziali**

Lambro significava in passato "fiume dalle acque limpide" o "fiume dalle acque veloci": il nome ha avuto fortuna nei secoli e la sua eco è giunta lontano, battezzando località, quartieri e comuni lungo il corso di questo fiume, come San Maurizio al Lambro, Lambrate, Ponte Lambro, ma anche "oggetti del desiderio" come la mitica Lambretta, prodotta dalla Innocenti proprio a Lambrate.

<sup>102</sup> Lo Stato Ecologico è l'espressione della qualità della struttura e del funzionamento degli ecosistemi acquatici associati alle acque superficiali. La classificazione dello stato ecologico si effettua sulla base della valutazione degli Elementi di Qualità Biologica (EQB), degli elementi fisico-chimici, chimici (inquinanti specifici) e idromorfologici a sostegno. <https://www.arpalombardia.it/Pages/Indicatori/2019/Acque/Stato-Ecologico-Acque-Superficiali-2019.aspx?tipodati=0&tema=Tem%20ambientale&sottotema=Acque%20superficiali&ordine=1>, accesso 18 maggio 2021.

<sup>103</sup> Rete ecologica regionale [https://www.regione.lombardia.it/wps/wcm/connect/3dcf682d-5f08-4283-8465-6b0e857a7161/DGR+10962\\_2009.pdf?MOD=AJPERES&CACHEID=ROOTWORKSPACE-3dcf682d-5f08-4283-8465-6b0e857a7161-n6HhYnJ](https://www.regione.lombardia.it/wps/wcm/connect/3dcf682d-5f08-4283-8465-6b0e857a7161/DGR+10962_2009.pdf?MOD=AJPERES&CACHEID=ROOTWORKSPACE-3dcf682d-5f08-4283-8465-6b0e857a7161-n6HhYnJ), accesso 18 maggio 2021.

<sup>104</sup> Milano Città stato <https://www.milanocittastato.it/featured/i-segreti-del-lambro-il-maggio-re-dei-fiumi-milanesi-anche-se-forse-il-meno-amato/>, accesso 20 maggio 2021.

## Lo spezzettamento genera segregazione

Storicamente il fiume è stato un *limite* allo spostamento verso est, valicato solo dai ponti lungo le principali strade che congiungevano Milano con Venezia, come illustra in modo evidente la carta di Giovanni Battista Claricio del 1600. Fino al 1931 il fiume è rimasto l'unica infrastruttura che ha segnato una barriera in direzione est-ovest, nell'uscita da Milano verso est. Nel 1931 vennero costruite la nuova cintura ferroviaria e la stazione di Lambrate che hanno costituito la prima barriera interna; la seconda barriera, più esterna, ovvero la tangenziale, è stata costruita nel 1973 proprio lungo il Lambro. Lo scavalca a Rubattino, circa a metà del percorso urbano milanese. Tra tangenziale e fiume si sono creati spazi interstiziali che sono stati riempiti da industrie e laboratori artigianali. La sopra costruzione della tangenziale testimonia come il Lambro sia storicamente sempre stato considerato luogo e risorsa per la produzione agricola prima, attraverso i mulini, e industriale poi, con industrie meccaniche e manifatturiere, ma non opportunità del tempo libero.

L'urbanizzazione è fuoriuscita in senso radiale dalla città, secondo le antiche direttrici principali, e ha *spezzettato* il Lambro in zone cui corrispondono quartieri residenziali che ci sono espansi su un nucleo storico rurale (Lambrate, Ponte Lambro, Monluè). A questi quartieri corrispondono numerose associazioni che si riuniscono per migliorare la vivibilità dei propri quartieri: vi è una maggior vivacità associativa nella zona nord del tratto urbano, accompagnata da una elevata sensibilità ecologica e culturale; vi sono meno associazioni nella parte sud (Ponte Lambro), prevalentemente finalizzate alla riqualificazione urbana del quartiere. Inoltre l'ampliamento dell'aeroporto di Linate nel 1960, con l'interruzione della strada Paullese e la realizzazione della Tangenziale Est nei primi anni '70 hanno contribuito ad accentuare l'*isolamento* del quartiere di Ponte Lambro, rendendolo corpo a parte rispetto alla città. L'isolamento ha favorito l'inasprirsi del degrado urbano, la carenza di servizi sociali e la permanenza di molte case fatiscenti. Nonostante molti interventi di riqualificazione attuati dal Comune negli ultimi anni attraverso il Laboratorio di quartiere, a giudizio di alcuni abitanti Ponte Lambro è ancora considerato "un ghetto" (agricoltore).

## Da crocevia a isolamento

Ponte Lambro e Linate sono i due insediamenti storici che si sono formati sulle sponde opposte del fiume all'altezza del ponte di attraversamento della strada paullese che porta da Milano a Paullo e Cremona. Si tratta di luoghi di transito frequentati da secoli e simboleggiati da antiche osterie. Lungo le strade

che da Milano andavano verso est, infatti, il *valico* del Lambro costituiva un importante crocevia segnato dalla presenza delle osterie dell'Ortica (1696) e di Ponte Lambro (1200). I punti di incrocio tra Lambro e strade verso l'est non sempre hanno consentito un avvicinamento al centro. Lambrate è un quartiere chiuso tra Lambro e ferrovia ma non è isolato; è denso di abitanti e in continuità con i quartieri al di qua della ferrovia (Città Studi). Invece, il borgo storico dell'Ortica è circondato interamente da infrastrutture ferroviarie (il nodo ferroviario Acquabella) che lo separano fisicamente dalla città. Il borgo, difatti, risulta accessibile solo da via San Faustino, a nord, e dal cavalcavia Buccari, a sud. Linate è rimasta isolata dopo la costruzione ad est dell'aeroporto, così come Ponte Lambro, che resta circondato ancora oggi da spazi agricoli con popolazione relativamente povera e qualche difficoltà di integrazione: gli spazi agricoli non forniscono più impiego alla popolazione poiché sono tutti gestiti da un solo agricoltore; gli abitanti sono stati a suo tempo impiegati nell'industria e ora sono *commuters* verso il centro città. Ciò nonostante, il legame con il centro città rimane debole. La corona di spazi aperti ora però diventa opportunità, perché offre prossimità alla campagna, quindi ai luoghi dello svago, pur beneficiando dei servizi della città, come emerge dalla proposta di conversione di una cascina in "villaggio agricolo" dell'agricoltore di Ponte Lambro.

### Comunità nei borghi storici e nuovi appaesamenti

Si sono formate *comunità* lungo il Lambro, che si riconoscono nei luoghi storici: l'associazionismo più vivace ruota intorno ai centri storici di Lambrate e Ponte Lambro ed è anche orientato alla riqualificazione ecologica (ViviLambrate). Anche i "nuovi" quartieri sono vivaci, pur non avendo qualificazioni ecologiche. Attorno ai nuclei storici, formati dal connubio di cascine e chiesa, si sono create nuove urbanizzazioni, con le quali sono arrivati residenti esterni, che si riconoscono nel quartiere e partecipano alla vita cittadina (*appaesamento*, *Osti infra*). I nuovi residenti di Rubattino, un quartiere PRU 2000, hanno promosso diversi comitati - ViviRubattino, Mamme di Rubattino, Comitato ProRubattino, Residenti Rubattino - per il miglioramento di spazi grazie ai quali organizzano attività di coesione sociale. Il quartiere Forlanini ha un comitato sicurezza che si occupa anche di qualità degli spazi urbani<sup>105</sup>. L'Ortica non ha un comitato attivo (problematiche richieste tramite Z3xMI sulla viabilità). Lo *spaesamento* di diverse ondate di immigrati (dopoguerra a Ponte Lambro, negli anni '60 nei quartieri Feltre e Forlanini) e dei nuovi residenti (fine anni '90 nel quartiere Rubattino) si è trasformato in *appaesamento* attraverso le azioni di promozione della sicurezza e di miglioramento degli spazi urbani.

<sup>105</sup> <https://www.comitatosicurezza.it>, accesso 19 maggio 2021.

## Dinamiche d'uso e identità percepita

Il Lambro è usato variamente per le attività sportive, in forma libera o organizzata: nei parchi vi sono aree alberate e prative, oppure aree attrezzate con percorsi vita e aree gioco e tratti di sponda accessibile, per passeggiate nel tempo libero. Sono adiacenti o prossimi al fiume alcuni grandi impianti sportivi come il Centro tennis Ambrosiano e il centro sportivo Schuster in prossimità del Parco Lambro, Saini all'interno del Parco Forlanini e acquatici come l'Idroscalo. Vi è un canile e un gattile del comune di Milano e vi sono numerose attività informali, quali orti non regolamentati (Longo, Masotti 2016).

Nonostante le numerose frequentazioni il Lambro versa ancora in uno stato di degrado ambientale dovuto soprattutto all'inquinamento delle acque: associazioni di cittadini e municipalità concordano, dopo molti anni di trascuratezza e disinteresse, sulla necessità di riqualificazione agricola, ecologica e sociale. Alcuni riconoscono anche un degrado sociale diffuso (abusivismo degli orti, illegalità, droghe). L'identità fino agli anni '70 era legata all'agricoltura e all'industria; oggi si riconosce che tali elementi non sono più presenti in modo evidente; tuttavia, soprattutto l'elemento agricolo, legato alle cascine e ai relitti dei mulini, può essere rilanciato (vedasi i progetti Z3xMI, Osservatorio del paesaggio Lambro Lucente). Inoltre, il Lambro ha assunto una nuova identità legata alle attività sociali (EXODUS, cascina Biblioteca) a contrasto dell'illegalità e a supporto di disabili e di persone in stato di grave disagio.

Data la bassa qualità ambientale del fiume, non si sono verificate situazioni di *eco-gentrification*, ovvero di riqualificazione di quartieri in cui sia avvenuto un aumento del valore: l'unico rione residenziale di recente costruzione che ha migliorato il rapporto con il fiume è il Rubattino, nel quale si sono realizzati sottopassi della tangenziale, attraversamenti del fiume, il Parco dell'acqua o della Lambretta.

## Verso la riqualificazione ambientale

Il Progetto Re-Lambro, il più importante della zona, è finalizzato a promuovere la sostenibilità ambientale a livello locale e a realizzare la connessione ecologica lungo il fiume. È finanziato da Fondazione Cariplo ed è coordinato da Ersaf, nell'ambito del contratto di fiume. La partnership è costituita dallo stesso Ersaf, dal Dipartimento di Architettura e Studi Urbani del Politecnico di Milano, che si è avvalso del supporto dell'Istituto di Ricerca Sociale, del Comune di Milano, del Parco Locale di Interesse Sovracomunale Media Valle Lambro e di Legambiente Lombardia. Nel periodo 2012-14 si è svolto lo studio di fattibilità, nel

periodo 2016-18 hanno avuto luogo gli interventi di progettazione partecipata e riqualificazione del Parco Vittorini a Ponte Lambro e del parco Forlanini; dal 2019 è in corso la seconda fase di interventi denominata ReLambroSE in coordinamento con il progetto VOLARE, dedicato alla Valle del Lambro a sud-est dal confine di Milano fino a Melegnano, che ha incluso anche il reticolo idrico delle rogge Vettabbia e Addetta. “Attraverso sei interventi in punti strategici il progetto realizzerà miglioramenti tangibili sugli assetti ecosistemici e, proseguendo come ‘processo’, coinvolgerà numerosi stakeholders per agire sulle future trasformazioni del territorio e integrare concretamente la dimensione ecologica riconoscendo il capitale naturale come valore reale della società [...]. Tra gli obiettivi di sostenibilità di qui al 2030 – dichiara l’assessore all’Urbanistica, Verde e Agricoltura Pierfrancesco Maran – c’è l’impegno del Comune di Milano, insieme alla Città Metropolitana, Parco Nord e Parco Agricolo Sud, a lavorare per la nascita del grande Parco Metropolitan attraverso la connessione ecologica tra il Parco Nord e il Parco Sud. In quest’ottica il progetto ReLambro SE, insieme al lavoro per la nascita del Grande Parco Forlanini, ci consentirà di agire in maniera più efficace e sinergica in una delle zone verdi più estese del territorio che ancora necessitano di importanti interventi di riqualificazione, valorizzando il territorio agricolo e fluviale e riducendo ulteriormente le distanze tra i comuni a est, per una connessione naturalistica di dimensione metropolitana”<sup>106</sup>.

Il progetto Re-Lambro si è basato molto sulla partecipazione che si è articolata in tre diverse fasi di attivazione della società civile e delle istituzioni: 1) informazione, scoperta del territorio e comunicazione; 2) consultazione; 3) partecipazione attiva e co-progettazione. L’insieme di queste diverse fasi è confluito nella Carovana del Lambro, un calendario “fluidò” di appuntamenti distribuiti sul territorio che hanno avuto l’obiettivo generale di attivare un’ampia discussione sul concetto di rete e di connessione ecologica, di “infrastrutture verdi” e di permeabilità del territorio. Il percorso è stato lungo ed articolato, come spiegato nello studio di fattibilità, perché è stato necessario creare momenti pubblici per riavvicinare la comunità al fiume Lambro e ricostruirci un’identità attorno. Ciò ha permesso anche di far emergere dagli stakeholder locali esigenze, idee e possibilità di valorizzazione, criticità del territorio e condivisione degli interventi proposti. I Tavoli di co-progettazione sono stati suddivisi per ambiti territoriali (“Monza, San Maurizio al Lambro e cave Melzi” “Estensione del Parco Lambro”, “Grande Parco Forlanini” e “Monluè e Ponte Lambro”), con una duplice finalità: da un lato acquisire informazioni da parte di istituzioni, agenzie di erogazione di grandi servizi e operatori privati riguardo a progetti e attività di trasformazione

<sup>106</sup> <https://www.comune.milano.it/-/verde.-il-progetto-relambro-entra-nella-terza-fase-e-rigenera-il-territorio-a-sud-est-di-milano>, accesso 15 maggio 2021.

dell'ambiente; dall'altro agevolare la co-progettazione integrata tra il gruppo di lavoro, gli attori istituzionali e le componenti sociali locali.

Il risultato che emerge dallo studio è di “scarsa attenzione nei confronti del Fiume e di forte frammentazione degli interessi presenti e attivi: di fatto una comunità del Lambro non esiste, esiste invece un insieme a volte molto attivo di soggetti e associazioni mossi da passioni, economie, motivazioni molto diverse e non sempre convergenti, spesso addirittura conflittuali, che non sempre si rendono conto della risorsa, ma anche dei rischi, rappresentati dal Lambro” (Longo, Masotti 2016).

### **Conclusioni**

Il Lambro si è dimostrato nella storia un fiume operoso, legato all'agricoltura e poi all'industria. L'agricoltura rendeva vivo e unito il fiume da nord e sud, mentre le strade che lo attraversavano lo collegavano commercialmente a Milano. Del suo generoso passato agricolo, di campi aratori e prati marcitori, poco o per nulla oggi conosciuti dalla popolazione, rimangono tracce materiche nei mulini, nelle chiuse, nelle rogge da esso derivate, che purtroppo portano acque inquinate ai campi agricoli, diminuendone la resa.

L'aumento dell'urbanizzazione lungo le sponde ha accentuato lo spezzettamento del fiume secondo le direttrici verso Milano: questo si è riflesso nella demarcazione netta di alcuni quartieri, che hanno rafforzato al loro interno alcune identità specifiche, pur senza riconoscersi nell'unità del fiume. A partire dal miglioramento della qualità delle acque e attraverso l'ascolto attento degli attori locali, il progetto ReLambro sta puntando alla riqualificazione ambientale e del tessuto sociale e ha impresso una svolta all'immagine collettiva consolidata di fiume inquinato e degradato.

È auspicabile che nel prosieguo di questo processo anche l'agricoltura possa tornare ad essere una risorsa, non tanto produttiva quanto di inclusione sociale e di benessere psicofisico, e che il patrimonio tangibile e le memorie del passato operoso del Lambro possano *coltivare valore*<sup>107</sup> e costituire un collante culturale e identitario per vecchi e nuovi residenti.

---

<sup>107</sup> Come propone il progetto la Grangia di San Gregorio, promosso da cascina Biblioteca in collaborazione con il dipartimento ABC del Politecnico di Milano, il Parco del Ticino e Fondazione Minoprio, per il recupero delle marcite del Lambro e il potenziamento delle professioni di camparo e orticoltore.





## 19 - Governare la natura, naturalizzare la *governance*: un'analisi del bacino fluviale del Seveso

Fausto Di Quarto, Veronica Conte  
Università di Milano Bicocca

Il presente contributo analizza la *governance* delle trasformazioni socio-ecologiche del bacino fluviale del Seveso, a partire dall'approvazione del Contratto di Fiume nel 2006. Il lavoro offre un'interpretazione dei principali conflitti emersi nel processo di negoziazione a partire da due focus empirici: la struttura delle relazioni di potere del regime urbano-fluviale del Seveso e il ruolo della conoscenza e dell'*expertise* tecnico-ingegneristica nella risoluzione dei conflitti.

Lo studio proposto è il risultato di un lavoro di ricerca iniziato nel 2013. I dati raccolti includono risorse secondarie e primarie: l'analisi delle legislazioni ambientali comunitarie e locali è stata accompagnata da focus group, osservazioni partecipate di dibattiti pubblici e 38 interviste semi-strutturate a sindaci e funzionari comunali, dirigenti e funzionari di Regione Lombardia, Autorità di Bacino, tecnici e organizzazioni ambientaliste locali.

### ***Il fiume Seveso***

*“Il torrente Seveso, nasce innocuo e limpido a San Fermo della Battaglia, sulle Alpi comasche. E muore marcio e ribelle nel ventre di Milano” – Corriere della Sera (7 ottobre 2010)*

Il bacino del fiume Seveso si estende per circa 227 Km<sup>2</sup>. Il fiume nasce nel territorio comasco a circa 490 m.s.l.m. e scorre con una portata media di 1,8 m<sup>3</sup>/s a cielo aperto per circa 50 km, per poi entrare nella rete idrica interna della città

di Milano<sup>108</sup>. Nel tratto montano il fiume ha carattere torrentizio e scorre fra valli moreniche, incontrando saltuariamente centri abitati. A metà asta, scorre lungo un paesaggio che alterna terrazzamenti a boschi e vallate. Lungo l'area brianzola e poi milanese, il torrente attraversa le pianure alluvionali, caratterizzate da depositi di ghiaie e sabbie, e si ingrossa nel suo alveo artificiale grazie alle acque urbane locali (depurate e non), incrementando così la possibilità di allagare i centri abitati che incontra. Dalla sua sorgente, ad alto pregio naturalistico, scorre verso sud attraversando aree sempre più urbanizzate e raggiungendo un punto critico nel tratto tombato di Milano, in cui il torrente confluisce con il Naviglio della Martesana e viene inghiottito nelle viscere della città. Ad oggi l'intero bacino presenta più del 50% di aree impermeabili, attraversate da importanti elementi viari (l'autostrada Torino-Venezia, la nuova autostrada "Pedemontana Lombarda" e la Milano-Como) e ad alta densità abitativa (ca 1000 ab/Kmq).

Un tempo esempio storico di canalizzazione millenaria (Borasio, Prusicki 2014), oggi il bacino presenta numerose "cicatrici" dovute all'intensa industrializzazione del secolo scorso, offrendo ben poche aree ad uso agricolo e centinaia di siti contaminati e a rischio sanitario<sup>109</sup>. In particolare, la contaminazione delle acque fluviali del fiume Seveso è legata ai percolamenti di pesticidi e agli scarichi di prodotti industriali e farmaceutici (Meffe, de Bustamante 2014), che ne fanno il tributario più inquinato del fiume Po (Azzellino *et al.* 2013). A causa dell'urbanizzazione del territorio, il torrente presenta numerosi restringimenti di sezione, con relativi rigurgiti idrici e sistemi difensivi spondali risicati, e costituisce in molti casi un recapito delle acque fognarie di origine urbana (Ersaf 2021). Il Seveso presenta condizioni critiche legate alla capacità di scarico e deflusso urbano che aumentano i picchi di piena e le conseguenti esondazioni. Le periodiche esondazioni nei quartieri nord di Milano (Niguarda e Isola) ne sono un esempio, così come la qualità delle sue acque rappresenta un rischio per la salute pubblica. Inoltre, alla scarsa qualità chimico-fisica e biologica delle acque e dell'ambiente fluviale si accompagnano una scarsa qualità estetica del paesaggio e una generale mancanza di funzionalità ricreative (Masseroni, Cislaghi 2016).

Dal 2006, sul fiume è in atto un progetto di Contratto di Fiume (CdF), promosso dal governo regionale, quale strumento ad hoc per la riqualificazione dell'intero bacino, utile ad attuare azioni multi-settore e multi-scala per lo sviluppo di una visione condivisa di riqualificazione dei bacini fluviali (Osti 2017;

<sup>108</sup> Regione Lombardia, *Scheda Informativa Torrente Seveso*, [urly.it/3f90v](http://urly.it/3f90v), accesso 7 gennaio 2021.

<sup>109</sup> Regione Lombardia, *Open Data, Aziende a Rischio di Incidente Rilevante (2010)*, accesso 7 gennaio 2021.

Bocchi *et al.* 2012). Nonostante l'implementazione del CdF, da anni si assiste a numerosi conflitti relativi alla costruzione dei bacini di laminazione (BdL), opere idrauliche progettate per la mitigazione delle esondazioni nelle "ultime" aree verdi (parchi e colture) esistenti a nord di Milano nei comuni di Bresso (fig. 20), Senago, Paderno Dugnano, Varedo e Lentate sul Seveso (Regione Lombardia, Torrente Seveso).

Figura 20 Il cantiere della vasca di laminazione a Bresso (7/1/2021)



Foto: Enrico Pani, 7 gennaio 2021

### ***Ecologia politica e regimi fluviali: una chiave interpretativa***

Secondo il filone di studi dell'Ecologia Politica Urbana, il processo di "urbanizzazione della natura" rappresenta la principale forza responsabile di qualsiasi trasformazione socio-ecologica, che non deve essere concepita come un processo neutrale (Hommes *et al.* 2019b; Boelens *et al.* 2016), ma come *highly contested terrain* (Finewood 2016) tra una pluralità di attori, interessi, discorsi ed immaginari. In quanto tale, la sua analisi permette non solo di osservare come (e tra chi) avviene la competizione per il controllo e la gestione delle risorse naturali (Boelens *et al.* 2016), ma anche di riflettere sulle visioni politiche domi-

nanti di sviluppo del territorio e sulla distribuzione dei costi e dei benefici degli interventi.

Differenti studi sulla *governance* della natura e delle risorse naturali convergono sulla frequente neutralizzazione e de-politicizzazione delle questioni ambientali, intese come il risultato di politiche e strategie territoriali che, utilizzando procedure di partecipazione ambigue e contraddittorie (Di Quarto 2020; Swyngedouw 2005), vengono di fatto “legittimate dal sostegno della scienza come sapere oggettivo e neutrale e dall’*expertise* di tecnici e scienziati” (Zinzani 2020; D’Alisa, Kallis 2016; Pellizzoni 2011). Alla luce di questo, recenti contributi in geografia e sociologia politica sui conflitti socio-ambientali si interrogano sulle relazioni (e la struttura) di potere all’interno dei regimi urbano-fluviali e sulla distribuzione (e dotazione) di una particolare forma di capitale conoscitivo: l’*expertise* tecnico-ingegneristica (Hommes *et al.* 2019b; Finewood 2016).

### ***Governare la natura, naturalizzare la governance***

Le cause principali delle esondazioni e dell’inquinamento delle acque del bacino del Seveso sono da ricercarsi nel processo di graduale impermeabilizzazione del suolo – conseguente alla forte industrializzazione, urbanizzazione, espansione edilizia e infrastrutturazione (Pileri 2009) – che ha caratterizzato il territorio dell’area metropolitana milanese a partire dalla seconda metà del 1900. Se fino agli anni Settanta il problema delle esondazioni viene gestito attraverso la costruzione di canali scolmatori, nei decenni successivi appare necessario trovare nuove soluzioni finalizzate non solo a limitare i danni economici e ambientali causati dalle ripetute piene, ma anche a valorizzarne le risorse naturali e paesaggistiche.

Fin dagli anni ‘90, i fiumi milanesi sono stati tombati, cancellati, maltrattati per tutto il periodo dello sviluppo industriale e adesso faticosamente tornano a essere punto di attenzione, nel senso che possono essere rivalutati in quanto fiumi. Naturalmente, ci troviamo di fronte a una situazione che invece... verrà recuperata con grandi interventi, perché non è soltanto il problema delle esondazioni, il problema è la valorizzazione dei fiumi come risorsa naturale e paesaggistica” (intervista a accademico).

A causa dell’alto rischio di alluvioni<sup>110</sup>, nel dicembre del 2006 il territorio del fiume Seveso viene selezionato come area pilota per la creazione dell’omonimo CdF che, promosso da Regione Lombardia, vede la sottoscrizione di un nume-

<sup>110</sup> Geoportale Nazionale: Direttiva Alluvioni (2007/60/CE): <http://www.pcn.minambiente.it/mattm/direttiva-alluvioni/>, accesso 7 gennaio 2021.

ro elevato di partner istituzionali: 46 Comuni, 2 province (Milano e Como), 3 ambiti territoriali (Città di Milano, Provincia di Milano e Provincia di Como), l’Agenzia Regionale per l’Ambiente, l’Autorità di Bacino del Fiume Po, Agenzia Interregionale per il Po, l’Ufficio Scolastico Lombardia, 6 Enti Parco e, infine, associazioni ambientaliste (Ersaf 2021).

Nel corso degli anni, però, emergono numerosi conflitti sia tra i partner istituzionali coinvolti nel CdF sia tra questi e i comitati ambientalisti non direttamente coinvolti nel processo decisionale. Rispetto ai primi, alcuni Comuni lamentano di aver avuto un ruolo minoritario rispetto al potere esercitato dal Comune di Milano nella *governance* del bacino del Seveso. Questa asimmetria di potere, e la conseguente centralizzazione delle scelte politiche, viene ricondotta alla scarsa capacità della Città Metropolitana di porsi come interlocutore unico e portavoce degli interessi dei Comuni metropolitani periferici.

Sebbene il CdF definisse meccanismi di coinvolgimento della cittadinanza, numerosi conflitti sorgono tra la coalizione di partner coinvolti nel CdF e i comitati ambientalisti. Questi ultimi, pur condividendo la necessità di mettere in sicurezza il territorio del bacino fluviale, criticano e si oppongono alle procedure di negoziazione e all’opera idraulica. I conflitti si verificano a Bresso e a Senago (Milano) – dove saranno costruiti i primi BdL – e sono causati principalmente da una scarsa fiducia nei confronti delle istituzioni, ritenute responsabili di una pianificazione territoriale contraddittoria poiché orientata a soluzioni a breve termine che di fatto incrementano il consumo di suolo (Osti 2017).

Inoltre, come testimoniano alcune interviste somministrate a rappresentanti dei comitati anti-vasca di Bresso e Senago, gli strumenti di partecipazione previsti dal CdF si sono rivelati nel tempo un falso rimedio, data l’enfasi posta non tanto sulla co-progettazione delle politiche e degli interventi ma sulla comunicazione di strategie e decisioni prese a livello istituzionale.

“Ci sembra che la partecipazione sia semplicemente uno specchio per le allodole ... illustrazione del progetto, comunicazione ... semplicemente una questione di informazione” (Intervista a membro del gruppo *Senago Sost.*).

Il peggioramento del deflusso idrico delle acque diventa oggetto di una normativa regionale nel marzo del 2016. Quest’ultima, basandosi sul principio dell’invarianza idraulica e con l’obiettivo di porre un freno all’impermeabilizzazione del suolo, introduce una serie di incentivi e di meccanismi di compensazione volti a favorire la costruzione dei BdL (Masseroni, Cislighi 2016). La soluzione tecnica identificata viene fortemente attaccata dai gruppi ambientalisti e comitati di residenti: la costruzione dei bacini è considerata una contraddizione in termini che, invece di favorire il ripristino delle funzioni naturali del suolo, va a ad aumentare ulteriormente il consumo e l’impermeabilizzazione dei terreni.

Inoltre, la decisione di procedere con la costruzione dei BdL viene contestata perché non considerata adatta al contesto socio-ecologico locale.

“Beh, se ci avessero coinvolto – forse ci illudiamo – però forse questa soluzione delle vasche avremmo potuto criticarla all’origine, dove è più facile cambiare. Certo se ci avessero coinvolto avremmo detto subito la nostra posizione. Avremmo palesato il nostro scetticismo nei confronti di questa soluzione. Ma semplicemente perché è inadatta al territorio, oltre che essere sempre veramente l’*estrema ratio*. Perché accumulare milioni di m<sup>3</sup> di acqua sporca, anche di reflui fognari e tenerli fermi per qualche giorno, ma la cosa si ripete tante volte, addosso alle case oppure dentro i parchi, nel nostro caso tutte e due le case...” (Intervista a membro Associazione Amici del Parco Nord/Comitato Acque Pulite)

La battaglia dei comitati e dei gruppi cittadini si gioca, dunque, sul tema dell’inquinamento delle acque, sulla diffusa presenza di contaminanti chimici (ISPRA 2016), e sul potenziale rischio per la salute dei cittadini. A supporto della lotta dei comitati, nel giugno 2016, un’indagine giudiziaria rivela che, su 1500 scarichi che scorrono nel fiume, solo 85 risultano essere autorizzati e che gli sforzi compiuti fino a quel momento siano quindi insufficienti a evitare le piene del bacino fluviale. In questo contesto di emergenza, l’intero processo burocratico per la messa in sicurezza del territorio subisce una forte accelerazione (D’Alisa, Kallis 2016). Da adesso, infatti, la costruzione dei BdL diventa la priorità assoluta. La qualità dell’acqua e la riduzione dell’inquinamento assumono un ruolo secondario nel processo negoziale, nonostante l’incertezza relativa alle soglie di sicurezza della qualità idrica (e ai relativi rischi per la salute umana). Questo evento di fatto porta a una depoliticizzazione del conflitto sulla base di soluzioni tecnico-ingegneristiche (Marchart 2007), la cui funzione non è solo quella di risolvere il problema annoso delle esondazioni ma anche quella di legittimare le scelte mediando tra interessi opposti (Boelens *et al.* 2016).

### **Conclusioni e discussione**

Il bacino fluviale del Seveso è un caso emblematico di governo delle trasformazioni socio-ecologiche altamente conteso (Finewood 2016). Se la questione idraulica e la costruzione dei BdL hanno di fatto avuto la meglio sulla scala di priorità risolutive da parte dei partner coinvolti nella procedura negoziale, le critiche sono state e continuano ad essere forti. Esse riguardano non solo le strategie e le priorità di sviluppo del territorio ma anche le procedure partecipative e di coinvolgimento della cittadinanza.

Innanzitutto, i comitati che si oppongono alla costruzione degli invasi, e in particolare quelli di Bresso, sostengono che la soluzione identificata non risol-

va il problema dell'inarrestabile urbanizzazione del territorio ma, al contrario, produca ulteriore consumo di suolo in un contesto socio-ecologico locale già critico. Inoltre, lamentano una scarsa attenzione ai temi della qualità delle acque del fiume e dello stoccaggio in aree prossime ad abitazioni. Per quanto riguarda la procedura negoziale, i comitati sottolineano la mancanza di inclusività decisionale sostenendo che non ci sia stato uno sforzo alla co-progettazione ma solo un'operazione di comunicazione di decisioni prese a livello istituzionale. Infine, in un'ottica di rapporto diseguale tra centro (Milano) e periferia (comuni della città metropolitana), il conflitto esaspera il disagio dei cittadini relativamente al disequilibrio fra aree territoriali interdipendenti (Carrosio 2013).

In linea con i risultati raggiunti dai contributi di Ecologia Politica brevemente discussi nel secondo paragrafo del contributo, possiamo trarre tre conclusioni principali: 1) il processo di trasformazione socio-ecologica del bacino fluviale del Seveso è il risultato di relazioni di potere asimmetriche e sbilanciate verso quegli attori istituzionali che, da una parte, possiedono un ruolo centrale all'interno del territorio metropolitano e, dall'altra, riescono a mobilitare una serie di conoscenze tecniche a supporto delle proprie strategie di sviluppo. Il caso rivela come sia prevalsa la dimensione bio-fisica rispetto alla complessa rete di attori, relazioni idro-sociali, immaginari e soluzioni (Hommes *et al.* 2016). 2) Anziché leggere i conflitti e le rivendicazioni dei comitati ambientalisti come semplici episodi di *nybism*, è preferibile inquadrarli in una più ampia ottica di "diritto a decidere" (De Rosa 2017), anche all'interno di un processo di *governance* partecipata, come confermato dalle evidenze empiriche raccolte:

"La popolazione direttamente coinvolta dal progetto non è stata minimamente interpellata in nessuna delle fasi di stesura del piano e tutte le proteste avanzate e ben documentate nelle osservazioni al progetto definitivo non sono state prese in alcuna considerazione dalle istituzioni coinvolte" (e-mail da Residente di Bresso, 22/02/2017).

3) Un approccio istituzionale che guarda ai problemi del bacino in maniera puntiforme ed emergenziale è destinato a fallire se non è accompagnato da una dimensione risolutiva di più ampia dimensione. Ristabilire le priorità socio-ecologiche del bacino e proporre azioni a favore di interventi che limitino il consumo di suolo e il ripristino delle funzioni ecologiche dei territori potrebbe essere il primo passo verso una visione territoriale a lungo termine (D'alisa, Kallis 2016). Tali azioni avrebbero, inoltre, la funzione di legittimare eventuali interventi in atto, come i BdL. Infine, rinnovate arene partecipative che fanno leva sulla messa in comune delle conoscenze locali (*local knowledge*) favorirebbe la condivisione di un modello territoriale più democratico.





## 20 - L'Olona. Il fiume in frantumi

*Simone Tosi*

*Università di Milano Bicocca*

### ***Introduzione***

Il territorio che si sviluppa intorno al fiume Olona è stato oggetto di non pochi studi e ricerche, prevalentemente incentrati sulle specificità storiche e socioeconomiche che hanno caratterizzato questa piccola porzione di pianura che sale verso le Prealpi varesine. In questi studi c'è un tratto ricorrente significativo: il fiume Olona compare in genere in modo quasi incidentale, sommerso. Affiora nel nome di molte delle località raccontate e descritte, restando tuttavia relegato allo sfondo della vicenda. Il carattere quasi invisibile di questo fiume corrisponde alla realtà storica e alle percezioni che ne hanno accompagnato la vicenda: il fiume Olona e il suo territorio, dunque, a partire da un fiume che scorre senza esserci. E senza essere mai esplicito e pieno protagonista del racconto.

A fronte di questa invisibilità, da circa due decenni sono emerse le linee di un cambiamento che sembrerebbe mostrare un tentativo di restituire all'Olona uno spazio non gregario nella vicenda del territorio che esso attraversa.

Piuttosto che cimentarmi in un tentativo di rinarrare la storia del fiume, qui mi limiterò a proporre qualche interpretazione delle ragioni che hanno contribuito a generare l'invisibilità del fiume, e poi a riportarlo al rango di coprotagonista, emancipandolo dal suo consueto ruolo di invitato di pietra.

