

PIACENZA E IL SUO FIUME

di

Ersilio Fausto Fiorentini

Fotografie di

Giuseppe Baucia

Guida alla conoscenza del Po in provincia di Piacenza
realizzata nell'ambito di un'esperienza didattica
condotta presso l'Istituto Tecnico Statale
per Geometri

"A. Tramello", in collaborazione con
l'Ente Provinciale per il Turismo

A cura del Comitato per la valorizzazione turistica
delle aree padane dell'Emilia Romagna

Questa pubblicazione-guida, promossa dal Comitato per la Valorizzazione turistica delle Aree Padane dell'Emilia-Romagna nel quadro delle iniziative dirette a potenziare il turismo padano, cerca di creare nella nostra provincia ulteriori interessi verso il Po e le zone rivierasche, quale settore di grande importanza turistica e ambientale.

L'iniziativa, realizzata da alcune classi dell'Istituto per geometri

"A.

Tramello" di Piacenza e curata nella stesura dal prof. Ersilio Fausto Fiorentini, docente presso quell'Istituto, è destinata, tra l'altro, a porre rimedio alla attuale situazione di evidente distacco e di disattenzione verso quest'area, le sue potenzialità naturalistiche e la sua cultura.

La pubblicazione volutamente è stata indirizzata al mondo della scuola perché possa essere utilizzata come strumento di stimolo e di ricerca della conoscenza del nostro territorio e perché divenga un elemento in più di integrazione tra l'insegnamento ed il mondo reale.

La conoscenza e l'uso turistico del Po rappresentano infatti i presupposti indispensabili per una valorizzazione plurima delle risorse padane imperniata sulla scelta ecologica, a garanzia della sopravvivenza di un intero patrimonio di vita e di storia.

Questa ricerca è pertanto al tempo stesso una testimonianza ed un invito: la testimonianza di un impegno culturale, l'invito ad un più diffuso approccio, consapevole ed affettuoso, con l'irripetibile paesaggio padano.

dott. Adolfo Drei
presidente dell'Ente Provinciale
per il Turismo

Una didattica che si muova al passo coi tempi non può ignorare i problemi del territorio. L'iniziativa dell'ente pubblico tesa ad analizzare il rapporto degli insediamenti umani e il Po nel Piacentino ha trovato quindi nell'Istituto per geometri di Piacenza la massima disponibilità.

L'attuale pubblicazione, pur nell'ambito delle precisazioni contenute nella premessa metodologica, ne è una prova.

A dimostrazione dell'attenzione della scuola ai problemi del territorio voglio citare altre iniziative in corso: mi riferisco ad indagini in collaborazione col Comune di Gossolengo, a rilevamenti su insediamenti cittadini, ecc.

Tutti questi fermenti culturali dovrebbero confluire nell'istituzione di un corso sperimentale che dovrà formare tecnici con una specifica preparazione sui problemi dell'ambiente.

Il

"Tramello

" intende pertanto qualificarsi come scuola proiettata verso il futuro, forte però dei valori della cultura di cui è, in fondo, emanazione.
Prof. Ada Tansini

Preside dell'Istituto Tecnico Statale per Geometri

"A. Tramello*

Premessa didattico-metodologica

Questa pubblicazione è nata nell'ambito dell'attività didattica di alcune classi (III, IV e V del corso C) dell'Istituto Tecnico Statale per Geometri "A. Tramello" di Piacenza. La sua origine richiede, però, alcune doverose precisazioni.

Quando l'istituto piacentino è stato interpellato sull'iniziativa da parte di organi regionali e provinciali, tra cui l'Ente per il Turismo, gli insegnanti del corso C direttamente interessati hanno accettato volentieri la proposta di collaborare con l'ente pubblico, ma subito si sono trovati di fronte a seri problemi di carattere didattico.

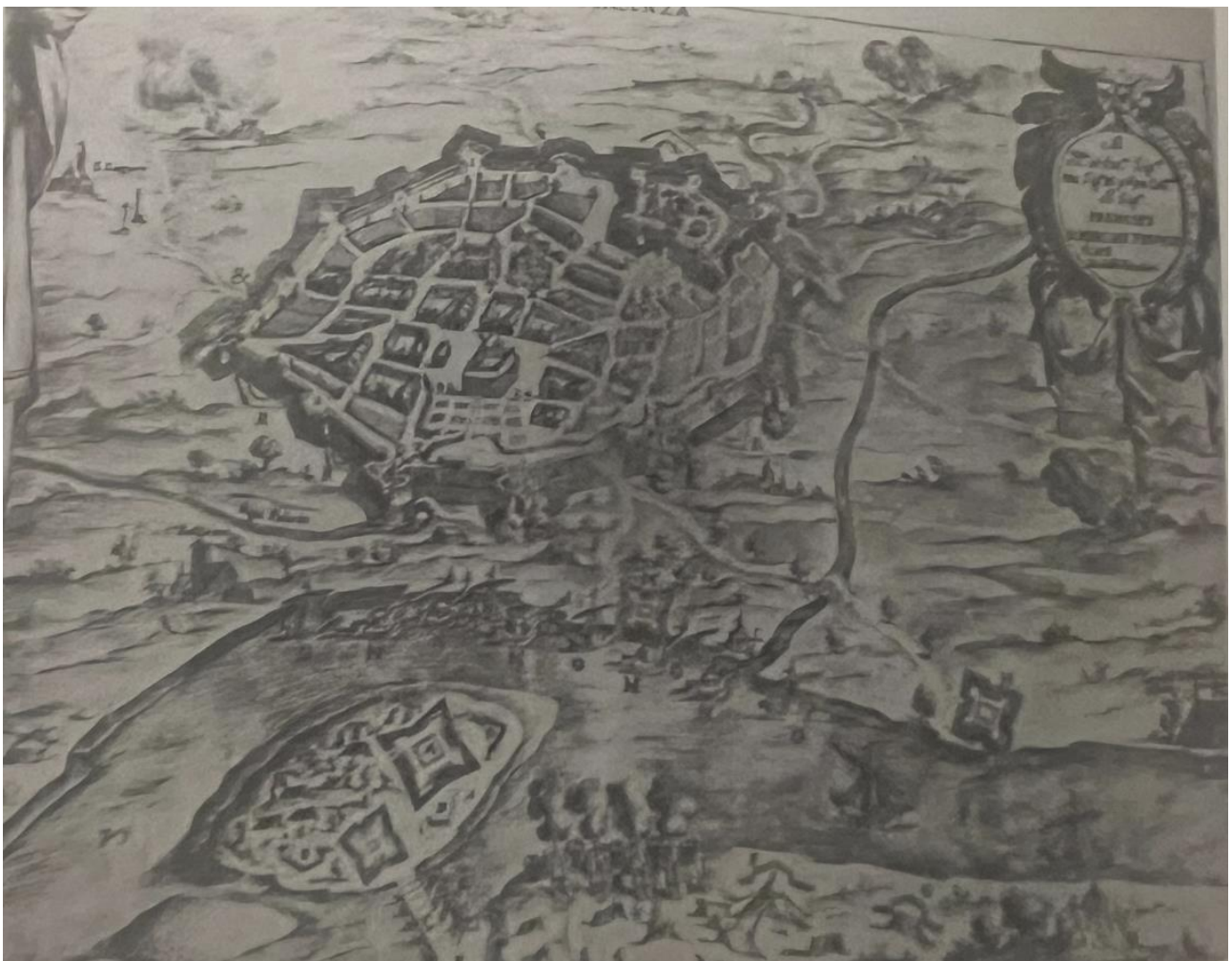
L'impostazione più semplice era quella di finalizzare parte del lavoro delle classi alla ricerca che sarebbe in seguito confluita in una pubblicazione destinata agli studenti delle scuole medie superiori in genere. Proprio quest'ultima caratteristica ha posto un primo ostacolo d'ordine didattico: pur essendo l'istituto per geometri una scuola ad ampia specializzazione, ha pur sempre un proprio piano di studi che la personalizza. E il caso di discipline come topografia, costruzioni, tecnologia delle costruzioni, ecc. Pertanto se l'esperienza didattica fosse confluita direttamente in una pubblicazione, avrebbe rischiato di essere disorganica nelle sue componenti: il Po è un vero e proprio microcosmo dalle mille sfaccettature e le tentazioni per un futuro specialista di approfondire gli aspetti a lui congeniali sono indubbiamente forti. Ad esempio è il caso delle centrali elettriche, della diga di Isola Serafini, delle conche di navigazione .. solo per fare qualche citazione. Ma presentare il Po vuol dire anche parlare di storia, di folclore, di fauna, di flora, ecc. ...

Momento didattico e pubblicazione sono così venuti a trovarsi, se non in contraddizione, almeno in disaccordo su alcune parti; unirli si sarebbero danneggiati a vicenda. Per questo le due fasi sono state separate: da un lato gli insegnanti del Corso hanno analizzato, ciascuno sulla base delle proprie competenze, il "problema Po"; dall'altro hanno affidato al coordinatore dell'iniziativa, l'insegnante di italiano e storia Esilio Fausto Fiorentini, la stesura di un testo che, pur partendo dall'esperienza dell'Istituto Tramello, si adattasse alle esigenze di un lettore che volesse conoscere l'ampia problematica connessa al tratto piacentino del maggiore fiume italiano

Il taglio" divulgativo è voluto; nei limiti dell'economia dell'opera si è tentato anche di raggiungere il più elevato livello di completezza possibile sacrificando ovviamente l'approfondimento. Per coloro che vorranno analizzare con maggiore attenzione l'intero argomento o singoli aspetti, in chiusura è stata compilata una scheda bibliografica i cui titoli sono tutti reperibili presso le biblioteche locali ed in particolare presso la "Passerini Landi"

Finalizzata alla pubblicazione è stata anche l'opera del fotografo Giuseppe Baucia che ha garantito, con competenza ed amore, una documentazione in gran parte inedita, comunque sempre originale, escluse ovviamente le foto di carattere storico

Il libro si avvale anche di una nota conclusiva prettamente turistica compilata dal dott. Arcangelo Santi, direttore dell'Ept di Piacenza



Baratieri C. B. pianta della città di Piacenza orientata col sud in alto. Disegno raffigurante la posizione dei Placentini e le schiere di S.M. Cattolica nell'assedio di Piacenza del 24 dicembre 1636 (da Parma e Piacenza nei secoli, a cura di Felice da Marea, Parma 1979)

Cenni storici su un lungo amore tra la città e il suo fiume

Piacenza e il Po: uno strano matrimonio che si è consolidato nel tempo tra slanci quasi passionali e sentimenti che rasentano la paura, un rapporto a volte idilliaco, altre contraddittorio, comunque indissolubile. Un amore che dura da sempre. Se andiamo indietro nel tempo, nel Piacentino troviamo il mare che, ritirandosi, ha lasciato alle sue spalle paludi che lentamente l'uomo ha reso abitabili. E ormai certo che questo territorio era già abitato nell'ultimo paleolitico. Parliamo ovviamente delle montagne e delle colline.

Nel neolitico, cioè il periodo della pietra lavorata, i nostri antenati scendono a valle e costruiscono le loro capanne su palafitte. Il Po esisteva già, ma è facile immaginarlo, in questo periodo, come una vasta distesa di acque e di acquitrini. Siamo nell'età del bronzo oppure delle terramare che Giorgio Monaco (in *Dalla Preistoria alla romanità, Panorami di Piacenza*, 1955) data tra il 2000 e il 700 prima di Cristo, periodo che vede attivi i commerci e frenetica l'attività, se ci si passa il termine, "edilizia". Il che equivale a disboscamenti senza precedenti e il dissesto idrogeologico porta alla distruzione delle "terramare" e al conseguente ritiro degli insediamenti in zone alte.

Come si vede il rapporto uomo-fiume era già difficile anche durante la nostra preistoria e se a volte questa gigantesca strada d'acqua si è rivolta contro le popolazioni rivierasche, non è che la colpa sia poi tutta della natura.

Con gli Etruschi lentamente entriamo nella storia e il fiume, per la comunità piacentina, assume sempre più il ruolo di protagonista. Questo popolo, che aveva la propria base nell'attuale Toscana, era particolarmente versato nei commerci e con la navigazione aveva trovato il sistema migliore per spostarsi.

Nel 218 a.C. nel gran golfo padano arrivano i Romani che, per far fronte alle pressioni dei Galli verso il Nord e dei Liguri, verso l'Appennino, fondano due potenti baluardi affidandoli a coloni che manovrano ugualmente bene la vanga e il gladio: nascono Piacenza e Cremona. Strabone, geografo dei tempi di Augusto, ci informa che il console M. Emilio Scauro scava canali per prosciugare le paludi tra il fiume e le colline. Il Po viene

pure citato dagli storici delle guerre civili romane, in particolare quella tra Ottone e Vitellio, che coinvolgono anche le fortificazioni sul fiume.

Nel Medioevo il Po vive un momento di grazia e si impone come fondamentale via di collegamento in tempi in cui le strade erano malsicure per la presenza di malintenzionati, disagiati in quanto l'assenza di un potere centralizzato non permetteva la manutenzione delle grandi arterie che, tra l'altro, erano appesantite da una quantità inverosimile di gabelle e di pedaggi. Non è però che la via d'acqua ne fosse del tutto esente. Parliamo dell'Altomedioevo e già troviamo al tempo dei Longobardi tasse e privilegi relativi specialmente al porto (cfr. lo specifico paragrafo).

Dopo il Mille il Comune, che ha la sua forza soprattutto nei commerci. vede nel fiume l'asse portante dei propri rapporti con l'estero" e nel documento della Pace di Costanza farà inserire in proposito una specifica clausola. D'altra parte lo stesso Barbarossa aveva tenuto le sue diete a Roncaglia "super Padum non longe a Placentia", come precisa lo storico Ottone di Frisinga.

Sul Po e su Piacenza si polarizzeranno poi, nel secolo XIII, le mire di Federico II di Svevia.

Cambiano i tempi, ma il Po resta sempre una importante via commerciale e qui il termine va inteso nel senso più ampio in quanto una "via di collegamento" è soprattutto un fatto umano che avvicina diverse culture. Dal libero Comune alla Signoria e poi al Principato: il Po sarà sfruttato anche dai nemici della città che approfitteranno del corso d'acqua per avvicinarsi con le loro flotte alle mura urbane: è il caso dei galeoni pavesi e sforzeschi nel XV secolo.

Dopo il Rinascimento tutto il sistema viario, fiumi compresi, che gravita attorno al Mediterraneo comincia ad entrare in crisi, risente sempre più marcatamente della concorrenza che sta facendo l'Atlantico, mare dove ormai si va trasferendo il polo principale dei commerci occidentali. Di riflesso anche il nostro Po comincia a segnare il passo, ma il colpo di grazia giungerà con l'Ottocento quando, nella seconda metà del secolo. l'uomo. inorgogliito dallo sviluppo delle scienze, crede col treno di aver inventato il mezzo in grado di annullare le distanze.

Negli ultimi decenni del secolo anche la nostra provincia va coprendosi di un reticolo di binari, propaggine delle grandi strade ferrate che già slavano collegando le diverse regioni del neonato regno d'Italia. Proprio a Piacenza il Po viene superato da un ponte che. a ragione. costituisce un'attrattiva per tutti coloro che transitano per la città.

Con gli anni Trenta del Novecento anche la ferrovia entra in crisi: l'uomo ha scoperto i trasporti su gomma ed ha imparato a sfruttare il petrolio Velleia e Montechino non sono più luoghi dove ("olio di sasso" costituisce una curiosità per i viaggiatori, ma località dove società industriali. che si



La città di Piacenza e il Po in una pianta del 1800 circa (rip. Manzotti)

avvalgono anche di capitali stranieri, vanno alla ricerca di giacimenti petroliferi.

Dopo la seconda guerra mondiale l'attenzione si sposterà in pianura, a Cortemaggiore, ma anche se il petrolio italiano si rivela quasi un bluff, la società, quindi anche la nostra, va verso l'era degli idrocarburi modellando su di loro il proprio sistema di vita. I trasporti si svolgono prevalentemente su strada: fiume e ferrovia vengono accantonati.

Sono lenti, non sempre raggiungono gli abitati, quindi non rispondono alle esigenze di una società che è assetata di comodità e proiettata verso ritmi produttivi sempre più elevati.

Nei bilanci inoltre la voce "energia" non pone particolari problemi: il petrolio arabo costa poco e, secondo il parere dei tecnici, durerà ancora a lungo.

Purtroppo le previsioni degli uomini valgono per quel che valgono. I fatti sono noti: il Medio Oriente improvvisamente diventa teatro di sanguinose guerre e il petrolio, la fonte energetica a cui "bevono" i sistemi produttivi occidentali, diventa improvvisamente una trappola nella quale cadono le economie di molti paesi. Il discorso vale anche per i trasporti: tomano d'attualità le ferrovie e le vie fluviali. Già negli anni del secondo dopoguerra si era parlato, ad esempio, di un porto sul Po; poi il progetto si era arenato. Ora le amministrazioni hanno rispolverato la pratica. La nostra società, tecnologicamente avanzata, dovrà riscoprire il fiume per i commerci pro-

pro come si faceva nel Medioevo.

I collegamenti viari

tra la città e il fiume

Prima di parlare dei collegamenti diretti tra la città e il Po, come è il caso del porto e dei ponti, è opportuno dedicare un cenno all'impostazione del tessuto urbanistico in relazione all'asse costituito dal fiume. E questo in quanto, dal secolo scorso ad oggi, la situazione è completamente mutata: non si dimentichi che viale Risorgimento, come tra l'altro testimonia il nome, è stato tracciato nella seconda metà dell'Ottocento; il monumento ai pontieri è stato inaugurato dal re Vittorio Emanuele III nel 1928, ecc.

Per meglio comprendere il problema, occorre rifarsi all'originaria impostazione della pianta cittadina che è romana, quindi basata su un reticolo a scacchiera avente come assi principali il decumano e il cardo.

"Il decumanus maximus - scrive in proposito Marcello Spigaroli coincide col tratto urbano della Via Emilia. Entra nella porta sud orientale provenendo da Parma, non cambia la sua inclinazione all'interno della città (come nel caso di Bologna) e solo dopo l'uscita dalla porta nord occidentale, porta mediolanensis, perde il suo andamento rettilineo per indirizzarsi verso i punti di confluenza del Trebbia e del Lambro con il Po: per collegare, quindi, i percorsi via terra con quelli fluviali diretti verso l'Appennino ligure o verso il nord.

"Quanto al Cardo è difficile stabilire l'eventuale esistenza di un cardo maximus che si prolunghi anche oltre le mura, di un asse cioè che, assieme al decumano principale, coordini le centuratio sia della città sia dell'intera pianura colonizzata. Certo il cardo cittadino collega l'area dei ponti sul Po con la direttrice verso la Val Trebbia e la Liguria: incontra il decumano nel foro della città ed è forse individuabile, piuttosto che nell'attuale Via X Giugno, come è stato fatto, nella sua parallela, la Strada di Santa Agnese (attuale Via Angelo Genocchi) prolungata nelle attuali Via Carducci e Via Felice Frasi

"Il forum era molto più sviluppato rispetto alla piccola superficie rimasta e dalla quale derivano le intitolazioni delle due vicine chiese di San Martino (1981).

e di San Pietro in foro". (AA.VV., Paesaggio, immagine e realtà. Electa.

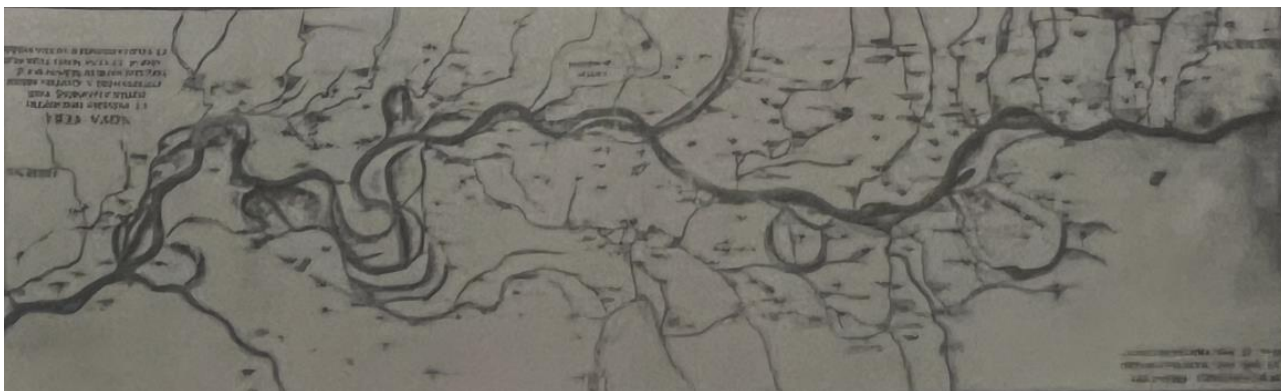
A tutto l'Ottocento, quindi, la porta che indirizzava il grande traffico verso il Po era quella di Borghetto.

Il canale Fodesta

Sempre in merito ai rapporti tra la città e il Po occorre tenere presente che l'abitato un tempo era più lontano, rispetto alla situazione attuale, dal greto del fiume. Ancora verso la fine del Cinquecento correva a circa mezzo miglio dalla città e nei secoli precedenti la distanza era ancora maggiore, Per questo i piacentini idearono, forse già in epoca romana, la costruzione di un canale navigabile, il Fodesta, che metteva in comunicazione la città col fiume vero e proprio, Diverse sono le citazioni che si ricavano dalla storia locale. Ad esempio nel 1447 fu percorso dai galeoni di Francesco Sforza che stava assediando la città.

Questo collegamento entrò in crisi nel XVI sec. e fu in seguito abbandonato tanto che noi ne abbiamo perso completamente la memoria al punto che alcuni storici di tutto riguardo lo hanno confuso con il Fodesta ancora esistente, cioè un collettore delle fognature urbane posto nella zona di Viale S. Ambrogio, all'incrocio con Via X Giugno.

"Non si capisce come i nostri buoni piacentini abbiano trascurato questo canale così importante in modo da renderlo inservibile". Così si esprime Vincenzo Pancotti (I paratici piacentini e i loro statuti 1927, vol II), che, sulla base di documenti comunali, così ne fissa l'ubicazione: "Usciva dal Po presso Mezzanino e giungeva fin sotto le mura di Piacenza, passava lungo le attuali [n.d.r. /927] fosse di Borghetto e di Fodesta, giungeva vicino al largo di S. Agnese dividendolo da quello di San Leonardo. uniti per mezzo di un ponte, e versavasi in Po presso Sparoaria (Sparavera)". Da dove deriva il termine "Fodesta"? Dell'argomento si sono interessati diversi studiosi, tra cui mons. Guido Tammi, attento filologo della parlata locale. Nel suo volume dedicato al "Codice del Consorzio dello Spirito



Il Po nella zona di Piacenza al tempo dei Farnese (Riproduzione Manzotti)

Santo" viene a parlare della "Ecclesia S. Crucis de Foxusta", chiesa ora scomparsa ma particolarmente legata al fiume in quanto considerata patronale dei "navaroli", Dal precedente titolo di Santa Croce, passò poi a quello di S. Agnese. Sorgeva dove l'attuale via A. Genocchi (un tempo via Fodesta) si divide nelle due vie Bettolino e Fomace. La denominazione latina "fossa augusta" - scrive mons. Tammi - che alcuni nostri cronisti hanno voluto riallacciare addirittura ad Augusto. rimane, e possiamo con i documenti seguire passo passo il mutare di questo interessante toponimo: nel secolo IX fons o fossa Augusta, scritto maiuscolo per l'errata credenza che fosse in relazione con l'imperatore omonimo e nei secc. XII-XIV: fuxista, fusista. fuxusta. Benché l'evoluzione fonetica sia quanto mai oscura, l'etimologia è chiara; si tratta di un composto da fons e da augusta grande, di un "Canale grande" dunque. Di quel "canale grande" ora resta soltanto un piccolo rivo che la gente, con molta disinvoltura, ha continuato a chiamare "fodesta"

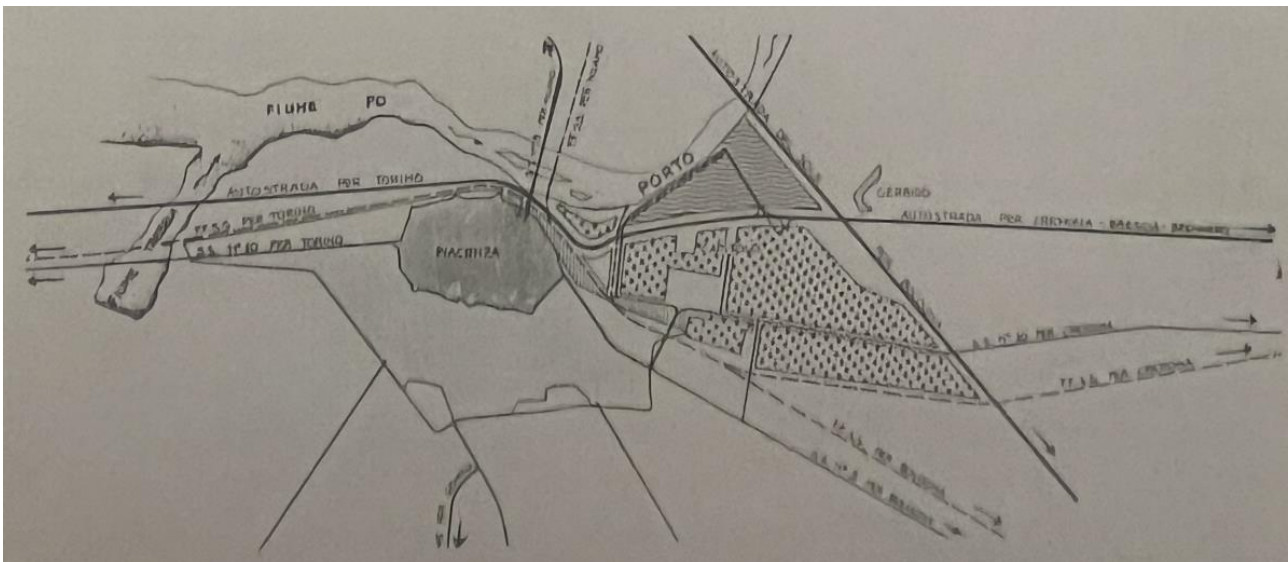


Porta Borghetto a Piacenza: un tempo costituiva il principale raccordo della città col ponte che immetteva sulla ponda lombarda; nell'Ottocento l'asse viario cittadino è stato sostanzialmente mutuato con l'apertura di viale Risorgimento

Il porto

Nel rapporto città-fiume non si può non parlare di quella struttura che rappresenta il momento del contatto fisico: il porto. Quando nella nota introduttiva accennavamo ad un ritorno al fiume come via di comunicazione ci riferivamo, tra l'altro, ai tentativi tuttora in atto per avviare l'allestimento di un impianto portuale anche se le difficoltà non sono poche come precisiamo nel paragrafo nel quale parliamo dell'abbassamento del greto del torrente.

È un fatto: i politici stanno riscoprendo il Po. Nel marzo del 1982 si è tenuto a Piacenza un convegno durante il quale gli enti pubblici sono tornati a parlare di un porto piacentino sul Po. Con l'amministrazione uscita dalle elezioni del 1975 il progetto di uno scalo, contemplato pure nel piano regolatore, era stato messo in disparte. Col 1982, anche per l'apporto della Regione, si torna sull'argomento (l'Ente di navigazione esaminerà il problema a più riprese, anche nei mesi seguenti alla ricerca di una soluzione tecnica al problema) e, se non proprio di porto - il termine suona ora eccessivamente impegnativo - emerge la necessità di allestire uno scalo per il movimento merci. Dell'argomento è tornato ad interessarsi un convegno svoltosi a Piacenza nel novembre del 1984 durante il quale sono stati presentati "due progetti di fattibilità, uno del porto commerciale sul Po e l'altro di un centro di servizi per lo smistamento autotrasportato delle merci" (cfr. Libertà, 12 novembre 1984).



Piacenza avrà un porto commerciale? In questi ultimi anni è una continua altalena tra il sì e il no. Ultimamente si è concluso uno studio commissionato dall'Ente di navigazione e il responso è stato positivo, Il porto può essere fatto nella zona tra il ponte autostradale e la Finarda (nella piantina il tratto ondulato), a puntini la zona industriale del Capitolo), cfr Libertà, 15 agosto 1984).

Non era così nel 1963, anno in cui un convegno, organizzato sempre dal Comune, sembrò aprire le porte ad un futuro prestigioso per la città di Piacenza. "Situata al centro della pianura padana, baricentro di una zona eminentemente industriale e in continuo sviluppo economico-sociale, i cui cardini sono rappresentati da Torino, Genova, Milano, Brescia e Bologna. la città di Piacenza potrebbe benissimo diventare un giorno non lontano uno dei centri più importanti e vitali per l'intera economia nazionale". Così veniva scritto allora di quel convegno e la chiave in grado di attuare simile cambiamento era ovviamente il porto che - si disse - doveva già essere fatto e che invece non si fece nemmeno negli anni seguenti.

È questo l'ultimo capitolo di una storia che nel passato ha conosciuto ben altre pagine. Al tempo della seconda guerra punica esisteva un grande porto come testimoniano diversi storici dell'epoca. Non ci sono dubbi: Roma a Piacenza aveva costituito un importante scalo merci. Incerta invece la sua collocazione. Molti ricercatori hanno formulato diverse ipotesi, ma anche i recenti scavi lungo Viale Milano, per la costruzione del centro Enel, hanno dimostrato quanti segreti celi ancora in questa zona il suolo e non è da escludere che alcune posizioni debbano essere riviste.

Ugualmente importante il porto fu nel periodo medioevale e lo provano diversi documenti coi quali sovrani e imperatori attribuivano le diverse concessioni. Ne parla Liutprando nel 715; Desiderio (755-773) concede i proventi dello scalo al monastero di Santa Giulia di Brescia; più tardi il Comune si batterà per avere l'egemonia su questa struttura che non è solo una fonte di ricchezza, ma gli permette anche di controllare il commercio. e quindi anche l'economia di buona parte della zona.

Il Magistrato del Po e l'abbassamento dell'alveo del fiume

Abbiamo prima parlato del problema del porto. Diverse sono le componenti, ma è evidente che la sua costruzione si ricollega alla navigazione e quest'ultima sta incontrando gravi difficoltà riconducibili tutte ad un unico fenomeno: l'abbassamento dell'alveo del fiume. È una questione tecnica che rientra nelle competenze del Magistrato del Po, ufficio creato nel 1956 per lo studio dei problemi del nostro maggiore corso d'acqua.

All'argomento sono stati dedicati incontri e convegni alle cui relazioni facciamo riferimento (I problemi connessi con l'abbassamento dell'alveo del Po, in Navigazione interna, 3-1975: 1-2-1976)

Le cause sono varie e così possono essere schematizzate:

- sistemazione dei bacini montani, imbrigliamento delle frane, costruzione dei serbatoi;
- opere di difesa delle sponde e soglie di fondo nei tratti di pianura degli affluenti;
- sistemazione dell'alveo di magra del Po;
- estrazioni di sabbia e ghiaia degli alvei del Po e degli affluenti.

Tra gli effetti dell'abbassamento - continuano i tecnici - dobbiamo registrare un lieve aumento della sezione di deflusso ed un miglioramento delle condizioni di scolo dei terreni più depressi, ma le infrastrutture esistenti lungo il fiume hanno subito inconvenienti di eccezionale gravità. Difficoltà serie sono state create alle derivazioni irrigue, alla navigazione fluviale, all'impianto idroelettrico di Isola Serafini, ai ponti e alle opere di difesa delle sponde e per le opere in alveo. Nessun danno è stato finora subito dai ponti in quanto, essendo di abbastanza recente attuazione, nella costruzione delle fondazioni delle pile è stato tenuto conto dell'eventuale abbassamento dell'alveo.

Il settore delle opere - ci rifacciamo ancora alla citata relazione tecnica

- dove l'abbassamento dell'alveo ha prodotto danni tali da renderle del tutto inefficienti nei periodi di magra, è quello relativo alle conche di navigazione. Infatti, con portate di magra anche normali, le due conche interessate.

quella d'ingresso al porto interno di Cremona e quella di Isola Serafini, sono del tutto inagibili per insufficiente tirante d'acqua sulla soglia. Per il ripristino della completa funzionalità occorre pertanto costruire come minimo due avaconche non essendo possibile abbassare le platee delle stesse. Le soluzioni ovviamente sono costose e non sempre di facile attuazione. Molti lavori, però, sono già stati impostati anche se le difficoltà hanno il dono di sapersi moltiplicare,

I ponti

Un fiume è anche una barriera che spesso separa. In alcune occasioni questo suo ruolo può anche tornare utile, ma è nella natura dell'uomo comunicare con i propri simili e pertanto un problema da sempre esistito è quello dell'attraversamento, cioè dei ponti.