### ***Profilo storico-geografico-ambientale***

Più o meno una cinquantina di chilometri di fiume che sgorga dal suolo poco a monte della città di Varese e che, dopo un tratto piuttosto scosceso, assume andamento pianeggiante attraversando prima la valle Olona e scorrendo poi negli spazi ampi della pianura che conduce a Milano. Qui, poco oltre la città di Rho, il fiume scompare alla vista. Sotterrato, tombinato, sommerso e imbrigliato entra in Milano fino a fondersi con il Lambro nel quale confluisce invisibilmente (Regione Lombardia 2004).

Nei suoi pochi chilometri l'Olona attraversa territori piuttosto diversi. Possiamo distinguere due andamenti principali. Il primo compreso tra la sorgente e la città di Castellanza e il secondo tra Castellanza e Milano. Nel suo primo tratto il fiume attraversa la città di Varese, imboccando successivamente la Valle Olona che porta il corso delle acque fino alla pianura aperta. Questo tratto dell'Olona ha caratteristiche diverse dal tratto successivo di pianura – quello che va da Castellanza a Milano – sia storicamente che paesaggisticamente che per le relazioni tra città e fiume. Nel tratto in cui il fiume dà vita alla Valle Olona gli insediamenti urbani sono piuttosto ridotti dal punto di vista dimensionale e assumono in genere una posizione sopraelevata rispetto al fiume. Potremmo dire che il fiume tende a lambire i centri urbani senza mai diventare un elemento centrale del tessuto urbanistico.

Da Castellanza in poi le città diventano più grandi e inserite nel continuum urbano che denuncia l'accesso allo spazio metropolitano milanese. Il fiume non ha più scelta. È ora "costretto" a scorrere in pieno all'interno delle strutture cittadine. Attraversando Castellanza, Legnano, Nerviano, Pogliano Milanese e lambendo i margini di Rho il fiume viene poco più avanti definitivamente coperto fino alla sua destinazione finale e alla sua immissione nel Lambro meridionale in territorio milanese.

La vicenda moderna dell'Olona ne ha fatto uno dei fiumi più inquinati del Paese. Il fiume è stato un importante motore dello sviluppo industriale di questo ricco territorio: giacimento di energia e collettore di sottoprodotti scaricati nelle sue acque. È stato storicamente un importante elemento nei meccanismi e nei processi di sviluppo locale. Ha fornito ai territori lungo il fiume tratti identitari, dato avvio a dinamiche politiche e a traiettorie di sviluppo economico assai specifiche (Samorè 2011).

L'abbondanza d'acqua ha favorito un forte utilizzo di questo elemento, in una prima fase – fino al primo scorcio del XIX secolo – nelle direzioni agricola, domestica e artigianale (mulini, cartiere, magli da ferro, segherie, lanifici ecc.); in una seconda fase – a far data dagli anni della rivoluzione industriale – nella direzione dell'utilizzo a servizio dell'attività produttiva seriale (Magini 2004, p. 15).

Un fiume, dunque, che è risorsa economica fondamentale per il territorio. E quindi costantemente piegato e addomesticato per massimizzarne la capacità di essere fattore produttivo.

L'Olona rappresenta quindi un caso particolarmente interessante di relazione tra fiume e territorio, per diverse ragioni. Innanzitutto, va detto che questo fiume non può essere descritto nella sua relazione con un singolo contesto urbano e una specifica città. Certamente attraversa, influenza e, in qualche caso, costituisce le ragioni insediative di vari centri urbani. Ma questo fiume definisce soprattutto una relazione profonda con un complesso sistema territoriale – in termini di identità, di economia, di sviluppo storico – che va considerato nella sua scala ampia.

Un secondo ordine di interesse risiede nella stessa possibilità di trattare il fiume Olona come fiume. Come vedremo ciò ha a che fare con due aspetti parzialmente distinti. Da una parte l'Olona è stato talmente modificato, maneggiato, adattato agli usi che le popolazioni di questo territorio hanno scelto di fare del fiume, da essersi allontanato da qualche cosa di strettamente riconducibile a una risorsa naturale. Per certi versi – così è emerso anche da alcune interviste con gli attori coinvolti nella sua gestione – l'Olona non sembra più un fiume. La grossa sfida che impegna oggi il territorio è riportarlo a ciò che esso originariamente era, ricercando un equilibrio tra il suo carattere naturale e la sua storia intrecciata con quella degli abitanti del suo territorio.

Sotto una seconda prospettiva l'Olona appare oggi come un fiume frammentato. Al di là della sua unitarietà idrogeologica sembrano esserci molti diversi fiumi racchiusi in un solo nome. Diversi fiumi lungo i diversi tratti: l'Olona della Valle prevalentemente extraurbano, quello della pianura densamente urbanizzata e infine quello coperto e invisibile. Ma anche diversi fiumi in ragione delle definizioni amministrative dei territori in cui il fiume scorre, soprattutto dividendosi tra la parte nel territorio provinciale di Varese e quello milanese. E, ancora, diversi fiumi a seconda delle prospettive soggettive di chi al fiume si relaziona. L'Olona degli attori economici locali (industriali, agricoli ecc.), quello degli ambientalisti, quello degli enti locali interessati a specifiche destinazioni cui corrispondono altrettanto specifiche narrazioni e definizioni.

In questo breve racconto, a partire da alcune interviste a attori locali e sulla base di documenti ufficiali e letteratura specialistica, cercherò di descrivere alcuni dei principali processi in atto intorno al fiume Olona.

A partire dalla fine degli anni '80 il fiume cessa di svolgere le funzioni economiche legate alla produzione industriale cui era stato destinato lungo tutto il secolo precedente. Il suo corso appare ora come un inutile concentrato di sostanze inquinanti che rendono pressoché impossibile qualsiasi forma di vita

fluviale. Le produzioni industriali che tanta parte avevano avuto nel successo economico del territorio sono ormai quasi completamente abbandonate, mentre imponenti rimangono i ruderi dismessi.

Si fa strada progressivamente – sospinta soprattutto dalle nuove rappresentazioni “post materialistiche” e dalle sensibilità diffuse dalle associazioni ambientaliste locali – l’idea di una *riqualificazione* del fiume e del suo *paesaggio*.

Si comincia a re-immaginare il ruolo che il fiume dovrà avere nel futuro del territorio. Si apre una fase, tuttora in corso, di importanti progetti di bonifica ambientale e di ripensamento del paesaggio fluviale. I nuovi progetti che si fanno strada in questa fase rispondono pienamente alle rappresentazioni correnti e alle idee di città e di territorio contemporanee. Il fiume diventa una risorsa che assume nuovo interesse in rapporto a tipiche rappresentazioni postmoderne del territorio. Il fiume è ri-tematizzato come elemento naturale che fornisca una risorsa utile alla costruzione di un territorio “ricreativo”, orientato al *loisir* degli abitanti, alla nuova domanda di “salute e natura” e alla centralità della dimensione turistica che – a diverse scale e secondo varie declinazioni – diventa asse fondamentale delle traiettorie di sviluppo territoriale degli ultimi decenni. Questa ridefinizione dei significati e degli usi del fiume assume due diverse forme e modalità in diversi tipi di paesaggi che sono attraversati dall’Olona.

Nei due “paesaggi” i progetti assumono due forme specifiche. I tratti meno urbanizzati vedono una proliferazione di progetti finalizzati alla costruzione di parchi e oasi naturalistiche. Nei contesti cittadini l’Olona assume il ruolo di risorsa di arredo urbano, utilizzato per fornire ambienti apprezzati e *setting* piacevoli fondamentalmente utili alla costruzione del nuovo ideale di città piacevole e con implicazioni redditizie sul piano della dinamica della rendita. Una sorta di *eco-gentrification*, quindi.

I progetti di riqualificazione si collocano entro un reticolo di attori locali e sovra-locali e di stakeholders articolato e complesso. La lunga vicenda storica delle relazioni tra l’Olona e il sistema sociale che intorno ad esso si è costituito ha prodotto un sedime di interessi, istituzioni, competenze che provano oggi a ricollocarsi nel nuovo quadro di obiettivi e progetti.

La centralità del fiume Olona per il suo territorio è testimoniata da una proliferazione di istituzioni che nel corso della storia hanno strutturato le relazioni tra i diversi interessi variamente intrecciati intorno al fiume. Il Consorzio del Fiume Olona rappresenta per certi versi il fulcro di questo denso reticolo. “La storia del Consorzio del Fiume Olona è la storia del più antico consorzio irriguo d’Italia che [...] si fa risalire al 1606 [...] con l’intento di curare, salvaguardare, migliorare, suddividere il più possibile equamente i molti benefici che si potevano trarre dall’utilizzo delle acque del Fiume”<sup>111</sup>.

<sup>111</sup> [http://www.consorziofiumeolona.org/dettaglio.asp?id\\_articolo=329&id\\_categoria=Il%20Con-](http://www.consorziofiumeolona.org/dettaglio.asp?id_articolo=329&id_categoria=Il%20Con-)

A partire – almeno storicamente – dall'antico Consorzio si strutturano nel tempo numerose soggettività reticolari che dalla seconda metà del Novecento divengono sempre più spesso mediate da – ed incentrate su – gli attori comunali delle città legate al fiume Olona.

All'inizio degli anni duemila prende avvio il primo contratto di fiume relativo a questo territorio. “I primi Contratti di Fiume in Italia sono stati avviati in Lombardia nel 2001 e hanno interessato ambiti idrografici particolarmente complessi quali i bacini del Lambro, del Seveso e dell'Olona, caratterizzati da significativi problemi di rischio idraulico, inquinamento delle acque e bassa qualità complessiva dell'ecosistema fluviale” (Scanu *et al.* 2019, p. 8). Al contratto di fiume Olona – Bozzente – Lura prendono parte le Amministrazioni Comunali e provinciali del territorio, gli ATO della provincia di Milano, di Varese e Como, oltre a Aipo (Agenzia Interregionale per il fiume Po), Autorità di bacino del fiume PO, Arpa e Regione Lombardia. Ai soggetti pubblici iniziali si aggiungono nel corso del tempo altri attori che sottoscrivono il contratto. Fra questi, nel 2009, il Consorzio del Fiume Olona che era stato inizialmente escluso per la sua natura privatistica<sup>112</sup>.

Si tratta dell'accordo centrale nel ridisegno complessivo dell'Olona. Intorno alle linee di azione indicate dal Contratto prendono forma numerose azioni che, con riferimenti più o meno diretti al Contratto stesso, perseguono obiettivi comuni riconducibili ai macro-obiettivi della riduzione dell'inquinamento e del rischio idraulico e della riqualificazione dei sistemi ambientali e paesistici connessi al fiume. Questo Contratto di fiume costituisce il riferimento fondamentale nella gestione delle misure di riqualificazione del fiume, contribuendo in modo fondamentale a fornire alcune linee guida generali e un certo grado di coordinamento tra i molteplici attori locali che – con diverse tradizioni, interessi e orientamenti – gravitano intorno all'Olona.

Come si è detto, a partire dalla lunga vicenda del Consorzio del fiume Olona si strutturano una serie di attori più o meno connessi al Consorzio stesso, con riferimento a specifici interessi e tipi di legami che gli aderenti stabiliscono con il fiume. È il caso del Distretto agricolo del Fiume Olona che rappresenta la continuità tra il fiume e le attività economiche ad esso connesse. “L'idea di costituire il distretto è nata da alcuni consorziati affiliati al Consorzio del Fiume Olona, e muove dalla presa di coscienza delle problematiche legate alla Valle del fiume Olona, territorio fortemente antropizzato dove l'agricoltura svolge un ruolo multifunzionale orientato alla tutela ambientale e ad un'offerta diversifi-

---

sorzio&parola=, accesso 3 febbraio 2021.

<sup>112</sup> [http://www.consorziolfiumeolona.org/dettaglio.asp?id\\_articolo=318&id\\_categoria=Servizi](http://www.consorziolfiumeolona.org/dettaglio.asp?id_articolo=318&id_categoria=Servizi), accesso 3 febbraio 2021.

cata (produzione, ricettività, servizi ambientali). Il distretto si configura come un sistema di messa in rete delle aziende agricole, per salvaguardarne e valorizzarne le molteplici potenzialità<sup>113</sup>.

### ***I progetti***

Nell'impossibilità di dare conto delle molte iniziative – alle diverse scale e con diversi tipi di centrature – che hanno preso avvio negli ultimi decenni intorno alla ri-tematizzazione del fiume Olona, faremo ora riferimento a due principali casi. Si tratta di due azioni che rappresentano – in diverso modo, con diversi riferimenti e in due distinti tratti e ambienti del tracciato fluviale – le principali logiche riferibili al trattamento contemporaneo di questo fiume.

### **Il Parco del Medio Olona**

Il primo caso è quello della nascita del Parco del Medio Olona. Si tratta di un'iniziativa che nasce per volontà di alcuni Comuni collocati nella parte finale della Valle Olona. A partire dagli anni '90 alcuni rappresentanti politici locali, stimolati soprattutto dall'iniziativa delle sezioni locali di alcune associazioni ambientaliste, incominciano a pensare a una riqualificazione ambientale di parti del territorio direttamente affacciate sul fiume, con l'intento primario di dare vita a un'oasi naturalistica che riporti il fiume e le sue sponde a una qualità ambientale accettabile e che possa diventare uno spazio periurbano – a cavallo tra i comuni proponenti – fruibile dai residenti locali per attività all'aria aperta.

Il progetto di costruzione del Parco del Medio Olona assume la forma del PLIS nel 2006, con l'obiettivo di “tutelare e valorizzare le risorse territoriali della Valle Olona nel suo tratto centrale, in un'area di pregio principalmente naturalistico, oltre che terreno di sviluppo della componente umana storica lombarda, testimoniata dai reperti del periodo medievale del Contado del Seprio e dalla più recente archeologia industriale di '800-'900<sup>114</sup>. Il Parco vede l'accordo tra sei comuni di questo tratto di Valle: Fagnano Olona, Gorla Maggiore, Gorla Minore, Marnate, Olgiate Olona e Solbiate Olona.

La dimensione centrale del progetto è da identificarsi negli obiettivi di bonifica del fiume e dei terreni circostanti, con una consistente centratura sugli aspetti naturalistici (di qualità ambientale, faunistica, forestale ecc.). Ma il PLIS

<sup>113</sup> [http://www.conorziofiumeolona.org/dettaglio.asp?id\\_articolo=426&id\\_categoria=distretto%20agricolo%20rurale](http://www.conorziofiumeolona.org/dettaglio.asp?id_articolo=426&id_categoria=distretto%20agricolo%20rurale), accesso 4 febbraio 2021.

<sup>114</sup> <https://www.parcomedioolona.it/Articoli/Menu-Alto/PLIS/208-Storia.asp>, accesso 5 febbraio 2021

declina anche alcune linee strategiche e di sviluppo tese a fornire una fruibilità del parco da parte di abitanti e turisti. Il Parco è proposto come occasione di valorizzazione dell'*heritage* industriale locale e come parco periurbano a servizio dei residenti locali ma in grado di costituire anche una risorsa turistica di più ampio respiro.

L'attività principale che si può riscontrare nel parco è la passeggiata degli abitanti delle aree circostanti: passeggiate con il cane, jogging, ciclismo. Ma nei fine-settimana potrebbe costituire una risorsa che vada al di là del turismo locale. Molti ciclisti sfruttano già l'area per i loro percorsi, seppur rientrando in serata nelle proprie abitazioni. Oggi stiamo cercando di promuovere itinerari più ampi tramite un progetto transfrontaliero. Si cerca di sviluppare un turismo naturalistico, sportivo, enogastronomico, stimolando la collaborazione tra soggetti che operano su questi territori. Il problema grosso è uscire dall'idea che sia solo una zona industriale o urbanizzata ma un'area dove si può fare sport o esperienze naturali a due passi dalla metropoli. Si vuole seguire l'idea di realizzare pacchetti turistici come alloggio, affitto bici, trasporti per promuovere queste aree individuando qualche tour operator e soggetti che si occupino di didattica ambientale (Responsabile PLIS Rile-Tenore-Olon).

Dunque una *liaison* tra obiettivi naturalistici e ambientali, centralità delle funzioni ricreative e attenzione all'*heritage* e alla storia locale, che corrisponde appieno alle narrazioni postmoderne e postindustriali del territorio quali si sono affermate in questi ultimi decenni (Timothy, Boyd 2007).

### **L'Olon e il "salotto buono" di Legnano**

Un secondo caso eloquente è quello che riguarda la gestione del fiume Olona nell'ambito di un importante e corposo processo di riqualificazione post-industriale sviluppato a Legnano, in una zona centrale della città precedentemente occupata da una grande struttura industriale ormai dismessa - il Cottonificio Cantoni (Tosi, Vitale 2011). L'area ex Cantoni è stata "nell'Alto milanese la più grande area dismessa su cui sia stato realizzato un intervento di riqualificazione (108 mila mq), che ha infatti modificato radicalmente il centro della città di Legnano. [...] Su circa 100 mila mq di superficie, 35 mila mq vengono destinati al residenziale (circa 400 appartamenti orientati ad un settore di mercato medio-alto), 25 mila a terziario e commerciale (di cui 5 mila al centro commerciale Esselunga), mentre la superficie restante è suddivisa tra parco pubblico (circa il 50% della superficie totale), parcheggi (1600 posti auto), e opere di urbanizzazione primaria (strade, rotatorie, rete idrica, piazze, percorsi pedonali ecc.)" (Caruso *et al.* 2011, pp. 105, 107).



L'area interessata da questa imponente riqualificazione è attraversata dal tratto urbano legnanese del fiume Olona. E il fiume finisce per diventare un componente fondamentale del progetto. Da una parte, fin dalla sua fase progettuale, esso costituisce una preoccupazione e una potenziale minaccia. Un fiume inquinato e non di rado maleodorante non costituisce evidentemente un buon viatico per un progetto urbanistico che si prefigge di rivolgersi a un mercato "d'élite" ... E, inoltre, le sue acque devono essere "messe in sicurezza" e il suo tracciato definito ed arginato con precisione. Si pianifica dunque lo spostamento dell'alveo e la scopertura di una parte del fiume, da tempo nascosto sotto la fabbrica. E l'Olona diventa così uno specifico punto di forza del progetto: si individuano soluzioni di contenimento delle acque e si incrementa la pressione circa l'urgenza dei processi di bonifica del fiume. La nuova area residenziale conta di potere vantare un suo "waterfront", come ulteriore elemento di attrattività nella direzione dei menzionati processi di *eco-gentrification*.

L'elevato pregio immobiliare dell'area ex Cantoni è dovuto alle operazioni di rigenerazione urbana, alla posizione centrale, ai molteplici servizi ... Se il fiume continuasse a migliorare, potrebbe essere ulteriore fattore di incremento dei valori immobiliari. Come nel caso dei Navigli a Milano (Dirigente Settore Edilizia e Territorio del Comune di Legnano).

Il fiume diviene dunque un ingrediente importante nella costruzione di aree urbane di pregio. Per certi versi potremmo definirlo una *natural amenity* che, attraverso un processo di manipolazione e trasformazione, diviene assimilabile a un manufatto umano tipico delle moderne città attrattive e "dell'intrattenimento" (Clark 2011).

## **Conclusioni**

La settorialità e le rappresentazioni frammentate e parziali costituiscono un problema specifico che sembra affiorare in molti dei programmi che fanno perno sull'Olona. Molti di questi programmi nascono dal fatto che il dibattito sulle sorti del fiume nasce soprattutto come reazione al suo degrado ecologico e al suo inquinamento. È soprattutto intorno ai temi dell'ambiente e al dibattito che prende piede a partire dagli anni '80 che l'Olona torna nelle agende pubbliche locali. Questa genesi del discorso sull'Olona moderno finisce per impattare sul tipo di centratura che le politiche assumono. Gli attori principali che promuovono i vari programmi di rigenerazione si incentrano in modo piuttosto netto sulle dimensioni naturalistiche del fiume.

I processi in atto intorno al fiume Olona incrociano e sovrappongono "molti fiumi differenti", che rimandano alle molte facce e ai molti possibili significati

di un oggetto solo apparentemente unitario. Il fiume è necessariamente molte cose, solo parzialmente sovrapposte. Sono differenti i paesaggi che si succedono lungo il percorso fluviale. Sono differenti le strutture amministrative e istituzionali dei territori che il fiume attraversa (Varese a monte e Milano più a valle). E i molti e diversi attori coinvolti nei processi di governo e di gestione dei territori lungo il fiume sono portatori di linguaggi, di logiche e di interessi specifici: aziende di gestione delle acque potabili e dei sistemi di depurazione, soggetti legati alla sfera economico-produttiva (agricoli, industriali ecc.), enti pubblici di diverse scale, associazioni locali e sovralocali (ambientaliste, sportive, ricreative ecc.) ... Gli interventi che si sviluppano lungo il fiume risentono dunque di logiche parcellizzate che non sempre risultano capaci di cogliere le conseguenze complessive del proprio evolversi.

Nel Contratto di fiume una parte mancante è l'aspetto antropico, sociale. [...] Le parti che copriamo sono più legate ad aspetti ecologico-ambientali. [...] Negli ultimi anni ci sono state numerose progettazioni più orientate all'utilizzo pubblico del fiume: percorsi ciclabili, spazi per passeggiate ecc. Il difficile lavoro che occorre fare è quello di cercare un compromesso accettabile tra le prospettive dei diversi soggetti. (Responsabile Contratti di fiume – Ersaf - Regione Lombardia).

La questione, dal punto di vista teorico, solleva almeno due punti che vale la pena accennare in questa conclusione. Il primo è quello ampiamente noto del coordinamento tra diverse azioni, programmi e attori. E dei costi che tale coordinamento inevitabilmente comporta. Il secondo rimanda alla sensazione che le iniziative attualmente in atto per una valorizzazione del fiume Olona rimangano sostanzialmente schiacciate all'interno di un orizzonte ricreativo e individualistico, trascurandone più ampie tematizzazioni in grado di riconoscerne il valore di bene comune.

Il rischio è che il fiume Olona continui, come nella sua precedente storia, a non essere un fiume ma molti differenti "oggetti", mancando la prospettiva di un suo ritorno come protagonista – e non come comparsa – nella vicenda locale.



## 21 – Il medio Ticino lombardo: vedere la scarsa visibilità

*Sebastiano Citroni*  
*Università dell'Insubria*

Il rapporto tra abitanti del Magentino Abbiatense e fiume Ticino risente di condizioni locali di *scarsa visibilità* (Citroni 2016) e inconsistenza della sfera pubblica, intesa nella sua dimensione quotidiana (de Leonardis 1997). La questione della mancanza di visibilità pubblica è ampia (Brighenti 2010) e riguarda ambiti d'azione più vasti rispetto a quello indagato ma, osservata dalle rive del Ticino, essa diventa particolarmente evidente. Più che occasione di ricomposizione, infatti, il fiume nel caso indagato esaspera e rende visibili condizioni locali di frammentazione sociale e scarsa visibilità. Tali condizioni si manifestano, ad esempio, nel ricorrente carattere privatistico dei molteplici rapporti con il fiume rilevati nell'area indagata e presentati in questo capitolo. Oppure, nella sproporzione fra i molti interessi contrastanti che convergono sul fiume e i pochi conflitti locali rilevati: questa sproporzione rimanda infatti alla debolezza delle forme di mediazione sociale istituite nel territorio indagato, all'indisponibilità di quelle condizioni collettive necessarie allo sviluppo di processi comunicativi – di *messa in comune* - tanto consensuali quanto conflittuali.

Dopo aver specificato l'area indagata, nelle prossime pagine sarà sviluppata l'ipotesi di lettura appena accennata, dando conto della ricerca svolta da maggio a ottobre 2020<sup>115</sup>, con riferimento soprattutto a tre aspetti:

- i presupposti storici, geografici e ambientali, nonché le *formazioni sociali* associate;

---

<sup>115</sup> La metodologia è consistita di: a) 14 interviste semi-strutturate (4 attivisti ambientali, 2 agricoltori, 1 tecnico e 1 ex direttore del Parco Lombardo del Ticino, 5 politici locali, 1 regista e 1 dirigente ente locale del servizio idrico integrato); b) 3 escursioni con informatori locali nei boschi e nel fiume; c) rassegna bibliografica e analisi documentaristica.

- gli usi e le rappresentazioni del fiume e del suo territorio (*giochi ricreativi*), insieme a dinamiche e *giochi di potere* per mezzo dei quali si riproduce l'inconsistenza della sfera pubblica locale;
- le implicazioni di quest'assenza per la società civile locale e la sua *progettualità*, sottolineando soprattutto le difficoltà per l'azione collettiva a strutturarsi in termini di corpi intermedi riconosciuti e attivi nel tradurre difficoltà situate in problemi pubblici.

### ***Il medio Est Ticino***

I confini amministrativi nella sponda sinistra del medio Ticino consentono una sommaria contestualizzazione del territorio indagato (fig. 21): in particolare, il *Magentino Abbiatense* costituisce una delle otto “zone omogenee” in cui è suddivisa la Città Metropolitana di Milano nel suo piano strategico, comprensiva di 28 comuni su una superficie di 360,44 Km<sup>2</sup> e con una popolazione di 215.784 abitanti (Città Metropolitana di Milano 2017). Comparativamente alle altre zone della provincia milanese, si tratta di quella meno densamente popolata, in cui le attività agricole sono più rilevanti e caratterizzata dalla più intensa crescita demografica negli ultimi anni (*Ibidem*, p. 17).

Fig. 21 - Il medio est Ticino



Fonte: AaVv. 2006, *Fra gli aironi di Milano*, Provincia di Milano

Questo contributo indaga i rapporti con il fiume degli abitanti di una parte del *Magentino Abbiatense* spesso indicata come (medio) *Est Ticino*: territorio dai confini laschi ma omogeneo nella percezione comune e, non a caso, scala di riferimento per svariate fonti di informazione locale. Inoltre, l'*Est Ticino* spe-

cifica nella sua denominazione ufficiale la locale *Agenda 21*: rete di 14 comuni con capofila Abbiategrasso per la tutela e valorizzazione ambientale del territorio. Coerentemente alla sopracitata dinamica demografica, nell'area di questi comuni dal 2001 al 2017 i residenti sono aumentati del 14,8%, con particolare incidenza di anziani e cittadini stranieri (IRS 2018). I principali comuni del medio Est Ticino sono Magenta e Abbiategrasso (prima città per estensione della provincia milanese, dopo il capoluogo lombardo), per un totale 62.736 abitanti in 87,5 Kmq. In entrambi gli abitati il Ticino è tangente in alcune frazioni e delimita i confini storici del territorio comunale, provinciale (tra Milano e Novara) e regionale (tra Lombardia e Piemonte).

### ***Condizioni storiche di scarsa visibilità locale***

La relativa omogeneità locale del Magentino Abbatense si radica nella storia di questo territorio, in particolare nel processo di modernizzazione che tra Otto e Novecento lo distingue dalle aree confinanti lungo il Ticino: a sud rispetto alla bassa pianura agricola e, a nord, nei confronti dell'all'alto milanese/varesotto precocemente industrializzato. Comparativamente a quest'ultima area, nella zona indagata lo sviluppo industriale fu tardivo per via dalla carenza di comunicazioni (Comincini 2000): infatti, sino alla costruzione del ponte a Bofalora sopra Ticino nel 1828, l'attraversamento del confine naturale del fiume avveniva solo per mezzo di porti natanti, con barconi che traghettavano merci e passeggeri da una sponda all'altra.

Il superamento del relativo isolamento territoriale nel corso dell'800 avvenne concentrando gli investimenti infrastrutturali secondo lo stesso orientamento del ponte, ovvero lungo la direttrice Est-Ovest e in particolare verso Milano, con linee ferrate prima e automobilistiche poi. Il mancato sviluppo infrastrutturale longitudinalmente al Ticino determinò il venir meno della precedente formazione socio-spaziale della *comunità di valle*, con l'interruzione della continuità che il fiume costituiva in quanto principale linea di comunicazione che attraversava questo territorio e ne conferiva identità locale unitaria (Comincini 1987). A monte di queste implicazioni ci sono le scelte politiche adottate nella prima fase della modernizzazione industriale, motivate dal timore che il fiume offrisse vantaggi strategici al Regno di Sardegna a discapito degli interessi austro-ungarici, sotto la cui giurisdizione il *Magentino Abbatense* ricadeva fino all'unità d'Italia.

Simili interessi contribuiscono alla cesura sottotraccia della precedente comunità di valle, riducendo la possibilità che venga tematizzata pubblicamente. Il fatto che negli anni successivi quella cesura sia più spesso rimossa invece

che ricordata alimenta un regime di *scarsa visibilità locale* (Citroni 2016), in cui il territorio indagato diventa sempre più opaco a sé stesso. Inoltre, lo strap-po impresso dell'incipiente modernizzazione economica crea le premesse per quell'allontanamento delle popolazioni dal fiume che si dispiegherà pienamente nei decenni successivi, accelerato dai cambiamenti socioeconomici (Comincini 1987). Secondo le caratteristiche tipiche della transizione "all'italiana" al capitalismo (Corner 1993), tali cambiamenti prendono forma per compenetrazione - piuttosto che per stratificazione - tra rapporti di produzione e modelli culturali eterogenei, producendo configurazioni sempre più difficili da districare come, ad esempio, la "famiglia contadino-operaia" tardo ottocentesca della provincia lombarda (Lunel, Leydi 1989).

Nel corso della prima metà del '900 il basso costo della manodopera locale (Comincini 2000) attrae nel *Magentino abbiatense* svariate produzioni industriali che, grazie all'apporto dei flussi migratori da altre regioni d'Italia, contribuiscono all'aumento della popolazione locale e, dagli anni '60, alla disordinata espansione urbanistica dei principali centri locali. L'istituzione del Parco Lombardo della valle del Ticino nel 1974 costituisce un argine fondamentale all'estensione edilizia in prossimità del fiume. Intanto, dagli anni '70 la crisi industriale si manifesta a livello locale nel ridimensionamento prima e chiusura poi di numerosi stabilimenti produttivi. In questo passaggio - e soprattutto nel corso degli anni '90 - prende avvio quel faticoso processo di riconversione del tessuto socio-economico locale tuttora in corso. Il Magentino-Abbiatense presenta oggi un "carattere fortemente diversificato dal punto di vista insediativo, paesaggistico, delle tradizioni del tessuto socio-produttivo" (Centro Studi PIM 2019, p. 7). L'elevata articolazione e complessità interna del territorio indagato corrisponde, nella percezione comune, a sue rappresentazioni opache e indistinte come quelle espresse persino dalle componenti più avvertite dell'attivismo civico intercettato nel corso della ricerca: "questa è un'area dove succede tutto e il contrario di tutto" (Oreste Magni, Ecoistituto Valle del Ticino).

Se per districare la complessità territoriale ci si concentra sul solo aspetto ambientale, emerge più distintamente il carattere controverso del quadro locale: da una parte, infatti, i principali parametri eco-sistemici ambientali sono di buona qualità<sup>116</sup>, con un netto miglioramento negli ultimi anni, anche grazie a recenti modifiche nella gestione del reticolo idrografico locale<sup>117</sup>, dall'altra, si ripetono in modo sempre più sistematico crisi idriche gravi per il settore agricolo e per la fauna ittica, l'erosione degli argini del fiume procede a velocità inedite,

<sup>116</sup> Ad esempio, la composizione fisico-chimica delle acque e la presenza di bioindicatori. Per dettagli: <https://ente.parcoticino.it/>, accesso 3 dicembre 2020.

<sup>117</sup> Miglioramento impianti di depurazione, riduzione degli scarichi industriali, efficientamento del canale scolmatore e entrata in funzione del deviatore Olona.

il consumo di suolo accelera sostenuto da nuovi progetti urbanistici e infrastrutturali di rilevante impatto ambientale - e.g. tangenziale Vigevano-Malpensa e due nuovi parchi commerciali ad Abbiategrasso - al punto da rendere la “conurbazione un pericolo reale” (intervista a D. Finiguerra) per un territorio che invece, nonostante poco distante da Milano, ne era stato sinora relativamente immune.

## ***Il fiume***

Più che come linea netta univocamente identificabile, il fiume si pone nel territorio indagato come un’area - ampia circa cinque chilometri - quasi del tutto priva di costruzioni e mutevole nei suoi confini. Tale configurazione deriva dalla scarsità di delimitazioni artificiali del Ticino, il cui alveo si sposta generando nuovi rami secondari e isole.

La presenza di un corridoio boschivo ampio intorno al Ticino costituisce una caratteristica unica nel panorama italiano (intervista a D. Furlanetto), da cui deriva la rilevanza strategico-naturalistica del fiume: principale corridoio ecologico tra l’area Nord Europea e quella mediterranea, la sua valle dal 2002 è “riserva della biosfera MAB Unesco”. Inoltre, “la libertà di divagazione di gran parte dell’alveo fluviale e la presenza di vaste foreste perifluviali garantisce al Ticino una buona capacità auto-depurativa nei confronti dei carichi inquinanti e garantisce una serie di servizi ecosistemici fondamentali: assorbimento anidride carbonica e produzione di ossigeno, depurazione dell’acqua, protezione dai dissesti idrogeologici, mantenimento della fertilità dei suoli, alimento per gli impollinatori, possibilità di fruizione” (intervista a V. Parco).

Seppure gli intervistati ascoltati sottolineino la riduzione della diversità di ambienti naturalistici presenti intorno al fiume rispetto al recente passato, tale diversità permane in certa misura proprio grazie alla vasta presenza di aree non costruite, che permettono di annoverare perpendicolarmente al corso del fiume almeno tre distinti ambienti geo-morfologici. Inoltre, il tratto magentino-abbiateense del fiume, garantisce un’ulteriore articolazione degli ambienti in direzione Nord/Sud per il fatto di collocarsi nella fascia delle risorgive, tra alta e bassa pianura, dove la falda freatica risale garantendo l’apporto di acqua infiltrata più a Nord, immagazzinata per mesi nella falda e qui utilizzata a fini agricoli nell’irrigazione a scorrimento.

Un’altra caratteristica del Ticino è quella di avere un bacino idrografico particolarmente esteso, che travalica le frontiere nazionali, oltre che svariati confini amministrativi interni e include portatori d’interesse eterogenei, dotati di potere contrattuale diseguale nella *governance* del fiume. Si tratta di imprenditori



agricoli, una multinazionale dell'energia idroelettrica, consorzi di gestione delle acque a fini agricoli con rilevanti diritti di captazione, proprietari terrieri in alcuni casi consorziati, associazioni di volontariato, filiali locali di grandi organizzazioni non-profit nazionali per la tutela ambientale, enti proprietari dei diritti di pesca, due parchi fluviali regionali senza però poteri di gestione diretta delle acque. Una simile complessità rende particolarmente difficoltoso il coordinamento reciproco, la definizione di progetti e politiche condivise e la loro coerente implementazione.

### ***Il rapporto con il fiume***

La relativa vastità del territorio non costruito presente intorno al fiume è una condizione geografica cui corrisponde una distanza ambivalente nei rapporti tra abitanti e Ticino, che include tanto distacco e indifferenza quanto il fatto che il fiume sia riferimento identitario per molti, fonte di un *appaesamento da passeggeri* (cfr. Osti *infra*).