Per Piacenza. poi, data la sua posizione, si è trattato quasi di una ragione d'essere. Il problema dell'attraversamento se lo erano già posto i Romani. poi i Longobardi, in seguito il Comune e via via fino al secolo scorso quando nascono i grandi ponti che giungono, pur attraverso drammatiche disavventure, fino ai nostri giorni. Parliamo dei due ponti della città. quello ferroviario e il gemello stradale, perché strettamente legati alla vita cittadina. Gli altri - è il caso di quello autostradale e dei rimanenti della provincia - sono figli della più recente tecnologia e la loro storia è pressoché inesistente. Inoltre servono finalità che non coinvolgono direttamente la comunità locale (vedi quello dell'Autosole) e pertanto la loro costruzione



I due ponti di Piacenza: in primo piano quello stradale, ricostruito dopo i bombardamenti della seconda guerra mondiale, sullo sfondo quello ferroviario.

esula dai nostri interessi che tendono a cogliere il fiume nei suoi rapporti

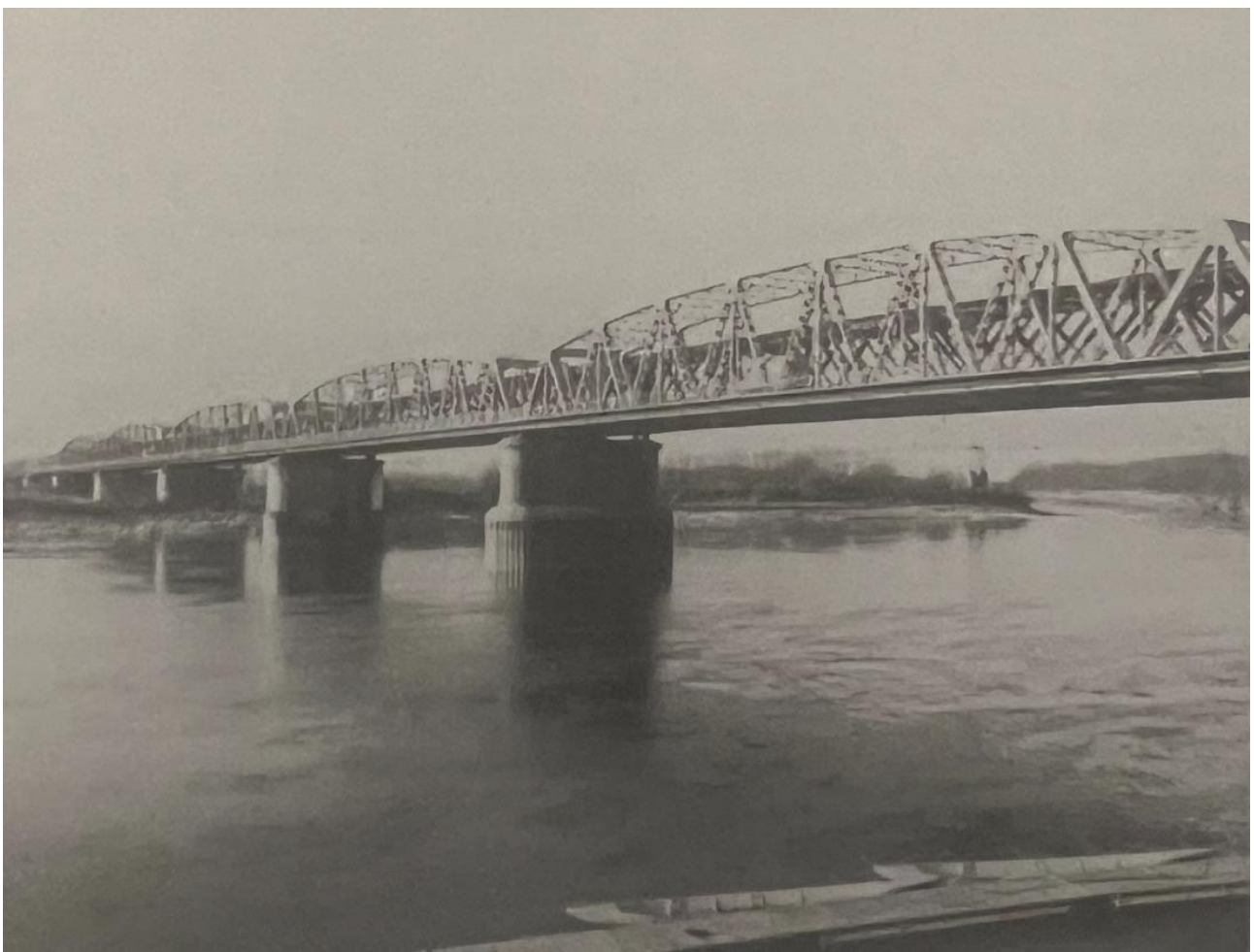
con la società piacentina.

Veniamo ai due ponti e partiamo da quelli costruiti nell'Ottocento.

Nell'ottobre del 1861, all'indomani dell'unificazione d'Italia, viene inaugurata la linea ferroviaria Piacenza-Milano e il Po viene superato con un ponte di legno che non offre grandi garanzie. È necessario un ponte adeguato e l'incarico viene affidato ad una ditta francese che usa, per le fondazioni dei piloni, i moderni cassoni pneumatici. Si tratta di lavorare 18 metri sotto il livello dell'acqua.

Nell'ottobre del 1863 i lavori vengono funestati da un grave incidente che provoca due morti e la perdita di gran parte degli impianti: una piena travolge il ponte di servizio, abbatte alcuni piloni e fa cadere anche il ponte provvisorio sul quale appena pochi minuti prima era transitato un treno con passeggeri. Si riprende dall'inizio e il 3 giugno 1865 il nuovo ponte può essere inaugurato dal principe ereditario, il futuro Umberto I.

Il traffico stradale continuava a svolgersi su un ponte di barche: lo Stato aveva già provveduto ai collegamenti ferroviari, quindi non si sentiva più impegnato a costruire altre opere. Ci penseranno i comuni e le province confinanti, cioè Piacenza e Milano, e così nel 1906 la ditta Savigliano



Il ponte che a Cremona unisce la sponda lombarda a quella piacentina. In questi ultimi tempi si è rivelato insufficiente e si parla di costruirne uno nuovo



Una curiosa immagine ripresa nei primi mesi del 1985: l'antico portale del ponte ferroviario costruito nel 1865 è rimontato in Piazza Cavalli in occasione della mostra dedicata al "Gotico, neogotico ed ipergotico". Il portale si è salvato grazie all'intervento dell'ing. Ranza quando il ponte fu ampliato.

comincia i lavori per collegare le due sponde con un nuovo ponte. I lavori termineranno nel 1908, anno in cui ad inaugurarlo verrà il re Vittorio Emanuele III; lo stesso sovrano tornerà nella nostra città vent'anni dopo per scoprire il monumento ai pontieri, altra opera che ha stretti legami col fiume.

I due ponti si inserirono ben presto nel panorama cittadino con autorità al punto che divennero delle vere attrazioni turistiche. Erano però anche strutture strategiche e la seconda guerra mondiale non li ha purtroppo risparmiati. Il 13 maggio 1944 furono centrati la stazione e il ponte ferroviario, il 12 luglio successivo un nuovo bombardamento colpì il ponte stradale che, essendo costruito su un'unica travata, benché colpito in modo marginale, finì completamente nella corrente. Si tornò al ponte di barche ma, subito dopo la guerra, si pose mano alla costruzione di nuovi manufatti. Nell'ottobre del 1945 potevano transitare i primi treni: i lavori per il completo ripristino terminarono però solo nel 1948.

Per lo "stradale" furono conservate le rampe d'accesso, ma al posto di un'unica travata, ne furono costruite otto indipendenti e la larghezza, dai 10 metri precedenti, fu portata a 11,50. Il nuovo ponte venne inaugurato da Einaudi.

in forma ufficiale il 31 ottobre 1949 dal presidente della repubblica Luigi Einaudi.

Vita sul Po

"I navaroli"

Abbiamo già accennato alla chiesa di Santa Agnese che le piante cittadine nella prima metà dell'Ottocento già annoverano tra quelle soppresse, ma ancora esistenti. È questa una chiesa strettamente legata al fiume in quanto particolarmente cara ai "navaroli", cioè gli uomini del Po.

Oggi gli addetti alla navigazione fluviale costituiscono una sparuta schiera che si fa ancora più esigua, se escludiamo coloro che vi si dedicano per motivi sportivi o più semplicemente per diporto. Nei secoli passati non era così; e non poteva essere diversamente data l'importanza della vita sul fiume.

I navaroli o barcaioli costituivano nel Medioevo un potente "paratico", cioè una corporazione con un proprio regolamento interno, i cosiddetti "Statuti",

. Ce ne parla diffusamente Vincenzo Pancotti nel secondo volume dei suoi "Paratici piacentini"

A noi non è pervenuta una redazione completa dello statuto di questo paratico, ma certamente doveva essere stato uno dei primi a formarsi. Le norme contenute nell' "Ordo nautarum et navalarum" portano la data del 1324 e furono, poi confermate fino al 1749 quando per l'ultima volta S.A.R. accetta le "supplichevoli istanze dell'università dei Paroni e marinai della città e stato con l'ordinare che l'università suddetta e tutti quelli che la compongono, si essi, che loro uomini e robe, debbano godere le franchigie, che hanno da tant'anni in addietro godute". Non è sempre chiaro quali fossero queste "franchigie", ma è certo che furono del tutto eccezionali. E questa è la normale conseguenza di una categoria che aveva saputo organizzarsi, d'accordo, ma che aveva anche a disposizione strumenti che le permettevano di far valere le proprie tesi. Nel nostro caso la "piattaforma delle trattative" - per usare una terminologia cara ai sindacati moderni doveva essere certamente di natura commerciale.



Ponte di S.Nazzaro in barche; negli anni Sessanta è stato sostituito con l'attuale in muratura (Arch. Ept).



Il problema del porto a Piacenza può essere rappresentato visivamente da queste barche ancorate presso una riva disadorna e abbandonata.



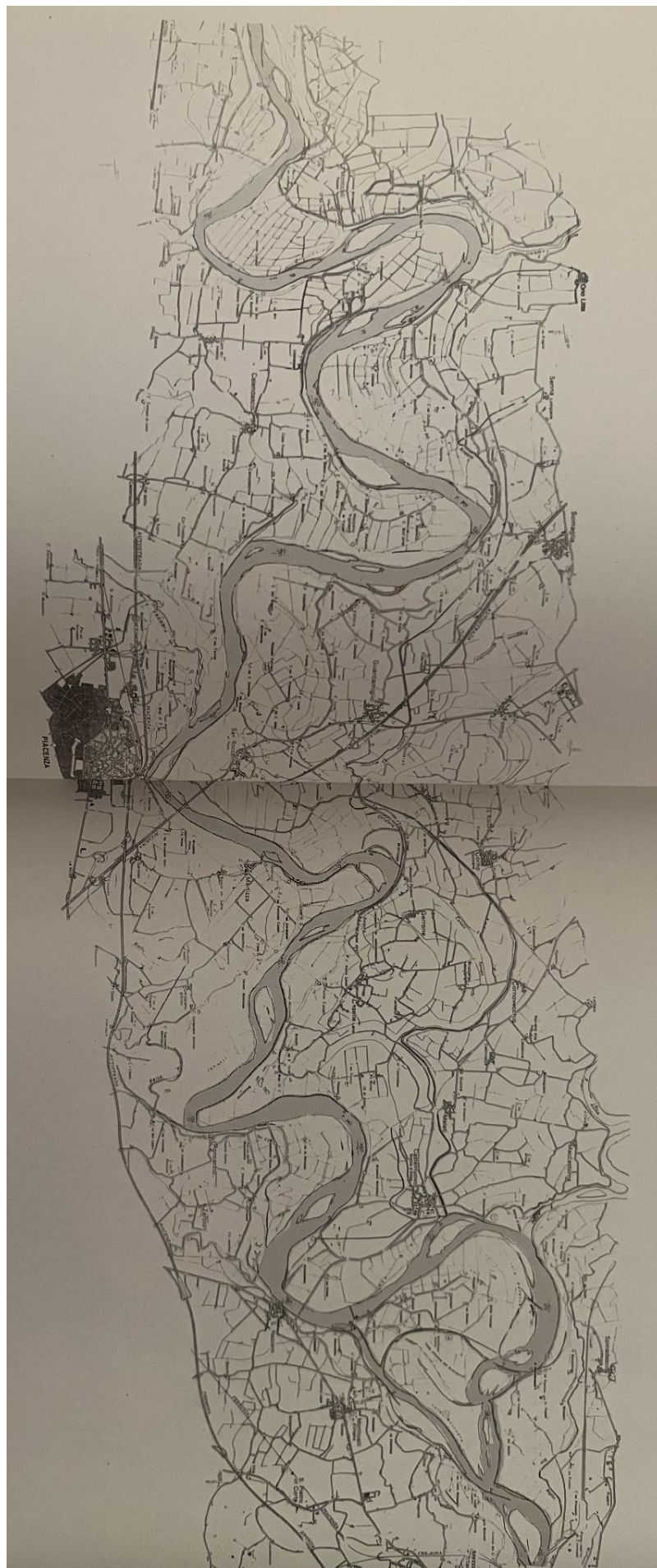
Il fiume nel medioevo è stato una importante via commerciale, ora i navaroli purtroppo devono accontentarsi di trasporti di legna nelle boschine.



I navaroli, un tempo, disponevano di propri statuti. In questa immagine, le ultime reti stese al sole; anche la pesca ha subito duri colpi dall'inquinamento.

L'attuale
"percorso" del fiume in
territorio piacentino

Nella pagina seguente:
reti al sole





Le società canottiere

La "Nino Bixio"

La storia della Nino Bixio - la scelta del nome era ovviamente un omaggio al Risorgimento italiano - inizia il 29 luglio del 1883 nella sala del consiglio di leva situato nell'ex convento di Santa Franca, l'edificio che attualmente ospita il Conservatorio Nicolini. Qui si riunì la pattuglia promotrice del sodalizio e fu scelto il nome della nuova società: "Società interprovinciale padana di salvataggio Nino Bixio"

La prima preoccupazione dei fondatori - come ricorda Roberto Mori in un supplemento di "Libertà" dedicato al sodalizio- era quello di addestrare giovani che fossero pronti a svolgere quei compiti che oggi definiamo di protezione civile.

In realtà gli iscritti alla Nino Bixio, durante le alluvioni, come fu il caso di quella del 1907, non mancarono di tener fede a questo loro obiettivo iniziale. La società, però, si riprometteva anche di creare una scuola per nuoto e di costruire uno stabilimento balneare.

Come si è giunti al

momento costitutivo? Purtroppo gli archivi della società sono andati distrutti durante un bombardamento dell'ultima guerra e non è facile ricostruire tutte le fasi. La prima sede fu una baracca montata su barconi ancorati nei pressi del ponte ferroviario.