Procedendo con ordine è innanzitutto utile sottolineare che, al contrario di quanto avviene sia più a sud con Pavia sia più a nord con Sesto Calende, il medio Ticino lombardo è lontano dai principali centri abitati, di cui è confine esterno e al quale quindi bisogna andare intenzionalmente, dato che il suo attraversamento avviene per mezzo di ponti ferroviari e strade a scorrimento veloce. Le vie di accesso al fiume carrabili sono limitate e solo in minima parte attrezzate per ospitare escursionisti e passanti. Inoltre, salvo un paio di eccezioni, i boschi intorno al fiume sono di proprietà privata, formalmente attraversabili ma non senza difficoltà. A distanza e difficoltà di attraversamento fisico corrisponde un generale distacco cognitivo dal fiume da parte della popolazione dei centri abitati che lambisce, soprattutto dal punto di vista di chi ha vissuto e ricorda un mondo sul fiume ormai scomparso. Per quanto spesso nostalgiche, tali percezioni sono suffragate da dati oggettivi quali, ad esempio, il fatto che i tesserati ai gruppi di pesca locale passano dalle centinaia degli anni '70 alle poche decine di oggi.

È possibile distinguere a fini analitici due piani, ovvero quello relativo a *pratiche e usi* del fiume e quello delle *rappresentazioni* dello stesso e del suo territorio. Dal primo punto di vista, il fiume è al centro di pratiche riconducibili a tre categorie idealtipiche:

a) quelle di *loisir* saltuario, di chi usa il territorio del fiume come ambiente per fare sport all'aperto, per escursioni, per grigliate e altre occasioni conviviali. Simili pratiche non sono necessariamente diminuite rispetto al passato ma vi è stato ricambio tra i suoi protagonisti, con un percepibile aumento di sportivi e cittadini stranieri;

b) frequentazioni assidue del fiume da parte di hobbisti dediti ad attività specifiche e relativamente più impegnative di quelle sopra citate, quali i canottieri, pescatori, raccoglitori di legna e funghi;

c) usi continui e abituali del territorio promossi da una minoranza di soggetti – i cosiddetti *Tisinatt* - che conoscono dettagliatamente il fiume e lo frequentano per svariate ragioni, incluse quelle di tipo non legale come il bracconaggio.

Quella presentata è una distinzione idealtipica, che non esaurisce la molteplicità di usi dello spazio fluviale: in ogni caso, anche nelle pratiche più occasionali, il fiume si offre come dimora temporanea cui spesso i soggetti ascoltati tornano nel tempo, ripetendo percorsi noti e talvolta dando luogo a *territorializzazioni* leggere (e.g. torri di sassi, capanne di legna e foglie). Durante la ricerca ci sono stati diversi incontri con chi nella vita sul fiume ha trovato la propria identità primaria, talvolta dopo fasi di smarrimento e crisi personali superate ad esempio riallacciando i fili di percorsi biografici maturi con vissuti infantili a contatto con la natura, oppure aprendosi a pratiche esoteriche d'unione con le energie vibrazionali del fiume. Al di là di simili casi, tutti i resoconti ascoltati di chi frequenta il Ticino, anche solo occasionalmente, manifestano un attaccamento al fiume che evidenzia il carattere controverso del rapporto tra abitanti del Magentino-Abbiatense e fiume, presenza distante al contempo fonte di *appaesamento* in un territorio frammentato come quello indagato.

Passando dal piano delle pratiche a quello delle rappresentazioni del fiume è possibile distinguere tre tipologie:

a) i *Tisinatt* si percepiscono come gli eredi e i custodi una tradizione plurisecolare di una vita sul fiume in cui la relazione con il territorio è intima, non condivisibile né facilmente comprensibile dall'esterno, come ad esempio non lo è l'amore per la natura dei cacciatori;

b) ugualmente scarsamente condivisibile, se non aderendovi *in toto*, sono le rappresentazioni di tipo specialistico-disciplinare adottate da varie figure professionali attive nel territorio del Ticino: ad esempio, biologi, agronomi, esperti forestali, dell'ittiofauna o ingegneri ambientali hanno riferimenti e presupposti epistemologici tra loro scarsamente comunicanti, con livelli di specializzazione elevati talvolta interni ad una stessa disciplina.

c) solo il terzo tipo di rappresentazione del fiume si presta a processi pubblici di "messa in comune", quella che vede il "fiume azzurro" come risorsa ambientale di prim'ordine, ovvero sia leva paesaggistica da valorizzare per favorire lo sviluppo locale secondo la visione adottata ad esempio dai politici locali intervistati, sia bene comune da tutelare da dinamiche speculative secondo la visione degli attivisti ambientali ascoltati.

Se l'ultima rappresentazione costituisce il terreno comune necessario al dispiegarsi di dinamiche conflittuali (ad esempio rispetto alla nuova tangenziale

Vigevano Malpensa), negli altri casi si registra l'assenza di processi comunicativi, sia consensuali sia antagonistici. Il mancato riconoscimento reciproco fra diverse rappresentazioni è evidente quando l'intimità con il fiume fatica a riconoscere altre forme di rapporto con il territorio, soprattutto quando dotate di visibilità pubblica. Sintomatico in questo senso è la reazione d'infastidito rifiuto di un *Tisinatt* intervistato rispetto ad un film come *Tutto l'oro che c'è*, che mette in scena proprio il rapporto profondo e spesso incommunicabile con il Ticino di cinque personaggi. Con ciò non si intende dire che siano assenti confronti fra diverse concezioni del fiume o di sue specifiche dimensioni, quali lo scambio di vedute in merito alla gestione forestale a cui lo stesso autore ha potuto assistere. Si tratta però di occasioni non solo private ma "privatistiche" (de Leonardis 1997) ovvero prive delle condizioni istituzionali per porsi come *forme di mediazione*, opinioni individuali slegate e non estendibili ad alcuna sfera intersoggettivamente riconosciuta di azione o di discorso. Si sottolinea come ciò non riguardi la fondatezza o le ricadute pratiche associate alle opinioni ascoltate in merito, ad esempio, alla gestione ambientale. Il punto è che gli scambi sopra citati hanno come premessa – consolidata dal loro stesso svolgimento – l'inconsistenza della sfera pubblica locale, evidente nella scarsità di rappresentazioni disponibili per sostenere processi comunicativi di qualsiasi tipo.

### ***Effetti emergenti: la mancata emersione della sfera pubblica locale***

Le pratiche e le rappresentazioni sopra citate sono mobilitate da soggetti con margini d'azione diseguali, possibilità più o meno ampie d'incidere sulla sfera pubblica locale e quindi *in primis* sulla sua (in)consistenza. Nello studio di caso proposto, le dinamiche attraverso cui difficoltà situate sono tematizzate come problemi pubblici consolidano e ribadiscono gli assetti di potere dati piuttosto che alimentare quella riflessività costitutiva di una sfera pubblica potenzialmente in grado di mettere quegli assetti in discussione. Tali dinamiche sono osservabili rispetto a diverse questioni, ad esempio con riferimento a "ciò di cui parlano tutti gli anziani quest'estate se vai in qualsiasi circolino nei paesi qui intorno" (intervista a N. Chignoli), ovvero la rapida erosione delle sponde e gli interventi necessari per porvi rimedio.

Osserviamo allora più da vicino tale dinamica nel suo recente svolgimento, tra settembre e ottobre 2020. Dopo essere avvertito da singoli agricoltori, il problema è dapprima discusso informalmente nelle osterie e nei luoghi di ritrovo lungo il fiume; grazie all'attivismo di un proprietario terriero, l'allarme erosione sponde arriva alla stampa locale e l'ente Parco reagisce chiarendo pubblicamente le proprie limitate competenze in materia di gestione delle acque

(facenti capo ad Aipo); contestualmente un coordinamento della società civile ambientalista a tutela del fiume riprende il tema con un proprio comunicato, nel quale illustra il problema e profila soluzioni tampone; intanto i tecnici del Parco fanno sopralluoghi, mettono in sicurezza i percorsi lungo il fiume e - per mezzo della stampa locale - suggeriscono ad Aipo un intervento su larga scala, relativo all'intero "sistema fluviale" senza però ulteriori specificazioni, in quanto da definire in un tavolo tecnico comprensivo di "tutti gli enti preposti". A questo tavolo è quindi rimandato il compito di sviluppare un intervento sistematico, senza la possibilità di conoscere pubblicamente l'approccio che sarà seguito per la sua definizione né avere certezza in merito alla sua effettiva realizzazione, dato che questa dipende in ultima analisi dalle scelte di Aipo.

Pur se ben intenzionato e competente, l'ente Parco nel suo modo di porsi pubblicamente rischia di soffocare un'incipiente dinamica di emersione della sfera pubblica. Infatti, il rinvio della definizione della proposta al tavolo tecnico la sottrae dalla discussione pubblica, spostandola al terreno scarsamente accessibile alla cittadinanza delle stanze in cui avvengono le riunioni tra enti e negli uffici dove lavorano i tecnici di Aipo. Il togliere alimento alla sfera pubblica locale non è un esito intenzionalmente perseguito dal Parco, dato che coincide con un'operatività definita *ex lege* nei suoi ambiti d'intervento, orientata alla massima efficacia possibile e capace di produrre risultati notevoli (Branduini, Carnelli 2020, p. 5). In questo caso è però evidente come il contrasto all'erosione delle sponde tramite il rinvio ad un tavolo tecnico tra enti preposti, per quanto giuridicamente fondato e imprescindibile per le sue ricadute concrete, costituisca *un'occasione mancata* tanto per lo sviluppo di una sfera pubblica locale quanto per la costruzione di progettualità condivise e allargate fra attori eterogenei.

### ***Considerazioni finali***

La mancanza di visibilità esplorata in questo contributo non è caratteristica individuale o interpersonale ma condizione istituzionale, che si riproduce e si rende evidente in pratiche e dinamiche fra loro eterogenee. Ad esempio, ciò si coglie nella distanza fra la numerosità delle questioni locali e l'esiguità dei conflitti associati: questioni come la definizione del livello delle acque, i tipi di gestione forestale da implementare o gli interventi di contrasto alla rapida erosione delle sponde in corso sono fonti di divergenze e tensioni che non danno luogo a conflitti locali, dispiegandosi invece solo sul piano interpersonale o in arene di governance specialistiche poco accessibili alla cittadinanza. Se in genere si pensa che ciò derivi dal fatto che gli attori presenti non sollevino conflitti,

questo contributo sottolinea invece come questo “sollevare” richieda specifiche condizioni collettive, oltre che competenze individuali, presenti del resto fra diversi degli attori intervistati ma non sfruttate nel caso indagato.

Tale mancanza riguarda anche un ultimo aspetto a cui per ragioni di spazio è solo possibile accennare, relativo alle forme d’azione della società civile locale. In modo simile a quanto mostrato per i conflitti, si rileva una seconda - apparentemente anomala - sproporzione tra due polarità: da una parte, l’effervescenza di pratiche intorno al fiume e la ricchezza dell’associazionismo di terzo settore formalmente attivo nel territorio indagato (Morelli 2020), dall’altra, la mancanza di corpi sociali attivi nel mediare fra difficoltà personali e problemi pubblici, capaci di fare sentire la propria voce nel mettere a tema e deliberare sulle questioni locali. Infatti, nel corso della ricerca i cosiddetti *ecovolontari* intercettati non appartenevano ad associazioni di *advocacy del fiume* e – dal loro punto di vista - erano attivi non grazie a, ma nonostante queste associazioni. In sintesi, la mancata emersione della sfera pubblica sostiene condizioni della società civile locale che, offrendo ampio spazio ai liberi battitori rispetto a organizzazioni costituite e attive come corpi intermedi, rendono le loro iniziative al contempo particolarmente importanti per il fiume e poco rilevanti in termini di azioni collettive.

## 22 - Il Tanaro: luoghi, funzioni e attori sociali del fiume ad Asti

*Enrico Ercole*  
*Università del Piemonte Orientale*

Il Tanaro si connota per un carattere duplice: in parte torrentizio e in parte fluviale. Questa connotazione rimanda alla specificità del bacino, che è sia alpino, nella prima tratta tra la sorgente e la pianura, sia appenninico, nel tratto di pianura che si congiunge al Po. Una siffatta caratterizzazione del fiume suggerisce l'importanza di uno studio che riguardi tutta l'asta fluviale, al fine di mettere in luce sia l'eventuale diverso rapporto tra fiume e popolazione in ognuno dei due tratti, sia la presenza (o assenza) di relazioni tra le popolazioni rivierasche a monte e a valle. In questa sede ci limitiamo a una riflessione territorialmente limitata alla parte finale, di pianura, del Tanaro, quella compresa tra Alba e la confluenza nel Po a valle di Alessandria, con un focus su Asti. Dallo studio emerge che, a ragione del carattere torrentizio, i centri abitati si tenevano a distanza dalle sue rive. Il che non vuol dire che non ci sia stato nel passato un rapporto consolidato tra fiume e popolazione, sia di tipo economico che di tipo ludico. Il presente è invece caratterizzato da un approccio scarsamente sviluppato e settoriale alle questioni che nascono dal rapporto tra fiume e città.

### ***Inquadramento storico-geografico-ambientale***

Il Tanaro è il secondo fiume più importante del Piemonte dopo il Po (del quale è il principale affluente di destra) e uno dei maggiori d'Italia: sesto per lunghezza (276 Km) dopo Po, Adige, Tevere, Adda e Oglio e quarto per ampiezza del bacino idrografico (8.324 km<sup>2</sup>) dopo Po, Tevere e Adige. Si differenzia dagli altri affluenti del Po per il regime che lo contraddistingue, a metà strada tra i

connotati dei fiumi alpini e di quelli appenninici, essendo il suo bacino distribuito in parte sulla catena alpina e in parte su quella appenninica. Il fiume presenta infatti due picchi massimi di piena durante l'anno (tarda primavera e autunno) con quello tardo-primaverile maggiore di quello autunnale (caratteristica comune ai fiumi alpini) e due picchi di magra (estate e inverno) con quello estivo assai più accentuato di quello invernale (come avviene invece per i fiumi appenninici: in agosto nel tratto a valle della confluenza con la Stura di Demonte, la portata si riduce quasi a un quarto della media annua).

Sono imponenti le sue piene stagionali che possono superare la portata di 2.000 metri cubi al secondo. Notevole è la capacità erosiva e di trasporto, con tempi di corrivazione relativamente brevi se rapportati alla notevole lunghezza dell'asta principale: in presenza di forti precipitazioni, in caso di formazione di un'onda di piena nella prima tratta fluviale a monte di Ceva, sono sufficienti 24 ore o poco più perché raggiunga la foce nel Po. Il bacino del Tanaro è pertanto caratterizzato da un equilibrio fragile in quanto il regime sopra illustrato si produce in territori estremamente delicati dal punto di vista geomorfologico, spesso soggetti a notevoli fenomeni di dissesto quali smottamenti, frane, erosioni, dilavamento. La situazione è resa ulteriormente fragile nell'ultimo secolo (e in particolare dagli anni Sessanta e Settanta) per il processo di urbanizzazione incontrollato che ha avuto come conseguenza lungo le sponde del fiume la canalizzazione artificiale di ampi tratti di fiume e dei suoi affluenti, l'occupazione di gran parte dei territori di golena e lo sbancamento sovente incontrollato della ghiaia dal letto del fiume (Regione Piemonte 2007).

Nel corso dei secoli il Tanaro e i suoi affluenti hanno causato alluvioni che hanno prodotto danni agli insediamenti umani rivieraschi. Le più recenti furono nel 1948, 1968 (limitata al Belbo), 1994, 2009, 2016 e 2020 (nel tratto di Ceva). Nel novembre 1994, dopo tre giorni di piogge incessanti (oltre 600 mm) su gran parte del Piemonte meridionale, si verificano piene eccezionali del Tanaro e di molti suoi affluenti che investirono decine di comuni nelle province di Cuneo, Asti e Alessandria causando una delle più gravi ed estese alluvioni di sempre in Piemonte. Ci furono 70 morti e 2.226 senzatetto; tra i centri più colpiti Gressio, Ceva, Bastia Mondovì, Clavesana, Monchiero, Alba, Santo Stefano Belbo, Cannelli, Asti, Castello d'Annone e Alessandria. Le città di Ceva, Alba e Asti furono inondate per un terzo della loro superficie e ad Alessandria, inondata per quasi metà, ci furono undici morti (Ercole, Lajolo 1995).

Per quanto riguarda l'utilizzo del fiume, le acque del Tanaro e dei suoi affluenti sono state e sono tuttora utilizzate a scopo agricolo e industriale. Numerose sono le dighe e i canali lungo il corso del fiume. I canali irrigui sono di portata limitata, come a Niella e Clavesana, in provincia di Cuneo, e Felizzano,

in provincia di Alessandria. I maggiori canali sono il canale San Marzano, che interessa i comuni nell'area al confine tra la Provincia di Cuneo e quella di Asti, e il Canale Carlo Alberto che collega Bormida e Tanaro in provincia di Alessandria. Numerosi in passato i mulini che sfruttavano l'energia idraulica, ora il numero è molto inferiore. Alcune dighe sono utilizzate per la produzione di energia elettrica: nel tratto superiore del Tanaro e degli affluenti, come ad esempio la grande centrale di Entracque alimentata dalle dighe del Chiotas e della Piastra sulla Stura; e anche nel tratto di pianura, come ad esempio a Pollenzo, Farigliano, Verduno in provincia di Cuneo, ad Asti e Castello d'Annone in provincia di Asti.

Il fiume fu ed è utilizzato anche a fini commerciali: le valli principali, specie quelle dei tributari alpini, sono vie di comunicazione tra la Pianura Padana e la Liguria, importanti soprattutto nel passato. Inoltre la valle della Stura di Demonte porta in Francia per il Colle della Maddalena al bacino della Durançe. Il tratto superiore è percorso dalla ferrovia Torino-Bra-Savona. In passato il tratto di pianura era navigabile: un documento del 1169 riferisce che i mercanti alessandrini raggiungevano Asti "per aquas". A metà Ottocento nel tratto tra Asti e Alessandria il fiume "potrebbe essere navigabile se venissero tolti gli impedimenti frappositivi dalle chiuse di derivazione per vari edifizii". A valle di Alessandria, invece, "la navigazione dal Tanaro al Po [...] non si fa che da settembre a marzo. Il Tanaro vi gela intieramente [*sic*] quando l'atmosfera ha 12 gradi di freddo ed anche allora che il termometro non segna che 10 gradi sotto lo zero e continuatamente per più di" (Casalis 1840, p. 733). Il Tanaro costituisce tuttora una via di comunicazione importante: le strade principali, la ferrovia e l'autostrada seguono la sua valle. Molti centri lungo l'asta fluviale dovevano la loro importanza alla presenza di luoghi di attraversamento: pochi ponti e più numerosi traghetti.

Focalizzando l'attenzione su Asti, il Tanaro scorre a un chilometro e mezzo dal centro della città (fig. 22). Il primo insediamento in epoca pre-romana era localizzato sulla collina a nord. Successivamente il centro si espanse nel piano e il fiume Tanaro, per tutto il periodo medievale, correva lungo il perimetro meridionale delle mura. Su quella linea si attestò la grande alluvione del 1994, quando il fiume si espanse nelle aree un tempo di sua pertinenza. Analoga riflessione vale per Alessandria e molti altri centri rivieraschi, dove l'area di primo insediamento non è stata toccata dall'alluvione del 1994 (ad Alessandria, Santa Maria di Castello appariva come un'isola nel territorio invaso dalle acque). Alla fine del Cinquecento il fiume fu deviato a sud di circa un chilometro. È interessante notare come già allora sorsero contrasti tra gli *stakeholder*: l'opera fu rallentata da buona parte dei cittadini astigiani e dalla "Reverenda Compagnia del



Molleggio” che riuniva le famiglie benestanti proprietarie dei mulini e terminò solamente a fine Cinquecento con l'intervento del Duca di Savoia, che inviò ad Asti un commissario per sbloccare la situazione.

Nel Tanaro confluiscono, ad ovest e a est, il Bobore e il Versa. Un altro corso d'acqua di proporzioni minori, il Rio Valbrenta, scorre interrato passando sotto la centrale Piazza Alfieri (e diede non pochi pensieri, negli anni Trenta all'edificazione della allora Torre littoria e negli anni Sessanta del Palazzo della Provincia) per poi confluire nel Rio Valmanera che sfocia nel Tanaro ad est della città. Il Torrente Versa, che storicamente ha segnato il confine tra Asti e il Marchesato del Monferrato, scorre a est di Asti ed è lungo poco meno di 30 Km, con un bacino di 200 km<sup>2</sup>. Il tributario locale più importante del Tanaro è il Torrente Bobore; in primo luogo per le dimensioni: la lunghezza è di 45 Km e il bacino di 500 km<sup>2</sup>. L'ampiezza del bacino lo rende soggetto a piene in caso di forti piogge che, trovando ostacolo nel defluire nel Tanaro in piena, più volte si sono riversate sulla città. In secondo luogo il Bobore ha alimentato per secoli la *bealera* (serie di canali artificiali) che scorreva prima a ovest e poi a sud del centro cittadino, fungendo da fortificazione naturale e alimentando le attività artigianali-industriali e i mulini per quasi cinque secoli. Testi del XIII secolo testimoniano che la *bealera* prevedeva quattro “installazioni” in città, ognuna costituita da un mulino, un abbeveratoio, un lavatoio ed altri dispositivi meccanici (follatoi, battitoti) utilizzati principalmente nel settore tessile (Pia 2017). Successivamente è stata utilizzata a fini irrigui e per alimentare i mulini e infine dismessa.

### ***Le formazioni sociali***

L'insediamento abitativo nei pressi del Tanaro fino a pochi decenni orsono era nettamente staccato dal centro urbano: oltre un chilometro (“un quarto d'ora camminando di buon passo”) separa infatti il ponte sulla ferrovia, che per decenni ha costituito il limite meridionale del centro abitato, in precedenza costituito dalle antiche mura medioevali. Il collegamento è ora un tratto di strada rettilineo, corso Savona, la Strada Regia (del Regno di Sardegna) per Savona, ai cui lati vi era una schiera di case a un piano, che sul retro si aprivano sugli orti resi fertili dalla sedimentazione del fiume. Sulla riva settentrionale del Tanaro, quella verso il centro abitato, l'insediamento aveva le caratteristiche di un borgo autonomo, anche se parte del Comune di Asti dal punto di vista amministrativo. La separatezza del borgo sulla riva del fiume non era solo legata dalla distanza, ma anche alla differenziazione e specializzazione dell'economia. Le attività erano infatti legate al fiume, sia quella principale sia quelle sussidiarie. I mestieri

sono il barcaiolo, il pescatore, il cavatore per gli uomini, la lavandaia per le donne. Gli altri abitanti erano operai della Way-Assauto, la più grande fabbrica metalmeccanica di Asti, e della Vetreria. Il Borgo Tanaro fu infatti per anni una roccaforte “rossa” (veniva chiamato “il Cremlino” astigiano; Rovera 2019). Una ulteriore specializzazione funzionale era poi legata al tempo libero. Come vedremo in maggior dettaglio più avanti, il tratto di riva tra il ponte ferroviario e il Borbore era conosciuto fino agli anni Sessanta come “la spiaggia degli astigiani” e sul Lungo Tanaro vicino al ponte sono stati attivi chioschi estivi e due ristoranti (Ercole 2007).

Fino agli anni Cinquanta e Sessanta entrambe le specializzazioni, economica e ludica, sopravvivono, per poi perdersi con gli anni della crescita economica, demografica ed urbanistica di Asti (Calosso, Nosenzo 1995). La crescita urbana di Asti avviene in un primo momento verso nord e lungo la direttrice est-ovest della strada statale, successivamente prosegue verso sud. Negli anni Cinquanta e Sessanta la crescita edilizia dell’area è a partire dal borgo originario verso il centro cittadino (Butrico 1981). L’intervento più importante è la realizzazione di case popolari in cui trova alloggio parte dell’emigrazione interna dal Veneto; paradossalmente i discendenti degli alluvionati del Polesine saranno a loro volta alluvionati nel 1994.

Più recentemente viene saturato lo spazio tra Borgo Tanaro e il centro cittadino: negli anni Novanta viene aperta a metà di corso Savona sul lato est una traversa che si inoltra nei terreni fino ad allora utilizzati per gli orti, sui quali viene edificato un quartiere nel quale si insedia una quota non irrilevante di stranieri. Ancor più recentemente, negli anni Dieci, viene edificato anche il lato ovest del corso. Qui la destinazione d’uso non è solo abitativa; vengono infatti realizzate una media struttura di vendita alimentare e due medie strutture di vendita di prodotti non alimentari nell’area liberata dall’abbattimento di una parte rilevante del Mercato ortofrutticolo e dall’abbandono delle aree coltivate. Non molto distante, vicino al ponte sul Tanaro, è prevista la demolizione del vecchio mulino per realizzare una media struttura di vendita.

### ***I giochi di potere e ricreativi***

Come sopra ricordato, la riva del Tanaro è stata un luogo legato al tempo libero. Il tratto di riva tra il ponte ferroviario e il Borbore erano conosciuti fino agli anni Sessanta come “la spiaggia degli astigiani”; solo successivamente con la diffusione della motorizzazione di massa che permette di raggiungere in un paio di ore le spiagge della Liguria, con l’inquinamento delle acque, e con la realizzazione negli anni Settanta delle piscine (una pubblica e una privata) perderà

questa funzione. Un'ulteriore funzione ludica è legata alla ristorazione: sul Lungo Tanaro vicino al ponte sono stati per decenni in funzione un paio di chioschi stagionali, che hanno cessato l'attività negli anni Cinquanta, e due ristoranti con *dehor* estivo uno dei quali, ora chiuso, ha ottenuto la Stella Michelin (unica ad Asti) per 31 anni consecutivi (Sacco 2011).

I giochi di potere non hanno dato origine a progetti di sviluppo del *waterfront*, che ha mantenuto la funzione ludica che era presente in passato, depauperata degli aspetti popolari: la spiaggia, i chioschi estivi, i ristoranti simili ad osterie. La funzione ludica è stata confermata dalla realizzazione del parco del Lungo Tanaro, realizzato negli anni Settanta nell'ambito del piano di dotazione di parchi nella periferia della città (fino ad allora l'unico parco urbano era costituito dai Giardini pubblici adiacenti alla centrale Piazza Alfieri). Il parco ha al suo interno campo di calcio e di rugby, *skatepark*, campo di tamburello (una disciplina sportiva tipica della zona), percorsi attrezzati e una struttura che ospita il Circolo Lungo Tanaro, che ha campi da bocce e bar ed è rimasto un ritrovo della popolazione del quartiere e un punto di riferimento dei pescatori sportivi. Recentemente è stato realizzato un parco urbano anche lungo il Bobore, nel quale sono ricavati una cinquantina di orti sociali.

### ***I progetti***

I progetti più importanti realizzati sul Tanaro nell'Astigiano riguardano gli interventi dopo l'alluvione del 1994: il rifacimento del ponte stradale, la ricostruzione degli argini, le aree di laminazione (finora due delle quattro previste).

Un altro intervento importante è stato la realizzazione a valle del Parco del depuratore comunale di Asti in cui confluiscono gli scarichi della rete fognaria cittadina, 220 km di condotte che servono sia il concentrico che le frazioni, con una popolazione di circa 95.000 abitanti. L'impianto, inaugurato nel 1980 e gestito dall'Azienda Servizi Pubblici, grazie a importanti interventi di potenziamento e adeguamento è diventato tra i primi in Piemonte ed è in linea con quanto previsto dal Piano Regionale di tutela delle acque. È stata migliorata la qualità degli scarichi immessi nel Tanaro (con un abbattimento di azoto e fosforo come richiesto dall'Autorità di Bacino del fiume Po), mettendo al contempo sotto controllo la diffusione di odori molesti e mitigando l'impatto ambientale.

Altri interventi hanno riguardato la tutela ambientale; l'area denominata Oasi La Bula era un tempo un'area degradata lungo il fiume Tanaro, una ex cava deposito di rifiuti e sede di attività illecite dove, grazie a un progetto di escavazioni d'inerti, è stata ricostituita una zona umida adiacente al fiume, un tipo di ambiente ormai quasi scomparso lungo l'asta del fiume. La Bula è ora

un'Oasi WWF con stagni, laghetti, isolotti, lanche, canneti, camminamenti, capanni per l'osservazione della fauna, bacheche. L'area di circa 20 ettari a ridosso della riva destra del Tanaro a meno di tre chilometri da Asti interessa i Comuni di Asti, Isola d'Asti, Revigliasco d'Asti; nel 1985 è stata sottoposta a vincolo (D.M. 01/08/1985, confluito nel Codice dei beni culturali e del paesaggio, D. Lgs. 42/2004, art. 134 immobili e aree di notevole interesse pubblico) in quanto "l'area riveste notevole interesse per il caratteristico pregio ambientale e paesaggistico, derivante anche da trasformazioni dovute a falde freatiche tali da causare laghetti e zone particolarmente delicate ed adatte a sosta e passo di fauna tipicamente rivieraschi". È in corso un'opera di ripristino ambientale generale che prevede la reintroduzione di specie arboree autoctone, ancora presenti lungo le sponde del Tanaro. L'Oasi si trova all'interno del Sito d'Interesse Comunitario "Stagni di Belangero" (SIC IT1170003) nel Comune di Asti. Con lo stesso Decreto è stata istituita la Fascia di rispetto dei corsi d'acqua (150 m) del Tanaro e del Borbore.

Un altro progetto di ambito ambientale è il "PRUSST del Piemonte meridionale: una porta naturale per l'Europa". Il Programma di Riqualificazione Urbana e Sviluppo Sostenibile realizzato dalla provincia di Cuneo è uno dei più estesi territorialmente e interessa anche le province di Asti e Alessandria, d'intesa con i Comuni, le Comunità Montane e gli Enti parco partecipanti. Il testo quadro è stato approvato nel 2002 ed è stato recepito dalla Provincia di Asti con D.C.P. n. 9635 del 22 dicembre 2006. La Provincia di Asti, nell'ambito del PRUSST ha sviluppato, coerentemente con le indicazioni della pianificazione territoriale, un sistema di interventi finalizzati alla valorizzazione e recupero del Tanaro, per il tratto di competenza provinciale. Tali interventi, che comprendono progetti a carico sia di enti pubblici che di privati, consistono in un sistema organico di recupero, valorizzazione e tutela ambientale della fascia fluviale al fine di orientare i progetti di rivalorizzazione delle numerose cave (in corso di esaurimento o attive) localizzate lungo l'asta del fiume, e allo stesso tempo, prevedere un progetto integrato di infrastrutture (piste ciclabili, punti di sosta, ecc.) volte alla fruizione dell'area e delle nuove mete di richiamo dalle aree recuperate (zone umide naturalizzate attrezzate per il *bird watching*). Gli interventi sono stati realizzati solo in parte.

Un progetto di carattere economico non ancora ultimato riguarda la realizzazione di una centrale idroelettrica sulla sponda destra del Tanaro, dove sono state installate *dighe flessibili* (volgarmente conosciute come "gommoni"), finalizzate a fare da sbarramento, in modo da creare un piccolo salto, necessario per la generazione di energia elettrica. Il Comitato Cittadino Tanaro e Borbore ha evidenziato una serie di criticità portate dalla diga: in primo luogo si creerebbe

una secca, in cui i pesci morirebbero per asfissia; in secondo luogo, si determinerebbe una mancanza di acqua per diluire lo scarico del vicino depuratore e, in terzo luogo, il reflusso della centrale influirebbe sull'ingresso del Borbore nel Tanaro, causa in passato di esondazioni che hanno colpito il centro cittadino (La Nuova Provincia, 2020).

Un ulteriore intervento di carattere economico riguardante la riva del fiume, per ora in fase di progettazione, è la già ricordata demolizione del vecchio mulino vicino al ponte sul Tanaro per realizzare una media struttura di vendita. Anche in questo caso sono state avanzate delle critiche relative al sovraccarico che porterebbe al traffico, già al momento importante, lungo corso Savona con conseguenti criticità sui tempi di accesso e uscita da Asti e di inquinamento atmosferico e acustico.

### **Conclusioni**

Gli interventi realizzati sul fiume sono stati finora quasi esclusivamente legati alla protezione dagli eventi alluvionali. Gli interventi nelle aree più interne hanno riguardato la costruzione di ampie aree con funzioni abitative e commerciali. Le rive non sono state coinvolte in progetti di espansione urbana e la funzione legata al tempo libero ha mantenuto le caratteristiche del passato: c'è stata la cessazione di alcune attività di ristorazione e la realizzazione del parco urbano. L'unico intervento estraneo a questa logica è la prevista realizzazione di una struttura media di commercio sfruttando l'area del vecchio mulino. In questo caso l'approccio sembra essere più vicino a quello del recupero di aree dismesse piuttosto che un intervento di *blue gentrification* (Osti *infra*). Nel futuro gli insediamenti residenziali e commerciali realizzati nelle vicinanze del fiume potrebbero dare stimolo a una nuova fase di funzionalizzazione ludica del lungo fiume. In questo ipotetico caso, come nel caso degli interventi di messa in sicurezza post-alluvione e della realizzazione della centrale idroelettrica, sarebbe auspicabile che permanesse nel tempo la funzione di sentinelle e custodi del fiume svolta dall'alleanza tra abitanti (non tanto dell'intero quartiere quanto dell'area lungo il fiume), pescatori sportivi e ambientalisti che si è attivata nel richiamare i soggetti pubblici alle tempistiche di realizzazione delle opere di messa in sicurezza delle rive e, più recentemente, per porre attenzione alle possibili conseguenze negative della realizzazione della centrale elettrica. In un certo senso l'alleanza che si è stabilita ha messo in atto un processo di strutturazione del Lungo Tanaro (Battaglini 2020) diverso da quello che ha caratterizzato la zona in passato e ora scomparso. Allora il processo di strutturazione (che fissa i confini, le regole di comportamento, i criteri per assicurare alla popolazione

insediata vantaggi e benefici, attribuisce al territorio un insieme di significati; che tutti insieme fanno del fiume un valore non solo materiale ma anche identitario) era di tipo localistico, legato all'insediamento. Ora sembra essere legato al riconoscimento dell'importanza più generale, e non solo locale, della relazione tra persone/corpi, società/città e natura/fiume.

Come ricorda Balmori (2009), tutte le città dal diciannovesimo secolo si sono scollegate dai loro litorali, dai loro fiumi e dai loro canali, in quanto si pensava che fossero svincolate da loro perché avevano le ferrovie e successivamente le automobili, le strade e le autostrade. Anche il caso di Asti porta all'attenzione come i fiumi sono stati, e sono tuttora, molto di più che semplici mezzi di comunicazione, interazione localizzata tra attori sociali e la Terra di cui fanno parte.

Fig. 22- Asti e i suoi corsi d'acqua



Fonte: *Theatrum Statuum Regiae Celsitudinis Sabaudiae Ducis, Pedemontii Principis, Cypri Regis*, Amsterdam, Tipografia Blaeu, 1682



## 23 - Aosta città d'acqua. Formazioni socio-tecniche e giochi di potere

*Claudio Marciano*  
*Università della Valle d'Aosta*

### ***Preludio***

Venezia è un pesce. Palermo è una cipolla. La Valle d'Aosta è invece una foglia. Si prenda una foglia di magnolia, verde e grassa, che richiede tutto il palmo della mano per essere contenuta. Ha una nervatura centrale, che la divide in due sezioni quasi simmetriche, da cui si diramano tante piccole nervature secondarie. Le due sezioni corrispondono alla sinistra e destra orografica della valle centrale valdostana. In patois, si chiamano *Adret ed Envers*, che vuol dire assolato e ombroso perché il Sole, bloccato dalle Alpi, riesce a battere solo da un lato. Le diramazioni sono le decine di valli laterali che connettono la valle centrale con i colossi alpini: il Monte Rosa, il Cervino, il Monte Bianco.