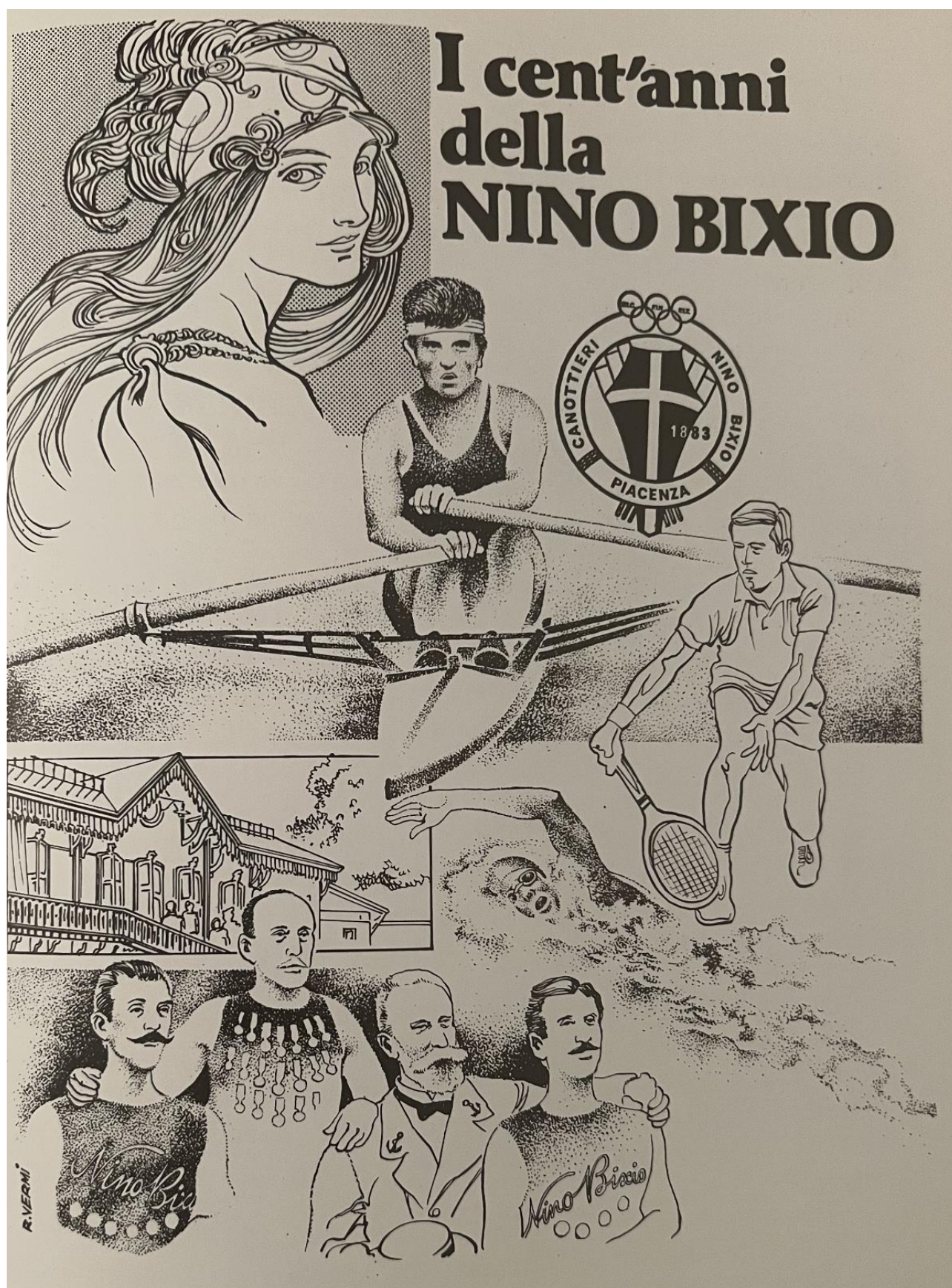
Accanto alla normale attività ricreativa, la "Nino" si dedicò con molta attenzione anche allo sport e numerosi furono coloro che si distinsero. E il caso dell'equipaggio "quattro con" che dal 1909 al 1911 dettò legge in Italia e si distinse anche in terra francese. Questi vogatori furono soprannominati "i bimbi" per la loro giovane età, ma non furono i soli. Dopo il 1920 un altro "quattro con" ottiene una lunga serie di successi; lo stesso fanno altri equipaggi al punto di meritare una lusinghiera citazione da parte di Gabriele D'Annunzio. Più tardi un "otto" prese parte alle regate sul Tamigi.

Lungo sarebbe citare tutte le imprese sportive di questa società e, per lo spazio a disposizione, è impossibile, ricordare i nomi. Nel giugno del 1944 le bombe destinate al ponte radono al suolo anche la sede della società che

deve ripartire da zero. Inizia così la fase della ricostruzione e dell'ampliamento dei ruoli con l'inclusione anche del tennis e di nuove strutture per il nuoto.

Nel dicembre del 1967 entra in funzione la piscina che ospiterà gare prestigiose, ma non da meno è il settore del tennis che potrà fregiarsi di nome come quello di Giordano Maioli. Gli organizzatori riescono a portare a Piacenza campioni come Gardini, Merlo e Sirola e incontri come "Italia-Lussemburgo" di Coppa Davis. Tutto questo fermento il CONI lo sottolinea nel 1973, cioè in occasione dei novant'anni di vita, concedendo la "stella d'oro".

Nonostante il canottaggio fosse un tempo prioritario, nel dopoguerra aveva subito una pausa, ma negli ultimi anni si è di nuovo imposto all'attenzione istituendo, nel 1980, anche il settore femminile. Che le prospettive siano buone è testimoniato dai risultati ottenuti da Marco Savino, più volte campione d'Italia e nel 1982 vincitore della Coppa Europa Senior B e della Medaglia d'argento ai campionati mondiali juniores. Di recente la società che ha circa 1700 soci, ha ulteriormente potenziato le proprie strutture con l'aggiunta, tra l'altro, di una "vasca-voga" per gli allenamenti anche in caso di cattivo tempo.



Come la "Vittorino" anche l'altra società canottieri, la "Nino Bixio" ha recentemente celebrato il secolo di vita. Nella foto la prima pagina del supplemento di Libertà (8 agosto 1983) disegnata da Renato Vermì.

"Vittorino da Feltre"

"Cento anni sul Po" è un elegante volumetto col quale la Vittorino Da Feltre ricorda il suo secolo di vita. Ci serviremo di questa opera per percorrere anche noi la storia della società che per molti aspetti rappresenta la tenacia della gente piacentina difficilmente disposta a cedere davanti alle difficoltà. E la Vittorino ne ha avute diverse, eppure ha saputo sempre rialzarsi ed ora può vantare una molteplice attività sportiva (canottaggio, nuoto, calcio, tennis, ecc.).

Vediamo le principali tappe storiche del sodalizio. Tutto inizia con un gruppo di soci che tengono la riunione decisiva nel dicembre del 1882; l'attività inizia nel gennaio dell'anno successivo soprattutto con il canottaggio ed il successo non si fa attendere.

Così, molto in sintesi, il medagliere. Nel 1911 primo posto a Como, due anni dopo ci si afferma ad Albano, nel 1920 di nuovo a Como, così pure nel 1927 quando i leggendari "gazosini" si impongono nella categoria juniores, mentre]"otto" giunge primo nei seniores. Lo stesso equipaggio della Vittorino conquista il titolo europeo. Un prestigioso bilancio lo avranno anche gli anni successivi fino al 1931. Il successo tornerà nel 1952. Questo per quanto riguarda i campionati italiani; il medagliere europeo registra vittorie negli anni: 1927, 1929 e 1930; vanno poi aggiunte le Olimpiadi del 1928 ed altre regate internazionali. Gli anni Venti ed i primi del decennio successivo costituiscono quindi un periodo di grazia.

Torniamo alla storia del sodalizio. Nata come "Società ginnastica", la Vittorino ebbe un inizio lanciato. Nel 1890 costruì accanto alla sede una grandiosa pista per gare ciclistiche: una delle prime del genere in Italia tutta in cemento levigatissimo con curve sopraelevate. Accanto alla pista un ippodromo. Probabilmente però il passo era più lungo della gamba e inevitabile fu il crollo.

Nel 1905 alcuni volonterosi riprendono da zero con una semplice tenda. Lentamente viene risalita la corrente e durante gli anni Venti la società trova un protettore nell'on. Barbiellini "che non si limitava a favorire i progressi della Vittorino o a presenziare alle premiazioni, ma, appena poteva, seguiva le fasi principali degli allenamenti dei canottieri e li accompagnava nelle gare più importanti". Sono gli anni di prestigiose affermazioni in campo nazionale ed internazionale, Olimpiadi comprese.



La sede della società canottieri Vittorino da Feltre. Il fiume è anche "strumento" di sport e di relax.

Durante la seconda guerra mondiale le bombe risparmiarono, in certo qual modo, la sede della società, tuttavia i danni furono molti ad opera dei tedeschi. Per merito anche dei Vigili del Fuoco, che hanno nella Vittorino la loro alleata per l'attività vogatoria, negli anni del dopoguerra la sede fu presto ripristinata e l'attività riprese, ma all'orizzonte si profilavano già altre avversità. Questa volta era il viadotto autostradale la cui costruzione ha imposto modifiche alla sede sociale. Di nuovo si riparte dalle prime battute: è il destino di questa società che non conosce la parola "resa"

«Venne studiato un progetto per l'allestimento di nuovi impianti sportivi ed attrezzature ed i lavori vennero portati a termine nel giro di un anno. Furono costruiti campi da tennis in sostituzione di quelli demoliti per il viadotto, nuovi viali interni, la piscina olimpionica di 50 metri per 21, una nuova zona verde, una centrale termica, il nuovo bar ristorante, un campo da tennis coperto con struttura fissa ed altri due con palloni pressostatici e un grande parcheggio. I nuovi impianti determinarono il fulmineo rilancio della Vittorino che si è inserita tra il numero delle società sportive italiane più attrezzate"

Altri ampliamenti sono stati decisi anche recentemente. La strada ora appare in discesa e l'orizzonte è libero.

Il 2° Reggimento Genio Pontieri

Ha superato il secolo di vita sul Po anche il secondo reggimento Genio Pontieri che nell'ottobre del 1983, durante una cerimonia in Piazza Cavalli (a cui ha preso parte anche il capo di stato maggiore gen. Cappuzzo) è stato insignito da parte dell'Amministrazione Comunale della cittadinanza onoraria.

Il reggimento, erede di precedenti tradizioni che risalgono fino all'esercito piemontese, nasce a Piacenza nel gennaio del 1883 con la denominazione di "4° Reggimento Genio Pontieri". Scriveva il quotidiano "La Libertà" sul suo primo numero del 27 gennaio del 1883: "Piacenza sembra una caserma: c'è più soldati che cittadini, e più medaglie che soldati ... Laggiù, nella caserma San Sisto, s'è demolito e rifabbricato per far posto al nuovo venuto, e questo nuovo venuto è il quarto reggimento genio (pontieri) nato nella notte del 31 dicembre 1882 al 1° gennaio 1883 e che per ordine del ministro della guerra ha posto qui sua stanza".

Come abbiamo detto i Pontieri avevano già una loro tradizione alle spalle. I fiumi, in fondo, ci sono sempre stati e gli eserciti non si sono certo



fermati di fronte alla loro corrente. Nell'antichità abbiamo esempi illustri. basterebbe ricordare il ponte sul Reno che Cesare descrive nel "De Bello Gallico".

Venendo però ai tempi più recenti, il problema si è posto con la formazione di unità "pesanti" e i primi reparti capaci di costruire ponti li ha avuti l'artiglieria.

Oltre cento anni fa l'esercito decise di costituire un reggimento, appartenente ovviamente all'arma del genio, formato unicamente di pontieri, e non poteva non collocarlo che sul fiume per eccellenza, cioè il Po. La scelta cadde su Piacenza e così ebbe inizio un lungo rapporto tra questi soldati e la città, un rapporto - al di là della retorica - fatto soprattutto di simpatia. Non è il caso di fare discriminazioni, ma è indiscutibile che il "pontiere" è un tipo di soldato portato spesso ad operare a contatto con la popolazione: i suoi interventi sono richiesti in caso di calamità, come terremoti ed alluvioni, o più semplicemente per "lanciare" un ponte provvisorio per togliere dall'isolamento un paese di montagna come spesso è capitato sul nostro Appennino. È un soldato per la pace, uno specialista per la protezione civile, è una sentinella contro i capricci della natura.

La storia di questo reparto è costellata da interventi a favore delle popolazioni civili, ma purtroppo non mancano anche gli episodi bellici. I pontieri piacentini sono stati, infatti, un po' su tutti i fronti: sono stati loro a costruire il ponte sul Piave sotto i bombardamenti del nemico per permettere all'esercito italiano di riprendere l'offensiva; li troviamo ancora nelle steppe gelate della Russia durante la seconda guerra mondiale, e qui non hanno solo costruito ponti, hanno anche combattuto pagando un prezzo tragico alla logica irrazionale della guerra.

Ci è impossibile ripercorrere tutta la storia del reggimento (durante i suoi cento anni di vita ha modificato la denominazione: tra l'altro da 4° è diventato 29), ma per avere un'idea del suo cammino è sufficiente citare il medagliere.

A livello di ricompense ai reparti è da ricordare una medaglia d'argento al nono battaglione sul fronte russo, tre medaglie di bronzo, tutte al valor militare; al valor civile è da citare la medaglia d'argento per l'intervento nel Polesine per l'alluvione del 1951 ed un attestato di pubblica benemerenzza per l'alluvione del 1966.

Vi sono poi le ricompense attribuite ai singoli pontieri: due medaglie d'oro al valor militare. 107 d'argento, 341 di bronzo e 247 croci di guerra: al valore civile: 48 medaglie d'argento e 101 di bronzo.

Bastano i precedenti dati per sintetizzare l'impegno di questi nostri "concittadini" che, nonostante le stellette, hanno una profonda vocazione per la pace e per la solidarietà umana.



Piacenza ospita da oltre un secolo l'unico reggimento pontieri dell'arma del Genio. Nella foto della pagina precedente (arch.del rege.) un'esercitazione: 1 pontiere hanno "gettato" un ponte di barche sul Po; sopra, un particolare del monumento che la città ha dedicato ai suoi pontieri. Il reggimento, durante le celebrazioni del centenario, è stato proclamato dal Consiglio comunale "cittadino onorario" di Piacenza.

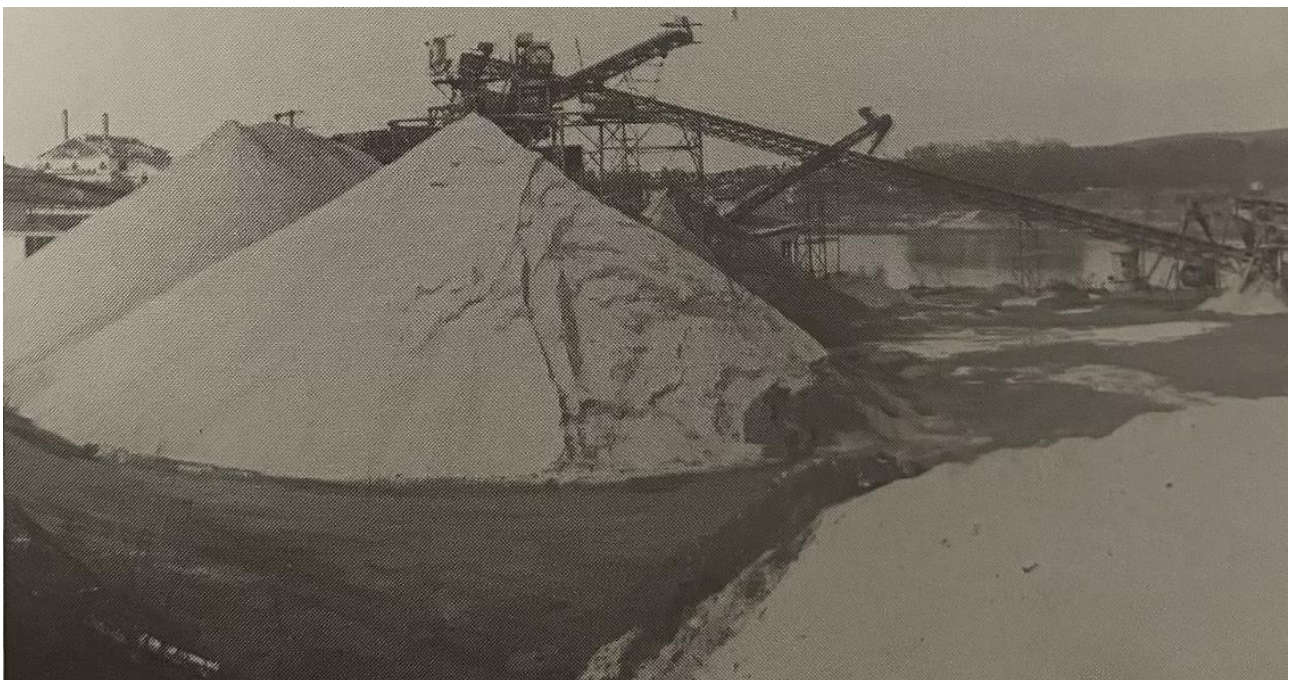
Il Po e il lavoro

solitamente quando si pensa ad un fiume importante come il Po e lo si mette in relazione all'attività dell'uomo, il primo riferimento che viene spontaneo è la navigazione. Le "vie d'acqua o fluviali", così si dice. Eppure il fiume e il Po non fa eccezione, è stato d'aiuto all'uomo anche in molti altri settori. È il caso dei mulini natanti che nel piacentino erano particolarmente diffusi.

Piero Castignoli, nel suo studio dedicato alla "navigazione fluviale a Piacenza", a fine Settecento ne conta oltre cento. Scrive in merito Carmen Artocchini (Il Folclore piacentino, p. 115):

"Queste singolari costruzioni

erano ancorate non solo nella Bassa Ferrarese, ma lungo buona parte del corso dell'Eridano e, nel Piacentino, concentrate nella zona di Mezzano Chitanto. Sfidarono il tempo e il progresso e scomparvero solo verso la fine del secolo scorso. L'ultimo proprietario fu Giovanni Croci, una delle più nobili figure di Croce Santo Spirito, e l'ultima veterana di una lunga serie di mulini fu la Molinazza Garibaldina, così chiamata in onore di Garibaldi all'epoca della spedizione dei Mille".



Tra le attività connesse al fiume vi è quella dell'escavazione della sabbia, operazione un d' molo pieltuata a mano ed ora attuata con potenti mezzi meccanici. Sul settore la legge sta pero ponendo limiti per salvaguardare il delicato equilibrio del letto del frume.

Le origini di questi particolari mugnai si perdono nel tempo. Già nei paratici del 1200 si parla dei "molinari de Pado" con una propria organizzazione e con propri ordinamenti. I mulini del Po erano "costituiti da due grandi barconi paralleli e: distaccati di alcuni metri fra cui erano le pale, che andavano con la corrente del Po, e facevano girare il perno in comunicazione con due mole che macinavano il grano".

Ma non erano solo questi i lavoratori del Po. Oltre ai "navaroli" e ai "molinari de Pado" attorno al fiume, nel tempo, si sono sviluppate molte altre attività e, per un rapido excursus, ci è d'aiuto il Museo etnologico del Po di Monticelli d'Ongina dove sono esposti i diversi strumenti connessi alle attività fluviali.

Iniziamo con la pesca. Tralasciamo i sistemi moderni che sono noti e, affidandoci al Museo, vediamo alcuni metodi che si allontanano dalla prassi normale. E il caso della pesca delle anguille che si praticava con una speciale nassa costruita in legno. È un particolare cestino a forma allungata che veniva fissato ad un palo piantato sul fondo in acqua corrente. Dentro è collocata l'esca; l'anguilla, risalendo la corrente, entra per il cono terminale della nassa e vi resta intrappolata.

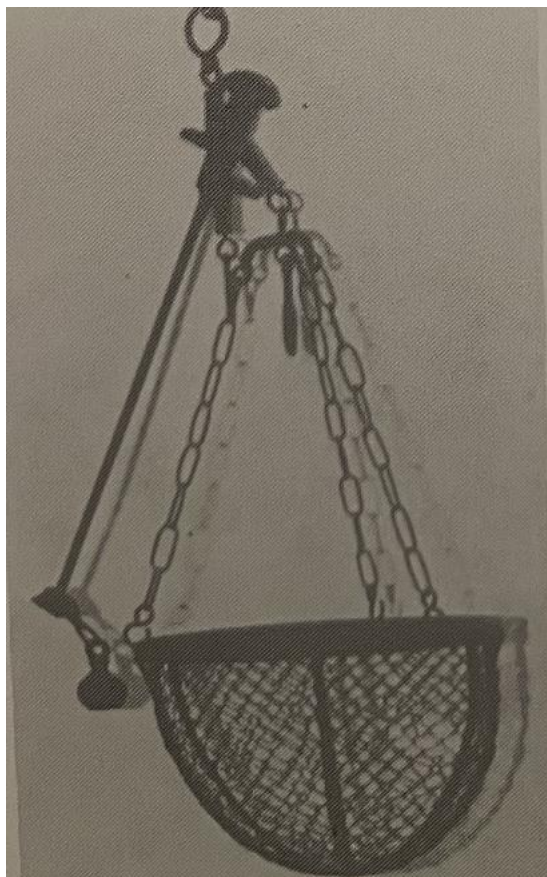
Un altro strumento tipico è la "nassa di filo", una vera e propria trappola costituita da corde intrecciate a rete appoggiate a cerchi di bambù. Il tutto viene ad assumere una forma cilindrica con un'imboccatura molto ampia.

"L'oggetto è uno dei migliori espedienti escogitati dai pescatori del Po.

Quando il livello del fiume cresceva, lungo le rive, - affermano i responsabili del museo

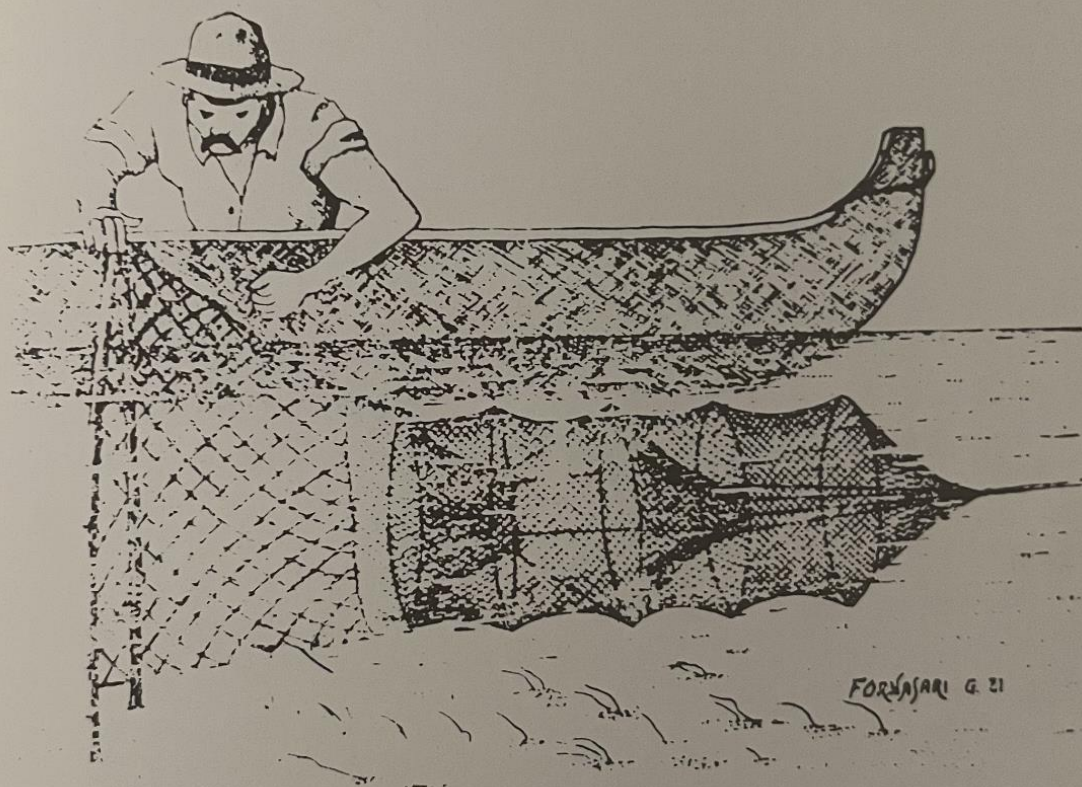
- il pescatore fissava l'oggetto ad un palo nella sua parte

terminale, tendendolo infisso sul fondale con le due punte dell'arco all'altezz-



Alcuni oggetti relativi ai lavori

Sul fiume: In questa pagina, una bilancia per anguille; nella pagina a lato, nel disegno di Fornasari un pescatore sta usando una nassa di filo.



FORNARI G. 21

za dell'imboccatura maggiore, e disponendolo in modo che l'imboccatura stessa fossa posta secondola corrente". I pesci, risalendo il torrente, andavano ad intrappolarsi sul fondo senza riuscire a ritrovare la strada per uscire.

La "nassa di filo", per la sua validità, è ancora in uso anche se la pesca ha adottato in questi ultimi tempi sistemi moderni.

È il caso anche di chiedersi se esiste ancora, ai nostri tempi, una vera e propria pesca sul fiume dopo il crescente tasso di inquinamento che ha letteralmente trasformato le caratteristiche del grande corso d'acqua.

Un altro settore che ha subito una notevole influenza della tecnologia moderna è stato quello dell'escavazione della sabbia e della ghiaia.

Il Po è un grande produttore di questi materiali inerti anche se la legge sta imponendo sempre maggiori limiti a seguito dei dissesti registrati nell'andamento del greto del fiume. Oggi in diversi punti della sponda piacentina operano veri e propri centri di escavazione che utilizzano moderne draghe che hanno eliminato completamente la fatica fisica dell'uomo. Ma non era sempre così ed ancora una volta il già citato museo del Po di Monticelli ci è di prezioso aiuto.

Era ancora notte fonda quando i barcaioli, in genere 4 per barcone, partivano con la loro imbarcazione verso i luoghi dove era possibile caricare la ghiaia. Si trattava di risalire la corrente e pertanto la barca veniva legata ad una fune che gli stessi uomini trascinavano facendo pressione col proprio corpo su una cinghia di canapa.

Raggiunti i "giaroi" per mezzo di un caratteristico mestolo costituito da un grosso anello in ferro e da una robusta rete metallica, il "cusot" effettuava il carico della ghiaia che a volte doveva essere separata dalle impurità; questa operazione si faceva attraverso un setaccio, il "cribi"

manovrato da un secondo cavatore. Riempito il barcone, si portava il carico ai luoghi di raccolta e qui si effettuava il trasbordo sui "cassoni" dei carrettieri che provvedevano a trasportare la sabbia o la ghiaia ai cantieri dove veniva usata.

Il materiale proveniente dal Po è sempre stato considerato di prima qualità, particolarmente pregiato e pertanto ricercato dai costruttori. Quanta fatica, però, legata a quei barconi che gli uomini, coperti solamente da un camicione, trascinavano lungo la corrente del fiume!





In alcuni centri sopravvivono mestieri strettamente legati alla vita del fiume: nelle foto sopra e nella pagina precedente, alcune donne stanno lavorando alla costruzione di gabbie usate per pescare le anguille, sono 1 "nasen da anguili".

La caccia

Può sembrare strano, ovviamente ai profani, ma il Po è anche amico dei cacciatori che trovano sulle sue sponde particolari specie di selvaggina. In particolare l'anatra selvatica, che ha nella vegetazione del fiume il suo habitat preferito. Si tratta di un animale astuto e non è facile portarsi a distanza di tiro. Per questo i cacciatori da tempo hanno inventato un particolare richiamo che deve o dovrebbe ingannare il volatile. Il museo di Monticelli ci ripropone una rudimentale anatra fatta di sughero che un tempo veniva usata come richiamo.

Oggi anche qui si è fatta sentire la moderna tecnologia, ma il principio resta sempre lo stesso: in acqua corrente l'anatra fasulla viene legata ad un ancoraggio, nelle lanche viene lasciata galleggiare liberamente in attesa che l'anatra vera si lasci ingannare e venga a far compagnia al suo sosia di plastica.



Sono ormai rare, ma sul Po nei pressi di Piacenza, ci si può ancora imbattere in queste curiose imbarcazioni.

La flora

Piacenza si trova in una zona intermedia tra la montagna ed il mare e la flora che caratterizza il tratto del fiume da Castelsangiovanni a Cremona presenta caratteristiche che potremmo definire di transizione. Inoltre questo è un momento decisamente poco favorevole per stendere un elenco delle piante che vivono lungo il fiume e nel fiume visto che l'uomo, con i propri scarichi industriali e con le periodiche "fughe" di petrolio, sta facendo di tutto per distruggere questo interessante ecosistema. Il nostro capitoletto sulla flora è basato sulla situazione degli anni scorsi e non c'è da meravigliarsi se alla luce di nuove indagini verrà trovato impreciso.

Partiamo con la flora definita acquatica e palustre, quella che si sviluppa nelle cosiddette lanche, ossia nei tratti dove la corrente del fiume rallenta o non giunge. Qui incontriamo le erbe acquatiche con foglie galleggianti tra



Il Po è ancora, nonostante le aggressioni dell'inquinamento, un ecosistema interessante dove la flora riesce a sopravvivere.



Sul tema della flora merita un cenno una zona protetta, isola De Pinedo, il cui habitat naturale ha ottenuto oggi anche il riconoscimento regionale. Nella cartina il meandro formato dal fiume nella zona della cascina Baracca e l'isola del Pinedo con le aree vincolate dal decreto regionale di protezione della flora e delle lanche. (cfr: Liberia. 24 marzo 1985).

cui le ninfee bianche, le gialle *Aponogeton distachyus*. Molto diffusa la "Venticchia d'acqua" che si trova specialmente nelle "mortizze" ed ha un ritmo di riproduzione talmente veloce da coprire in breve tempo ampi specchi d'acqua. Vi sono poi i fiori gialli dell'iris, le canne dell'*Arundo donax* (che può raggiungere anche i 4 metri di altezza); meno diffusa la *Typha latifolia*, i cui fiori sono costituiti da una pannocchia che in primavera sparge al vento i suoi semi volanti. Utile per la sua capacità di far presa e quindi legare il terreno e per l'ospitalità che offre agli uccelli, è la cannella palustre, più diffusa però nella zona del delta.

Un rapido sguardo, ora, alle piante ad alto fusto che si sviluppano lungo il corso del fiume. Un po' ovunque si trovano piante della famiglia delle salicacee, in grado di svilupparsi anche nella prolungata umidità, al punto da poter sopportare senza particolari conseguenze anche le inondazioni. Queste piante, nelle diverse varietà, sono utili inoltre per il loro impiego in diverse attività artigianali in quanto forniscono pertiche e robusti vimini. Un altro albero cosiddetto "da ripa", cioè in grado di tollerare l'umidità ed eventualmente anche un'inondazione, è il pioppo. È la pianta tipica dei terreni golenali capace di giungere a notevoli dimensioni.

Le varietà diffuse in pianura sono soprattutto quelle del pioppo bianco e di quello nero, molto noto il "pioppo lombardo"; parliamo delle "indigene". Va tenuto presente che in questi ultimi tempi prevale però la canadese. Vi è poi la quercia farnia, una delle più alte dell'Italia in quanto in grado di raggiungere i trenta metri.

La coltivazione di piante non indigene, ad esempio il pioppo canadese, ha avuto come conseguenza la modifica del sottobosco che è instabile anche per il comportamento dello stesso fiume che, a volte, porta a valle semi di piante montane dando luogo a vegetazioni anomale.

Non vanno dimenticati infine i funghi. Il loro ambiente è tradizionalmente la montagna e la collina, ma non mancano le varietà che si trovano bene anche sulle sponde del fiume. Gli esperti ricordano i cosiddetti "geloni" (*Pleurotus ostreatus*) che crescono a gruppi sulla corteccia degli alberi e solo da poco inclusi tra quelli mangerecci. Vi sono poi i chiodini, i piopparelli, le spugnole, ecc.; occorre però fare attenzione perché lungo il Po sono state trovate anche l'*Amanita verna* e l'*Amanita phalloides*, entrambe mortali. I boschi lungo il Po potrebbero poi nascondere l'ambito tartufo.

La Fauna

Come detto per la flora, anche la fauna si divide in due categorie: eli animali che vivono nei pressi del fiume e quelli acquatici.

Iniziamo con quegli animali che si trovano sulle sponde. Diffusa la famiglia dei topi che comprende anche il più grosso ratto delle chiaviche. Nei terreni golenali possiamo trovare poi il coniglio selvatico, la lepre, la talpa, la donnola, ecc. ... Alcuni di questi animali passano dei guai seri durante le alluvioni.

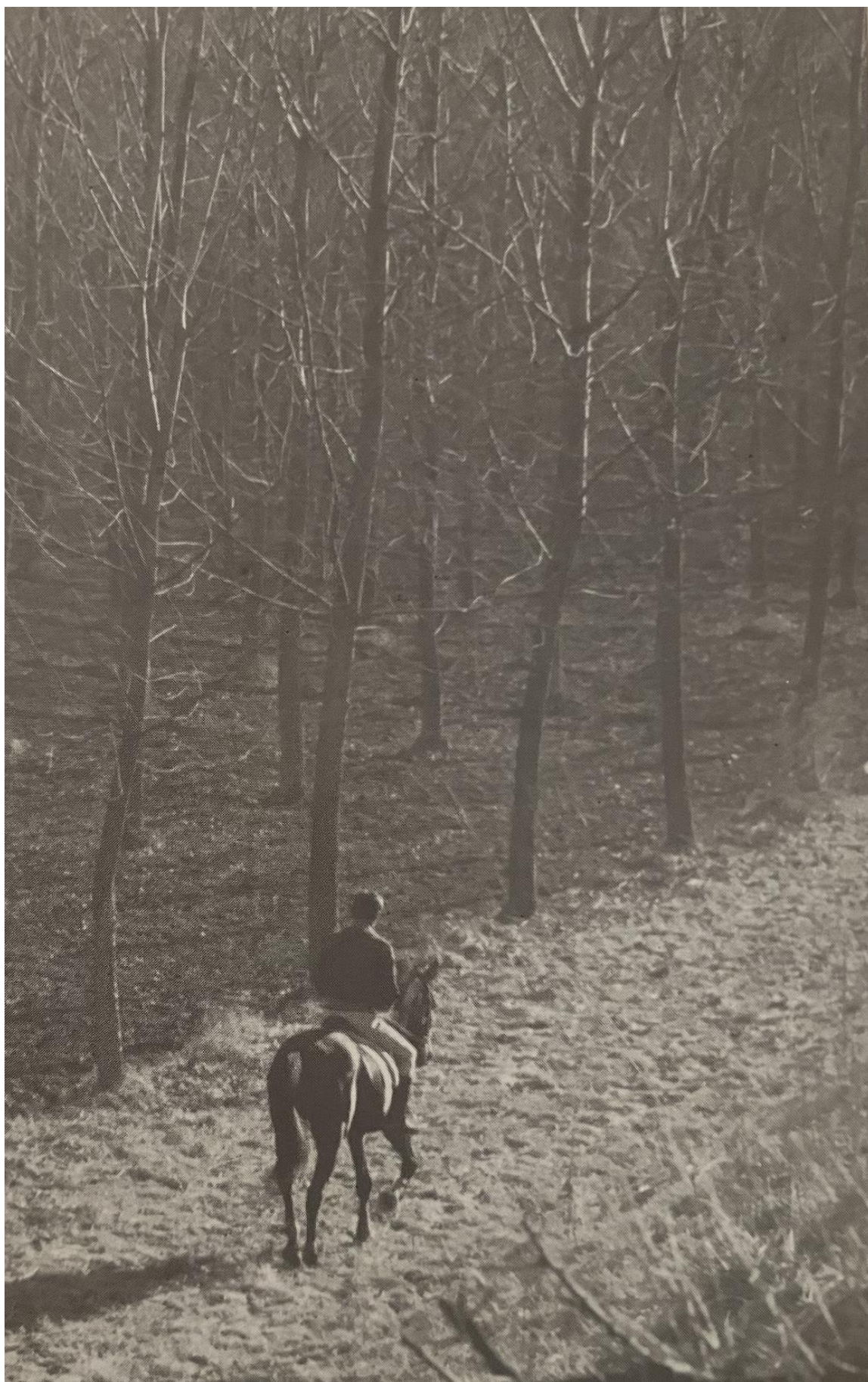
Gli uccelli: nelle vicinanze delle acque si possono trovare la calandrella, l'allodola, la cappellaccia, la cutrettola e la ballerina bianca. Volatili più grossi sono il nibbio, il falco, il fagiano e la già citata anatra selvatica. A fatica stanno sopravvivendo all'inquinamento gli anfibi e i rettili un tempo molto diffusi. Ricordiamo la rana verde, commestibile, la raganella, il rospo, il tritone e la biscia d'acqua.