Nella foglia scorre la linfa. La linfa della Valle d'Aosta, e del sistema di valli laterali che la caratterizza, è invece l'acqua dei suoi fiumi. Ad esempio, la città di Aosta è costruita sulla piana alluvionale del torrente Buthier; la valle centrale è stata scavata dalla Dora Baltea; ogni valle ha un fiume che le scorre accanto e che l'ha geologicamente generata. Non a caso, a volte il nome della valle corrisponde a quello del fiume, come per il Lys o l'Ayassee.

Tuttavia, l'acqua non scorre sempre dove servirebbe. L'arte di deviare i corsi dei fiumi e di costruire canali è un'antica tradizione valdostana: i più antichi Rûs (o *Rives*), come il *Mère des Rives* di Aosta, sono secolari. La realizzazione e manutenzione di queste opere attraverso un lavoro collettivo e auto-organizzato da parte delle comunità locali ha contribuito a definire l'habitus autonomista a partire dal valore identitario delle acque.



Quasi tutti i fiumi e i corsi d'acqua valdostani sono di origine nivo-glaciale. Questo vuol dire che l'acqua arriva dai ghiacciai, spesso sopra i tremila metri, e scende a valle, incontrando importanti dislivelli a grandi velocità. Portate generose, ancora oggi responsabili di terribili alluvioni, sono anche il motore naturale di uno degli apparati idroelettrici più strategici del Paese.

Non solo centrali elettriche. I fiumi valdostani sono sempre più luogo di nuove attività di riproduzione sociale ed economica a volte non compatibili con gli usi agricoli o energetici: la diffusione di piste ciclabili, parchi pubblici, attività agonistiche nei pressi delle aste fluviali legittimano le misure di contenimento rispetto ai prelievi per le dighe e i canali di irrigazione. Il rapporto tra comunità umana e fiume si riannoda attorno al divertimento e allo sport.

In questo preludio, emergono alcune questioni sul rapporto tra città e fiume che il contributo prova a mettere a fuoco: i) il fiume come attivatore di identità politica e culturale; ii) la peculiarità storica e politica di formazioni sociotecniche (Geels 2010) come i Rûs e dei loro "eredi" contemporanei, i Consorzi di miglioramento irriguo; iii) i giochi di potere sull'idroelettrico tra pubblico, privato e privato sociale; iv) l'emergere di una nuova attitudine sociale che vede il fiume come oggetto di consumo individualizzato, teso al *loisir*, sebbene in un'ottica - a volte solo esteriore - di sostenibilità.

Le dinamiche prima accennate *esondano* dai confini amministrativi di una singola città. Tuttavia, possono essere osservate in una prospettiva scalare, che sia in grado di rendere almeno in parte la complessità del rapporto tra comunità umana e fiumi in questo territorio. Aosta, la piccola capitale, è senz'altro il luogo che più si presta a questo tentativo, perché da sempre è crocevia e sintesi dei popoli, delle culture e dei fiumi di queste Alpi.

Il lavoro che segue si è nutrito sia di fonti dirette che indirette. Sono stati intervistati alcuni osservatori privilegiati e attori istituzionali: amministratori regionali e comunali, dirigenti e personale amministrativo competente in materia di fiumi e canali, presidenti e rappresentanti dei consorzi di miglioramento fondiario, docenti universitari e ricercatori che hanno in passato svolto ricerche sul rapporto Aosta-città. La raccolta di testimonianze è stata preceduta da un'analisi *desk* dei lavori di ricerca già compiuti sul tema, perlopiù citati nel testo, che sebbene molto limitati nel numero, si sono rivelati utili per le informazioni e le chiavi interpretative offerte.

### ***Aosta. La città tra due fiumi***

I due corsi d'acqua naturali che attraversano Aosta sono la Dora Baltea e il Buthier. Lo sguardo policentrico che abbiamo deciso di adottare ci chiede di

non scegliere uno dei due, ma di provare a fare una breve introduzione su come entrambi abbiano attivato peculiari rapporti socio-spaziali rispetto alla città.

La Dora Baltea è il principale fiume della Valle d'Aosta. Nasce a Entreves, dalla confluenza di due piccoli corsi d'acqua di origine glaciale, la Dora di Veny e Ferret. Si arricchisce nel percorso di circa 168 chilometri verso il Po di tutti i torrenti che scolpiscono le valli laterali della Regione: decine di piccole "Dore" che si uniscono alla madre nei pressi della valle centrale. La Dora Baltea è un fiume impetuoso, che scorre in un ecosistema fragile, nel mezzo di una strettissima valle. Non sorprende, quindi, che gli abitanti di Aosta, fin dalle origini della città augustea, abbiano sempre tenuto le distanze. Per capire il suo potenziale di devastazione, basta dare uno sguardo alle foto e ai video dell'alluvione di ottobre 2000. Malgrado i deflussi prodotti dalle trentatré centrali e le sei dighe del sistema idroelettrico locale, la Dora ha superato i 3100 metri cubi di portata al secondo. L'esito è stata l'alluvione di interi quartieri e purtroppo decine di vittime (Tropeano, Turconi 2001).

La Dora, dal centro di Aosta, non si vede. Eppure, dista meno di un chilometro da Piazza Chanoux, sede del Comune e luogo simbolo della città. In linea d'aria sarebbe anche meno, ma il percorso è sbarrato dalla stazione ferroviaria e dell'acciaieria Cogne (Moretto 2002). Non si tratta di una separazione dolorosa, richiesta dalle finalità produttive del sito. L'area industriale e ferroviaria costituisce invece una barriera simbolicamente protettiva, tra un corso d'acqua indomabile e un'area urbana fragile. Prova ne è che l'area attualmente occupata dalla Cogne non ha visto mai urbanizzazioni significative: prima dell'acciaieria, era sede di pascoli di scarso valore e di poche attività artigianali.

Le cose sono cambiate a partire dagli anni Sessanta. In epoca di espansione edilizia e di spopolamento delle valli laterali in favore di quella centrale, il deflusso prodotto dagli impianti idroelettrici ha dato un nuovo valore alle aree alluvionali, che sono diventate ghiotte per investimenti residenziali. La fragilità dell'ecosistema valdostano e i mutamenti climatici indotti dal riscaldamento globale oggi presentano il conto attraverso allagamenti ricorrenti, frane e smottamenti che richiedono ingenti costi di manutenzione e di prevenzione del rischio idrogeologico.

Solo in tempi recenti si assiste ad una nuova relazione funzionale tra Aosta e la Dora Baltea. In particolare, grazie alla realizzazione della pista ciclabile che collega le sponde del capoluogo con quello della città di Verrès. Nei pressi di Aosta, nei piccoli borghi di Aymavilles e Villeneuve, la Dora è sempre più scenario di pratiche sportive e ricreative, quali il rafting, la canoistica e la pesca.

Anche il Torrente Buthier ha un'origine nivo-glaciale, nei ghiacciai della Valpelline Tsar de Tsan e Des Grandes Murailles. Sfocia nella Dora Baltea dopo

aver fluito per circa 40 km e 2600 metri di dislivello. È un torrente generoso in termini di portata, ricavando acqua anche da diversi altri affluenti: riempie la diga di Place Moulin e alimenta la centrale idroelettrica di Signayes e di Quart. A differenza della Dora, il Buthier attraversa il centro urbano, separando il Bourg di Sant'Orso dal resto della città.

Il Buthier è croce e delizia di Aosta. Le sue inondazioni hanno devastato la città, ma allo stesso tempo, hanno creato delle straordinarie opportunità. Ne è simbolo il Ponte di Pietra, incastonato nel quartiere omonimo nato a seguito di un'alluvione violenta che nel XII secolo ha spostato il corso del fiume di decine di metri, lasciando in secca il manufatto. Il quartiere, ma in verità tutta la città di Aosta, ha convissuto organicamente con il Buthier, ricavandone acqua per i campi, energia cinetica per i mulini, e in epoca moderna, alimentando mini-impianti idroelettrici per le attività manifatturiere locali (Devoti 2010).

Anche le rive del Buthier hanno visto, di recente, l'attuazione di una prima progettualità tesa a rafforzare il legame tra cittadini e corsi d'acqua nella logica del *loisir*. Il Parco Saumont, realizzato nel 2017, è un'area verde nei pressi della forra del Buthier, con un piccolo laghetto artificiale alimentato da un canale con presa sul fiume. Tra i progetti del Comune di Aosta vi è quello di realizzare un percorso ciclopedonale per migliorare la fruizione dell'asta torrentizia.

### ***Formazioni sociotecniche: il Rû Mère des Rives***

Gli alti rilievi che circondano il territorio regionale bloccano il passaggio delle correnti d'aria e tendono a far disperdere alle nubi il loro vapore acqueo. Se nelle valli laterali la piovosità è ricca, in quella centrale, e in particolare ad Aosta, è molto scarsa (circa la metà di quella che si registra nel confinante Piemonte) e si concentra in autunno e primavera. Questa particolare condizione ambientale produce importanti conseguenze sociali, la più importante delle quali è la siccità nella zona più popolosa della regione.

Sono queste le condizioni che hanno ispirato la costituzione di una formazione sociotecnica di fondazione medievale che in Valle d'Aosta ha preso il nome di Rûs (da *Rivus*). Si tratta, allo stesso tempo, di sistemi di irrigazione ma anche di infrastrutture sociali, in cui si manifestano diverse forme di azione collettiva.

A differenza di quanto accaduto in altri luoghi, dove le opere idrauliche vennero realizzate da istituzioni centrali e burocratiche, i lavori di captazione, canalizzazione e distribuzione dell'acqua dei fiumi furono realizzate dalla comunità su base partecipativa. Di fatto, i rapporti cooperativi e politici ispirati all'autonomia e all'eguaglianza, caratteristici dell'identità politica delle comunità alpine, si applicarono al regime idraulico, istituzionalizzando un apparato

di norme e valori (Louvin 2017). Il lavoro impiegato nella costruzione dei Rûs non era salariato, ma dipendeva dalle *corvée*: quote di lavoro che ogni famiglia coinvolta nel progetto, beneficiaria di *engagés* e cioè di diritto di prelievo sulla risorsa idrica, metteva a disposizione liberamente per la realizzazione dell'opera. Lo stesso accadeva per la manutenzione.

Tra i più antichi Rûs della Valle d'Aosta c'è la *Mère des Rives* (ovvero la madre dei ruscelli), che si può considerare a tutti gli effetti il più antico e importante sistema di canali di Aosta. La presa è sul Buthier, all'altezza della località Saumont. È lungo circa 42 chilometri, di cui sei scoperti, e 100 lt/s di portata. È costituito da tre diramazioni. La prima diramazione, il Rû Meyran, attraversa la circonvallazione di Aosta e sfocia nel cimitero comunale, lambendo la sezione collinare che dà verso Sarre. La seconda, il Rû la Ville, attraversa il Bourg di Sant'Orso longitudinalmente, emergendo in Piazza Roncas e declinando verso la Dora. La terza, Rû du Bourg, attraversa la città in verticale, passando per la zona che un tempo ospitava la Conceria Balla, fino a degradare verso la Dora.

La fondazione della *Mère de Rives* è difficilmente databile. Secondo alcuni storici, è risalente alle origini della città romana Augusta Praetoria. Documentazioni accertano l'esistenza del Rû de Ville già nel 1191. Storicamente, la sua funzione è legata all'allevamento, in particolare alla pulizia delle stalle e all'abbeveramento degli animali. L'acqua dei Rûs era tuttavia utilizzata anche per scopi agricoli e in alcuni periodi anche per il rifornimento delle abitazioni (Vauterin 2007). Fino al secondo dopoguerra, i canali della *Mère* rifornivano di acqua, ma anche e soprattutto di energia, i numerosi mulini, frantoi, fucine e segherie della città. Inoltre, i Rus caratterizzavano anche esteticamente il centro storico cittadino: Aosta, fino alla fine dell'Ottocento, era una città di *ponteilles* in legno o pietra costruite per assicurare il transito da una parte all'altra delle vie solcate dai canali a cielo aperto, tanto da essere definita "città d'acqua" o addirittura "Venezia delle Alpi" (Fragno *et al.* 2010).

Diverse funzioni del passato sono tuttora presenti. Sebbene il centro di Aosta sia fortemente urbanizzato, basta svoltare un angolo per ritrovarsi in un'ampia area verde: si prenda l'esempio dei Giardinetti dell'Antica Zecca, o degli orti urbani di Via Carabel. Quasi tutte le aree verdi, pubbliche e private, del Comune di Aosta sono innaffiate ancora oggi dalle acque della *Mère*, o per meglio dire, del Buthier. Si deve inoltre considerare che il *part time farming* è una realtà consolidata nella cultura valdostana: la frammentazione della proprietà fondiaria, tipica di questo territorio, ha avuto come corrispettivo il mantenimento della cura del proprio piccolo pezzetto di terra come un imperativo morale. Si lavora in ufficio, in bottega, in fabbrica, ma poi - anche durante il week end - si cura l'orto o il vigneto, a volte anche come seconda attività lavorativa.<sup>118</sup>

<sup>118</sup> Il fenomeno è descritto da uno studio pionieristico di sociologia rurale (1965) dal titolo *Analisi*

Durante gli anni Settanta e Ottanta, la maggior parte dei canali di Aosta è stato interrato: si riteneva di poter risparmiare sui costi di manutenzione, e asfaltandoli, di avere più spazio per le automobili. È solo di recente che i tratti scoperti della Mère sono oggetto di riscoperta e nuova valorizzazione: ne sono esempio la riqualificazione dell'antico lavatoio e il restauro dell'antico mulino nella centralissima Piazza Roncas (fig. 23).

Particolarmente interessante è la struttura di governo della Mère, come di tutti i Rûs valdostani. L'erede storico delle forme partecipative medievali sono i Consorzi di Miglioramento Fondiario. Istituzionalizzati nel 2001 con Legge Regionale, sono enti senza scopo di lucro con la funzione di realizzare opere di interesse generale nei pressi dei canali irrigui (Bravo 2002). I consorzi effettuano lavori di pulizia dei canali scoperti, hanno la possibilità di attivare concessioni per lo sfruttamento idroelettrico dei corsi d'acqua di loro pertinenza, contribuiscono alla realizzazione di paratoie e altre infrastrutture di servizio e soprattutto, gestiscono i rapporti tra i consorziati per la distribuzione dell'acqua nei campi. La partecipazione a questi organismi è obbligatoria, se si ha un lotto di terra che è compreso nel percorso di un corso d'acqua, anche se non la si utilizza per alcuna finalità. Ogni socio contribuisce al bilancio del Consorzio in base all'estensione del suo apprezzamento.

La Regione Autonoma sostiene i consorzi attraverso finanziamenti diretti. Nel caso del Consorzio della Mère, anche il Comune di Aosta offre un contributo rilevante, provvedendo alla manutenzione dei canali coperti e ad un trasferimento in denaro. È significativo che il Comune di Aosta "debba" tale contributo al Consorzio perché i campi comunali sono irrorati dalle acque della Mère, e inoltre, perché i canali fanno da collettore tra le acque reflue della collina e la Dora. Un accordo di cooperazione stabilisce che sia il Comune di Aosta a regolare la paratoia (che convoglia le acque del Buthier al sistema di canalizzazione) concordando tale attività con il Consorzio. È stata pertanto interiorizzata anche a livello amministrativo la peculiarità di queste formazioni sociotecniche, come enti dotati di un "diritto" che va oltre i classici schemi di "pubblico e privato" in relazione al *common* idrico.

Nei consorzi di alta montagna o di campagna, ma non più nella Mère, è ancora in vigore la pratica della corvée che prevede una o più giornate lavorative in cui i consorziati si impegnano a pulire i torrenti. Prima dell'arrivo del benessere diffuso le corvée erano un mezzo per consentire alle famiglie meno abbienti di usufruire dell'acqua per i propri campi pagando in natura. Secondo Bravo (2002), che ha studiato in profondità i consorzi irrigui valdostani e le loro

caratteristiche socioeconomiche, il fattore critico di successo di quelli più efficienti resta la coesione comunitaria: un insieme di fattori che comprendono la presenza di relazione dirette, al di fuori dell'ambito strettamente lavorativo, tra gli utilizzatori, la loro stabilità temporale e la condivisione di un corpo comune di valori, preferenze e visioni del mondo.

In Valle d'Aosta operano circa 160 consorzi. La Mère, che è solo uno dei consorzi che gravita sulla città di Aosta, conta oltre 265 famiglie. Tuttavia, come emerge dai racconti della Presidente Luciana Castiglione, la gestione ordinaria del Consorzio Mère des Rives è tutt'altro che semplice. La struttura soffre di una carenza di partecipazione e impegno dal basso. L'interesse dei consorziati è spesso limitato all'uso dell'acqua per irrigare il proprio campo. Le assemblee sono deserte. Il ritiro delle quote, dovute per legge, sempre più difficile, e pertanto, sempre più lenti risultano gli investimenti. Fioccano i conflitti tra proprietari confinanti per l'uso dell'acqua, per la concessione del diritto di passaggio, e tra consorziati e Comune, quando si rende necessaria la chiusura delle paratoie per indicazione della Protezione Civile. Non è raro che i sigilli comunali messi ad una paratoia per impedirne l'utilizzo vengano trovati divelti. A volte la gestione amatoriale delle manutenzioni è causa di danni: se i canali non vengono regolarmente puliti, in caso di precipitazioni cospicue, non svolgono la loro funzione di scarico delle acque reflue di provenienza collinare, e rischiano di favorire gli allagamenti e le frane. In alcuni casi, i consorzi sfruttano molta più acqua di quanto sia in concessione, specie se hanno sub-concessioni verso privati che utilizzano le portate dei ruscelli per alimentare centraline idroelettriche. Attività che la Regione, prima attraverso il Piano di Tutela delle Acque, e poi con un provvedimento normativo nel 2019, ha sentito il bisogno di contenere limitando la possibilità per aziende private e consorzi di utilizzare le concessioni irrigue per la produzione di energia.

### ***Giochi di potere: acqua ed energia***

Una riflessione sul rapporto tra fiumi e città ad Aosta, come in tutta la Valle, non può ignorare il convitato di pietra energetico. Il primo gioco di potere che si può riscontrare è quello tra autonomia politica locale e Stato nazione. La questione del governo delle acque ha segnato i momenti più delicati della storia politica regionale. Se il diritto delle comunità alpine ad autogestire i propri *commons* è parte integrante della narrazione autonomista fin delle origini, la concessione di uno Statuto Speciale al territorio valdostano, come risulta evidente dai dibattiti in seno alla Costituente e al Governo Parri del 1945, si è confrontata con l'esigenza di tutelare gli interessi energetici nazionali.

Nel 2000, dopo una serie di complessi passaggi normativi, la Regione ha acquisito la proprietà degli impianti idroelettrici realizzati da Enel nel secondo dopoguerra. L'esito è stato tuttavia dirimente per il futuro della Valle: oggi, tutti i corsi d'acqua più importanti del territorio sono iscritti a proprietà demaniale della Regione Autonoma, e non dello Stato. Inoltre, una partecipata della Regione, la Compagnia Valdostana delle Acque (CVA), risulta titolare dell'intero apparato idroelettrico, che garantisce il 100% di energia rinnovabile alle utenze regionali ed ha un surplus di  $\frac{2}{3}$  che esporta fuori Regione, con una produzione di tre miliardi di KWh all'anno e la produzione di un utile di 80 milioni di euro.

Il secondo gioco di potere è interno, e riguarda lo sfruttamento della risorsa idroelettrica tra i diversi attori sociali del territorio: CVA-Regione da un lato, Comuni, Consorzi di miglioramento e aziende private da un altro. Ad oggi, il 90% circa dell'energia prodotta dai fiumi è di proprietà della CVA. Tuttavia, cresce il ruolo dei piccoli produttori privati in collaborazione con gli Enti Locali e con i Consorzi, che sono concessionari di sfruttamento idroelettrico dei canali e dei corsi d'acqua di propria pertinenza. È rilevante che, non solo Aosta, ma anche Comuni con una popolazione di poche centinaia di abitanti (Fenis, Ayas, Champdepraz, Gressoney Saint Jean, tra gli altri) siano titolari di partecipazioni in società di diritto privato che si occupano di sfruttamento dei corsi d'acqua a scopi idroelettrici. In alcuni casi, come a Saint Marcel o Courmayeur, gli investimenti condotti in collaborazione con soci privati da parte di questi enti locali sono andati in fumo. Senza generalizzazioni inopportune, si può rilevare come dato strutturale che enti locali così piccoli possano avere difficoltà a reperire *know how* a tutela dei propri interessi, e ad essere vulnerabili ad interessi speculativi di privati non necessariamente legati al territorio.

Sebbene la Regione abbia approntato un Piano di Tutela delle Acque, definendo un deflusso minimo vitale e criteri molto restrittivi per la concessione di diritti di sfruttamento dei corsi d'acqua a fini energetici, un ulteriore gioco di potere che emerge dalle cronache più recenti riguarda la qualità stessa degli attori politici locali. Le inchieste della magistratura, arrivate in alcuni casi a sentenza definitiva, hanno messo in evidenza la crescente penetrazione della 'ndrangheta negli ambiti apicali della politica regionale valdostana (Sciarrone, Dagnes 2019).

Un ultimo gioco di potere sull'acqua riguarda la stessa CVA e la strategia che la politica locale discute per il suo futuro. È all'ordine del giorno ormai da diversi anni la possibilità di quotare in borsa il capitale dell'azienda, che oggi è totalmente pubblico. Gli "espansivi" ritengono che CVA, non potendo sfruttare ulteriormente i bacini idrografici locali, debba indirizzare la sua crescita come player energetico nelle alleanze finanziarie e industriali con altre utilities o mul-

tinazionali energetiche. La quotazione in borsa di CVA sarebbe inoltre utile per portare liquidità alle casse della Regione Autonoma, compromesse dopo il 2008 dalla convergenza di crisi economica e di ristrutturazione dei rapporti finanziari con lo Stato (Vesan 2012). I “critici” ritengono invece che CVA debba rimanere pubblica e locale, perché la quotazione in borsa significherebbe l'ingresso di capitali “stranieri”, e la cessione del principio di sovranità sulle acque del territorio su cui si fonda l'autonomia politica valdostana.

### **Conclusioni**

Alcune ipotesi interpretative, necessariamente da sottoporre ad un ulteriore approfondimento empirico e, possibilmente interdisciplinare, emergono da questa analisi preliminare.

La prima è il carattere *esondativo* del rapporto tra fiume e città di Aosta. La Dora e il Buthier esondano, nel vero senso della parola. Questa realtà ha consolidato una rappresentazione sociale del fiume prima fondata sulla distanza e poi sul controllo. Allo stesso tempo, ha disinnescato qualsiasi discorso identitario tra città e fiume, ponendo invece la relazione intima tra comunità umana e corso d'acqua su un piano irriducibile ai confini amministrativi di una sola municipalità, ispirando la generazione di identità politiche regionali.

La seconda è che la presenza della natura ad Aosta, come in tutta la Valle, è così preponderante da rendere inattendibile qualsiasi interpretazione (ma anche pratica) *antropocentrica*. In questo territorio, la cultura si è creata negli interstizi fisici e simbolici lasciati dalla natura. Proprio questo sbilanciamento ha ispirato la costituzione di formazioni sociali originali, come i Rûs e in tempi moderni i consorzi di miglioramento, ponendo le condizioni per una coesione comunitaria più forte che altrove.

La terza è che i giochi di potere sull'acqua, fortemente condizionati dallo sfruttamento delle risorse idroelettriche, si insediano proprio nel complesso e intricato tessuto sociale creato dall'eredità culturale delle comunità alpine (Salsa 2007). Il governo delle acque tra pubblico e privato, tra Regione e Consorzi, tra Comuni e società private, rivela il dilemma che si pone di fronte allo sviluppo locale valdostano: chiusura o apertura? Isolamento o dispersione? Solidarietà meccanica o organica?

Una quarta, e per ora conclusiva, linea interpretativa è quella che legge un nuovo tipo di uso sociale del fiume, per certi versi contrapposto a quello istituzionalizzato dagli usi agricoli ed energetici. Dora e Buthier diventano sempre di più luoghi del *loisir*, dell'intrattenimento, dello sport, di nuove attività economiche che si reggono su questo tipo di consumi. Se, da un lato, questo



nuovo modo di vivere i fiumi abilita un rapporto più profondo e ricorrente tra comunità urbana e fiume, dall'altro sembra rafforzare questo rapporto in senso individualizzato e non comunitario.

I fiumi non fanno più paura come prima: ci si va a fare la scampagnata o la passeggiata in bicicletta, alla ricerca di un maggiore contatto con la natura, ed esprimendo un sentimento di appropriazione dello spazio pubblico e sociale in cui si vive. Se la paura (dell'alluvione, ma anche della siccità) in passato ha spinto la comunità a rinsaldare i suoi legami per gestire l'emergenza, oggi la "pedonalizzazione" dei fiumi rischia di produrre la mercificazione delle aste torrentizie e un interesse liquido, provvisorio, da social, alla loro cura.

Resta da capire come gli attori pubblici saranno in grado di interpretare e di regolare nuove domande di utilizzo dell'acqua e fragilità crescente dell'ecosistema valdostano rispetto all'incedere del riscaldamento globale e alle sfide poste dalla pandemia globale.

Fig. 23 – Lavatoi di Aosta



Fonte: foto di Gian Mario Navillod

## 24 - Quanti sono i fiumi di Torino? Risorse eco-sociali tra centralità e marginalità

Angelo Besana\*, Egidio Dansero\*, Emanuele Fantini\*\*, Alfredo Mela\*\*\*, Giacomo Pettenati\*

\*Università di Torino, \*\*IHE Delft (NL), \*\*\*Politecnico di Torino

### **Introduzione**

*Waterscape* o *riverscape* - traducibili in italiano con paesaggi d'acqua o fluviali - sono termini utilizzati inizialmente nel campo dell'architettura e della pianificazione che negli ultimi anni hanno guadagnato popolarità anche in altri ambiti, come l'ecologia politica (Karpouzoglou, Vij 2017). Insieme ad altre nozioni, come il ciclo idro-sociale (Linton, Budds 2014) o la (ri)socializzazione dell'acqua (Osti 2020a), queste categorie si propongono di superare la tradizionale dicotomia tra natura e cultura, per riflettere sull'interazione tra acqua e società e sulla loro reciproca influenza. Le analisi di *riverscapes* in diverse aree del mondo hanno permesso di riflettere su come le rappresentazioni dei fiumi plasmino identità ed appartenenze nazionali o locali (Cusack 2010). In altri casi hanno approfondito i processi attraverso cui le istituzioni politiche legittimano la loro autorità rappresentando e trasformando il paesaggio fisico dei fiumi e le pratiche di contestazione di questi processi da parte di attori locali e saperi vernacolari (Rademacher 2011).

In questo capitolo tracciamo alcune linee per esplorare i *riverscapes* torinesi, interrogandoci su come la trasformazione della città, della sua identità e delle sue rappresentazioni si rifletta nelle trasformazioni dei suoi fiumi. I fiumi torinesi hanno plasmato - e continuano tuttora a plasmare - identità cittadine,

pratiche sociali, attività produttive e piani urbanistici. Al tempo stesso i fiumi sono stati a loro volta trasformati - incanalati, intubati, inquinati, rappresentati e riqualificati - da politiche, cultura e società.

In questi processi i fiumi torinesi oscillano tra centralità e marginalità. Da un lato, i fiumi sono centrali per l'approvvigionamento idrico della città, come risorsa per la produzione industriale, come infrastruttura ambientale, e per la (ri)progettazione della Torino post industriale come polo culturale e turistico. Dall'altro, assistiamo alla marginalità geografica dei fiumi torinesi, che scorrono lungo il perimetro urbano o che vengono "scavalcati" dall'espansione urbana; la marginalità ecologica di fiumi a lungo inquinati e tombati; la marginalità sociale che ha portato in diversi momenti a collocare lungo alcune sponde gli "indesiderati" dello sviluppo e del decoro urbano, come le discariche o i campi nomadi.

Nella prima parte del capitolo introduciamo la storia e la geografia dei fiumi di Torino, descriviamo i loro ecosistemi, e ricostruiamo le principali linee di progettualità per la loro gestione. Nella seconda parte accompagniamo invece il lettore in un'ipotetica passeggiata lungo i quattro fiumi di Torino per scoprire il loro dinamismo come costruzioni socio-naturali attraverso cui esplorare le geografie e raccontare le storie della trasformazione urbana.

### ***I fiumi di Torino ovvero Torino e i fiumi nella geografia e nella storia***

In una riflessione sul rapporto tra Torino e i fiumi vogliamo partire da un problema storico-geografico: quanti sono i fiumi di Torino? La domanda sottintende una questione tutt'altro che banale che riguarda i significati attribuiti a quella preposizione "di", che lega Torino ai suoi fiumi. Come si presenta oggi, come si è costruita nei tempi (quelli geologici e quelli storici) (Pavia *et al.* 2011; Sereno 1997) e quali valenze ha via via assunto questa relazione? Semplice compresenza spaziale o stretta correlazione? E con quali direzioni prevalenti tra città e fiume (ovvero tra cultura e ambiente)? Quale territorio specifico si è affermato nella co-evoluzione dei due "oggetti/soggetti" territoriali? Nei modi in cui è stata, e viene considerata tale compresenza, ci potrebbe stare tutta la storia del pensiero geografico e dei diversi approcci e punti di vista sul rapporto natura-cultura, tra condizionamenti e determinismi ambientali, vincoli e possibilità, affermazione di tecnologie idrauliche e ambientali per riorientare ed asservire la geografia naturale ai mutevoli bisogni di una città in formazione e riprogettazione ecologica a partire dal riconoscimento di una nuova centralità dei fiumi.

Per quanto nell'informazione e nella pubblicistica più superficiale Torino venga associata soprattutto al Po, nelle più citate e accurate ricostruzioni geo-

storiche sulla formazione della città e sul rapporto tra Torino e il fiume, l'antica Augusta Taurinorum è stata generalmente presentata come città legata a due fiumi: la Dora Riparia e il Po (Gribaudo 1908; Gabert 1964; Comoli Mandracci 1983).

In una prospettiva storica, il ruolo della Dora Riparia emerge in modo più forte, ed è spesso questo il corso d'acqua presentato come il vero fiume di Torino (Bocco Guarneri 2010), il cui primo nucleo - con l'accampamento romano - si forma sul terrazzo alluvionale del conoide di deiezione della Dora. Per buona parte della sua storia, la città intreccerà uno stretto rapporto con la Dora, mantenendosi però al di sopra e distante dal corso d'acqua, così come dal Po stesso, raggiunto solo nel 1800 e superato dieci anni dopo, nel periodo napoleonico, con un primo ponte di pietra. Più in generale, come afferma Paola Sereno, "paesisticamente Torino non sembra aver sviluppato una tradizione storica originale di valorizzazione del sito fluviale, relegato a un ruolo funzionale che lo destina a restare escluso dalla *forma urbis* o, al più 'confiscato' in essa (Sereno 1997, p. 27).

Passando all'attualità, Torino viene oggi riconosciuta e rappresentata come la città dei quattro fiumi: Po, Dora, Stura di Lanzo e Sangone, come evidenziato - tra gli altri (Sereno 1997; Lanzardo 2010; Boscolo 2010; Imarisio, Giorda 2008) - da Daniela Lombardi<sup>119</sup>, che nel suo breve ma prezioso saggio su "La città e il fiume", nell'Atlante delle acque in Italia, sottolinea come Torino sia l'unico tra i maggiori centri urbani in Italia a essere bagnato da quattro corsi d'acqua di questa importanza (Lombardi 2008). La narrazione della città dei quattro fiumi (e delle tre confluenze), si è affermata, come vedremo, da qualche tempo<sup>120</sup>, ispirando progettualità come quella di Torino Città d'Acque, che peraltro consente di allargare lo sguardo cogliendo sia la complessità del reticolo idrografico che confluisce su Torino dalla collina, sia l'insieme di canali e rogge esistenti in tutta la parte di pianura non totalmente inglobata dall'urbanizzazione.

Il tratto torinese (inteso come territorio comunale) del Po è di 12,7 km, quello della Dora Riparia di 11,5 km, quello del Sangone di 8,7 km e quello della Stura di Lanzo di 7,1 km, per un insieme di oltre 40 km di tratti fluviali. A questa estesa rete di corsi d'acqua e sponde fluviali (quasi 70 km sul territorio comunale torinese) si dovrebbe aggiungere quella dei numerosi rii minori che scendono dalla collina in riva destra idrografica, con un dislivello fino a 500 m, una lunghezza tra 1 e 3 km ed una forte incidenza per i fenomeni erosivi e i dissesti

<sup>119</sup> Collega e amica di alcuni di noi, che ci ha lasciati davvero troppo presto e che vogliamo qui ricordare.

<sup>120</sup> La fontana dei 12 mesi costruita al Parco del Valentino in occasione dell'Esposizione generale italiana del 1898, colloca, accanto alle statue, una per mese, 4 grandi gruppi statuari che rappresentano i 4 fiumi di Torino, mentre nella centrale piazza CLN due statue, posate nel 1939, rappresentano il Po e la Dora.

idro-geologici, data l'elevata velocità di corrivazione, ma anche con un'elevata valenza dal punto di vista della biodiversità.

La Torino dei quattro fiumi e delle tre confluenze non può però essere propriamente considerata una città di confluenza. Di fatto l'urbanizzato si è tenuto per lungo tempo relativamente distante dalla confluenza tra Dora e Po, raggiunta di fatto solo con le espansioni urbane dopo il 1930. Lo sviluppo urbano, superando le cinte daziarie succedutesi nel tempo (la prima, progettata e decisa nel 1818, ma poi costruita solo nel 1853, e la seconda nel 1920) ha poi raggiunto e superato gli altri due fiumi (Stura di Lanzo a nord e Sangone a sud) e le relative confluenze. Tuttavia questo stato di città di confluenza è stato effimero perché i processi di urbanizzazione sono proseguiti con la saldatura tra le nuove periferie torinesi e le speculari espansioni dei centri minori posti attorno a Torino, in particolare a nord e a sud.

Quali sono i confini di Torino oggi? Non considerando la Città metropolitana istituzionale, la più grande d'Italia in termini di municipalità (312), esistono diverse definizioni di area metropolitana, da quella funzionale (intesa come sistema urbano e bacino di pendolarità) a quella morfologica, corrispondente a grandi linee con la prima (caratterizzata da una sostanziale continuità dell'urbanizzato) e la seconda cintura torinese (con strette relazioni economiche e sociali). Con la prima cintura la conurbazione torinese raggruppa 25 comuni con 630 kmq e oltre 1,4 milioni di abitanti, a cui si possono aggiungere i 29 comuni, 710 kmq di superficie e circa 1,7 milioni di abitanti della seconda cintura.