Un cenno merita anche il complesso mondo degli invertebrati, certamente il più ricco per numero di varietà. Gli esperti ritengono questa microfauna fondamentale in quanto è alla base dell'alimentazione di tutti gli altri animali. Modesto invece l'apporto all'alimentazione umana in quanto da alcuni decenni è pressoché scomparso il gustoso gambero di fiume.

Nelle acque del Po troviamo le Sanguisughe, gli Oligocheti che vivono nella melma del fondo, i Tubifex che hanno saputo acclimatarsi anche con l'inquinamento, alcuni crostacei (Copepodi, Ostracodi, Cladoceri), ecc.

Vi sono poi gli insetti: le libellule, la farfalla bianca denominata Catacyrtopora lemnata, le zanzare, le friganee, emiteri come la Gerris najasela predatrice Notonecta, lo scorpione d'acqua e la Ranatra linearis: Nelle acque vive anche la pulce d'acqua: che salta sulla superficie senza affondare, ecc. Tra i molluschi dominano le chiocciole e le lumache.

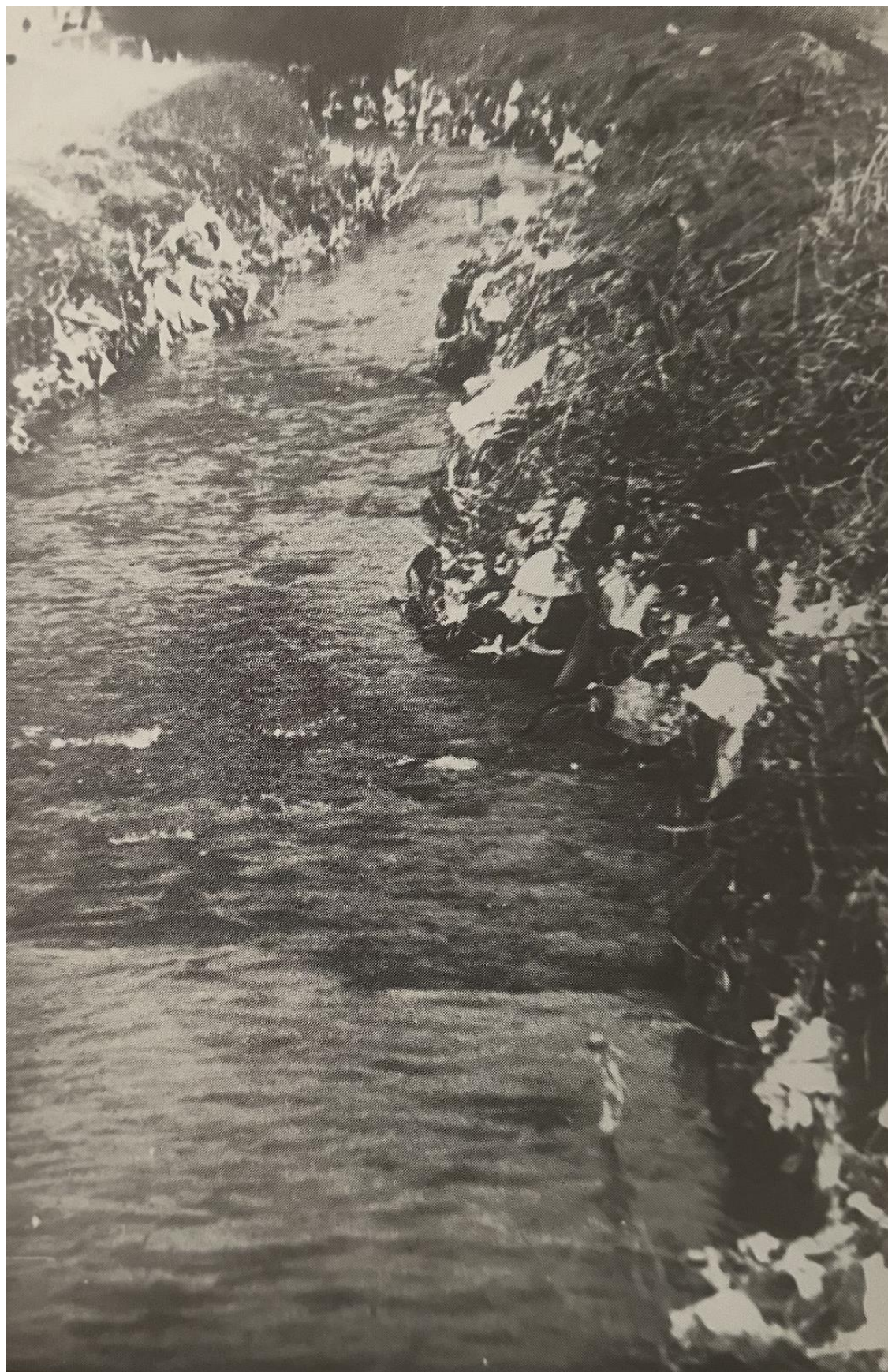
abbiamo lasciato per ultimi gli animali che dovrebbero essere al primo Posto nella fauna di un fiume come il Po, i pesci.



Il fiume un microcosmo dalle mille sfaccettature: tra le sue boschine si possono incontrare anche amanti dell'equitazione.

Sull'argomento si sono pronunciati recentemente Adriano Gervasoni e Albino Casarola del "gruppo mostre monticellesi" che hanno compilato un ampio catalogo dal titolo significativo: "Acquario del Po" E un'attenta panoramica dei pesci che vivono attualmente nel fiume: ad ognuno di loro viene dedicata una scheda. completata da disegni di Giuseppe Fornasari Dall'interessante pubblicazione riprendiamo un rapido elenco dei principi degli abitatori del fiume.

Alborella: lunga e slanciata, non supera i 15 cm. di lunghezza. È molto gustosa ma piccola. Anguilla: è diffusa lungo tutto il fiume anche se è caratteristica delle Valli di Comacchio. È serpentiforme e in gran parte ancora avvolto nel mistero è il caso della sua riproduzione. Può essere consumata anche marinata, il famoso "capitone". Barbo: ha corpo robusto e due paia di grossi barbigli ai lati della bocca. Prima di mangiarlo eliminare tutte le uova: sono giudicate nocive. Barbo canino: pesce di fondo, preferisce acque chiare, ben ossigenate e a corso rapido. Il catalogo lo definisce un relitto preistorico. Bottatrice: ha testa larga ed appiattita, bocca grande. molti denti. Di solito raggiunge i 60 cm. di lunghezza. È molto brutta, ma deliziosa in cucina. Carassio: lo si trova vicino a rive paludose e in acque morte. Le sue carni hanno scarso valore. Carassio dorato: è il noto pesce rosso, molto bello, destinato a scopi ornamentali. Carpa: è uno dei pesci più grossi delle acque dolci. Ottima in cucina. Carpa a specchi: la chiamano anche Galiziana. Come particolarità ha grosse squame tonde sui lati simili a specchi di rame. Cavedano: è uno dei pesci più eleganti e può raggiungere il peso di 4 Kg. E voracissimo: aggredisce gli altri pesci, le rane e addirittura i topi. Cefalo: pacifico, sospettoso, è di difficile cattura. E diffuso anche nel mare. Cheppia: è un pesce violento. Vive nel mare ed entra nel Po anche per molti km. per trovare un posto adatto alla riproduzione. Cobite: dovendo salire in superficie per respirare, produce dei borbottii che si Possono facilmente udire. È di piccole dimensioni. Cobite larvato: è cugino del precedente, unica differenza la meno intensa maculatura dei fianchi. Gambusia: fu introdotta in Italia nel 1922, nelle paludi dell'Agro romano. per combattere la malaria. Ora è diffusa anche in valle padana. È piccolissima e di nessun valore in cucina. Chiozzo di fiume: vive in acque corrente basse. Più diffuso nei torrenti appenninici. Date le sue dimensioni è collocato tra i pesci da frittura. Gobione: predilige fondali ghiaiosi e puliti ed ha la discutibile abitudine di mangiare le carogne. Lampreda di fiume è a forma cilindrica e la femmina può superare il mezzo metro di lunghezza Gli esemplari piccoli vengono usati come esca. Lasca: preferisce fondali rocciosi e si nutre di vermi e di piccoli crostacei. Luccio: è un vero predone Può diventare di grandi dimensioni fino a raggiungere la lunghezza di 120. (cm). Dà la caccia agli altri pesci come un vero "lupo d'acqua". Muggine calamita: proviene dal mare e in estate riesce a giungere fino a Isola Serafini.



Come abbiamo modo di sottolineare più avanti, il Po è sottoposto, come dimostra questa foto, ad una continua aggressione inquinante da parte dei vari torrenti e rivi che scaricano nel fiume le fognature dei diversi centri abitati.

Persico Reale: è dotato di carni, sode e gustose, ricche però di lische. Persico Sole: molto diffuso nel Po, vive di preferenza in acque ferme o a corrente lenta, poco profonde. La sua carne è pregiata. Persico Trota: robusto e vorace, le sue carni sono di bella presenza, ma non tutti le apprezzano. Pesce Gatto: vive nelle acque stagnanti e melmose ed ha carni gustose. Pigo: simile al Cavedano, però con bocca piccola. Sanguinerola: di dimensioni piccole, ha carni cattive e di nessuna utilità in cucina. Scardola: viene usato, se piccolo, come esca per. Catturare altri pesci. Scazzone: simile al Chiozzo è un pesce gustoso ma piccolo. Siluro d'Europa: di giorno resta immobile nel

fango, di notte diventa un vero e proprio predatore. La sua avidità lo rende dannoso all'equilibrio biologico. Spinarello: privo di squame, ma con armatura di placche sui fianchi, non ha alcun valore alimentare. Storione comune: è abituato a vivere nel mare; risale il fiume per la riproduzione. È di difficile cattura. Famosa la bontà delle sue carni. Storione cobice: si differenzia dallo Storione comune per il muso breve e largo. Temolo: di forma slanciata, non supera i 40 cm. di lunghezza. Le sue carni sono delicate e squisite. Tinca: vive in acque calme e tra la vegetazione. Le sue carni sono buone, anche se prima di cucinarle si deve togliere l'odore di fango di cui sono impregnate. Triotto: vive in acque stagnanti, tra la vegetazione, è piccolo e le carni sono poco saporite. Trota fario: ama le acque limpide e si riproduce nei laghi coperti di ghiaccio nei periodi invernali. Il valore delle sue carni è noto. Trota iridea: predilige la pianura padana ed ama i fondi ghiaiosi. Ha difficoltà nella riproduzione. Vairone: ama le correnti vivaci e i fondi ghiaiosi. Le sue carni hanno meritato giudizi diversi.

Chiudendo questi due brevi capitoli dedicati alla flora e alla fauna del fiume, ricordiamo il crescente interesse che sta suscitando l'isola De Pinedo, nei pressi di Caorso, autentica oasi per la protezione di un ecosistema messo gravemente in pericolo, come si deduce da altre parti della pubblicazione (er. Libertà, 1 luglio 1984).

Storia dei comuni rivieraschi

La storia di un fiume è anche quella che è stata vissuta dalle popolazioni rivierasche. Vediamo quali sono le comunità, usando il parametro della circoscrizione comunale, che si incontrano percorrendo la sponda destra del Po da Castelsangiovanni a Cremona.

Castel San Giovanni

Non è da escludere che in questa zona esistessero insediamenti umani anche prima dei romani, ma mancano prove certe. Si può solo dedurre tale affermazione dai rari reperti venuti alla luce. La storia esce dalle penombre della leggenda solo quando anche qui giungono le insegne di Roma sotto forma della costruzione della via Postumia, cioè la strada che collega Piacenza a Voghera. Grandi organizzatori dei trasporti e dei collegamenti, i Romani, a venti chilometri da Piacenza, costruiscono una stazione di corrieri ed è da questo primo nucleo che lentamente si va sviluppando un nuovo insediamento umano che prenderà il nome di Borgo Olubra.

Si dice che cinquecento anni prima della nascita di Cristo esistesse qui un piccolo stato retto da un signore dal nome di Olubro. Questo signore, alla testa del suo esercito, cadde combattendo contro i Galli. Il suo corpo fu sepolto sulle rive del torrente Versa che prese il nome di Olubra, poi Oloro ed infine Lora. Un fratello di Olubro, Sarmo, fondò un villaggio più ad est e da lui prese il nome di Sarmato. Ovviamente sono leggende che un tempo venivano raccontate nella zona per dare una spiegazione fantasiosa alla nascita dei toponimi e che vengono ricordate nella storia della borgata scritta da Giuseppe Peveri.

Nel periodo medioevale l'importanza del borgo continua ad affermarsi in quanto qui transita una delle vie che restano aperte ai traffici nonostante i tempi, la via dei pellegrini o "romea"

Castelsangiovanni si trova ad una



Catel San Giovanni: piazza centrale e Palazzo del Comune

distanza tale da Piacenza da costituire un punto di sosta e ciò spiega, il numero degli ospedali che sorgono nelle vicinanze. E il caso di ricordare che in questi secoli l'ospedale è una via di mezzo tra il luogo di cura, l'ospizio e il centro di assistenza per i pellegrini, che avevano così un tetto per ripararsi durante la notte.

Le cose peggiorano durante i secoli che vedono lo sviluppo delle autonomie comunali. Quando la parte del leone la stanno facendo i grandi comuni cittadini, come Piacenza e Pavia, qui veniamo a trovarci in piena zona di frontiera e sappiamo come i comunali, che sovente vengono ricordati come gli anticipatori della democrazia, fossero anche particolarmente litigiosi. A Castelsangiovanni, o meglio nel territorio del Borgo Olubra, passa il confine tra il territorio piacentino, appartenente all'influenza della Lega Lombarda e Pavia, tradizionalmente imperiale. Le conseguenze sono prevedibili.

Nel XII secolo i piacentini, per fronteggiare i loro rivali, costruiscono la rocca di Borgonovo, un secolo dopo decidono di potenziare la loro linea difensiva fortificando l'abitato sulla Postumia. È così che nei pressi del Borgo Olubra, tra il torrente Lora a ponente e il Carona a Levante, sorgerà una fortezza che non muterà impostazione per diversi secoli. Cosa non rara in questi tempi, per una struttura di guerra si chiede l'approvazione della religione e così, essendo la vicina pieve dedicata a San Giovanni, il nuovo castello prende il nome di "Castrum Sancti Johannis". È l'anno 1290 e a Piacenza domina Alberto Scoto.

Su questo borgo, spesso al centro di scontri, faranno sentire la loro egemonia in seguito i Visconti, i Malvicini Fontana, dall'inizio del Quattrocento gli Arcelli ai quali subentrerà Niccolò Piccinino che a sua volta passerà la mano nel 1436 ai Dal Verme.

Nel 1485 è la volta di Ludovico il Moro, nel 1500 del conte di Ligny dei Pallavicino nel 1507 e nel 1539 degli Sforza di Santaflora.

Quando si forma il ducato di Parma e Piacenza, prima coi Farnese e poi coi Borbone, Castelsangiovanni non avrà più una storia individuale.