È questa per molti versi la "vera" e attuale dimensione di Torino, in una prospettiva metropolitana. Sempre non considerando i rii minori collinari e di pianura, la Torino metropolitana diventa così una città "di" ben 11 fiumi, con il Chisola che confluisce nel Po a Moncalieri, a poca distanza dal Sangone; Bendola, Malone, Malonetto e Orco a nord, nei pressi di Chivasso; infine il Ceron-da che raggiunge la Stura a Venaria. Se poi si considerano anche i principali affluenti di destra, che raccolgono le acque provenienti dal versante orientale della collina torinese, si possono aggiungere a questi anche il Banna e il Tepice, entrambi confluenti nel Po nel territorio di Moncalieri.

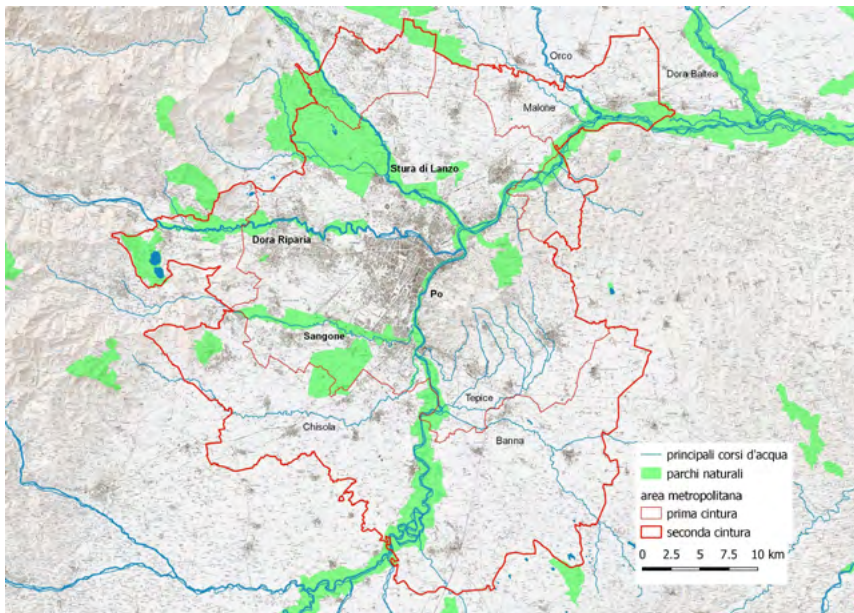
Dalla Val Grana a sud fino alle Valli dell'Orco a nord, tutto questo ampio insieme di bacini idrografici dei versanti piemontesi nell'arco che va dalle Alpi Marittime alle Alpi Graie del Gran Paradiso, confluisce nel Po, poco a monte e poco a valle di Torino e comunque entro confini della Torino metropolitana.

### ***"Questi sono i miei fiumi": ecosistemi urbani***

La città e l'area metropolitana di Torino si inseriscono dunque in un contesto di forte rilievo geografico-naturalistico, di connessione tra le vallate alpine,

l'area di pianura e quella collinare. Si tratta di un quadro ambientale oggi per buona parte compromesso e frammentato proprio dallo sviluppo e dall'espansione urbana ma che, tuttavia, attraverso il suo ricco reticolo idrografico risulta mantenere ancora significative connessioni ecosistemiche e paesaggistiche. La trama a pettine dei corsi d'acqua che dalle vallate alpine scendono fino a raggiungere il fiume Po rappresenta pur sempre la principale rete di ecosistemi naturali della pianura (fig. 24). I fiumi, infatti, nel loro sviluppo longitudinale svolgono una essenziale funzione di corridoio ecologico tra gli ambienti montani, in genere ancora ricchi di biodiversità, e quelli di pianura fortemente antropizzati. Più in generale, la morfologia naturale dei corsi d'acqua e le biocenosi dei relativi ecotoni svolgono anche altre importanti funzioni ecosistemiche: attenuazione dei dissesti idrogeologici, depurazione naturale delle acque, riduzione di vari impatti inquinanti, mitigazione degli effetti del cambiamento climatico, valorizzazione paesaggistica, offerta di spazi ricreativi e rigenerativi, alla luce dell'emergenza Covid e dei connessi *lockdown*.

Fig. 24 - I principali corsi d'acqua e parchi naturali di Torino e della sua cintura urbana



Fonte: elaborazione su cartografia della Regione Piemonte

Da questo punto di vista, i quattro principali corsi d'acqua dell'area torinese presentano situazioni alquanto eterogenee, che variano da ambienti con un forte grado di naturalità ad altri pesantemente antropizzati: il Sangone conserva

ancora alcuni importanti tratti rurali; la Stura attraversa zone maggiormente compromesse, pesantemente urbanizzate e industrializzate; la Dora conosce le maggiori transizioni, passando in successione da un ambiente propriamente agricolo a quello di parco urbano e poi alla condizione di canale regimato; il Po, infine, costeggia la collina torinese conservando diversi elementi di naturalità e testimonianze storico-architettoniche su entrambe le sponde, oltre a svolgere la funzione di collettore idraulico dei diversi rii collinari. Il ripristino naturale della morfologia e degli ambienti fluviali in ambito urbano, la loro valorizzazione, rappresentano una risorsa imprescindibile per lo sviluppo sostenibile della città e dell'area metropolitana, di miglioramento della qualità di vita e del benessere dei suoi abitanti e anche della sua immagine ed attrattività turistica. Si può comprendere, in questa prospettiva, l'importanza dei progetti Torino Città d'Acque e Corona Verde, descritti nel successivo paragrafo, attraverso cui il reticolo idrografico torinese potrà divenire il cuore di una più vasta area verde di rilievo regionale, qualificando a tutti gli effetti Torino quale città di "confluenza". In ogni caso, il capoluogo piemontese può vantare già ora una ricchezza di spazi verdi particolarmente importante e centrata proprio sui corsi d'acqua. Sono diversi i parchi fluviali della città: il parco del Meisino (450.000 mq) alla confluenza dello Stura nel Po che insieme all'Isolone Bertolla forma una riserva naturale speciale (il nome di questo parco deriva da "mezzino", ovvero terra di mezzo tra il fiume e la piana sotto Superga); il parco Colletta (448.000 mq, eredità dello storico "Regio Parco" realizzato nel Seicento dai Savoia come riserva di caccia) lungo il corso occidentale del fiume Po, tra la confluenza della Dora Riparia, a sud, e della Stura di Lanzo, a nord, al confine con il Parco della Confluenza (151.000 mq, tra Stura e Dora appunto) che si connota per la particolare ricchezza di specie floristiche; il parco dell'Arrivore (204.000 mq) situato sulla sponda destra dello Stura, nella parte nord della città; il parco del Sangone (120.000 mq) che collega in un continuum di 600.000 mq il Boschetto del Sangone, in riva sud a Nichelino, e il parco Colonnetti a nord. A questi, che sono i più importanti, vanno aggiunti vari altri parchi fluviali minori<sup>121</sup> e alcuni parchi urbani e metropolitani che hanno comunque uno stretto rapporto con il fiume: il Valentino, la Pellerina, il Parco regionale della Mandria, tra Ceronda e Stura, e il Parco Dora.

L'affermata ricchezza di acque di Torino non può prescindere, tuttavia, dalla valutazione della loro qualità, condizione fondamentale per il mantenimento ed il livello delle funzioni ecosistemiche. Il controllo e la gestione della qualità delle acque di fiumi e rii torinesi è indubbiamente un'attività complessa se si considera la loro estensione, le diverse tipologie di aree attraversate, le portate,

---

<sup>121</sup> <http://www.comune.torino.it/verdepubblico/patrimonioverde/parchi-giardini/fluviali.shtml>, accesso gennaio 2021.

il numero di affluenti, di scarichi e di captazioni<sup>122</sup>. Ciò nonostante la condizione complessiva dei quattro corsi d'acqua può essere considerata, dato il contesto fortemente antropizzato, soddisfacente. Infatti, per quanto riguarda lo stato chimico tutti e quattro i corsi d'acqua presentano un livello "buono", mentre per lo stato ambientale solo il Sangone risulta avere grado "scarso", a fronte della condizione "sufficiente" degli altri tre<sup>123</sup>.

Anche la quantità è un importante fattore di qualità ambientale dei corsi d'acqua. Da questo punto di vista le portate dei diversi affluenti del Po nell'area torinese sono rilevanti. La crescita volumetrica del Po nell'attraversamento di queste zone ne è forse il dato più rappresentativo. La portata storica media annua del Po, infatti, alla stazione di monitoraggio di Villafranca Piemonte (una quarantina di chilometri a monte di Torino) è di 21,7 mc/sec, a quella di Torino-Murazzi è di 76,6 mc/sec e a San Sebastiano (una trentina di chilometri a valle di Torino) è di 121,8 mc/sec<sup>124</sup>: un incremento di oltre 5,5 volte. Si tratta però di un'abbondanza che in taluni frangenti presenta anche risvolti pericolosi. Infatti, per gli affluenti di sinistra del Po il dislivello tra la linea di displuvio e la pianura, la pendenza dei versanti, la lunghezza e l'inclinazione degli alvei sono tali da scaricare in tempi brevi nella pianura torinese enormi quantità d'acqua, a seguito di piogge intense. In occasione dell'alluvione dell'ottobre 2000, ad esempio, la Dora Riparia ha registrato una portata massima di oltre 800 mc/sec, contro una media storica nel mese di ottobre di appena 15 mc/sec, e la Stura di Lanzo ha raggiunto i 2.200 mc/sec a fronte di una media storica del periodo di 16 mc/sec. Il Po, nel medesimo evento, ha registrato ai Murazzi di Torino una portata massima di oltre 2.300 mc/sec a fronte di una media storica per il mese di ottobre di poco più di 70 mc/sec.

### ***Fiumi e struttura urbana: linee di progettualità***

Come si è visto, a lungo l'evoluzione storica di Torino è stata scarsamente influenzata dal rapporto con il sistema fluviale. Tuttavia, dal momento in cui

<sup>122</sup> La Smat (Società Metropolitana Acque Torino) è l'azienda municipalizzata titolare del servizio idrico integrato. Il suo impianto di depurazione di Castiglione Torinese - Gassino Torinese raccoglie la quasi totalità delle acque di scarico di Torino e di altri Comuni limitrofi per un bacino di oltre 2 milioni di abitanti. Per quanto riguarda invece la potabilizzazione delle acque, l'impianto di Torino, situato sulla sponda sinistra del fiume Po, preleva l'acqua direttamente dal fiume e rifornisce circa 1/7 dell'acqua potabile dell'intera rete idrica torinese.

<sup>123</sup> Per la qualità ambientale dei corpi idrici fluviali si rimanda ad Arpa Piemonte: <http://relazione.ambiente.piemonte.it/2017/it/acqua/stato/corsi-d-acqua>, accesso dicembre 2020.

<sup>124</sup> Arpa Piemonte, Stato dell'ambiente, 2019: <http://relazione.ambiente.piemonte.it/fif/webapp.php?id=289>, accesso gennaio 2021.



l'espansione urbana ha raggiunto il Po e la Dora, estendendosi poi verso (ed oltre) la Stura e sino al Sangone, i fiumi hanno svolto un ruolo importante nella strutturazione della geografia sociale della città ed hanno ispirato alcune essenziali linee di progettazione.

Per quanto concerne la localizzazione dei gruppi sociali nel territorio torinese, si può dire che essa è stata fortemente influenzata dalle modalità con cui si sono attuati i processi di industrializzazione e che, a tale riguardo, il Po e la Dora hanno avuto funzioni per molti aspetti opposte. La Dora, infatti, ha rappresentato una risorsa fondamentale per la localizzazione dell'industria alla fine del XIX secolo e ha costituito un asse sommariamente orientato in direzione ovest-est attorno al quale sono sorti stabilimenti industriali e quartieri operai, che successivamente hanno occupato gran parte dell'area a nord del torrente. Ancora oggi è visibile questo confine sociale tra la zona centrale della città e l'area nord di Torino, nella quale sono maggiormente presenti zone a basso reddito e quartieri con forte presenza di residenti di origine straniera.

Per quanto anche l'area adiacente al Po abbia inizialmente ospitato insediamenti industriali (il primo stabilimento Fiat è sorto in corso Dante, a poca distanza dal fiume), ha tuttavia assunto – specie nel suo settore a sud del centro – una funzione diversa, favorendo progressivamente l'insediamento di popolazione di ceto medio su entrambe le sue sponde. Sulla sponda sinistra, questo effetto dipende largamente dallo stretto rapporto tra il Po e il Parco del Valentino, sorto attorno all'omonimo Castello, progettato come parco pubblico nella seconda metà dell'Ottocento e sede di importanti esposizioni tra il XIX e l'inizio del XX secolo. La successiva esposizione del 1961, in occasione del centenario dell'Unità d'Italia, ha contribuito a plasmare l'area lungo il fiume a sud del Valentino, ampliando la zona a verde pubblico e favorendo insediamenti residenziali di buona qualità lungo il fronte del parco.

La stagione delle grandi manifestazioni espositive si è conclusa con Italia '61 (anche se le Olimpiadi invernali del 2006 hanno riutilizzato due grandi impianti di questa fascia in prossimità del fiume). Tuttavia, a partire dalla fine degli anni '80, in concomitanza con l'avvio della trasformazione post-industriale della città, il sistema dei fiumi e delle relative sponde diventa oggetto di nuove politiche di riqualificazione che, a partire dalla città, si estendono anche alle aree di cintura, anch'esse ormai investite da un processo di deindustrializzazione.

Due tappe fondamentali di questo processo, all'inizio degli anni '90, sono rappresentate dall'istituzione del Parco del Po e dal progetto dell'Amministrazione comunale torinese denominato *Torino Città d'Acque*.

Il Parco del Po viene istituito con la legge regionale 228/1990; i suoi scopi sono molteplici, in quanto le finalità ambientali (la difesa degli ecosistemi natu-

rali, la tutela della qualità delle acque) si connettono con quelle urbanistiche (la gestione delle norme urbanistiche e paesaggistiche previste dal Piano d'Area) e socio-economiche (la valorizzazione di un'agricoltura sostenibile, la promozione di ricerca, attività didattica e ricreativa legata al fiume). Successivamente, l'area a parco viene ampliata con due nuove deliberazioni regionali e attualmente la sua gestione è affidata a un ente strumentale della Regione Piemonte (Ente di gestione delle aree protette del Po torinese), che si occupa delle riserve naturali fluviali del tratto di Po compreso nella Provincia di Torino, oltre che di alcuni parchi collinari. Questo tratto di fiume è suddiviso in tre segmenti, denominati rispettivamente "Po dei Laghi", a monte del capoluogo regionale, caratterizzato dalla presenza di laghi di cava, "Po dei Re", il tratto urbano, "Po delle Colline", a valle della città.

Il progetto Torino Città d'Acque nasce invece nel 1993 e si propone di realizzare il recupero delle sponde dei quattro fiumi torinesi per connetterle in un unico parco di 70 km di lunghezza, che verrebbe a coprire un'area di 17 milioni di mq. Si tratta di una politica-quadro, che comprende anche la realizzazione di una serie di percorsi ciclopeditoni e di valorizzazione della connessione con i beni architettonici e paesistici del territorio. Questa ha dato luogo ad interventi successivi, che hanno ormai quasi completato il recupero delle sponde del Po, mentre sono ancora parziali le operazioni compiute sugli altri corsi d'acqua.

L'interesse di questa linea di intervento non è solamente di livello urbano: essa, infatti si salda con altri piani di scala più ampia. Uno di questi è addirittura di portata sovraregionale: si tratta della dorsale cicloturistica Venezia-Torino (VenTo), che in gran parte dovrà percorrere le sponde del Po e che a Torino si verrà a innestare sui percorsi già attualmente percorribili, che attraversano l'intera città per circa 12 km. Alla scala della città metropolitana, invece, è presente il progetto *Corona Verde*, ideato alla fine degli anni '90 con una collaborazione tra la Regione Piemonte, l'Ente di gestione dei parchi e il Politecnico di Torino. Esso si propone di realizzare attorno alla città un sistema di aree a verde, comprendente non solo parchi, ma anche zone agricole, connesse da percorsi che hanno lo scopo di facilitare l'accesso a nodi di grande rilievo culturale e turistico, come le diverse residenze sabaude che circondano la città e che sono quasi tutte poste in prossimità dei corsi d'acqua (il Castello del Valentino e quello di Moncalieri sul Po, la Reggia di Venaria e il Castello della Mandria tra Ceronda e Stura, il Mausoleo della Bela Rosin sul Sangone,). Anche in questo progetto, che a sua volta è un quadro strategico per interventi da compiersi gradualmente, l'intero sistema fluviale dell'area metropolitana torinese rappresenta un asse portante.

Vale la pena di osservare che, per quanto i fiumi siano assai poco presenti nei tre Piani Strategici che a partire dalla metà degli anni Novanta hanno inte-

ressato Torino e la sua area metropolitana, questi hanno invece avuto rilievo in un percorso pianificatorio autonomo centrato sulla progressiva costruzione di un'infrastruttura verde. Si tratta di un'esperienza innovativa nel contesto italiano (Cassatella 2016), ben lontana dall'essersi conclusa ma che potrebbe rivelarsi ancora più importante nella fase che ci attende. Infatti, la sostenibilità ambientale, come pure quella sociale ed economica dovranno orientare in modo decisivo la pianificazione delle aree urbane.

### ***Dal fiume alla fabbrica e ritorno: il Sangone***

In un'ipotetica classifica dei principali fiumi torinesi, il Sangone sarebbe senza dubbio il quarto fiume della città, considerandolo sotto il profilo della lunghezza, della portata e del bacino idrografico (268 kmq), ma anche per la presenza nell'immaginario simbolico contemporaneo di Torino. Raramente ricordato dai non torinesi, questo torrente attraversa la città ai suoi limiti meridionali, dove sfocia nel Po dopo un corso di soli 47 km. Ha origine nell'omonima Val Sangone (Fontana Mura) e percorre un breve tratto di pianura rurale, prima di entrare nell'area urbana torinese, attraversando i comuni di Rivalta, Orbassano, Beinasco, per poi segnare per alcuni chilometri il confine tra Torino, Nichelino e Moncalieri, nel cui territorio si colloca la confluenza.

Eppure il Sangone, insieme al quartiere di Torino che attraversa - Mirafiori Sud - è probabilmente il fiume maggiormente legato alla storia del principale motore delle trasformazioni della città nell'ultimo secolo: la crescita e il ridimensionamento della Fiat e dell'industria automobilistica torinese.

Prima del boom industriale, fino all'inizio degli anni '60, nella vita quotidiana dei torinesi il Sangone era soprattutto una destinazione di svago, grazie alla limpidezza delle sue acque e alla presenza di spiagge lungo le sue sponde, meta dei fine settimana estivi dei giovani e delle famiglie di tutta la città e dei comuni limitrofi, come cantava nel 1965 Gipo Farassino nella canzone in dialetto torinese intitolata ironicamente *Sangon Blues*.

A partire dalla prima metà di quel decennio, il rapporto tra il Sangone e la città è mutato radicalmente per ragioni di tipo ambientale e sociale. Dal punto di vista ambientale, il cambiamento ha riguardato tanto le sponde, ridisegnate dalla piena del 1962 che ha distrutto il ponte di corso Unione Sovietica e ha cancellato le spiagge, quanto le acque del torrente, sempre più inquinate a causa della crescita degli scarichi industriali della cintura torinese sempre più industrializzata, e dei reflui civili di un quartiere sempre più popolato. In quegli stessi anni, infatti, il quartiere di Mirafiori Sud conosce una trasformazione

sociale epocale, grazie all'aumento esponenziale della popolazione, passata da 3.000 abitanti nel 1951 a 40.000 nel 1971, con un forte afflusso di immigrati dal Mezzogiorno, e alla sua trasformazione in quartiere simbolo dell'industria pesante italiana, in seguito all'ampliamento degli stabilimenti Fiat, che alla fine degli anni '60 arrivano a impiegare oltre 50.000 lavoratori solo a Mirafiori (De Filippi, Vassallo 2016).

Nella Mirafiori operaia del boom economico, persa la sua funzione "balneare", il Sangone diventa apparentemente marginale: la città fordista volta le spalle ai suoi elementi naturali e il torrente si trasforma in un nastro interstiziale che scorre alle spalle dei sempre più fitti palazzoni di edilizia popolare.

Tuttavia, proprio la sua scarsa visibilità nel tessuto urbano in trasformazione ne fa un luogo ideale per un uso sociale che ancora oggi caratterizza in maniera molto evidente le sue sponde e che rappresenta un ponte tra il passato rurale dell'area sud di Torino e il presente industriale degli anni '60 e '70: l'orticoltura urbana (Quaglia 2019). Lungo il Sangone, in particolare nel tratto compreso tra la ferrovia e corso Unione Sovietica, si succedono centinaia di orti informali, che costituiscono un elemento centrale per la vita sociale dei nuovi abitanti della città, anche nel continuare a praticare la cultura rurale dell'autoproduzione che portavano con sé dalle proprie terre d'origine (Brino 1982), e creano un paesaggio "di recupero", caratterizzato dal riuso di materiali di scarto per recintare gli orti (l'immagine classica è quella delle reti di letti riutilizzate come cancelli per gli orti) e organizzare la coltivazione (Uttaro 2012).

A partire dagli anni '80, la progressiva transizione verso la Torino post-industriale porta anche a un nuovo sguardo, sociale e istituzionale, nei confronti della natura urbana e dei suoi elementi, sempre più degradati dopo decenni di pressione produttiva e insediativa.

Intorno al Sangone, questo processo si è inizialmente manifestato in un articolato percorso di pianificazione di scala locale, teso a riqualificare il torrente e costruirgli un nuovo ruolo fisico e simbolico, tanto nel tessuto urbano torinese, quanto su scala metropolitana e regionale. Il culmine di questo percorso è il "Contratto di fiume del bacino del Torrente Sangone", il primo in Piemonte, sottoscritto nel 2009 a valle di un percorso di partecipazione e negoziazione iniziato alcuni anni prima. Con questo strumento di programmazione negoziata, 34 soggetti pubblici e privati si sono impegnati ad agire all'interno di uno scenario strategico condiviso di riqualificazione fluviale e territoriale, a scala di bacino. Dal punto di vista operativo, il Contratto di fiume si è concretizzato in un *masterplan*, finalizzato a proporre una visione strategica della riqualificazione dell'asse fluviale, da mettere in atto in integrazione con gli strumenti di pianificazione esistenti a scala locale e sovralocale, dai piani regolatori comunali, al

Piano Territoriale di Coordinamento Provinciale (Bovo *et al.* 2013), fino al Piano d'Area della fascia fluviale del Po piemontese, che comprende un approfondimento specifico dedicato al Sangone.

Alla scala urbana, l'attuazione del Contratto di fiume, congiuntamente ad altre progettualità territoriali – come i già citati progetti Corona Verde e Torino Città d'Acque – rappresenta la cornice istituzionale di un ribaltamento di prospettiva nei confronti della natura urbana e del fiume. Nella Mirafiori postindustriale, il Sangone ha cessato di essere “il giardino sul retro”, dove si buttano i rifiuti e dove qualcuno ricava un piccolo spazio informale in cui coltivare un orto, per diventare il centro delle infrastrutture verdi del quartiere, delle sue nuove funzioni e dei suoi nuovi significati. Negli ultimi anni, il quartiere è infatti al centro di un processo di risignificazione e rifunzionalizzazione materiale e simbolica, supportato dalle istituzioni, che sta ridefinendo il ruolo di Mirafiori Sud nell'immaginario dei torinesi, da quartiere operaio e industriale a quartiere “verde”, la cui più importante infrastruttura naturale è proprio il corso d'acqua.

L'esempio più significativo dell'importanza attribuita dalle istituzioni cittadine al ruolo del Sangone nel supportare la rifunzionalizzazione verde del quartiere più meridionale di Torino è la scelta di Mirafiori Sud come *living lab* urbano per l'attuazione delle *nature-based solution* previste dal progetto Horizon 2020 proGireg - *productive Green Infrastructure for post-industrial urban regeneration*<sup>125</sup> (Dansero *et al.* 2021, in uscita). La maggior parte delle diverse soluzioni naturali (orti di quartiere, corridoi verdi, creazione di ambienti favorevoli agli insetti impollinatori, sperimentazione di suoli rigenerati, tetti verdi, etc.) che il progetto prevede per la rigenerazione urbana del quartiere postindustriale non solo è stata realizzata lungo le rive del fiume (in particolare nell'area del Parco Piemonte), ma vede nell'ecosistema della fascia fluviale una componente centrale per la riuscita del progetto. La carta delle attività previste dal progetto<sup>126</sup> evidenzia, tuttavia, la criticità di un intervento che si svolge esclusivamente sul territorio comunale torinese, negando al Sangone la sua potenziale natura di filo che può cucire Torino ai comuni adiacenti (Nichelino e Moncalieri), in una progettualità d'area vasta fondata sulle infrastrutture verdi, in cui il ruolo dei fiumi come confini sia sostituito, anche simbolicamente, da quello delle fasce fluviali come corridoi.

<sup>125</sup> Il progetto, finanziato dal programma Horizon 2020 dell'Unione Europea (2018-23). Torino è impegnata insieme a Zagabria, Dortmund e Ningbo nella sperimentazione di soluzioni ambientali (*nature-based solution*) per la rigenerazione urbana di un quartiere postindustriale, nello specifico Mirafiori Sud. I partner locali coinvolti nel progetto sono la Città di Torino, l'Università di Torino, il Politecnico, l'associazione Orti Alti e la Fondazione della Comunità di Mirafiori onlus. (Fonte: <https://progireg.eu>).

<sup>126</sup> <https://progireg.eu/turin/> accesso febbraio 2021.

Naturalmente, le molte iniziative istituzionali che stanno trasformando la fascia fluviale del Sangone coesistono con una varietà di pratiche e di usi spontanei (per esempio gli orti informali che continuano a essere presenti) che si affiancano, si integrano, cooperano e talvolta entrano in conflitto con le progettualità in corso.

La localizzazione in un quartiere in cerca di una nuova identità e sotto i riflettori delle istituzioni cittadine, come Mirafiori Sud, rende il Sangone un esempio sintomatico di come, nella città postindustriale la risorsa fluviale, come gli altri elementi naturali, sia un elemento conteso, il cui ruolo nel sistema urbano è oggetto di negoziazione, dal punto di vista materiale, funzionale e simbolico, in una continua tensione tra *green gentrification* (Bryson 2013; Osti *infra*) e sostenibilità urbana (De Sousa 2014; Barchetta 2020).

### ***Lungo il Po: spiagge, sport, movida***

Specie a partire dall'800, il tratto torinese del Po ha visto una successione di usi e modalità di fruizione, in alcuni casi resi possibili anche da interventi fisici sul fiume e sulle sue sponde. Esso è stato a lungo sede di piccoli borghi di pescatori e di barcaioli ed ospitava anche, sino a metà Settecento un porticciolo, sotto il monte dei Cappuccini. Agli albori dell'epoca industriale, sono stati operati interventi importanti di derivazione, come il canale artificiale progettato da Ignazio Michelotti, che scorreva in parallelo al fiume sulla sua sponda destra, forniva acqua ad alcuni mulini e riconfluiva nel Po nei pressi della chiesa di Madonna del Pilone. Allo stesso progettista è dovuta la realizzazione di una piccola diga, immediatamente a valle del ponte napoleonico di Piazza Vittorio Veneto, che rallenta la corrente a monte di essa, rendendo peraltro impossibile una navigazione continua del fiume.

Con queste opere venne favorito uno sviluppo industriale nel Borgo Po, sulla riva destra, mentre più a monte si aprì la via ad una vocazione sportiva e ricreativa. La funzione produttiva è venuta ad estinguersi progressivamente. Il Canale Michelotti fu smantellato nel 1935 e la zona fu trasformata in parco pubblico, che ospitò uno zoo, definitivamente chiuso nel 1987. Al contrario, la funzione ricreativa, sia pure in modi variabili nel tempo, continua a caratterizzare le sponde del Po e lo stesso alveo fluviale.

Per lungo tempo – dagli anni '30 dell'Ottocento sino alla metà del Novecento – un uso tipico del fiume (come anche di altri corsi d'acqua di Torino e dintorni) è stata la balneazione, dapprima sorta su spiagge natanti e poi con veri stabilimenti balneari, inizialmente distinti per uomini e donne. Di questi, due sorgevano sulla riva destra di fronte al Castello del Valentino, un terzo

nell'attuale zona dei Murazzi. Più lontano dal centro città, ad esempio nell'area successivamente trasformata con la realizzazione del parco di Italia '61, sino alla confluenza con il Sangone, si situavano piccoli lidi con una frequentazione più popolare, come pure attracchi di barche per pescatori. Nel secondo dopoguerra, tuttavia, in parallelo con il boom economico e l'incremento delle attività produttive, la qualità dell'acqua del Po peggiorò decretando la fine della balneazione, quanto meno nel comune di Torino.

Tuttavia, circa 10 anni fa è stata "inventata" la *Spiaggia del Meisino*, in un'area già usata per la balneazione nel passato. Collocata subito dopo la confluenza del Po con la Stura di Lanzo, immediatamente a ridosso del pontediga di fronte all'Isolotto di Bertolla, riserva naturale dove nidificano gli aironi cinerini, la spiaggia del Meisino (ribattezzata dal suo creatore e custode "spiaggia dell'amicizia") è frutto del lavoro congiunto del fiume (che ha depositato), di opere di ingegneria ambientale e del lavoro di un ecovolontario, il signor Mario (detto Bandana), che una volta in pensione ha cominciato a prendersi cura di un'area di deposito naturale di sabbia da parte del Po. In poco tempo la spiaggia ha cominciato ad essere conosciuta al di fuori della Borgata Rosa, l'ultima di Torino prima di San Mauro, che in epoca romana si chiamava, non casualmente, *Pulchra Rada* (bella spiaggia). È ormai un punto di riferimento obbligato per chi percorre la pista (anzi l'anello) pedonale e ciclabile che collega Torino a San Mauro, sulla direttrice di VenTo, e sono numerosissime le persone che trascorrono del tempo, in tutte le stagioni, in uno dei punti più panoramici di Torino, con la vista della collina e della basilica di Superga.

La tenacia, l'ingegno e l'impegno lavorativo di Mario, attorno a cui si sono raccolti un gruppetto di amici e volontari, hanno creato e contribuiscono a riprodurre questo luogo, ormai entrato a far parte del patrimonio territoriale<sup>127</sup>. La cura del luogo, che è sempre aperto a tutti in ogni momento, senza recinzione e barriere, è continua e in costante miglioramento, nonostante le minacce di atti vandalici, abbandono di rifiuti e distruzione degli elementi di arredo che Mario "Bandana" continua a porre, recuperandoli dal fiume, che a sua volta spesso raggiunge e copre la spiaggia durante i periodi di piena.

La fruizione del Po per il canottaggio - e, in misura minore, della canoa - ha, invece, una diversa evoluzione. Il primo club remiero di Torino - e di tutto il Paese - nasce nel 1863 con il nome Cerea (dal saluto in piemontese che i rematori si scambiavano incrociandosi); negli anni successivi vengono

<sup>127</sup> Non esiste al momento, per quanto di nostra conoscenza, una formalizzazione, per esempio attraverso un patto di collaborazione, per l'attività di cura della spiaggia del Meisino. Non mancano nell'area conflittualità latenti (con il vicino circolo ippico; tra i fruitori), come pure carenze di attrezzature (assenza di bagnini chimici). [https://www.youtube.com/watch?v=8SgT\\_lw13U](https://www.youtube.com/watch?v=8SgT_lw13U) (del 2014).

poi a costituirsi altre associazioni per il canottaggio, come Eridano, Esperia, Caprera, tuttora esistenti come la stessa Cerea. Ciascuna possedeva caratteri propri: alcune, ad esempio, come *Flick-Flock* o *Mek-Mek* (divenute poi Armida) avevano originariamente connotati goliardici; il circolo Esperia ha aperto l'attività remiera alle donne per primo, già negli anni '20. Dotandosi di sedi proprie, successivamente ampliate o ricostruite, hanno contribuito a modellare il paesaggio di entrambe le sponde, con edifici anche di interesse architettonico (Sistri 2005). Dopo una fase di declino negli anni del rapido sviluppo economico, il canottaggio fa registrare una ripresa di interesse negli ultimi decenni: nel 1979 nasce il Circolo Amici del Fiume e più recentemente vengono organizzate manifestazioni come la Rowing Regatta, competizione tra gli equipaggi dei due atenei cittadini, sull'esempio della storica sfida tra Cambridge e Oxford.

Ampliando lo sguardo, poi, ad altri sport, si può ricordare che nel Castello del Valentino (dimora sabauda di natura fluviale, il cui affaccio principale era originariamente rivolto verso il fiume) viene fondato nel 1863 il Club Alpino Italiano. Nel Parco del Valentino rimase in funzione per oltre 30 anni una Patinoire invernale su un laghetto ghiacciato, che ospitò anche competizioni internazionali; nello stesso parco è localizzato tuttora il Club Scherma Torino.

Un altro spazio fluviale legato al divertimento e alla socialità è costituito dai Murazzi. Costruiti sulla sponda sinistra nella seconda metà del XIX secolo come argini del Po, anche attraverso la distruzione del Borgo del Moschino ritenuto insalubre e insicuro (Bergamini 2019), sono dotati di spazio per la passeggiata vicino al livello dell'acqua (per questo facilmente inondabile), su cui si aprono ampi locali chiusi, dapprima usati come rimessaggio per le barche. Dopo un periodo di abbandono nel secondo dopoguerra, a partire dagli anni '80 gli stessi spazi hanno ospitato attività per l'intrattenimento serale e notturno divenendo un punto centrale della movida torinese e conosciuto a livello internazionale negli ambienti *underground* (Crivello 2009), ma suscitando conflitti con gli abitanti dei dintorni per il rumore e la percezione di insicurezza. A partire dal 2012, una serie di inchieste della Magistratura hanno portato ad una progressiva chiusura dei locali per irregolarità di vario tipo. La vicenda della loro prevista riapertura, dopo l'esecuzione di lavori di riqualificazione edilizia, si sta trascinando da diversi anni ed è causa a sua volta di contrasti, dato che questo spazio è ormai uno dei luoghi della città dotati di maggiore attrazione turistica, specie nei confronti dei giovani.

Si può dire che i Murazzi rappresentino un luogo emblematico per un'alternanza di elementi di marginalità e centralità, che del resto riguarda anche altri spazi del sistema fluviale: dalla loro costruzione, che passa per una "bonifica" à la *Hausmann* di un'area di povertà, sono divenuti luogo di passeggiate e di



pesca, subiscono una fase di degrado, acquistano poi una nuova centralità nella vita notturna, suscitano conflitti, tornano ad essere luogo di passeggiate, in attesa di un futuro rilancio in chiave turistica.

***Dora in poi, ovvero il fiume di Torino: negato, canalizzato, tombato, riscoperto***

Se dobbiamo identificare un fiume con cui Torino ha più strettamente e lungamente intrecciato il suo divenire territoriale è la Dora, che “ha giocato certamente nella storia di Torino un ruolo di attrazione e polarizzazione primaria rispetto al Po” (Serenò 1997, p. 25). Dopo il Po, la Dora è il maggiore dei fiumi di Torino per lunghezza (tra i 100 e 120 km a seconda da dove se ne misuri la partenza) e bacino idrografico (1210 kmq) e alla pari con la Stura per portata media.

La Dora, attraverso prelievi via via strutturati in un articolato sistema di canalizzazioni, ha fornito l’acqua per la città e per l’economia agricola di prossimità, con la fascia orticola periurbana che plasmava lo spazio rurale circostante le mura. Soprattutto, però, la Dora ha fornito l’acqua e l’energia idraulica fondamentali per la localizzazione delle prime attività proto-industriali e il suo asse ha costituito, incrociandosi con la ferrovia per Milano, il principale asse di sviluppo industriale di Torino, in senso ovest-est.

Proprio la Dora, tuttavia, appare “il fiume più sacrificato della città” (Serenò 1997, p. 24), in un rapporto stretto che sembra però presentarsi più per negazione o per supremazia dello spazio costruito. Alla sinuosità della Dora, ricca di anse e meandri proprio nel tratto finale urbano, Torino contrappone un’artificialità geometrica con una “tenace conservazione dell’ortogonalità dell’impianto romano” e l’affermazione di una “geometria come principio ordinatore dello spazio, controllo assoluto dell’uomo sulla natura” (Serenò 1997, p. 13). La prima cartografia storica, su disegno del fiammingo Giovanni Caracha, risalente al 1572 e che avrà un ruolo di riferimento per la rappresentazione della città per molto tempo, trasmette “l’immagine di una città che volta le spalle ai suoi fiumi” (*Ibidem*, p. 27), con una “notevole separatezza dalle descrizioni letterarie, a cui spesso peraltro si accompagna: il disegno del Caracha ignora il Po e riduce la Dora a un piccolissimo rigagnolo [...] di dimensioni assai più ridotte del fossato che circonda le mura” (*Ibidem*, p. 25). “La morfologia disegnata dal reticolo fluviale partecipa molto poco dell’immagine di Torino, non condiziona il suo piano, né il suo reticolo di circolazione interna, né le forme della sua espansione spaziale...” (*Ibidem*, p. 27).

Se consideriamo gli oltre 11 km con cui la Dora, da Ovest, attraversa Torino ai margini del centro storico, abbiamo una pluralità di paesaggi e situazioni

territoriali che si susseguono: area periurbana destinata all'agricoltura; il parco urbano fluviale della Pellerina, l'area in trasformazione della grande industria dell'acciaio e della chimica con gli impianti della Thyssen Krupp, teatro del terribile incendio nel 2007, le ex Ferriere Fiat e Italsider, la Savigliano e la Michelin, al cui posto sorge oggi il Parco Dora, il tessuto urbano consolidato dell'Ottocento e primi del Novecento, l'espansione urbana di metà del Novecento e le aree verdi della confluenza. Ma nelle relazioni che dinamiche naturali, geografia e storia hanno intrecciato nel rapporto tra Torino e la Dora (pur molto presente nella toponomastica), sono molteplici le evidenze che confermano la sua negazione da parte della città: un corso rettificato e canalizzato in più punti, con numerosi interventi idraulici per controllare e ridurre la velocità di scorrimento; un fiume tombato dallo sviluppo industriale fordista per quasi 1 km e solo recentemente riportato alla luce; l'assenza di fasce laterali se non per alcuni tratti, peraltro caratterizzati da scarsa attenzione urbanistica e paesaggistica (Sereni 1997).

Alla centralità del fiume nella geografia e nella storia urbana, fa da contrasto una marginalità fisica e sociale che solo recentemente si sta cercando di invertire con due progetti di grande rilevanza: la grande trasformazione fisica della *Spina 3* e del *Parco Dora* e la riqualificazione sociale e ambientale con il progetto europeo *Tonite*.

Il Parco Dora è uno dei primi parchi urbani su aree ex industriali in Italia, fortemente ispirato alle esperienze di riqualificazione ambientale e paesaggistica della Ruhr. Non a caso uno dei professionisti che ha firmato il progetto del Parco Dora è l'architetto paesaggista Peter Latz che ha impresso il suo segno nel design del Duisburg North Landscape Park e in altre opere paesaggistiche nella Ruhr. Il Parco Dora ha una superficie di oltre 45 ettari e copre quasi la metà della superficie della zona urbana di trasformazione denominata Spina 3 (di circa 100 ha), una delle quattro porzioni della più ampia struttura lineare denominata Spina Centrale, individuata dal Master Plan varato nel 1995 (progettato da Gregotti e Cagnardi).

La Spina 3 è il più importante ambito di trasformazione in un'area, a ridosso della ferrovia verso Milano e lungo la Dora Riparia, nei cui dintorni, grazie a numerosi canali di derivazione, già dal 1700 si erano installati mulini per le lavorazioni tessili, con l'acqua che era allo stesso tempo forza motrice e componente fondamentale in molte fasi di lavorazione. A partire dalla seconda metà del XIX secolo attorno alla Dora si sono localizzate grandi industrie pesanti, nella siderurgia, nella chimica e nella meccanica (Ferriere Fiat, Michelin con il primo stabilimento industriale fuori dalla Francia, le Officine meccaniche Savigliano e altre). Il ridimensionamento della produzione siderurgica, deciso a livello euro-

peo, con la scelta dell'Italia di chiudere progressivamente i grandi stabilimenti nel Nord Italia privilegiando quelli al Sud e la ristrutturazione di altri comparti comporteranno a cavallo tra gli anni Ottanta e Novanta la progressiva chiusura di pressoché tutti gli stabilimenti industriali nella Spina 3.

La trasformazione della Spina 3, in parte già progettata e avviata ai primi anni Novanta attraverso molteplici attività di progettazione e riflessione partecipata, viene concepita in un disegno unitario, coordinato dall'arch. Jean Pierre Buffi individuato a partire dal 2000 attraverso un concorso pubblico.

Il Parco Dora si confronta con la storia del luogo e il suo carattere industriale e si struttura attorno al corso della Dora Riparia, nei diversi ambiti di trasformazione in cui era stata suddivisa la Spina 3, sulla base delle precedenti denominazioni degli impianti industriali. In ogni ambito si realizza l'integrazione tra gli ambienti naturalistici, legate al corso della Dora, e la conservazione e rifunzionalizzazione delle preesistenze industriali, alcune delle quali si configurano come degli importanti landmark dell'area, quali la torre di raffreddamento della Michelin e la grande struttura coperta dello strippaggio delle acciaierie Fiat. Elemento centrale è proprio la Dora Riparia, il cui corso viene valorizzato attraverso la riqualificazione delle sponde, rese accessibili. Il fiume era già un elemento centrale nell'urbanizzazione precedente, ma veniva colto per le sue funzioni energetiche e produttive, in una prospettiva funzionalistica che ne aveva portato al "tombamento" tra gli anni '50 e '60 per consentire più ampi spazi alle Ferriere Fiat. Nel corso del 2017 si completa lo "stombamento" della Dora, che assume un'importante valenza sia funzionale sia simbolica e che consente nella seconda metà del 2019 l'avvio dell'ultima parte del completamento del Parco Dora, con la rinaturalizzazione e rifunzionalizzazione delle sponde della Dora nel tratto riportato alla luce.

L'ultimo tassello della trasformazione è rappresentato dal progetto di un museo culturale a cielo aperto, denominato Iron Valley, che prevede l'allestimento e la creazione di percorsi di visita e socializzazione, con percorsi narrativi di *realtà aumentata*.

L'area della Spina 3, dapprima contrassegnata dalla sola presenza degli impianti industriali con tutt'intorno le aree residenziali, prevalentemente occupate da operai, è al 2020 un nuovo quartiere, con oltre 7500 nuovi abitanti e al centro la Dora e il Parco. È un'area ancora in cerca di un'identità, tra l'attrazione dei quartieri collocati intorno e il tentativo, portato avanti anche grazie al Comitato Parco Dora, di costruire una nuova identità di luogo. La stessa denominazione del quartiere è in divenire, tra riferimenti al passato (ex Michelin, ex Teksid o acciaierie), commerciali (Ipercoop), derivanti da progettazioni urbanistiche (Spina 3, EuroTorino e la nuova denominazione *Parco Dora*, che si sta progressivamen-

te affermando sia a livello di quartiere sia a livello cittadino. D'altra parte in questa area, la città non c'era, o meglio c'erano le grandi fabbriche poi raggiunte e saltate dall'espansione urbana. La chiusura delle fabbriche attorno alla Dora ha lasciato alla città "aree libere", in realtà con enormi problemi di bonifica, ma con al centro il fiume che caratterizza oggi il nuovo quartiere.

La rivalorizzazione del fiume, all'interno del progetto "Torino Città d'Acque", il parco, divenuto uno dei più importanti polmoni verdi della città, e la rinaturalizzazione, grazie alla quale viene letto il passato industriale, acquisiscono progressivamente una centralità fondativa per una parte importante di città. L'operazione di Spina 3 e in particolare il Parco Dora sono ormai entrati in una consolidata casistica internazionale di operazione di riqualificazione e patrimonializzazione di aree industriali e di progettazione di nuovi brani di città.

Sempre attorno alla Dora si sta dispiegando un interessante, anche se contestato, progetto di riqualificazione urbana. Guidato dalla Città di Torino e finanziato nell'ambito della quarta *call* del programma europeo *UIA Urban Innovative Actions* sul tema *Urban Security*, il progetto Tonite è orientato ad analizzare i fenomeni sociali urbani, derivanti da una percezione di insicurezza. Vengono affrontati con soluzioni multi-approccio, ponendo al centro le comunità locali e le potenzialità del territorio, in un'ottica d'innovazione sociale e riqualificazione urbana. L'area di intervento è tutta legata al fiume Dora, con azioni di ricerca, analisi, animazione territoriale e co-design finalizzate a definire interventi sugli spazi pubblici e a supportare l'attivazione di nuovi servizi di prossimità a impatto sociale rivolti principalmente alle ore serali. Un elemento controverso del progetto riguarda la possibile accelerazione di processi di *gentrification* che caratterizzano l'area, anche per la relativamente recente apertura di due importanti poli di attrazione: il Campus universitario, firmato da Norman Foster e intitolato a Luigi Einaudi, proprio lungo la Dora, a ribadire la centralità del fiume nelle politiche urbane, e il nuovo centro direzionale della Lavazza.

### ***Verso nord, la confluenza e la Stura***

Dopo aver percorso oltre 60 km raccogliendo le acque di un bacino idrografico di 836 km<sup>2</sup>, la Stura di Lanzo (d'ora in avanti solo "Stura"), raggiunge Torino subito dopo l'affluenza, meno di 1 km dal suo ingresso nel territorio comunale di Torino, del torrente Ceronda.

Come la Dora, la Stura raggiunge Torino dopo aver reso disponibili le sue acque allo sfruttamento agricolo e industriale, alla balneazione e alle attività canoistiche (molto attive nella parte medio-alta del suo corso, attorno a Lanzo). Il percorso torinese, come per il Sangone a sud, è al di là della cinta daziaria del

1912 ed è caratterizzato da un profilo molto meno sinuoso di quello della Dora, con l'urbanizzato per lo più distante dal fiume, se non per alcuni tratti a ovest e poi vicino alla confluenza. Dei fiumi torinesi, dai dati storici sulle portate, è quello che presenta la maggiore variabilità stagionale e un carattere spiccatamente torrentizio.

A differenza del Sangone, la Stura non segna il confine con i comuni posti a nord di Torino, e lo sviluppo urbano più che raggiungerlo, lo ha saltato, sia collegando borgate storiche (come il Borgo delle lavandaie vicino alla confluenza con il Po), sia creando nuovi quartieri, come quelli sorti attorno allo stabilimento della Snia Viscosa, costruito nel 1925 in posizione non distante dall'altro stabilimento di fibre tessili chimiche a Venaria, sempre lungo la Stura.

Le attività attorno alla Stura nel tratto torinese sono state caratterizzate da un'intensa attività di prelievo di sabbie e ghiaie, dalla costituzione di limitrofi laghetti di cava e dal deposito di rifiuti civili e industriali, che hanno finito per creare situazioni problematiche. Nella prima sezione del tratto torinese troviamo a nord le due grandi discariche di rifiuti civili, la prima avviata nel 1947 e la seconda nel 1979 per un totale di 24 milioni di metri cubi di rifiuti; la prima si è esaurita nel 1982, la seconda è stata chiusa nel 2009, ma dovrà essere "gestita" per motivi ambientali almeno fino al 2030. Sulla copertura della vecchia discarica vi è ora un'area ad elevata rinaturalizzazione, chiusa però ancora per molto alla fruizione antropica. Alla stessa altezza, ma a sud del fiume, abbiamo la zona delle Basse di Stura (vedi oltre), utilizzate nel secondo dopoguerra come discariche (non sempre autorizzate) di rifiuti civili, poi chiuse e inserite nel piano nazionale di bonifica ambientale.

Ai problemi di natura ambientale, si affiancano alcune criticità di natura sociale, legate ad esempio alla presenza di campi rom e insediamenti informali, come quello sviluppato sul Lungo Stura Lazio (Lancione 2014), arrivato a ospitare quasi mille persone e attualmente demolito dall'amministrazione comunale.

Oggi la Stura è al centro di diversi progetti di profonda riqualificazione, volti a enfatizzare le potenzialità naturalistiche e ricreative di un'area che era oggetto di un intenso utilizzo di acque e suolo, con lavandaie e renaioli e con quella che fino agli anni Sessanta era la spiaggia di Barriera di Milano e del Regio Parco. Esse si collegano sia ai progetti già ricordati (Torino Città d'Acque e Corona Verde), sia al Contratto di fiume della Stura di Lanzo, avviato nel 2005 e giunto nel 2020 all'approvazione della Valutazione Ambientale Strategica da parte della Regione, che a sua volta stimola e accoglie una intensa progettualità lungo tutto il corso della Stura a monte di Torino.

Un primo intervento ha riguardato, all'interno del progetto Torino Città d'Acque, la creazione del Parco Stura Nord, di 80.000 mq a ridosso di un quartiere ad elevata concentrazione di disagio sociale ed economico, mentre è in corso la

creazione del Parco Stura Sud, con un'azione di forestazione urbana inserita quale area pilota nel progetto regionale *Urban Forestry*. Si tratta di un progetto interamente finanziato da un privato, la FPT Industrial (ex Iveco), che ha la sede proprio di fronte all'area, dall'altra parte del fiume, e che su un'area di circa 4 ettari, di cui 1,6 destinati a riforestazione con la messa a dimora di 1000 piante di 32 specie tipiche dei boschi planiziali e ripari. Tutto questo è avvenuto su un'area per lungo tempo non gestita, se non in modo informale, fino a divenire nota a metà degli anni 2000 come *Tossic Park*, per la concentrazione dello spaccio ad ogni ora del giorno e della notte, con forti tensioni sociali fino al presidio per diversi anni dell'area da parte delle forze dell'ordine.

Il secondo intervento riguarda le Basse di Stura e rappresenta forse il più rilevante e complesso intervento di recupero e riqualificazione ambientale e urbana a Torino, su quella che nel secondo dopoguerra era diventata la localizzazione delle discariche industriali e di rifiuti solidi della città. L'area delle Basse di Stura si estende su di una superficie di 135 ettari per circa tre chilometri lungo la sponda destra del fiume, fino a raggiungere i margini dell'edificato della città. Include un ambiente dalle forti valenze ecologiche e con le ultime aree non urbanizzate nel Comune di Torino. Anche qui si ripropone la centralità di un fiume, la Stura, in una prospettiva di rinaturalizzazione come possibile serbatoio ecologico, con una fruibilità antropica che potrà avvenire solo in tempi molto lunghi, dato il livello di compromissione ambientale. In passato quest'area era una delle più estese e prospere realtà agricole periurbane della città di Torino, posizionata com'era immediatamente a nord dell'edificato, confinante ed integrata con le più diffuse ed ancor oggi significative aree agricole dei comuni della prima cintura, e costituiva un comprensorio agricolo di rilevante interesse anche socioeconomico. L'area è stata oggetto di un'intensa attività volta a pianificarne la bonifica e il recupero e la riprogettazione, con un workshop internazionale all'interno del Congresso mondiale di architettura ospitato a Torino nel 2008.

Le Basse di Stura rappresentano oggi un'area in transizione da deserto industriale a un nuovo futuro. Data l'entità della devastazione ambientale, non è attualmente immaginabile il pieno recupero di una precedente funzione ecologica. La copertura impermeabile su gran parte degli ex siti industriali non consentirà né un ripristino dell'idrologia originale dell'area, né del sequestro del carbonio e di altre funzioni dei terreni originali. L'industrializzazione di gran dell'area ha avuto impatti irreversibili sull'integrità dei sistemi naturali dell'area e sul loro potenziale futuro.

Negli ultimi due decenni la prospettiva dell'amministrazione comunale si è spostata in modo significativo da un'attenzione iniziale al potenziale dell'area come parco urbano tradizionale a un'enfasi sull'ecosistema e sul valore am-

bientale per l'intera area metropolitana. L'area rappresenta un'opportunità unica per rimediare alla devastazione ambientale del passato, sostenendo in ogni modo possibile una transizione da deserto industriale a bacino ecologico. Oltre a svolgere funzioni idrologiche vitali come area di trabocco del fiume Stura, l'area ha ancora un notevole potenziale di biodiversità, in particolare per ospitare un'importante varietà di uccelli e fauna selvatica lungo i boschi ripariali. Questa funzione potrà svolgersi attraverso un rimboschimento mirato al ritorno all'ambiente vegetativo autoctono. L'architettura paesaggistica fornirà opportunità per un uso limitato del sito per attività ricreative passive, principalmente sotto forma di percorsi destinati a massimizzare micropaesaggi creati dai rilievi e dai corpi idrici esistenti.

Le Basse di Stura (e la prospiciente area delle ex discariche civili) rimarranno a lungo una sorta di "buco nero" nella riappropriazione antropica dell'area, dove la natura dovrà operare a lungo per poterne consentire riutilizzi puntuali o reticolari.

### ***Torino e i suoi fiumi tra centralità e marginalità***

A conclusione della nostra passeggiata lungo i fiumi torinesi è evidente che la Torino "fluviale" non è soltanto il Po. Fiumi come il Sangone e la Dora hanno intessuto con la città una relazione forse ancora più stretta di quella del Po, ad esempio per quanto riguarda lo sviluppo industriale o la pianificazione urbanistica. A tutti gli effetti Torino deve essere considerata almeno come la città dei quattro fiumi, se non di più: il numero sale non appena si allarga lo sguardo alla dimensione metropolitana, decisamente più appropriata per il governo del territorio e dell'ambiente. Il fatto che questa visione fatichi ad affermarsi nell'immaginario collettivo, sia di chi vive a Torino che di chi la osserva da fuori, è indicativo di come nella relazione tra la città e i suoi fiumi si alternino, e a tratti si sovrappongono, centralità e marginalità.

Lo sviluppo urbanistico della città a lungo si è tenuto distante dai quattro fiumi e dalle tre confluenze, raggiunte di fatto solo con le espansioni urbane successive al 1930. Tuttavia, una volta raggiunti il Po e la Dora, e successivamente la Stura il Sangone, i fiumi hanno svolto un ruolo importante nel plasmare l'identità della città, nello strutturare la sua geografia sociale, nel sostenere e connettere gli ecosistemi naturali, e nell'ispirare alcune linee essenziali di progettazione. Ricostruire la storia e le dinamiche di questa relazione aiuta a rileggere le trasformazioni della città.

Le trasformazioni sociali e politiche di Torino si sono tradotte anche in trasformazioni del paesaggio fisico e degli ecosistemi dei suoi fiumi. La Dora ne è forse l'esempio più evidente: il suo corso è stato modificato, incanalato e in-

tombato, ai fini della pianificazione urbana e soprattutto dello sfruttamento industriale. A sud di Torino, lungo il cosiddetto Po dei Laghi, sono invece visibili le conseguenze dell'escavazione per estrarre la ghiaia. I gruppi e gli interessi economici tradizionali sono stati a lungo i principali motori di queste trasformazioni, che combinano l'uso privatistico del fiume come mera risorsa per lo sviluppo industriale, con il deterioramento della qualità dell'acqua e dell'ecosistema fluviale a danno di tutta la collettività.

Negli ultimi trent'anni, la de-industrializzazione è stata accompagnata da una nuova sensibilità ecologica che ha favorito il miglioramento della qualità delle acque e degli ecosistemi fluviali, attraverso progetti come Torino Città d'Acque o la valorizzazione dei parchi fluviali della città. Le amministrazioni locali, grazie anche all'inserimento in reti europee, sono tra i principali artefici di queste trasformazioni. La riqualificazione del Parco Stura Sud, finanziata interamente da un investitore privato (FPT Industrial, ex-IVECO) suggerisce tuttavia la necessità di ulteriori riflessioni sui fiumi come beni demaniali, pubblici e/o comuni, piuttosto che beni privati o di club.

Alla riqualificazione dei fiumi torinesi ha infatti contribuito anche la variegata galassia di soggetti che rivendicano e promuovono la tutela degli ambienti fluviali: movimenti ecologisti, gruppi di difesa delle tradizioni locali o singoli individui, come Mario "Bandana". Le loro pratiche - azioni dirette come "Puliamo i fiumi", gesti di protesta o di sensibilizzazione come il "Big Jump" di Legambiente, la pressione sulle amministrazioni locali per la creazione di percorsi ciclo-pedonali - sembrano ispirate da una visione del fiume come *bene comune*. Un terzo approccio che ha contribuito alla riqualificazione dei fiumi è quello di chi è interessato alle attività turistiche, ricreative e sportive, e che tende a considerare il fiume come un *bene di club*. Un approccio che rischia di entrare in conflitto soprattutto con le posizioni conservazioniste più radicali.

Infine, un'altra realtà che ha contribuito a trasformare i fiumi e soprattutto le sue sponde è quella degli orti urbani. Una realtà fluida e quindi difficile da incasellare nelle categorie citate sopra: in alcuni casi, uso informale o abusivo delle sponde del fiume, dai tratti privatistici, in altri, usi sociali e civici, se si guarda ad esempio alla rete Or.Me (Orti Metropolitan), che raggruppa cooperative e associazioni del terzo settore attive nell'agricoltura urbana e nell'educazione alla sostenibilità.

Se le trasformazioni di Torino hanno contribuito a trasformare i suoi fiumi, e altrettanto vero che i fiumi, con la loro presenza e le loro caratteristiche, hanno contribuito alla definizione dell'identità della città. Lungo i fiumi torinesi si sono riprodotte le differenze socio-economiche del tessuto urbano, tra marginalità e centralità: da un lato la Dora e il Sangone fiumi "operai" che scorrevano



lungo - o sotto! - stabilimenti industriali e attraverso quartieri popolari; dall'altro il Po fiume "nobile" lungo le cui sponde si susseguono parchi, castelli, aree espositive, attrazioni turistiche, il centro storico, quartieri residenziali e della collina torinese.

Fino agli anni '50 del secolo scorso esistevano ancora delle professioni e gruppi sociali che vivevano del fiume, come lavandaie, rematori e traghettatori. Questi usi sono rimasti nella toponomastica della città, come dimostrano il quartiere Barca lungo la Stura, il Borgo delle Lavandaie a Bertolla, la Borgata Pescatori a San Mauro Torinese. Anche oggi i fiumi torinesi e la loro rappresentazione contribuiscono al processo di ridefinizione dell'identità postindustriale della città come polo turistico e culturale: dalla grigia città dell'auto alla brillante Città d'Acque. Nei progetti di riqualificazione e valorizzazione che interessano soprattutto la Dora, il Sangone e la Stura, il fiume viene riscoperto e posto al centro della nuova identità verde delle ex aree industriali e di quartieri popolari come Mirafiori o Aurora-Barriera di Milano.

Al tempo stesso nei fiumi si riflettono anche i limiti di queste nuove narrazioni e le tensioni che esse generano. Lungo le sponde dei fiumi affiorano a tratti quelle marginalità che lì erano state relegate o nascoste, come ad esempio l'inquinamento legato ai rifiuti delle discariche, lo spaccio di droga a Tossic Park, o il campo nomadi lungo la Stura. Marginalità sociale e degrado ambientale si sovrappongono a conferma che la questione ecologica e la questione sociale sono due facce della stessa medaglia. Il dibattito sui rischi di eco-gentrificazione connessi ai progetti di riqualificazione e valorizzazione del patrimonio fluviale della Dora e del Sangone indicano come a essere negoziate e contestate non siano solo le identità e le narrazioni, ma anche e soprattutto la gestione e la distribuzione delle risorse come acqua e suolo, nonché gli interessi materiali ad esse collegate. Ripercorrere la storia dei fiumi e del loro rapporto con la città diventa quindi importante per riflettere sulle trasformazioni di Torino e per contribuire ad orientarle verso una maggior giustizia ecologica e sociale.

## Riferimenti bibliografici

- AaVv., 1984, *Il parco del Meduna, Cellina e Noncello*, Trieste, WWF-Delegazione del Friuli Venezia Giulia.
- AaVv., 1997, *Acque e cartiera nel parco di san Valentino*, Pordenone, Edizioni Biblioteca dell'Immagine.
- AaVv., 2001, *Pordenone città: funzioni e immagini*, Concorso di idee "Giannino Furlan", Camera di Commercio di Pordenone.
- Allegri, D., Anesin, D., Angelucci, D. E., Avanzini, M., Bertoldi, W., Comiti F., Dai Prà, E., Mastronunzio, M., Scorpio, V., Surian, N., Zen, S., Zolezzi G. 2017, *Etsch 2000: un progetto per ricostruire l'evoluzione storica della morfologia fluviale dell'Adige negli ultimi 2000 anni*, «Natura Alpina», 68(1/2/3/4), pp. 185-190.
- Alto Adige 2014, I Prati del Talvera. Costruiamo la mappa interattiva, *Quotidiano Alto Adige*, disponibile on line: <https://www.altoadige.it/cronaca/bolzano/i-prati-del-talvera-costruiamo-la-mappa-interattiva-1.523803> (accesso 21 dicembre 2020).
- Amin, S. 1976, *Unequal Development: An Essay on the Social Formations of Peripheral Capitalism*, New York, Monthly Review Press.
- Angelillo, P., Betto, A. 2001, *Ritorno al fiume. Navigare su Noncello, Meduna, Livenza*, Pordenone, Associazione Gommonauti Pordenonesi.
- Anonimo, 1989, *Padova città d'acque: guida alla Mostra: Sala della Ragione, 28 aprile-9 luglio*. Padova, La garangola.
- Antonaros, A. 2019, *Una sensualità francese*, in *Parma Capitale della Cultura 2020*, in G. Cerasa (a cura di), *Le Guide di La Repubblica*, Milano, pp. 78-80.
- Aprilis, F., 2004, *La difesa di Pordenone e del suo territorio dalle alluvioni*, in «La Loggia», 7(7), pp. 7-16.
- Area Ambientale 2004, *Qualità delle acque superficiali nella provincia di Mantova. Dati misurati e considerazioni critiche sull'impatto delle attività antropiche*, Mantova, Provincia di Mantova.
- Argenti, C., Cassol, M., De Faveri, A. 1988, *Flora e fauna del Piave. Le Fontane di Nogarè*, Belluno, Istituto Bellunese di Ricerche Sociali e Culturali, Serie Quaderni, Grafiche Antiga.

- Arpa Lombardia 2019, *Risultati del monitoraggio delle acque sotterranee: campagna acque 2019*, Milano.
- Arpav, 2018. *DGR n. 861 del 15 giugno 2018, Classificazione qualitativa delle acque superficiali interne regionali: corsi d'acqua e laghi sottoposti a monitoraggio diretto, triennio 2014 – 2016*, Padova.
- Autorità di Bacino dei Fiumi Isonzo, Tagliamento, Livenza, Piave, Brenta-Bacchiglione, 2007, *Carta degli allagamenti dell'evento alluvionale del novembre 1966 redatta dall'Ufficio del Genio Civile di Belluno*, Tav. VII, Venezia.
- Azzellino, A., Antonelli, M., Canobbio, S., Çevirgen, S., Mezzanotte, V., Piana, A., Salvetti, R. 2013, *Searching for a compromise between ecological quality targets, and social and ecosystem costs for heavily modified water bodies (HMWBs): the Lambro-Seveso-Olona system case study*, in «Water Science & Technology», 68 (3), p. 681.
- Balmori, D. 2009, *Tra fiume e città: paesaggi, progetti e principi*, Torino, Bollati Boringhieri.
- Banini, T. 2019, *Geografie culturali*, Milano, FrancoAngeli.
- Baraldi, C. 1993, *Communication Theory Three: Structural Coupling: Simultaneity and Difference Between Communication and Thought*, in «Communication Theory», 3(2), pp. 112–129.
- Barbagli, M., Pisati, M. 2012, *Dentro e fuori le mura. Città e gruppi sociali dal 1400 a oggi*, Bologna, Il mulino.
- Barchetta, L. 2020, *Green is not always perfectly green: temporality, decay and open spaces in riverside Turin (Italy)*, in Evans G. (a cura di), *Post-Industrial Precarity: New Ethnographies of Urban Lives in Uncertain Times*, Malaga, Vernon Press, pp. 175-198.
- Bartoli, F. 1793, *Le pitture sculture ed architetture della città di Rovigo, con indici ed illustrazioni*, Venezia, Pietro Savioni.
- Bassani, G. 2005, *Italia da salvare. Scritti civili e battaglie ambientali*, Torino, Einaudi.
- Basso, M., Fregolent, L., 2021, *Fighting Against Monocultures: Wine-Growing and Tourism in the Veneto Region*, in Fregolent L., Nello O. (a cura di), *Social Movements and Public Policies in Southern European Cities*, Springer, Cham, pp. 151-165.
- Bastiani, M. (a cura di) 2011, *Contratti di fiume. Pianificazione strategica e partecipata dei bacini idrografici*, Palermo, Dario Flaccovio Editore.

- Battaglini, E. 2020, *Il fiume tra simbolizzazione dello spazio e fruibilità del territorio*, in Nuvolati G. (a cura di), *Enciclopedia sociologica dei luoghi*, vol. 2, Ledizioni, Milano, pp. 153-172.
- Beber, L., Cerato, M., Morelli, C. 2018, *La Fersina, antica signora della valle*, Pergine, Publistampa.
- Beck, U. 1999, *Che cos'è la globalizzazione. Rischi e prospettive della società planetaria*, Roma, Carocci.
- Bedetti, S., Giovannini, A., Malavasi, D., Peretto, R., Tognon C. 2001 (a cura di), *Terre emerse. Storia e ambiente tra due fiumi, EcosOuverture. Monitoraggio di bacini fluviali europei (MEF)*, Rovigo, Consorzio per lo sviluppo economico e sociale del Polesine, Museo dei Grandi Fiumi.
- Bellio, R. 1981, *Sile, vita di un fiume*, Tip. editrice trevigiana, Treviso.
- Belluno Press 2009, *Il nuovo volto di Lambioi: il Piave a misura di passeggiata*, Belluno Press, disponibile online: <https://www.bellunopress.it/2009/06/04/il-nuovo-volto-di-lambioi-il-piave-a-misura-di-passeggiata/> (accesso 04 giugno 2009).
- Belluno Press 2012, *La lunga storia delle scalette di accesso al Piave*, Belluno Press, disponibile online: <https://www.bellunopress.it/2012/03/27/la-lunga-storia-delle-scalette-di-accesso-al-piave/> (accesso 27 marzo 2012).
- Beltrame, G. 1999, *Il Parco del Po e del Morbasco nella variante generale del PRG di Cremona*, Cremona, Comune di Cremona.
- Bassi, G., Beltrame, G. 1997, *La Terra e l'Acqua*, Cremona, Comune di Cremona.
- Belloni, S. 1998, *Borgo Portello nella storia di Padova*, Padova, Panda Edizioni.
- Benà, E., Signorin, A., Stocchi, I. 1998, *Riquilificazione del centro storico di Rovigo: Corso del Popolo*, tesi di laurea, relatore Bruno Dolcetta, correlatore Enrico Storelli, Iuav Venezia, a.a. 1997-98.
- Benasseni, M. 2018, *Lotta contro il tempo per salvare il Mella*, Bresciaoggi, disponibile online: [https://www.bresciaoggi.it/territori/brescia/lotta-contro-il-tempo-per-salvare-il-mella-1.6440677?refresh\\_ce](https://www.bresciaoggi.it/territori/brescia/lotta-contro-il-tempo-per-salvare-il-mella-1.6440677?refresh_ce) (accesso 13 febbraio 2021).
- Bencherki, N. 2017, *Actor–Network Theory*, in Craig Scott, Laurie Lewis (a cura di), *The International Encyclopedia of Organizational Communication*. New York, doi: <https://doi.org/10.1002/9781118955567.wbieoc002>.
- Beretta, I., Cucca, R. 2019, *Ecological gentrification. A European perspective. Introduction*, in «Sociologia urbana e rurale», 119, pp. 7-10.
- Bergamini, F. 2019, *Il “borgo del Moschino” e la neoclassica casa Clerico nell'am-*

- pliamento di Torino verso il Po e Vanchiglia*, in «Atti e Rassegna Tecnica della Società degli Ingegneri e Architetti in Torino», 52(1), pp. 22-30.
- Bernardi, S. 1987-88 (a cura di), *Il paesaggio negato. Il fiume Adige e la città di Trento*, Trento, Mazzotta.
- Bertoldi, W. 2014, *Braided Pattern*, in *Encyclopedia of Planetary Landforms*, New York, Springer, doi: [https://doi.org/10.1007/978-1-4614-9213-9\\_21-1](https://doi.org/10.1007/978-1-4614-9213-9_21-1).
- Bertolin, C. 2020, *Silenzio, parla il fiume*, in «Meridiani», 257, pp. 34-39.
- Blaas, K., Hecher, H. 2018, *Riqualficazione fluviale in Alto Adige. Contesto generale ed esempi pratici*, Bolzano, Agenzia per la Protezione Civile della Provincia Autonoma di Bolzano.
- Blanchon, D., O. Graefe 2012, *Radical Political Ecology and Water in Khartoum. A Theoretical Approach that goes beyond the Case Study*, in «L'Espace géographique», 41(1), pp. 35-50.
- Blissett, L. 2009, *Q*, Torino, Einaudi.
- Bocchi, R. 2011, *Fiume e città: così lontani, così vicini. Geografia, morfologia e relazioni spaziali*, in «Archi: rivista svizzera di architettura, ingegneria ed urbanistica», 1, pp. 13-18.
- Bocchi, R., Oradini, C. 1989, *Le città nella storia d'Italia*. Trento, Roma, Laterza.
- Bocchi, R., Schir, E. 2006, *Il paesaggio come palinsesto*, Rovereto, Nicolodi.
- Bocchi, S., La Rosa, D., Pileri, P. 2012, *Agro-Ecological Analysis for the EU Water Framework Directive: An Applied Case Study for the River Contract of the Seveso Basin (Italy)*, in «Environmental Management», 50(4), pp. 514-529.
- Bocco Guarneri, A. 2010, *Il fiume di Torino. Viaggio lungo la Dora Riparia*, Torino, Città di Torino.
- Boelens, R., Hoogesteger, J., Swyngedouw, E., Vos, J., Wester, P. 2016, *Hydrosocial territories: a political ecology perspective*, in «Water International», 41(1), pp. 1-14.
- Bonaventura, B., Zucchegna, I. 2003, *Acque e roste trevigiane*, Maserada sul Piave, Monti Zoppelli Grafiche.
- Bonello, J. 2009, *Archeologia delle Regioni d'Italia: Veneto*. Roma, Istituto Poligrafico dello Stato.
- Borasio, M., Prusicki, M. 2014, *Un progetto di valorizzazione delle acque per la neo-ruralizzazione del sistema territoriale milanese*, in «Scienze del Territorio», 2, pp. 123-134.