Tra il 1784 al 1823 molti castelli della zona vengono smantellati e così anche le strutture militari di Castelsangiovanni vengono abbattute. Decisamente era finita un'epoca.

Sarmato

I sistemi militari che Piacenza nel Medioevo aveva verso ovest (a cui abbiamo fatto cenno parlando di Castelsangiovanni) si avvalevano di un'altra roccaforte anche in Sarmato e non c'è da meravigliarsi se nella storia di questo borgo predominano i fatti d'arme.

Si comincia con la distruzione che nella zona porta Ubertino Landi nella seconda metà del Trecento. Un secolo dopo sono i guelfi che assediano il castello, tenuto, per conto dei Visconti, da Bartolomeo Saccamelica. Il castellano viene fatto prigioniero e potrà ritornare in possesso del suo feudo solo più tardi, quando Gian Galeazzo ristabilirà sul Piacentino l'egemonia dei Visconti.

All'inizio del Quattrocento nuovo cambio di guardia: il borgo passa alle dipendenze degli Scotti. Questo casato terrà il feudo fino all'Ottocento. Non si tratta però di un controllo continuo, anzi numerose sono le interruzioni. Sempre all'inizio del sec. XV gli Arcelli riescono ad impadronirsi di Piacenza, catturano Alberto II Scotti e pongono l'assedio a Sarmato. Con



Sarmato: scorcio della borgata

uno stratagemma, che non fa onore ai conti della Val Tidone (si fanno aprire la fortezza minacciando di morte lo Scotti prigioniero), si impadroniscono del borgo, ottenendo poi da Filippo Maria Visconti la convalida dei nuovi acquisti.

Questa situazione non dura a lungo. I duchi di Milano cambiano presto idea e contro gli Arcelli mandano il capitano di ventura Francesco Carmagnola; Sarmato torna così agli Scotti che lo perderanno in futuro solo per brevi parentesi a favore di nuovo degli Arcelli e di Francesco Sforza.

All'inizio del Trecento si sarebbe fermato a Sarmato San Rocco di Montpellier, mentre era diretto a Roma, e la devozione a questo Santo nella zona è ancora molto viva.

Rottofreno

Narra una leggenda che in questa località del Piacentino il cavallo di Annibale avrebbe riportato la rottura del freno, cioè del morso e la popolazione volle ricordare l'avvenimento coniando un nuovo toponimo, appunto "Rottofreno". Storie, o meglio leggende, sorte per stimolare la fantasia popolare.

Gli studiosi, tra cui lo scomparso prof. Ernesto Cremona, hanno dato altre interpretazioni: il toponimo ha una chiara derivazione germanica.



Rottofreno: particolare della borgata con la chiesa parrocchiale

"Rothfrid", cioè "amante della gloria" e sta ad indicare che in questa zona vi furono influenze del nord Europa forse al tempo dei Longobardi durante la ripresa dei commerci dopo il Mille, D'altra parte la cosa non meraviglia se consideriamo, ad esempio, la posizione di questo insediamento ci troviamo sulla romana Postumia, via di grande transito anche durante il Medioevo, quando le comunicazioni subiscono una lunga stasi.

"Con questa premessa è pure facile ipotizzare un'origine antica, ma i documenti sono di scarso aiuto. Si sa che qui nell'Alto Medioevo esisteva un castello, ma le notizie si fanno numerose solo al tempo delle Signorie e del Principato, soprattutto nella prima metà del Seicento, Negli anni 1636-37 il duca Odoardo Farnese, avvalendosi dell'appoggio dei francesi. dichiara guerra alla Spagna, guerra che prenderà una piega negativa per il duca di Parma e Piacenza. Nel luglio del 1636 le truppe spagnole pongono l'assedio alla fortezza di Rottofreno dove sono asserragliati piacentini e francesi. Le cose si mettono subito male e il comandante della piazzaforte. Cristoforo Ferrari, decide di arrendersi. Gli spagnoli apportano al fortilizio diverse modifiche.

Il borgo sarà testimone, a fine Settecento, di un'altra sanguinosa battaglia: questa volta sono di fronte le armate austro-russe e quelle francesi.

Calendasco

Giuseppe Fontanella. che ha scritto una dettagliata storia della Val Tidone, ipotizza per Calendasco un'origine militare: sarebbe stato fondato nel secolo decimo e undicesimo per la difesa della Badia di Cotrebbia. Indubbiamente questo borgo ha sempre avuto una vocazione particolarmente guerriera portando il peso di un ruolo non certo invidiabile.

Le prime testimonianze nei documenti ci portano al 1187. Si parla di una transazione di beni. le altre citazioni saranno generalmente relative a combattimenti. Nel 1346 viene distrutto dai fuoriusciti piacentini: nel 1372 riedificato, lo troviamo nelle vesti di caposaldo dei Visconti. All'inizio del Quattrocento il borgo viene incluso nella cosiddetta "contea della Valtidone" attribuita agli Arcelli, in seguito passa ai Confalonieri anche ne conservano il possesso fino al 1576. Sarà poi la volta degli Zanardi Land. dei Benzonei e, dal 1690 dell'ambasciatore piacentino Fabio Perletti. Dall'inizio dell'Ottocento il borgo sviluppa anche un suo ruolo commerciale Soprattutto dopo la costruzione del ponte Trebbia.

Interessante, a livello di costume, quanto scrive di Calendasco il Molossi autore di un Vocabolario topografico del ducato di Parma, Piacenza e Guastalla nel 1832: "Alcuni contadini di questo comune, abitanti lungo il Po, raccolgono delle particelle d'oro micaceo dopo le deposizioni lasciate dal torrente Tidone ... Fanno questa operazione gettando le arene aurifere sovra ruvide tavole e lavandole con acqua trovano poi attaccate alle lor barbe le particelle suddette".



Calendasco: piazza del paese

Piacenza

La città capoluogo ha festeggiato nel corso del 1983 i suoi 2.200 anni di via: Il conteggio è stato fatto, partendo dal 218 a.C. quando Romani invitarono in questa località un primo contingente di soldati-coloni come avamposti della repubblica contro le turbolenti popolazioni locali. La storia di Piacenza è però molto più antica. In questa zona vi furono gli Etruschi, almeno a livello di commerci, e soprattutto dominarono i Liguri, popolazione particolarmente battagliera che aveva un suo centro importante in Velleia. Sui monti restano a testimonianza della loro presenza i cosiddetti "castellieri", strutture difensive con le quali contrastarono fino all'ultimo l'avanzata dei Romani nelle nostre valli.

Posta in una posizione strategica, Piacenza, al tempo dei Romani, ebbe un duro collaudo con Annibale che nei pressi della città, distrusse un esercito romano. Sia con la repubblica sia con l'impero, la città padana, per la sua posizione geografica, mantiene un ruolo importante commercialmente e a volte anche militarmente, come capita durante le guerre civili.



Tra le comunità che vivono lungo il fiume vi è anche il capoluogo di provincia qui rappresentato dal palazzo Gotico e da uno dei cavalli del Mochi.

Contribuisce anche la vicinanza del Po, come abbiamo già avuto modo di ricordare in altra parte.

Durante il periodo longobardo, la città è sede di un gastaldato mentre dopo il Mille si sviluppa un forte comune, che avrà un ruolo importante nelle seguenti lotte tra la Lega Lombarda e il Barbarossa. È da ricordare che nel 1095, proprio da Piacenza il papa Urbano II, formula il progetto che poi si concretizzerà nella prima crociata per la liberazione del Sepolcro di Cristo.

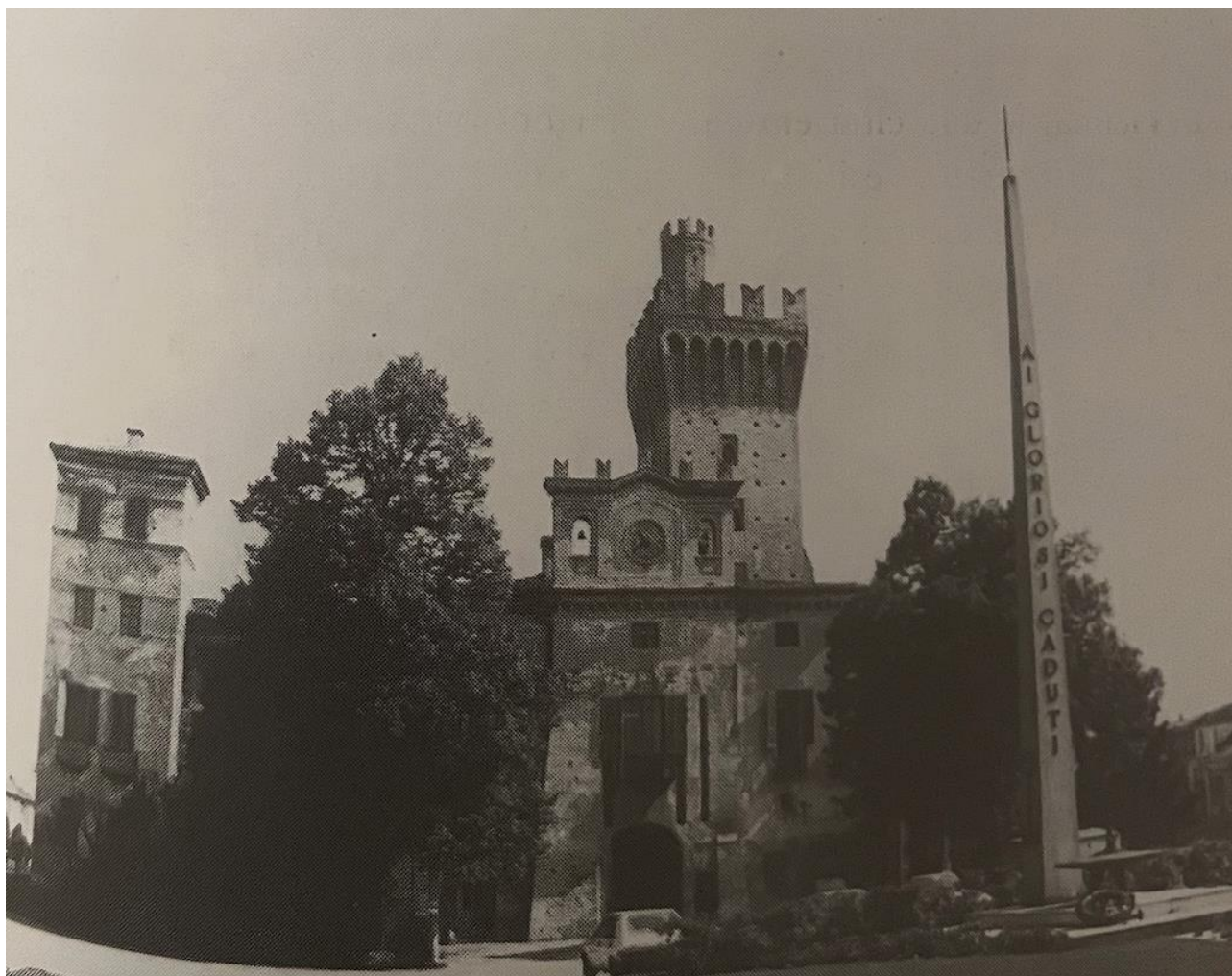
Come è noto i Comuni sono particolarmente litigiosi e Piacenza, uno dei più importanti, non fa eccezione: lungo sarebbe qui ricordare tutte le varie battaglie con i vicini. Quando si fa strada la nuova forma di governo normalmente chiamata "signoria" sulla città dominano, tra gli altri, il famoso Alberto Scoto, poi sarà la volta dei Visconti e degli Sforza. Piacenza è ormai entrata nell'orbita di Milano. L'egemonia lombarda dura fino alla prima metà del Cinquecento quando, nel 1545, il papa Paolo III Farnese erige il ducato di Parma e Piacenza per il figlio Pier Luigi.

Siamo così entrati nell'epoca del principato caratterizzata dall'assolutismo. A Piacenza, all'inizio, c'è lo scontro con la classe dominante locale e Pier Luigi verrà assassinato, ma la storia anche qui non si ferma. Ai Farnese, nel 1731, quando si estinguono, subentreranno i Borbone (il primo è figlio di una Farnese che era diventata regina di Spagna). Anche questo ducato, come le altre parti d'Italia, vive la parentesi napoleonica e, dopo il congresso di Vienna, le due città emiliane vengono attribuite a Maria Luigia, la moglie dell'imperatore esiliato a Sant'Elena. Lei non ne condivide la sorte in quanto figlia dell'imperatore d'Austria che aveva vinto, alla fine, la lunga contesa. Morta Maria Luigia nel 1847, tomano i Borbone, ma Piacenza è tra le prime città a chiedere l'annessione al Piemonte e col 1859 la sua storia si confonde con quella del nuovo stato nazionale.

Caorso

Nell'anno 820 Orsa e Imelde: sorelle di Podone, vescovo di Piacenza, avrebbero fatto erigere a loro spese la chiesa e le prime case che, di nome di una delle due donne, si sarebbero chiamate Ca' dell'Orsa, denominazione tramutata in seguito, per abbreviazione in Caorso. Questa leggenda, ancora viva nella zona, viene raccolta da S. Maggi e C. Artocchini nel loro volume I Castelli del Piacentino (dell'opera recentemente è uscita una nuova edizione a cura di C. Artocchini)

Ouale il senso di questa leggenda? In altri termini: su quale base concreta il popolo ha poi lavorato di fantasia? Difficile dirlo. Come per tanti altri nostri borghi, anche la storia di Corso prima del Mille è avvolta nella penombra. Col sec. XIII le informazioni cominciano a farsi più dettagliate e così apprendiamo che nel 1205 questa località viene fortificata con la costruzione di un castello. Il promotore di questa iniziativa era il Comune di Piacenza, che creava così una punta avanzata sulla strada Postumia in direzione di Cremona.



Caorso: la rocca e il monumento ai caduti.

Atomo a questo fortilizio ruoterà un po' tutta la storia della borgata che nel Due-Trecento appartiene allo Stato Pallavicino: nel 1385 passa ai Visconti che lo affidano come feudo ai Mandelli. Tale investitura giunge fino all'Ottocento quando nel 1827 muore il marchese Bernardino Mandelli, che lascia i suoi possedimenti agli Ospizi Civili. Precedentemente, durante brevi parentesi, avevano dominato sul borgo Manfredo Scotti, Francesco Gandini e Francesco Serafini.



Monticelli sede del municipio

Monticelli d'Ongina

Secondo quanto scrivono Gervasoni e Fornasari, autori di una storia di Monticelli, il borgo deriverebbe il nome e le sue origini dalla vicinanza al Po. "L'insalubrità dell'aria, le continue inondazioni, la mancanza di argini validi per contenere le piene, la necessità di difendersi da eventuali attacchi di uomini e fiere, indussero i primi coloni a risiedere sulle naturali sopraelevazioni di terra che la natura offriva, sopraelevazioni di scarsa entità. evidentemente, degne di essere definite appena appena "monticelli", ossia "piccole colline" per lo più circondate dall'acqua"

È un'ipotesi; i primi documenti ci parlano di questo insediamento solo nel settimo secolo e sono relativi all'influenza del potente monastero modenese di Nonantola che fa sentire la propria potenza fino in questa zona, zona di frontiera dove convergono gli interessi di Piacenza, Cremona e Parma. Attorno al Mille Cremona fa di Monticelli un suo avamposto verso il Piacentino. Siamo nel periodo del vescovo conte che più tardi cederà il posto al libero Comune. La località verrà dotata di un castello.

Nel Quattrocento la spuntano i Pallavicino che riescono così ad ampliare il proprio Stato e sono loro, all'inizio del XV secolo, ad iniziare la costruzione dell'attuale rocca. In seguito il borgo segue la storia dell'intera zona. passa cioè sotto la giurisdizione dei Farnese a cui subentrano nel Settecento i Borbone, ecc.

Castelvetro Piacentino

Castelvetro, un tempo separato dal Po, quindi dal confine cremonese, da alcuni chilometri, con lo sviluppo edilizio di questo ultimo dopoguerra è Biunto ad inglobare la frazione di Mezzano Chitantolo. Ora solo il corso del fiume separa questa comunità piacentina dalla città di Cremona e viene così confermata una vocazione che è molto antica: la dipendenza dal capoluogo cremonese.

I documenti del periodo medioevale non lasciano dubbi: un atto del 1510 all'obbedienza del papa ci informa che l'imperatore attribuisce ai canonici cremonesi l'investitura di alcuni terreni e, tra questi, è elencato anche Castelvetro

In questa località esisteva ancor prima un "castrum vetus", cioè un *castelvecchio" e, da questo, molti si sono sentiti autorizzati ad ipotizzare un'origine particolarmente antica, ma manca un'adeguata documentazione che invece si farà sempre più chiara dopo il Mille.