- Boscolo, G. 2010, *La città dei quattro fiumi. Torino lungo le sponde di Po, Dora, Stura, Sangone. Con una passeggiata letteraria in compagnia di Giovanni Tesio*, Torino, Edizioni del Capricorno.
- Botequilha-Leitão, A. 2012, *Eco-Polycentric Urban Systems: An Ecological Region Perspective for Network Cities*, in «Challenges», 3, 1-42.
- Bottero, M., Caprioli, C., Berta, M. 2019, *Un approccio multilivello per la valutazione di interventi di rigenerazione urbana: il caso dell'area di Basse di Stura a Torino. 2019*, in «Atti e Rassegna tecnica della società degli ingegneri e degli architetti in Torino», 152(2), pp. 131-137.
- Bovo, G., Ingaramo, R., Voghera, A. 2013, *L'attuazione del Contratto di Fiume del Sangone*, Politiche Piemonte, disponibile online: <http://www.politichepiemonte.it/argomenti/colonna2/programmazione/295-lattuazione-del-contratto-di-fiume-del-sangone>, (accesso 3 febbraio 2021).
- Bracco, G. 1988 (a cura di), *Acque, ruote e mulini a Torino*, Torino, Archivio storico della Città di Torino.
- Branduini, P., Carnelli F. 2021, in uscita, *The preservation of rural landscapes for building resilience in the context of small towns: insights from Northern Italy*, in Arefian F., Ryser J., MacKee J., Hopkins, A. (a cura di), *Historic Cities in the Face of Disasters*, Berlin, Springer.
- Bravo, G., 2002, *Istituzioni e capitale sociale nella gestione di risorse comuni. Il caso dei sistemi di irrigazione valdostani*, in «Rassegna Italiana di Sociologia», XLIII, 2, pp. 229-250.
- Breda, B. 2012, *NatureCulture Special #02: Bolzano, il Parco delle Rive. Che non c'è*, in «Franzmagazine», disponibile on line: <https://franzmagazine.com/2012/06/26/natureculture-special-02-bolzano-il-parco-delle-rive-che-non-ce/> (accesso 12 gennaio 2021).
- Bresciatoday 2015, *Avvistamento sul fiume Mella: "C'è un coccodrillo in acqua"*, disponibile online: <https://www.bresciatoday.it/cronaca/concesio-fiume-mella-coccodrillo.html> (accesso 16 settembre 2020).
- Bressers, H., O'Toole, L.J., Richardson, J. 1994, *Networks as models of analysis: Water policy in comparative perspective*, in «Environmental Politics», 3(4), pp. 1-23.
- Brighenti, A. M. 2010, *Visibility in Social Theory and Social Research*, London, Palgrave/MacMillan.
- Brino, F. 1982 (a cura di), *Orti urbani a Torino. Un'esperienza di autogestione*, Firenze, Alinea.

- Brown-Saracino, J. 2010, *A Neighborhood That Never Changes: Gentrification, Social Preservation, and the Search for Authenticity*, Chicago, University of Chicago Press.
- Bryson, J. 2013, *The nature of gentrification*, in «Geography Compass», 7(8), pp. 578-587.
- BsNews.it 2016, *Giallo in via Orzinuovi: donna trovata morta nel fiume Mella*, disponibile online: <https://www.bsnews.it/2017/04/25/giallo-lumezzane-cadavere-fiume/> (accesso 6 agosto 2020).
- BsNews.it 2019, *Dalle rive del fiume Mella sacchi di immondizia e... slot machines rubate*, disponibile online: <https://www.bsnews.it/2019/09/22/dalle-rive-del-fiume-mella-sacchi-di-immondizia-e-slot-machines-rubate/> (accesso 22 settembre 2020).
- Businari, F. 1928, *Memoria sulla ricostruzione del ponte ferroviario sull'Isonzo detto di Salcano, ad arco in pietra di m. 85 di luce, per la ferrovia Gorizia-Piedicolle*, in «Rivista tecnica delle ferrovie italiane», 24(3), pp. 89-109.
- Butrico, G. 1981, *Asti. Progetto e costruzione della città*, Cuneo, L'arciere.
- Caldo, C. 1994, *Monumento e simbolo. La percezione geografica dei beni culturali nello spazio vissuto*, in Caldo, C., Guarrasi (a cura di), *Beni culturali e geografia*, Bologna, Patron, pp. 13-30.
- Calosso, L. e Nosenzo, L. 1995, *Tanaro, il fiume amico-nemico*, Torino, Daniela Piazza Editore.
- Campioni, R., Pezzoli, S. 2003, *Per conservare le acque*, in «IBC», 11(4), pp. 28-32.
- Caniato, L. 1974, *Rovigo una città inconclusa. Storia urbanistica dalle origini all'unità d'Italia*, Treviso, Canova.
- Capurso, I. 2013, *La commodificazione delle acque urbane: spunti per una riflessione sul tema del trattamento della natura in città*, in Storni, A., Cicirello, L., Castellani, V., Sala, S. (a cura di), *Produzione e consumo verso la green economy. Uso e gestione sostenibile delle risorse*, Trento, Tangram, pp. 181-194.
- Carloni, G.C., Francavilla, F. 1974, *Natura e paesaggio. L'ambiente fisico*, in F. Cantelli e G. Guglielmi (a cura di), *L'Emilia-Romagna*, Milano, Teti, pp. 9-21.
- Carrosio, G. 2011, *I biocarburanti. Globalizzazione e politiche territoriali*, Roma, Carocci.
- Carrosio, G. 2013, *Ingiustizia ambientale nel bacino idrografico del Po: il conflitto tra il Polesine e la città di Milano per l'inquinamento delle acque*, in «Partecipazione e conflitto», 6(1), pp. 83-101.

- Caruso, E., Lingua, V., Pisano, C. 2018, *Il Contratto di fiume come patto per la rinascita della comunità. Un approccio sistemico di mediazione istituzionale*, «VI Convegno Società dei Territorialisti. La democrazia dei luoghi», Castel del Monte (15-17 novembre).
- Caruso, L., Cordella, G., Pennati, D. 2011, *Trasformazioni urbane e rendita immobiliare*, in Tosi, S., Vitale, T. (a cura di), *Piccolo nord. Scelte pubbliche e interessi privati nell'Alto milanese*, Milano, Bruno Mondadori, pp. 87-122.
- Casalis, G. 1840, *Dizionario geografico storico statistico commerciale degli Stati di S.M. il Re di Sardegna*, Torino, Maspero.
- Cassatella, C. 2016, *Pianificazione ambientale e paesaggistica nell'area metropolitana di Torino. Nascita e sviluppo di un'infrastruttura verde 1995-2015*, in «Ri-vista. Ricerche per la progettazione del paesaggio», 2, pp. 68-87.
- Cassol, M., Facchin, L. 1993, *Il torrente Ardo. Itinerario lungo il corso d'acqua dalla città di Belluno al Parco Nazionale delle Dolomiti Bellunesi*, Belluno, Ascom Servizi.
- Cederna, A. 1980, *Mussolini urbanista. Lo sventramento di Roma negli anni del consenso*, Roma-Bari, Laterza.
- Centro Studi PIM 2019 (a cura di), *Area Ticino Olona: quadro conoscitivo*, Olona, Fondazione Ticino.
- Cerone, R. 2004 (a cura di), *Joan Busquets. Un progetto europeo per Trento*, Rovereto, Nicolodi.
- Chatwin, B. 1988, *The Songlines*, London, Penguin.
- Chiappa, M. L. 2005, *I mulini del Lambro: testimonianze e immagini per un recupero*, Monza, Museo Etnologico Monza e Brianza.
- Chirivi, R. 1987, *Rovigo: recuperare ma anche progettare*, in Comune di Rovigo, Assessorato Territorio e Casa, *Rovigo momenti di una città, catalogo della mostra*, 14-24 novembre, Rovigo, Grafiche Rodigine, pp. 15-16.
- Citroni, S. 2016, *Scarsa visibilità in provincia*, in «Lo Squaderno», 11, pp. 7-12.
- Città Metropolitana di Milano 2017, *Milano metropoli reale, metropoli possibile*, Milano, Piano Strategico Triennale 2016-2018.
- Clark, T.N. 2011, *The City as an Entertainment Machine*, New York, Lexington Books.
- Comincini, M. 1987, *Storia del Ticino. La vita sul fiume dal medioevo all'età contemporanea*, Abbiategrasso, Società storica abbatense.



- Comincini, M., 2000, *Un secolo di economia nell'abbiatense e nel magentino*, Abbiategrasso, Banca Popolare di Abbiategrasso.
- Comiti, F. 2012, *How natural are Alpine mountain rivers? Evidence from the Italian Alps*, in «Earth Surface Processes and Landforms», 37(7), pp. 693-707.
- Comoli Mandracci, V. 1983, *Le città nella storia d'Italia*. Roma, Bari, Laterza.
- Comoli, V. 2001, *Una città delimitata da canali*, in Comoli V., Rocchia R. (a cura di), *Progettare la città. L'urbanistica di Torino tra storia e scelte alternative*, Torino, Archivio Storico della Città di Torino.
- Comune di Belluno 2020, *Azione 1 - Il parco della Piave. Progetto Preliminare*, Belluno, Comune di Belluno.
- Comune di Brescia 2020, *Area Tutela Ambientale, Verde, Sostenibilità e Protezione civile 2020, Relazione sullo stato dell'ambiente del Comune di Brescia – secondo il metodo DPSIR*, Brescia, Comune di Brescia.
- Comune di Rovigo 2002, *Verso il Museo dei Grandi Fiumi*, in «Atti del Simposio internazionale», 5-7 marzo 1998, Rovigo, Minelliana.
- Contract 2020, *Come vivremo e lavoreremo?* Allegato a «Domus», novembre.
- Corner, P. 1993, *Contadini e industrializzazione. Società rurale e impresa in Italia dal 1840 al 1940*, Bari, Laterza.
- Cozzarini, E. 2017, *Depurare è meglio*, in «La Nuova Ecologia», 22 marzo, disponibile online: [www.lanuovaecologia.it/depurare-e-meglio](http://www.lanuovaecologia.it/depurare-e-meglio).
- Crippa, F., Mattozzi, I. 2003, *Archeologia industriale a Pordenone. Acque e fabbriche dal XV al XX secolo*, Udine, Comune di Pordenone.
- Crivello, S. 2009, *Torino di notte: politiche urbane, consumo e dinamiche spaziali nel playscape della città*, in «Archivio di Studi Urbani e Regionali», 95, pp. 112-135.
- Crozier, M., Friedberg, E. 1977, *L'acteur et le système: Les contraintes de l'action collective*, Parigi, Editions de Seuil.
- Cucca, R. 2020, *Spatial segregation and the quality of the local environment in contemporary cities*, in Musterd S. (a cura di), *Handbook of Urban Segregation*, London, Elgar, pp. 185-199.
- Curran, W., Hamilton, T. 2017, *Just Green Enough: Urban Development and Environmental Gentrification*, London, Routledge.
- Cusack, T. 2010, *Riverscapes and national identities*, Syracuse, Syracuse University Press.

- D'Alisa, G., Kallis, G. 2016, *A political ecology of maladaptation: Insights from a Gramscian theory of the State*, in «Global Environmental Change», 38, pp. 230-242.
- D'Alpaos, L. 2006, *I rischi di inondazione nella provincia di Padova*, in «Padova e il suo territorio», 119(20), pp. 6-18.
- Dansero, E., Pettenati, G., Mangili, S., Bonavero, P. (in uscita, 2021). Πάντα ρεῖ (*Panta Rhei, everything flows*): *Greening industry's rivers. New landscapes in Turin, Italy's north-western industrial hub*, in Berger, S., Musso, S. e Wicke, C. (a cura di), *Experiencing and Managing Deindustrialisation: The North-West of Italy and the Ruhr Region in Germany*, London, Palgrave-McMillan.
- Davidson, M., Lees, L. 2005, *New-build 'gentrification' and London's riverside renaissance*, in «Environment and Planning A», 37, pp. 1165-1190.
- De Bertolini, G. 2016, *L'affare ex Michelin*, Trento, Questo Trentino Ed.
- De Bon, L., Petri, R. 2013, *La linea del Piave. Pianura e montagna venete orientali in un secolo di contenziosi attorno all'uso dell'acqua*, in Vallerani, F. (a cura di), *Veneto d'acque*, Padova, Venetica, pp. 97-140.
- De Filippi, F., Vassallo, I. 2016, *Mirafiori sud: la città fordista oltre la Fabbrica. Scenari e progetti per (la costruzione di) una nuova identità*, in «Ri-vista. Ricerche per la progettazione del paesaggio», 2, pp. 88-99.
- De Leonardis, O. 1997, *Declino della sfera pubblica e privatismo*, in «Rassegna Italiana di Sociologia», 38(2), pp. 169-193.
- De Rosa, S.P. 2017, *Reclaiming Territory from Below. Grassroots Environmentalism and Waste Conflicts in Campania, Italy*, Lund, Lund University.
- De Sousa, C. 2014, *The greening of urban post-industrial landscapes: past practices and emerging trends*, in «Local Environment», 19(10), pp. 1049-1067.
- Della Porta, D. 2006, *La politica locale*, Bologna, Il mulino.
- Delmonte, L. 2017, *Il progetto "Smart Dock" Tattiche di riuso intelligente della darsena di Ferrara*, in «IBC», 25(1).
- Denis, J., Mongili, A., Pontille, D. 2016, *Maintenance & repair in science and technology studies*, in «TECNOSCIENZA: Italian Journal of Science & Technology Studies», 6(2), pp. 5-16.
- Desfor, G., Laidley, J., Stevens, Q., Schubert, D. 2010, *Transforming urban water-fronts: fixity and flow*, London, Routledge.
- Devoti, C. (2010), *Aosta la città tra due fiumi: dall'uso alla riappropriazione*, in Cornaglia P. (a cura di), *Parchi pubblici, acqua e città. Torino e l'Italia nel contesto europeo*, Torino, Celid, pp. 148-153.

- Di Giovanni, N. 2018, *Il Parco delle Rive. Sistema paesaggistico e della mobilità sostenibile a Bolzano*. Tesi di laurea Magistrale in Architettura, Relatore: Prof. R. Farinella, Università degli Studi di Ferrara, A.A. 2016-2017, disponibile on line: [https://issuu.com/nicodigio/docs/il\\_parco\\_delle\\_rive](https://issuu.com/nicodigio/docs/il_parco_delle_rive) (accesso 12 gennaio 2021).
- Di Quarto, F. 2020, *La gestione delle risorse naturali nell'Antropocene. Il caso del fiume Seveso nell'area metropolitana milanese*, in «Il Sileno», 3(1), pp. 97-125.
- Dioli, I. 2008, *Il fiume di mezzo*, in Stadiotti A., Stadiotti M. (a cura di), *Piacenza: una provincia allo specchio*, Carnate, Telesio, pp. 127-130.
- Dolcetta, B. 1999 (a cura di), *Comune di Belluno. Variante generale al Piano Regolatore*, Roma, Collana dell'Istituto Nazionale di Urbanistica.
- Donatini, O. 2015, *Bolzano: Ponte Talvera salvato a furor di popolo nel 1990 - Bolzano - Alto Adige*, disponibile on line: <https://www.altoadige.it/cronaca/bolzano/bolzano-ponte-talvera-salvato-a-furor-di-popolo-nel-1990-1.542114> (accesso 11 gennaio 2021).
- Dorato, E. 2020, *Preventive Urbanism. The Role of Health in Designing Active Cities*, Macerata, Quodlibet.
- Dudhwala, F. 2007, *What is Actor-Network Theory? What are its strengths and limitations as a form of sociological theory*, Cambridge, Corpus Christi College.
- Dunlap, R. E., Catton, W.R. C. 2002, *Which function(s) of the environment do we study? A comparison of environmental and natural resource sociology*, in «Society & Natural Resources», 15(3), pp. 239-249.
- Durán Vian, F., Serrano Martínez, M., Pons Izquierdo, J.J. 2018, *Citizen participation as a social shift tool in projects of urban fluvial space recovery: A case study in Spain*, in «Urban Forestry & Urban Greening», 31, pp. 252-260.
- Durkheim, E. 1893, *De la division du travail social*, Paris, Alcan.
- EEA-European Environment Agency 2018, *Close up - Water in the city*, disponibile online: <https://www.eea.europa.eu/signals/signals-2018-content-list/articles/close-up-2014-water-in> (accesso 30 settembre 2020).
- Ercole, E. 2007, *Città, quartiere, cortile, casa. Tempi, spazi e relazioni sociali*, in Lajolo, L. (a cura di), *Gli anziani raccontano: luoghi ed eventi di Asti nel Novecento*, Torino, Edizioni Gruppo Abele.
- Ercole, E., Lajolo, L. 1995 (a cura di), *Emergenza alluvione*, in «Asti contemporanea», 3, numero monografico.
- Ercolini, M. 2012 (a cura di), *Acqua. Luoghi paesaggi territori*, Roma, Aracne.

- Ersaf, 2021, Contratti di Fiume, Regione Lombardia, <http://www.contrattidifiume.it/it/azioni/seveso/> (accesso 7 gennaio 2021).
- Farinella, R. 2006, *Idrovia e spazio pubblico. Una esperienza in corso a Ferrara*, in «Trasporti & Cultura», 15, pp. 21-28.
- Farinella, R. 2008, *Dentro e fuori le mura di Ferrara. Salvaguardia, riqualificazione e progetto di una città fluviale*, in «Rassegna di Architettura e Urbanistica», 126, pp. 120-122.
- Farinelli, F. 2007, *Le acque nella città contemporanea*, in «IBC», 15(1), pp. 60-61.
- Farnetti, M., Rimondi G. 1991, *Fuori le mura: antologia di paesaggi letterari della pianura ferrarese*, Ferrara, Spazio libri.
- Federazione Energia Alto Adige 2021, *La storia*, disponibile online: <https://www.sev.bz.it/it/energia-in-alto-adige/la-storia/35-136.html> (accesso 11 gennaio 2021).
- Felisati, D. 1998, *In principio era il Po. Storia, cultura, ambiente*, Venezia, Marsilio.
- Ferrari, I., Pellegrini, M. 2009 (a cura di), *Un Po di carte. La dinamica fluviale del Po nell'Ottocento e le tavole della Commissione Brioschi*, Reggio Emilia, Diabasis.
- Ferrari, I., Vianello, G. 2005 (a cura di), *Un Po di acque. Insediamenti umani e sistemi acquatici del bacino padano*, Reggio Emilia, Diabasis.
- Finewood, M.H. 2016, *Green Infrastructure, Grey Epistemologies, and the Urban Political Ecology of Pittsburgh's Water Governance*, in «Antipode», 48(4), pp. 1000-1021.
- Fiorillo, A.P. 2017 (a cura di), *Arte contemporanea a Ferrara*, Milano-Udine, Mimesis.
- Foley, R., Kistemann, T. 2015, *Blue space geographies: Enabling health in place*, in «Health & Place», 35, pp. 157-165.
- Fortman, A. 2014, *The Effects of Urban Stream Restoration on Shrinking Cities*, City Wild Paper 1, disponibile online: <http://digitalcommons.esf.edu/city-wild/1> (accesso 13 gennaio 2021).
- Fragno, T., Omezzoli, T., Nuvolari P. 2010, *Aosta la storia in piazza. la città che sale*, Aosta, Tipografia Valdostana.
- Franceschini, A., Giovannini, M. 2018, *Un progetto per Trento. Dalla città conciliare al territorio inclusivo: strategie per l'urbanistica, mappe per la comunità, idee per la politica*, Trento, BQE Edizioni.

- Frangipane, V. 2016, *Nuova funivia sul Talvera Passo indietro di Mussner-Bolzano*, Alto Adige, disponibile on line: <https://www.altoadige.it/cronaca/bolzano/nuova-funivia-sul-talvera-passo-indietro-di-mussner-1.103411> (accesso 11 gennaio 2021).
- Frank, A.G. 1978, *Dependent Accumulation and Underdevelopment*, New York, Monthly Review Press, London Macmillan Press.
- Franzin, E. 1999, *La conca idraulica delle Porte Contarine e la navigazione fluviale*, in «Padova e il suo territorio», 14(79), pp. 12-20.
- Franzin, E. 2007, *Le acque urbane di Padova: storia e prospettive: 21 maggio 2007, Fornace Carotta*, Padova, Amissi del Piovego.
- Gabert, P. 1964, *Turin ville industrielle. Étude de géographie économique et humaine*, Paris, PUF.
- Galifi, I. 2020, *Fiumi del Triveneto*, Treviso, Editoriale Programma.
- Galliani, P., Cozza, C. 2017, *Mantova, città d'acqua tra storia e attualità*, in «Agathon», 2, pp. 101-108.
- Garbato, S. 2008, *Il nome della città, la storia, l'Adigetto*, in *Rovigo. I luoghi e il tempo*, Padova, Signum.
- Garuti, M. 2017, *La voce dell'acqua. Paesaggi emiliani nel corso dei secoli e delle alluvioni*, Bologna, Pendragon.
- Gasparetto, D., Vianello, A., Cesca, M., Saccardo, I. 2012, *Report on pilot case study area Piave river (Italy), main problems related to water use and hydropower production*, Padova, Arpav, WP6\_D6.1.
- Geels, F.W. 2010, *Ontologies, Socio-Technical Transitions (To Sustainability), And The Multi-Level Perspective*, in «Research Policy», 39, pp. 495-510.
- Gentili, G., Bucchini, A. 2006, *Il fiume quale corridoio ecologico; il Mella: le acque, la fauna e la pesca*, in *Brescia e il Dipartimento del Mella. Atlante del paesaggio bresciano sulle sponde del fiume Mella*, Brescia, Nocivelli.
- Ghasemi, M.M., Lamit, H., Shafaghat, A. 2014, *The Association Between Riverscape and Place Attachment in Historical Cities in Malaysia*, in «Jurnal Teknologi», 70(7), pp. 147-154.
- Giampietro, M., Mayumi, K., Ramos-Martin, J. 2009, *Multi-scale integrated analysis of societal and ecosystem metabolism (MuSIASEM): theoretical concepts and basic rationale*, in «Energy», 34(3), pp. 313-322.
- Giordani, P.L. 1980, *Proposta per Rovigo nel territorio polesano*, in Comune di Rovigo, Assessorato all'Urbanistica, *Proposta per Rovigo nel territorio polesano*,

- Atti del Convegno, Rovigo 1-2 dicembre 1979, Grafiche De Giuli, pp. 19-50.
- Gonizzi, G. 2000, *I luoghi della storia. Atlante topografico parmigiano*, Parma, PPE.
- Gorfer, A. 2013, *L'Adige. Una storia d'acqua*, Sommacampagna, Azzurra Plishing.
- Gorlani, P. 2016, *Brescia: pcb e pesticidi nei fiumi*, «*Depuratori assenti o inefficaci*», Corriere della Sera, disponibile online: [https://brescia.corriere.it/notizie/cronaca/16\\_febbraio\\_08/brescia-fiumi-inquinati-arpa-mella-pietro-gorlani-738d0a72-ce36-11e5-8ee6-9deb6cd21d82.shtml](https://brescia.corriere.it/notizie/cronaca/16_febbraio_08/brescia-fiumi-inquinati-arpa-mella-pietro-gorlani-738d0a72-ce36-11e5-8ee6-9deb6cd21d82.shtml) (accesso 8 febbraio 2021).
- Gould, K.A., Lewis, T.L. 2018, *From Green Gentrification to Resilience Gentrification: An Example from Brooklyn*, in «*City & Community*», 17(1), pp. 12-15.
- Graham, S., Marvin, S. 2001, *Splintering Urbanism: Networked Infrastructures, Technological Mobilities and the Urban Condition*, London, Routledge.
- Grandi, A. 2014, *Paesaggi sociali. Uomini, comunità e mestieri fra Medioevo ed Età Moderna*, in Togliani, C. (a cura di), *La Civiltà del fiume. Mincio paesaggio complesso*, Milano, FrancoAngeli, pp. 34-54.
- Granovetter, M.S. 1982, *The Strength of Weak Ties*, in «*American Journal of Sociology*», 78(6), pp. 1360-1380.
- Gribaudo, P. 1908, *La posizione geografica e lo sviluppo di Torino*, Torino, Lattes.
- Grizzo, P., Mariuzzo, F. 2000, *Portus Naonis. Trent'anni sul Noncello da Venezia a Pordenone*, Pordenone, Edizioni La Voce.
- Grover, V.I., Krantzberg, G. 2013, *Water co-management*, Raton, CRC Press.
- Guenzi, A., Poni, C. 1988, *Un "Network" plurisecolare: Acqua e industria a Bologna*, in «*Alma mater studiorum*», Università di Bologna, 1, pp. 233-247.
- Guiso, L., Sapienza, P., Zingales, L. 2016, *Long-term Persistence*, in «*Journal of the European Economic Association*», 14(6), pp. 1401-1436.
- Hartungen, C.H. Von. 2013, *Die Dämme der Talfer und des Eisack: der Schutz vor Überschwemmungen*, in Città di Bolzano/Stadt Bozen, disponibile on line: [http://www.gemeinde.bozen.it/UploadDocs/2737\\_Hartungen\\_deu.pdf](http://www.gemeinde.bozen.it/UploadDocs/2737_Hartungen_deu.pdf) (accesso 13 gennaio 2021).
- Hecher, P., Blaas, K., Veit, B., Marangoni, N. 2019, *HyMoCARES International Final Conference. Case study sites Talvera and Isarco rivers*, Alpine Space, disponibile on line: [https://www.alpine-space.eu/projects/hymocares/download/field-trip-guide\\_talvera-isarco\\_20191003.pdf](https://www.alpine-space.eu/projects/hymocares/download/field-trip-guide_talvera-isarco_20191003.pdf) (accesso 13 gennaio 2021).
- Henry, A.D., Ingold, K., Nohrstedt, D., Weible, C.M. 2014, *Policy Change in Comparative Contexts: Applying the Advocacy Coalition Framework Outside of*

- Western Europe and North America*, in «Journal of Comparative Policy Analysis: Research and Practice», 16(4), pp. 299-312.
- Hommes, L., Boelens, R., Maat, H. 2016, *Contested Hydrosocial Territories and Disputed Water Governance: Struggles and Competing Claims Over the Ilisu Dam Development in Southern Turkey*, in «Geoforum», 71, pp. 9-20.
- Hommes, L., Boelens, R., Harris, L.M., Veldwisch, G.J. 2019a, *Rural–urban water struggles: urbanizing hydrosocial territories and evolving connections, discourses and identities*, in «Water International», 44(2), pp. 81-94.
- Hommes, L., Boelens, R., Bleeker, S., Stoltenborg, D., Duarte-Abadía, B., Vos, J. 2019b, *Water governmentalities: The shaping of hydrosocial territories, water transfers and rural–urban subjects in Latin America*, in «Environment and Planning E: Nature and Space», <https://doi.org/10.1177/2514848619886255>.
- IBC, 2008, *Indagini sul Po*, Bologna, Clueb.
- Imarisio, S., Giorda, C. 2008, *I quattro fiumi di Torino*, in Grillotti Di Giacomo, M.G. (a cura di), *Atlante tematico delle acque d'Italia*, Genova, Brigati, pp. 289-290.
- Initiative Talferwiesen-St.Anton/Comitato Prati del Talvera-S. Antonio. 2016. Gruppo Facebook, disponibile on line: <https://www.facebook.com/Initiative-Talferwiesen-St-Anton-Comitato-Prati-del-Talvera-S-Antonio-983099208440722/> (accesso 20 dicembre 2020).
- Iori, P. 2000 (a cura di), *Area ex-Michelin*, Trento, Temi.
- IRS 2018 (a cura di), *Bilancio di sostenibilità di Agenda 21 Est Ticino 2018*, a21 estticino, disponibile online: <https://www.a21estticino.org/wp-content/uploads/2020/03/Bilancio-di-sostenibilit%C3%A0-di-Agenda-21-Est-Ticino-300918.pdf> (accesso 15 dicembre 2020).
- ISPRA, 2016, *Rapporto nazionale pesticidi nelle acque dati 2013-2014 (Rapporti 244/2016)*, disponibile online: [https://www.isprambiente.gov.it/files/pubblicazioni/rapporti/rapporto-244/Rapporto\\_244\\_2016.pdf](https://www.isprambiente.gov.it/files/pubblicazioni/rapporti/rapporto-244/Rapporto_244_2016.pdf) (accesso 27 gennaio 2021).
- ISPRA, 2018, *XIV rapporto sulla qualità dell'ambiente urbano*, disponibile online: <https://www.isprambiente.gov.it/it/evidenza/pubblicazioni/no-homepage/xiv-rapporto-qualita-dell2019ambiente-urbano-edizione-2018> (accesso 27 gennaio 2021).
- Jacobs, K. 2004, *Waterfront Redevelopment: A Critical Discourse Analysis of the Policy-making Process within the Chatham Maritime Project*, in «Urban Studies», 41(4), pp.817–832.

- Jasper, J.M. 2015, *Introduction. Playing the Game*, in Jasper, J.M., Duyvendak, J.W. (a cura di), *Players and Arenas. The Interactive Dynamics of Protest*, Amsterdam, Amsterdam University Press, pp. 9-34.
- Jorgensen, A., Tylecote, M. 2007, *Ambivalent landscapes—wilderness in the urban interstices*, in «Landscape Research», 32(4), pp. 443-462.
- Kalbhenn, A., Bernauer, T. 2012, *International Water Cooperation and Conflict: A New Event Dataset*. Available at SSRN: <https://ssrn.com/abstract=2176609>.
- Karpouzoglou, T., Vij, S. 2017, *Waterscape: a perspective for understanding the contested geography of water*, in «Wiley Interdisciplinary Reviews: Water», 4(3), pp.1210.
- Kaufmann, V. 2005, *Mobilités et réversibilités : vers des sociétés plus fluides?*, in «Cahiers internationaux de sociologie», 118(1), pp. 119-135.
- Kehl, J.R. 2015, *Hydropolitical complexes and asymmetrical power: conflict, cooperation, and governance of international river systems*, in «Journal of World-Systems Research», 17, pp. 218–235.
- Keifl, E., Obexer, P. 2013, *Die Talfer - Ein Fluss Macht Stadt*, film Documentario, Italia.
- Khafagy, A. 2018, *Gentrifying the Los Angeles River*, Jacobin, disponibile online: <https://www.jacobinmag.com/2018/05/los-angeles-river-gentrification-revitalization-displacement> (accesso 12 dicembre 2020).
- Kibel, P.S. 2007, *Bankside Urban: An Introduction*, in Id. (a cura di), *Rivertown. Rethinking Urban Rivers*, Cambridge MA, MIT Press, pp. 1-21.
- Knoll, M., Lubken, U., Schott, D. 2017, *Rivers Lost, Rivers Regained: Rethinking City-River Relations*, Pittsburgh, University of Pittsburgh Press.
- Kondolf, G.M. Pinto, P.J. 2017, *The social connectivity of urban rivers*, in «Geomorphology», 277, pp. 182-196.
- Kooiman, J. 2003, *Governing as governance*, New Delhi, Sage Publications.
- La Nuova Provincia 2020, *Asti: Ecco cosa non va nel progetto della centrale idroelettrica nel Tanaro*, <https://lanuovaprovincia.it/attualita/asti-ecco-cosa-non-va-nel-progetto-della-centrale-idroelettrica-nel-tanaro/> (accesso 15 dicembre 2020)
- La Voce di Bolzano, 2018, *Centrale idroelettrica in galleria per il controllo del Talvera*, disponibile on line: <https://www.lavocedibolzano.it/centrale-idroelettrica-in-galleria-per-il-controllo-del-talvera/> (accesso 28 dicembre 2020).
- Laitempergher, F. 1975, *Bolzano. Storia urbanistica dal 1100*, Trento, Manfrini.



- Lancione, M. 2014, *Assemblages of care and the analysis of public policies on homelessness in Turin, Italy*, in «City», 18, pp 25–40.
- Lanzardo, D. 2010, *La città dei quattro fiumi. Torino lungo le sponde di Po, Dora, Stura, Sangone. Con una passeggiata letteraria in compagnia di Giovanni Tesio*, Torino, Edizioni del Capricorno.
- Lavezzi, F. 2017, *Casa Cini a Ferrara e don Franco Patruno: un itinerario tra fede e cultura*, in Fiorillo, A.P. (a cura di), *Arte contemporanea a Ferrara. Dalle neoavanguardie agli esiti del postmoderno*, Milano-Udine, Mimesis, pp. 177-188.
- Lembi, P. 2006, *Il fiume sommerso: Milano, le acque, gli abitanti*, Milano, Jaca Book.
- Leone, M. 2010, *La leggenda dei vicoli. Analisi documentaria di una rappresentazione sociale del centro antico di Genova*, Milano, FrancoAngeli.
- Leoni, G. 2019, *Dalla città dell'artigianato alla città industriale. Mantova Est: nascita, sviluppo e riconversione della città industriale e logistica*, in Camerlenghi, E., Caprini, F. (a cura di), *Mantova 1866-2016. Una storia urbana dall'Unità ad oggi*, Mantova, Accademia Nazionale Virgiliana di Scienze Lettere e Arti, pp. 353-396.
- Lettieri, M. 2011, *Prati del Talvera. Intervista all'Ing. Michele Lettieri*, You Tube, disponibile on line: <https://www.youtube.com/watch?v=LVgkptRWLT0> (accesso 15 gennaio 2021).
- Levorato, M. 1994, *Intorno all'orto botanico tra Sette e Ottocento*, in «Padova e il suo territorio», 9(51), pp. 13-17.
- Linton, J., Budds J. 2014, *The hydrosocial cycle: Defining and mobilizing a relational-dialectical approach to water*, in «Geoforum», 57, pp. 170-180.
- Lippi, E., Pupo, C. 2018, *Il prato e la Fiera: ottocento anni di commercio e divertimento a Treviso*, Crocetta del Montello, Antiga edizioni.
- Lodo, A. 1990, *Testimonianze e considerazioni su mestieri delle acque*, in Franco Cazzola e Achille Olivieri (a cura di), *Uomini, terra e acque. Politica e cultura idraulica nel Polesine tra Quattrocento e Seicento*, in «Atti del XIV Convegno di Studi», Rovigo 19-20 novembre 1988, Rovigo, Minelliana, pp. 315-346.
- Lombardi, D. 2008, *La città e il fiume*, in Grillotti Di Giacomo, M.G. (a cura di), *Atlante tematico delle acque d'Italia*, Genova, Brigati, pp. 283-288.
- Longo, A., Masotti, D. 2016, *Il fiume nuova infrastruttura ecologica della metropoli milanese*, Milano, Ersaf.

- Louvin, R. 2017, *Il governo comunitario delle acque montane*, in Louvin, R. (a cura di), *Mondi montani da governare*, Roma, Aracne, pp. 115-134.
- Lovell, T. 1991, *Weber, Goldman and the Sociology of Beliefs*, in Hamilton, P. (a cura di), *Max Weber: Critical Assessments 2*, London, Routledge, pp. 169-186
- Lucchiari, A. 1987, *Murada de mura altissime*, in *Rovigo momenti di una città*, Comune di Rovigo, Assessorato Territorio e Casa, catalogo della mostra, Rovigo 14-24 novembre 1987, Rovigo, Grafiche Rodigine, pp. 6-11.
- Lunel, G., Leydi, R. 1989, *L'Altra Lombardia: Immagini della cultura contadina e popolare*, Milano, Banco Ambrosiano.
- Lupo Stanghellini, P.S., Paletto A., Pascotto S., Sighel M.C. 2010, *PARTY: linee guida per la gestione sostenibile del bacino del fiume Adige*, Trento, Autorità di Bacino del Fiume Adige.
- Mačiukėnaitė, J., Povilaitienė, I. 2013, *The Role of the River in the City Centre and its Identity*, in «*Journal of Sustainable Architecture and Civil Engineering*», 4(5), pp. 33-41.
- Magini, G. 2004, *La valle del fiume Olona*, in «*Lombardia Nord-Ovest*», 3, pp. 15-46.
- Magnaghi, A. 2014, *I contratti di fiume in Italia: la ricerca-azione, fra regole e progetti. Lectio Magistralis al IX Tavolo Nazionale Contratti di Fiume*, disponibile: [http://www.anbiveneto.it/wp-content/uploads/2014/12/lectio-Magnaghi\\_Cdl-venezia.pdf](http://www.anbiveneto.it/wp-content/uploads/2014/12/lectio-Magnaghi_Cdl-venezia.pdf) (accesso 19 novembre 2020).
- Magnani, N. 2018, *Transizione energetica e società. Temi e prospettive di analisi sociologica*, Milano, FrancoAngeli.
- Magnani, N., Carrosio, G., Osti, G. 2020, *Energy retrofitting of urban buildings: A socio-spatial analysis of three mid-sized Italian cities*, in «*Energy Policy*», 139, doi.org/10.1016/j.enpol.2020.111341.
- Mahlknecht, B. 2012, *Die alte Wassermauer in Quirein. Ein kaum bekanntes Kapitel Bozner Stadtgeschichte*, in «*Südtiroler Hauskalender*», pp. 111-115.
- Marchart, O. 2007, *Post-Foundational Political Thought: Political Difference in Nancy*, Edinburgh, Edinburgh University Press.
- Marchegiani, E., Cigalotto, P. 2019, *Terre di mezzo. Percorsi di progetto lungo il torrente Cormor*, Trieste, Eut.
- Martin, N., Rosello, M. 2016, *Disorientation: An Introduction*, in «*Culture, Theory and Critique*», 57 (1), pp.1-16.
- Martinotti, G., 2000, *Metropoli. La nuova morfologia sociale della città*, Bologna, Il Mulino.

- Massarente, A. 1995, *Il ghetto scomparso di Rovigo*, in Petruccioli, A. (a cura di), *Sefarad, Architettura e urbanistica ebraiche dopo il 1492*, in «Atti dell'VIII Convegno internazionale La deriva dei continenti. Architettura e urbanistica sefardite dopo il 1492», Como, Dell'Oca editore, pp. 69-84.
- Masseroni, D., Cislaghi, A. 2016, *Green roof benefits for reducing flood risk at the catchment scale*, in «Environmental Earth Sciences», 75 (7), pp. 1-11.
- Massey Douglas, S., Denton, N.A. 1993, *American Apartheid Segregation and the Making of the Underclass*, Harvard, Harvard University Press.
- Massignan, G. 2019, *L'Adige racconta Verona*, Verona, VeronaPolis.
- Maturana, H. R., Varela, F. 1987, *The tree of knowledge*, Boston, New Science Library.
- Meffe, R., De Bustamante, I. 2014, *Emerging organic contaminants in surface water and groundwater: A first overview of the situation in Italy*, in «Science of the Total Environment», 481(1), pp. 280-295.
- Mela, A. 2014, *Urban public space between fragmentation, control and conflict*, in «City, Territory and Architecture», 1(15), doi.org/10.1186/s40410-014-0015-0.
- Menegatti, B. 1979 (a cura di), *Ricerche geografiche sulle pianure orientali dell'Emilia-Romagna*, Bologna, Patron.
- Meneghel, M. 2004, *I caratteri morfologici del bacino montano*, in Bondesan, A., Caniato, G., Vallerani, F., Zanetti, M. (a cura di), *Il Piave*, Sommacampagna, Cierre, pp. 47-59.
- Meneghel, S. 2017, *Treviso città d'acque: caratteri dell'idrografia urbana dalle origini a oggi*, in Piaser, S., Zandigiacomì, U. (a cura di), *Le mura di Treviso. Da fra' Giocondo ad oggi, un viaggio lungo 500 anni*, Treviso, Chartesia, pp. 51-85.
- Menna, F. 2005, *Il governo del fiume*, in Turri, E., Ruffo, S. (a cura di), *Adige: il fiume, gli uomini, la storia*, Sommacampagna, Cierre, pp. 131-134.
- Milan, F. 1980, *Appendice*, in Cibotto, G.A., *Cronache dell'alluvione Polesine 1951*, Venezia, Marsilio, pp. 138-139.
- Minardi, M. 1996, *Racconto d'agosto. Le barricate a Parma del 1922*, tavole di Carlo Riccardi, Parma, Club Agorà.
- Miotto, P., Sarti, M., Sacchet, A. 2016, *Progetto per la Riqualificazione Urbana di Belluno Capoluogo* (Documento preliminare), Belluno, Archipiùdue e Saas.
- Molon, M., Stefani, S. 2019, *Effects of hydromorphological management and restoration measures*, ES assessment, disponibile on line: [https://www.alpine-space.eu/projects/hymocares/download/20191030\\_es\\_analysis\\_en\\_final.pdf](https://www.alpine-space.eu/projects/hymocares/download/20191030_es_analysis_en_final.pdf) (accesso 13 gennaio 2021).

- Mongili, A., Pellegrino, G. 2014 (a cura di), *Information infrastructure(s): Boundaries, ecologies, multiplicity*, Newcastle Upon Tyne, Cambridge Scholars Publishing.
- Mongili, A., Pellegrino, G. 2020, *Infrastrutture e standard*, in Neresini F. (a cura di), *Gli studi sociali sulla scienza e la tecnologia*, Bologna, Il mulino, pp. 127-140.
- Montaldi, D. 1972, *Autobiografie della Leggera*, Torino, Einaudi.
- Monteiro, E. 2000, *Actor-Network Theory and Information Infrastructure*, in Ciborra C.U. et al. (a cura di), *From Control to Drift. The Dynamics of Corporate Information Infrastructures*, Oxford, Oxford University Press.
- Morelli, N., 2021, *Società civile nella periferia metropolitana di Milano: tra affermazione della propria identità e dipendenza dal centro*, paper non pubblicato.
- Moretto, L. 2002 (a cura di), *L'industria e la città. La Cogne ad Aosta storia di un secolo*, Aosta, Tipografia Valdostana.
- Mosko, M.S. 1985, *Quadripartite Structures: Categories, Relations and Homologies in Bush Mekeo Culture*, Cambridge, Cambridge University Press.
- Mostov, J. 2008, *Soft Borders. Rethinking Sovereignty and Democracy*, London, Palgrave Macmillan.
- Motta, G., Ravagnati, C. 2008 (a cura di), *Alvei, meandri, isole e altre forme urbane. Tecniche di rappresentazione e progetto nei territori fluviali*, Milano, FrancoAngeli.
- Mozzi, P. 1998, *Nascita e trasformazione della pianura del Sile*, in Bondesan, A., et al. (a cura di), *Il Sile*, Sommacampagna, Cierre, pp. 40-50.
- Munari, C. 1990 (a cura di), *Padus. La lunga storia del Delta*, Palazzo Roncale, Rovigo, Cassa di Risparmio di Padova e Rovigo, s.l.
- Musso, P. 2007, *L'ideologia delle reti*, Rimini, Apogeo Education.
- Nocivelli, S. 2006, *Introduzione. Il volto storico del paesaggio*, in Brescia e il Dipartimento del Mella, *Atlante del paesaggio bresciano sulle sponde del fiume Mella*, Provincia di Brescia, pp. 11-23.
- Oberkofler, F. 2015, *Un torrente di ricordi. Bolzano negli anni Trenta nei ricordi di Michele Lettieri*, Bolzano, Raetia, DVD.
- Obermair, H. 2017, *Monuments and the city. An almost inextricable entanglement*, in Fink, M., Rautz, G., Weissengruber, R., Zanenga, P. (a cura di) *Multiple Identitäten in einer "glokalen Welt". Identità multiple in un "mondo giocale", Multiple identities in a "giocal world"*, Bolzano, Eurac Research, pp. 88-99.

- Obertreis, J., Moss, T., Mollinga, P., Bichsel, C. 2016, *Water, infrastructure and political rule: Introduction to the special issue*, in «*Water Alternatives*», 9(2), pp. 168-181.
- Oldani, A. 2013, *Fiumi e città. Esperienze europee a confronto*, in «*Territorio*», 64, pp. 131-137.
- Orlandi, P. 2007, *Le acque nella città contemporanea*, in «*IBC*», 15 (1), pp. 57-59.
- Osti, G. 2015, *Socio-spatial relations: an attempt to move space near society*, in «*Poliarchie/Polyarchies*», 4, pp. 1-24.
- Osti, G. 2017, *Progettare bacini di laminazione. Una politica puntiforme e poco inclusiva*, in «*Rivista Italiana di Politiche Pubbliche*», 1, pp. 81-110.
- Osti, G. 2018a, *The uncertain games of energy transition in the island of Sardinia (Italy)*, in «*Journal of Cleaner Production*», 205, pp. 681-689.
- Osti, G. 2018b, *Riflessioni sul post-terremoto: spaesamento e comunità reticolari*, in Di Biase, R., et al., *Diritto, economia e società. In ricordo di Luisa Cusina*, Trieste, EUT.
- Osti, G. 2019, *Ludic Scopes for Environmental Crisis and Education*, in «*Nature + Culture*», 14, pp. 107-118.
- Osti, G. 2020a, *Water socialisation. In search of a master frame*, in «*Rassegna Italiana di Sociologia*», 61(2), pp. 229-252.
- Osti, G. 2020b, *Distretti industriali come comunità reticolari: un'ipotesi di rivalutazione*, in Cipriani, R., Memoli, R. (a cura di), *La sociologia eclettica di Costantino Cipolla*, Milano, FrancoAngeli, Milano, pp. 348-355.
- Padovanet 2020, «*Valorizziamo i canali cittadini*». *Progetto di pubblica utilità per la cura delle vie d'acqua*, Disponibile su <https://www.padovanet.it/informazione/progetto-valorizziamo-i-canali-cittadini> (accesso 15 gennaio 2021).
- Paglia, M. 2020, *Urbanizzazione della Valle Parco Lambro*, <https://green-building.it/2020/11/03/urbanizzazione-della-valle-parco-lambro/> (accesso 15 maggio 2021).
- Parisi, V. 2019, *Animali tra i ponti. Invito all'osservazione della natura nella Parma cittadina*, Parma, Monte Università Parma.
- Pasquali, D. 2013, *Allarme dei biologi: il torrente Talvera a Bolzano sta morendo*, *Quotidiano Alto Adige*, disponibile on line: <https://wwfbolzano.files.wordpress.com/2013/11/articolo-talvera-10-11-2013.pdf> (accesso 18 dicembre 2020).
- Pasqualis, T. 2003, *Un fiume che attraversa tre Comuni*, in «*Le Tre Venezie*», n.5.

- Pavan, C. 1986, *Drio al Sil: storia, vita e lavoro in riva al fiume a S. Angelo e Canizzano*, Treviso, s.n.
- Pavan, C. 1989, *Sile. Alla scoperta del fiume: immagini, storia, itinerari*, Treviso s.n.
- Pavia, G., Giardino, M., Lucchesi, S. 2011, *Prima della città*, in *Torino: storia di una città*, in «Rivista Museo Torino», 1, pp. 10-19.
- Pearsall, H. 2018, *New directions in urban environmental/green gentrification research*, in Lees, L., Phillips, M. (a cura di), *Handbook of Gentrification Studies*, London, Elgar, pp. 329-345.
- Pellegrini, G.B. 1993, *Dal Peralba alla laguna. Postille dialettali e toponomastiche*, in Caniato, G. (a cura di), *La via del Fiume. Dalle Dolomiti a Venezia*, Sommacampagna, Cierre, pp. 65-72.
- Pellegrini, G.B., 2004, *Il Vallone Bellunese e la valle Lapisina*, in Bondesan, A., Caniato, G., Vallerani, F., Zanetti, M. (a cura di), *Il Piave*, Sommacampagna, Cierre, pp. 60-72
- Pellizzoni, L. 2011 (a cura di), *Conflitti Ambientali. Esperti, politica, istituzioni nelle controversie ecologiche*, Bologna, Il mulino.
- Pertsas, G. 2015, “*Governing at a Distance*” as a Form of State - Civil Society Relation: the Case of NGOs, in International Conference «Forms of Public Sociality: Collective Action, Collective Subjectivities and the State in the Twentieth Century”, 8-9 May, Rethymno.
- Pia, E.C. 2017, *Asti*, Spoleto, Fondazione Centro italiano di studi sull’alto medioevo.
- Piccinno, T.M.M. 2018, *Rivedere l’immagine della città sul fiume*, in Capano, F., Pascariello, M.I., Visone, M. (a cura di), *La Città Altra. Storia e immagine della diversità urbana*, FedOA, Napoli, Federico II University Press, pp. 1425-1434.
- Pileri, P. 2009, *Suolo, oneri di urbanizzazione e spesa corrente. Una storia controversa che attende una riforma fiscale ecologica*, in «Territorio», 51, pp. 88-92.
- Piselli, F. 1993, *Reti. L’analisi di network nelle scienze sociali*, Roma, Donzelli.
- Pistoia, U. 2004, *Memoria di un fiume. Il Piave nel Medioevo bellunese tra politica ed economia*, in Bondesan, A., Caniato, G., Vallerani, F., Zanetti, M. (a cura di), *Il Piave*, Sommacampagna, Cierre, pp. 193-211.
- Politecnico di Milano 2007, *Dossier Fiume Mella – Progettazione partecipata del processo di riqualificazione del bacino fluviale*, Milano, Dipartimento di Progettazione dell’Architettura.

- Portes, A., Sensebrenner J. 1993, *Embeddedness and Immigration: Notes on the Social Determinants of Economic Action*, in «American Journal of Sociology», 98(6), pp. 1320-1350.
- Powell, W.W. 1990, *Neither Market nor Hierarchy: Network Forms of Organization*, in «Research in «Organizational Behavior», 12, pp. 295-336.
- Pristeri, G., Peroni, F., Pappalardo, S. E., Codato, D., Castaldo, A. G., Masi, A., De Marchi, M. 2020, *Mapping and Assessing Soil Sealing in Padua Municipality through Biotope Area Factor Index*, in «Sustainability», 12(12), 5167.
- Prominski, M., Stokman, A., Stimberg, D., Voermanek, H., Zeller, S., Bajc, K. 2017, *River.Space.Design: Planning Strategies, Methods and Projects for Urban Rivers*, Basel, Birkhäuser.
- Proto, M. 2019, *Paesaggi fluviali dell'Italia settentrionale: teorie e metodi di indagine per un progetto di ricerca storico-geografico*, in «Semestrale di Studi e Ricerche di Geografia», 31(1), pp. 91-103.
- Provincia di Mantova 2019, *Documenti SIN, Accordo di Programma e Delibere*. Mantova, Provincia di Mantova.
- Puglisi Allegra, C. 1930, *Relazione tecnica sul Piano regolatore della città di Rovigo*, Rovigo, Archivio del Comune di Rovigo.
- Quaglia, A. 2019, *Paesaggi del cibo di quartiere: il caso di Mirafiori Sud*, in Quaglia, A. (a cura di), *Atlante del Cibo di Torino Metropolitana - Rapporto 3*, Torino, Celid, pp. 21-78.
- Quiresi, E. 1977, *Il Fiume*, Cremona, Ete.
- Rademacher, A. 2011, *Reigning the river*, Durham, Duke University Press.
- Raffestin, C. 2012, *Space, territory, and territoriality*, in «Environment and planning D: society and space», 30(1), pp. 121-141.
- Rammstedt, O. 2010. *La cosiddetta Große Soziologie di Georg Simmel*, in Cotesta, V., Bontempi, M., Nocenzi, M. (a cura di), *Simmel e la cultura moderna: La teoria sociologica di Georg Simmel*, Perugia, Morlacchi, pp. 5-28.
- Ravenna, P. 1985, *Le mura di Ferrara. Immagini e storia*, Modena, Edizioni Panini.
- Re, L. 2001, *Come valicare i fiumi*, in Comoli, V., Roccia, R. (a cura di), *Progettare la città. L'urbanistica di Torino tra storia e scelte alternative*, Torino, Archivio Storico della Città di Torino.
- Regione Lombardia, 2004, *Attività di supporto ai processi negoziali "Verso i contratti di fiume" Bacino Olona-Lambro*, Dg Servizi di Pubblica Utilità &

- Arpa Lombardia, [http://www.contrattidifiume.it/it/pubblicazioni/studi-di-scenario/studi\\_scenario\\_cdf/studi-di-scenario-olona-bozzente-lura/](http://www.contrattidifiume.it/it/pubblicazioni/studi-di-scenario/studi_scenario_cdf/studi-di-scenario-olona-bozzente-lura/) (accesso 24 gennaio 2021).
- Regione Lombardia 2018, *Fiume Lambro*. Scheda informativa, [urly.it/3dm3-](http://urly.it/3dm3-), (accesso 22 dicembre 2020).
- Regione Piemonte 2007, *Piano di tutela delle acque. B: Monografie. B.1 Aree idrografiche. Sottobacino Tanaro. Area Idrografica 20-Basso Tanaro*, Torino.
- Renouf, M.A., Sochacka, B., Kenway, S.J., Lam, K.L., Morgan, E., Serrao-Neumann, S., Low Choy, D. 2017, *Urban metabolism for planning water sensitive city-regions. Proof of concept for an urban water metabolism evaluation framework*, Melbourne, Cooperative Research Centre for Water Sensitive Cities.
- Ridolfi, G. 2008, *Le forme della natura e lo spazio degli uomini*, in Vera, D. (a cura di), *Storia di Parma*, Vol. I, Parma, Monte Università Parma, pp. 32-65.
- Rigobello Autizi, M.B., 2004, *Archeologia industriale a Padova: alcuni percorsi tra terra e acque*, in Susa, A. et al. (a cura di), *Lavoro di ricerca bibliografica e fotografica*, Padova, Comune di Padova, Settore servizi sociali.
- Roda, R. 2017, *Gli anni dell'entusiasmo: arte, cultura e costume a Ferrara (1962-1978)*, in Fiorillo, A.P. (a cura di), *Arte contemporanea a Ferrara*, Milano-Udine, Mimesis, 47-75.
- Rodríguez-Labajos, B., Martínez-Alier, J. 2015, *Political ecology of water conflicts*, in «WIREs Water», 2, pp. 537-558.
- Roffi Chinelli, M. E. 1996, “*Siam figli dell’aria – siam figli dell’onda*”: la colonia fluviale “Alessandro Calciati” di Piacenza, Un’istituzione parascolastica dei primi anni del nostro secolo, in «Città in Controluce - Ambiente e territorio», 4, pp. 163-193.
- Romeo, C., Lettieri, A. 2015 (a cura di), *Michele Lettieri. Un torrente di ricordi. Racconti conviviali della vecchia Bolzano*, Bolzano, Raetia.
- Rosa, H. 2019, *Resonance: A Sociology of Our Relationship to the World*, Cambridge, Polity Press.
- Rovera, B. 2019, *Gli astigiani e il Tanaro. Storia d’amore, promesse e tradimenti*, in «Astigiani», 8(38), pp. 14-20.
- Ruffini, F. 2020, *Piano di tutela delle acque della Provincia Autonoma di Bolzano, Alto Adige*, disponibile on line: [https://ambiente.provincia.bz.it/downloads/allegato2.2\\_F\\_Talvera.pdf](https://ambiente.provincia.bz.it/downloads/allegato2.2_F_Talvera.pdf) (accesso 13 gennaio 2021).
- Sacco, P. 2011, *Doppio Click 2*, Asti, Diffusione Immagine.
- Salsa, A., 2007, *Il tramonto delle identità tradizionali. Spaesamento e disagio esistenziale nelle Alpi*, Torino, Priuli e Verlucca.




- Samonà, G. et al. 1961, *Piano comprensoriale dei comuni del Polesine. Relazione introduttiva*, Venezia, Archivio progetti Iuav.
- Samorè, F. 2011, *Uno sguardo storico sulla società Alto milanese nel XIX e XX secolo*, in Tosi, S., Vitale, T. (a cura di), *Piccolo nord. Scelte pubbliche e interessi privati nell'Alto milanese*, Milano, Bruno Mondadori, pp. 33–66.
- Sandrini, G. 2004, *Il Piave degli scrittori*, in Bondesan, A., Caniato, G., Vallerani, F., Zanetti, M. (a cura di), *Il Piave*, Sommacampagna, Cierre, pp. 448–458.
- Sanga, G. 2016, *L'appaesamento in linguistica*, Convegno “Effetto de Martino”, Lingua medicina cultura, Università di Torino, 20 gennaio.
- Sanudo, M. 1847, *Itinerario per la Terraferma veneziana nell'anno 1483*, Padova, Tipografia del Seminario.
- Sartori, C. 2000, *Identità forti: nazionalismo e localismo a Gorizia*. Department of Italian Studies, Providence, Brown University.
- Sbetti, F. 2015 (a cura di), *Masterplan della Città di Bolzano*, Roma, INU Edizioni.
- Sbetti, F., Fantin, M., Pangrazi, I., Massaro, J. 2020, *Piano di Assetto del Territorio. Documento preliminare*, Belluno, Comune di Belluno.
- Scalco, L., Monti, G. 2011, *Guida al patrimonio archeologico-industriale nel padovano*, Treviso, Antilia.
- Scanu, G., Conte, G., Fortunato, C., Gusmaroli, G., Mazzuca, S., Rizzuto, P. 2019, *I Contratti di Fiume in Italia per la connettività ecologica dei corsi d'acqua*, in «Reticula», 22, pp. 7–13.
- Scardino, L. 1989, *La terra il cui produr di rose. Cartoline e manifesti del Polesine 1900-1960*, Rovigo, Leonardo Diffusione Editoriale.
- Schneekloth, L.H. 2007, *Unruly and robust: an abandoned industrial river*, in K. Franckand Q. Stevens (a cura di), *Loose Space*, London, Routledge, pp. 253–270.
- Sciarrone, R., Dagnes, J. 2019, *Geografia degli insediamenti mafiosi. Fattori di contesto, strategie criminali e azione antimafia*, in Sciarrone, R. (a cura di), *Le Mafie del Nord*, Roma, Donzelli, pp. 45–98.
- Sereno, P. 1997, *Il territorio e le vocazioni ambientali*, in Sergi, G. (a cura di), *Storia di Torino. Dalla preistoria al comune medievale*, Torino, Einaudi, pp. 7–45.
- Seriani, F., Pasut D., Parente P., Zilli S. 2008, *Analisi della qualità ambientale degli ambiti ripariali del sistema idrologico Noncello-Meduna*, Pordenone, Comune di Pordenone.
- Settore Ambiente 2008, *Qualità delle acque superficiali nella provincia di Mantova. Il triennio 2004-2006 ed il confronto col triennio precedente*, Mantova, Provincia di Mantova.

- Simmel, G. 1903, *Die Großstädte und das Geistesleben*, Stuttgart, K.F. Koehler, pp. 227-242; trad. it. *Le metropoli e la vita dello spirito*, Roma, Armando, 1995.
- Simmel, G. 1908, *Soziologie*, Berlin, Duncker & Humblot; trad. it. *Sociologia*, Milano, Comunità, 1989.
- Simoni, S., Minute, F., Portogallo, M., Spitale, D. 2019, *Technical note on the evaluation of physical and ecological effects of river restoration works. Case Study: Talvera River (Italy)*, disponibile on line: [https://www.alpine-space.eu/projects/hymocares/download/deliverable\\_final\\_version/d.t3.3.1\\_talvera\\_en\\_final\\_version2.pdf](https://www.alpine-space.eu/projects/hymocares/download/deliverable_final_version/d.t3.3.1_talvera_en_final_version2.pdf) (accesso 14 gennaio 2021).
- Simonsen, K., Lasse, K. 2020, *Geographies of Embodiment: Critical Phenomenology and the World of Strangers*, London, Sage.
- Sinatti, G., Horst, C. 2015, *Migrants as agents of development: Diaspora engagement discourse and practice in Europe*, in «Ethnicities», 15(1), pp. 134-152.
- Sirena, T. 2015, *Il sistema idroelettrico Piave-Santa Croce*, in «Protagonisti», 109, pp. 7-34.
- Sistri, A. 2005, *Spazi, luoghi, architettura. Torino e lo sport. Storie, luoghi, immagini*, Torino, Archivio storico della Città di Torino.
- Sitti, R. 1976, *L'operatore di cultura - memoria collettiva e iniziativa politica*, Roma, Coines.
- Smith, C.S. 2013, *City Water, City Life: Water and the Infrastructure of Ideas in Urbanizing Philadelphia, Boston, and Chicago*, Chicago, University of Chicago Press.
- Soja, E.W. 1980, *The Socio-spatial Dialectic*, in «Annals of the Association of American Geographers», 70(2), pp. 207-225.
- Soldi, F. 1957, *La capitale del Po*, Cremona, Pizzorni.
- Soriani, S., Vallerani, F., Zanetto, G. 1996, *Nature, environment, landscape: European attitudes and discourses in the modern period the Italian case, 1920-1970*, Padova, Università di Padova.
- Star, S. L., Ruhleder, K. 1996, *Steps toward an ecology of infrastructure: Design and access for large information spaces*, in «Information systems research», 7(1), pp. 111-134.
- Stocco, L. 1974, *Rovigo e la sua storia*, Rovigo, Minelliana.
- Strassoldo, R. 1987, *Confine*, in Demarchi, F., Ellena, A., Cattarinussi, B. (a cura di), *Nuovo dizionario di sociologia*, Milano, Paoline, pp. 499-511.
- Surian, N. 2004, *La morfologia dell'alveo del Piave*, in Bondesan, A., Caniato, G., Vallerani, F., Zanetti, M. (a cura di), *Il Piave*, Sommacampagna, Cierre, pp. 73-75.

- Swyngedouw, E. 1997, *Power, nature, and the city. The conquest of water and the political ecology of urbanization in Guayaquil, Ecuador: 1880–1990*, in «Environment and Planning A», 29(2), pp. 311–332.
- Swyngedouw, E. 2005, *Governance innovation and the citizen: The Janus face of governance-beyond-the-state*, in «Urban Studies», 42(11), pp. 1991–2006.
- Tarabusi, G. 2006, *Sulle tracce dell'acquedotto romano di Bologna: moderne tecnologie applicate alla ricerca di un tesoro dimenticato*, in «Strenna storica bolognese», 56, pp. 387-413.
- Timothy, D. J., Boyd, S. W. 2007, *Heritage e turismo*, Milano, Hoepli.
- Tognetti, O. 1973, *L'area urbana ed il comprensorio di influenza del Capoluogo: Analisi critica della situazione attuale e prospettive di intervento*, in Atti della Conferenza dibattito sui problemi urbanistici di Rovigo, Accademia dei Concordi, Rovigo, 8 luglio 1972, Istituto Padano di Arti Grafiche, pp. 27-54
- Tosi, M.C., Renzoni, C. 2016 (a cura di), *Marzenego Fiume Metropolitano*, Roma, Gioacchino Onorati Editore.
- Tosi, S., Vitale, T. 2011 (a cura di), *Piccolo nord. Scelte pubbliche e interessi privati nell'Alto milanese*, Milano, Bruno Mondadori.
- Tozzi Fontana, M. 2007 (a cura di), *La storia torna a scorrere*, in «IBC», 15(1), pp. 50-71.
- Traniello, L. 1975, *L'origine di Rovigo. Contributo alla storia urbanistica della città per servire come contributo dell'urbanistica alla storia*, Rovigo, Minelliana.
- Traniello, L. 1988, «*Corso del Popolo*», in *Rovigo. Ritratto di una Città*, Rovigo, Minelliana.
- Trasforini, M.A. 2001, *La città d'arte come oggetto culturale. Ferrara: uno studio di cultura urbana*, in «Polis», 15(2), pp. 249-268.
- Tropeano, D., Turconi L. 2001, *Alluvione del 14-16 ottobre 2000 Nell'Italia Nord-ovest: Cronaca di Sintesi e Commenti*, in «Nimbus», 21(22), pp. 52-59.
- Tunesi, S. 2013, *Oltre le Bonifiche*, in «Ambiente Rischio Comunicazione», 7, pp. 4-11.
- Turri, E. 2005, *Verona e la rifondazione territoriale atesina*, in Turri, E. e Ruffo, S. (a cura di), *Adige: il fiume, gli uomini, la storia*, Sommacampagna, Cierre, pp. 342-343.
- Turri, E. 1998, *Il paesaggio come teatro. Dal territorio vissuto al territorio rappresentato*, Venezia, Marsilio.
- Turri, E. e Ruffo, S. 2005 (a cura di), *Adige: il fiume, gli uomini, la storia*, Sommacampagna, Cierre.

- Urry, J. 2007, *Mobilities*, Cambridge, Polity Press.
- Uttaro, A. 2012, *Dove si coltiva la città. Community gardening e riattivazione di spazi urbani*, in «Sociologia urbana e rurale», 98, pp. 12-27.
- Vanolo, A. 2003, *Per uno sviluppo policentrico dello spazio europeo: sistemi innovativi territoriali nell'Europa sud-occidentale*, Milano, FrancoAngeli.
- Vauterin, G. 2007, *Gli antichi Rù della Valle d'Aosta*, Aosta, LeChâteau.
- Vergani, R. 2004, *Someggio contro carreggio: la strada del canal di Zoldo nel XIX secolo*, in «Archivio veneto», 163, pp. 151-167.
- Vesan, P. 2012, *La Valle d'Aosta. Le implicazioni politiche e finanziarie del federalismo fiscale*, in «Istituzioni del Federalismo», 1, pp. 27-62.
- Vianelli, M. 2009, *Segni d'acqua. 1909-2009 Cento anni di Bonifica Renana*, Bologna, Compositori industrie grafiche.
- Wachs, J., Yasseri, T., Lengyel, B., Kertész, J. 2019, *Social capital predicts corruption risk in towns*, in Royal Society Open Science, doi.org/10.1098/rsos.182103.
- Watson, S. 2019, *City Water Matters, Cultures, Practices and Entanglements of Urban Water*, London, Palgrave.
- Weick, K.E. 1976, *Educational Organizations as Loosely Coupled Systems*, in «Administrative Science Quarterly», 21(1), pp. 1-19.
- Wessells, A.T., Lejano, R.P. 2017, *Urban Waterways and Waterfront Spaces: Social Construction of a Common Good*, in «Journal of the Southwest», 59(1-2), pp. 106-132.
- Wiering, M., Immink, I. 2006, *When Water Management Meets Spatial Planning: A Policy-Arrangements Perspective*, in «Environment and Planning C: Government and Policy», 24, pp. 423-438.
- Wilson, E.O. 1986, *Biophilia*, Harvard, Harvard University Press.
- Wolff, K.F. 1909, *Führer durch Bozen-Gries: unter besonderer Berücksichtigung der vier neuen Bergbahnen und der großen Dolomitenstraße*, autopubblicato.
- Wollebaek T.H., Gleditsch, N., Hegre, H. 2000, *Shared rivers and interstate conflict*, in «Political Geography», 19, pp. 971-996.
- Wutich, A., Cardenas, J-C., Lele, S., Pahl-Wostl, C., Rauschmayer, F., Schleyer, C., Suhardiman, D., Tallis, H., Zwarteveen, M. 2018, *Integrating Sustainability, Justice, and Diversity? Opportunities and Challenges for Inclusively Framing Water Research*, in Lele, S. et al. (a cura di), *Rethinking Environmentalism: Linking Justice, Sustainability, and Diversity*, Cambridge, MA, MIT Press, pp. 251-289.

- Zamunaro, G. 2020, *La centrale di Tel e la nascita dell'azienda Etschwerke*, in AEIT Sezione TAA-Südtirol (a cura di), *100 anni della sezione AEIT Trentino Alto Adige/Südtirol*, disponibile on line: [https://convegni.aeit.it/aeit2020/sponsor/demo/vtn\\_100.pdf](https://convegni.aeit.it/aeit2020/sponsor/demo/vtn_100.pdf) (accesso 15 gennaio 2021).
- Zanetti, M. 2004, *Le aree biogeografiche del bacino*, in Bondesan, A., Caniato, G., Vallerani, F., Zanetti, M. (a cura di), *Il Piave*, Sommacampagna, Cierre, pp. 124-132.
- Zanovello, P. 1987, *Belluno*, in Cavalieri Menasse, G. (a cura di), *Il Veneto nell'età romana. II*, Verona, Note di urbanistica e di archeologia del territorio, pp. 445-449.
- Zin, L. 2003, *Porti e approdi sul Noncello*, in «Le Tre Venezie», n. 5, pp. 12-17.
- Zinzani, A. 2020, *L'Ecologia Politica come campo di riconcettualizzazione socio-ambientale: governance, conflitto e produzione di spazi politici*, in «Geography Notebooks», 3(2), pp. 33-52.
- Zoppi, M. 2012, *L'acqua delle città*, in M. Ercolini (a cura di), *Acqua. Luoghi paesaggi territori*, Roma, Aracne, pp. 267-280.



Fiumi e città è tema antico e storico. Le città sono state fondate lungo i fiumi; poi alterne vicende, anche tragiche, hanno provocato un allontanamento, una separazione fra il tessuto urbano e i corsi d'acqua. Vicinanza e lontananza, fisica e simbolica, sono il tema centrale di questo primo volume, parte di una trilogia che inizia con i fiumi dell'alto Adriatico, per passare poi a quelli del centro e sud Italia. I casi sono 23 capoluoghi di provincia studiati secondo tre cliché: le formazioni sociali, i giochi di potere e i progetti di riqualificazione. Ne esce una cucitura fra passato, generalmente glorioso per i fiumi, e presente ambivalente, fatto di piccoli progetti e qualche scontro politico. I fiumi urbani hanno perso funzionalità importanti, ma rimangono un serbatoio imprescindibile di socialità, cultura e natura.

GIORGIO OSTI insegna sociologia dell'ambiente e del territorio all'Università di Padova. Dopo diversi studi sulle aree rurali e le questioni ambientali approda ad una ricerca 'federale' di impronta urbana.

ISBN 978-88-6938-254-3



9 788869 382543

€ 25,00