"Elemento fondamentale di questo insediamento è il castello che già nel XIII sec, era un cumulo di rovine; a noi non è giunta alcuna traccia

'Nel Trecento in questa località giunge la giurisdizione dello Stato Pallavicino a cui subentra, nel 1545, il ducato dei Farnese.

Nel 1698 il feudo viene attribuito, con il titolo marchionale, a Federico Coppalati, il cui casato si estinguerà nel secolo scorso.



Villanova d'Arda

Sparsa sono le notizie in nostro possesso su questa borgata. Le guide, tra cui il vocabolario topografico del Molosi, ci ricordano che nel passato fu feudo dei Casoni di Soarza e nulla più. Diverse notizie ci portano al secolo scorso, o meglio alla fine del Settecento quando cominciano le grandi indagini promosse da ministri illuminati al fine di conoscere la realtà dei pesi amministrati.

"Di questo borgo, ad esempio, parla l'inchiesta promossa nel 1804 dal Moreau. Il quadro che ne deriva è quello di una comunità agricola che si avvale di un terreno particolarmente fertile. Le colture sono varie, ma su tutte prevale la frutticoltura. Le ciliegie di Villanova d'Arda sono ancora oggi famose, ma da alcuni anni è iniziata una stagione di crisi tanto che è stato chiesto l'intervento degli esperti della Facoltà d'Agraria di Piacenza. La diagnosi finora è stata negativa: le piante sono vecchie e sul prodotto incide notevolmente anche il costo della mano d'opera.

Sempre secondo gli esperti il settore potrà essere salvato adottando varietà diverse che, tra i vari pregi, hanno anche quello di una resa maggiore.

Villanova è pure famosa per aver dato, nel secolo scorso, la simpatia del grande compositore di Busseto, Giuseppe Verdi. In una frazione del Comune, Sant'Agata, il musicista ha costruito la sua villa dove abiterà nei mesi estivi mentre alla comunità di Villanova ha donato un ospedale che attualmente, dopo la riforma sanitaria, la regione Emilia Romagna ha destinato a cure di riabilitazione fisica.



Villanova: la nuova e avveniristica sede del Municipio

Il Po delle centrali elettriche

Nonostante il Po piacentino abbia una lunghezza modesta, ospita ben cinque centrali elettriche: una a La Casella di Castelsangiovanni, due a Piacenza (l'Emilia e la Levante), la termoelettrica di Caorso e la idroelettrica di Isola Serafini. In questo elevato numero di centrali sono inclusi diversi tipi per quanto riguarda l'energia impiegata: vi sono quelle che usano come combustibile derivati dal petrolio. Caorso è uno dei pochi impianti a energia nucleare esistenti in Italia ed infine Isola Serafini utilizza la forza dell'acqua. Vediamo in breve le caratteristiche di questi impianti mantenendo l'ordine che esse hanno lungo il fiume partendo da Castel San Giovanni.

La centrale termoelettrica di La Casella

Entrando in territorio piacentino il primo impianto dell'Enel che troviamo sul nostro cammino è quello di Castel San Giovanni, in località "La Casella". A circa 15 km. da Piacenza e appena a 4km da Castel San Giovanni. l'impianto è stato costruito a ridosso dell'argine maestro, a circa mezzo km. dal fiume.

Questa centrale - ci affidiamo ora ai dati comunicati dall'Enel - comprende quattro sezioni uguali da 320.000 kw ciascuna, entrate in servizio in successione dal 1971 al 1973. Le diverse sezioni sono autosufficienti nel processo di produzione, ma non mancano servizi comuni come il parco combustibili, le opere di presa e di scarico dell'acqua di circolazione, la sala macchine, la stazione elettrica e, per ogni coppia di sezioni, la sala manovra e il camino.

Il ciclo termodinamico è a surriscaldamento del vapore ed a preriscaldamento dell'acqua di alimento: la temperatura del vapore all'ammissione ed alla riammissione in turbina è di 538 - C. la pressione rispettivamente di 170 e 34 kg/cmq.

I generatori di vapore sono alimentati con olio combustibile approvvigionato, in condizioni normali, mediante oleodotto proveniente da una raffineria ubicata in provincia di Pavia. I gruppi generatori sono costituiti, ciascuno, da una turbina a 4 cilindri, disposti su un solo asse, e da un alternatore. Il gruppo ha una potenza unitaria di 370.000 KVA. L'energia prodotta viene elevata da altrettanti generatori di uguale potenza unitaria alla tensione di 380 KV e, attraverso la stazione elettrica dell'impianto, viene immessa nella rete nazionale di grande trasporto.

Nella realizzazione dell'impianto l'Enel ha adottato aggiornati criteri per la salvaguardia dell'ambiente in cui l'impianto è inserito. In particolare la centrale è stata dotata di un impianto automatico per il trattamento e il controllo delle acque reflue.



La centrale di La Casella a Castelsangiovanni

Le centrali di Piacenza: l'Emilia

La centrale Emilia è la più piccola ed anche la più vecchia dell'intera famiglia e probabilmente è già stata destinata alla pensione.

Diciamo "probabilmente" perché, al momento in cui scriviamo, la situazione si presenta in una fase di transizione. Nel novembre del 1982 il Pretore di Piacenza ha imposto il fermo della centrale perché il suo funzionamento contravveniva alla legge sull'inquinamento.

Da parte dell'Enel vi fu il ricorso al "tribunale della libertà", ma sequestro è stato confermato. Di fronte a questo nuovo provvedimento l'ente non ha più presentato ricorso ed in seguito ha annunciato una ristrutturazione del "polo" piacentino. L'ultima notizia è che l'impianto potrà essere rimesso in attività, però con altro combustibile.

La centrale termoelettrica "Emilia" è stata costruita dalla società Edison negli anni successivi la seconda guerra mondiale. Il macchinario è stato importato dall'America e, all'inizio degli anni Cinquanta, quando la centrale è stata inaugurata (1953), era considerato uno dei più moderni d'Europa. Perché la scelta cadde allora su Piacenza? Le ragioni - precisò l'Edison - erano da ricercare sia nella vicinanza dei giacimenti metaniferi di Cortemaggiore e del basso milanese sia nella particolare posizione geografica che



Avoriva l'alimentazione della rete generale dell'intera Italia settentrionale, La nuova centrale poteva utilizzare come combustibile il metano, la malla o il carbone. La sua realizzazione ha richiesto due anni di lavoro. Questi i dati tecnici, Si compone di tre sezioni: sala caldaie. sala macchine e sala servizi ausiliari. Nella sala macchine sono installati due gruppi turbo-generatori da 70,000 KW ciascuno: le turbine sono divise in due corpi di alta e bassa pressione e sono alimentate dal vapore prodotto dalle corrispondenti caldaie alla pressione di 103 atmosfere ed alla temperatura di 538° C. Gli alternatori accoppiati alla turbina marciano ad una velocità di tremila giri al minuto ed hanno una potenza massima continuativa di 78 mila KVA ciascuno. Sono raffreddati ad idrogeno, La

Piacenza Levante

La Centrale Emilia, nonostante ai suoi tempi (nel 1953) fosse una delle più moderne d'Europa, ha dimensioni modeste rispetto alle sue colossali sorelle, una delle quali sorge proprio a pochi passi, sempre tra il Po e la Stazione Ferroviaria. È la "Piacenza Levante" le cui due alte ciminiere sono ormai diventate parte integrante del paesaggio.

Anche per questa struttura, date le sue caratteristiche eminentemente tecniche, ci affidiamo alla scheda fornita direttamente dall'Enel. L'impianto è costituito da due sezioni uguali da 330.000 kw ciascuna, poste in servizio rispettivamente nel 1965 e nel 1967. Il ciclo termodinamico è del tipo a surriscaldamento e rigenerazione; il vapore è ammesso in turbina alla temperatura di 538° C ed alla pressione di 170 kg/cm² e riammesso, dopo il surriscaldamento, alla stessa temperatura ed a 39 kg/cm². I generatori di vapore sono alimentati con olio combustibile proveniente, attraverso un oleodotto di 29 km... da un terminale collegato con una raffineria nei pressi di Cremona. Possibile l'alimentazione anche mediante gas proveniente da un metanodotto della Snam. I gruppi generatori sono costituiti, ciascuno. da una turbina a quattro cilindri, disposti su un solo asse, e da un alternatore della potenza unitaria di 370 mila kVA. Nella stazione elettrica di trasformazione, ubicata in prossimità della centrale, l'energia prodotta viene elevata alla tensione di 380 kV e convogliata, mediante un elettrodotto di 4 km., alla stazione di S. Rocco al Porto, sull'altra sponda del Po, dove viene immessa sulla rete nazionale di trasporto.



Il colosso nucleare di Caorso

Seguendo la corrente del fiume dopo alcuni km. si giunge a Caorso dove, sulla sponda destra, sorge la centrale nucleare. È la quarta esistente in Italia dopo quelle di Latina, Garigliano e Trino Vercellese ed è la prima ad essere stata interamente costruita da ditte italiane.

L'impianto è dotato di un reattore ad acqua bollente in grado di sviluppare una potenza efficiente lorda di 880.000 KW e netta di 850.000 KW. Il recipiente che comprende il nocciolo è di forma cilindrica con fondi emisferici ed è realizzato in acciaio al carbonio con rivestimento interno in acciaio inossidabile. Il nocciolo, posto nella zona cilindrica, comprende 60 clementi di combustibile, ciascuno costituito da 63 tubi in lega speciale di zirconio contenenti pastiglie di ossido di uranio a tre diversi arricchimenti. La turbina è formata da un corpo di alta pressione e da tre corpi di bassa pressione, tutti disposti su uno stesso asse. L'alternatore ha una potenza massima di 964.000 KVA. Il fabbisogno annuo di combustibile dell'impianto è di circa 26 tonnellate di uranio leggermente arricchito: tale quantità equivale a 1.500.000 tonnellate di olio combustibile o a 2.300.000 tonnellate di carbone bruciati in impianti termici convenzionali di uguale potenza.



La centrale elettronucleare di Caorso: sopra il centro di informazione alla pagina seguente. il possente impianto denominato scherzosamente "Arturo"



Questo l'aspetto positivo, ma tutti sanno le polemiche che hanno fatto seguito all'adozione in Italia del "nucleare" per la produzione dell'energia elettrica anche se, ad onor del vero, non siamo certo i primi della classe. Vi sono problemi ecologici in senso generale, ma molti temono anche pericoli più immediati. La radioattività, è comprensibile, lascia ancora molto perplessi, e ciò anche se alla centrale di Corso, secondo un costume americano, si è voluto soprannominare la turbina "Zoe" e il reattore "Arturo". E se Caorso fosse coinvolto in un cataclisma come un terremoto, cosa accadrebbe? Giuseppe Turani lo ha chiesto ai tecnici dell'Ansaldo, coloro che hanno progettato e costruito il colosso piacentino. "È possibile. anche soltanto a parole, creare un incidente?" Ma sì. Va bene un terremoto? Bene. Fuori la terra trema. Alla centrale non accade niente, ma all'esterno cadono i tralicci che portano alle città l'energia elettrica prodotta dalla centrale. Allora la turbina, quella che c'è a Caorso è stata battezzata "la ragazza Zoe", deve fermarsi perché non sa più dove mandare l'energia elettrica. Anche il ragazzo Arturo, il reattore, deve essere spento. Ma non basta girare un interruttore. Siamo in presenza di una cosa complessa. come una reazione nucleare". "E come si fa? Bisogna inserire nel reattore le barre di controllo. Alla reazione nucleare fa lo stesso effetto del togliere l'aria durante un incendio. Non respira più, si ferma". E come si inseriscono? Automaticamente ferma la turbina, e allora si mette in moto una pompa che in pochi decimi di secondo sbatte 137 barre di controllo dentro il reattore". La pompa è

rotta. C'è una riserva. Le barre sono collegate a una specie di grossa bombola di azoto sotto pressione, Si apre una valvola e l'azoto lancia le sbarre dentro il reattore" La valvola non si apre. Poiché il reattore si sta scaldando, dentro c'è vapore sotto pressione ed è questo stesso vapore, attraverso un apposito circuito di riserva, a spingere le barre nel reattore", Le barre non scorrono, sono rotte, si sono piegate, c'è un bullone che le blocca. "Tutte e 1372- Si. "Allora si apre una valvola che scarica dentro al reattore una soluzione di boro. Il boro ha la stessa funzione delle barre di controllo. "Toglie l'acqua" al reattore e questo si spegne". (da: Caorso. Il Po. la centrale, gli abitanti. Ansaldo)

Ovviamente questo discorso non è da tutti accettato con tranquillità e per una maggiore informazione l'Enel ha allestito presso la centrale di Caorso un attrezzato centro per illustrare il funzionamento di "Arturo"

La centrale idroelettrica di Isola Serafini

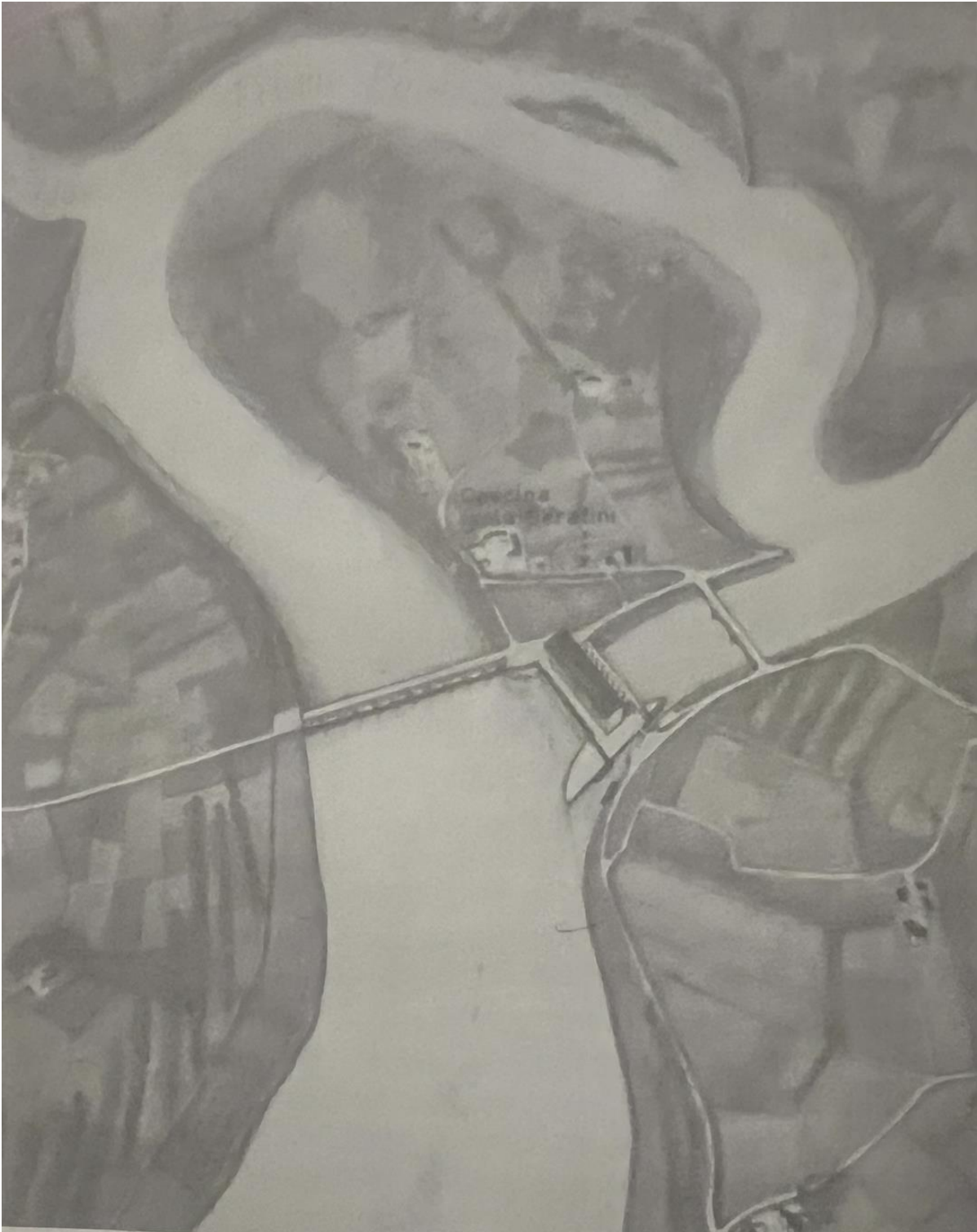
Solitamente le centrali idroelettriche, cioè quelle che riescono a ricavare energia dall'acqua, sono collocate in montagna dove dal dislivello di un corso d'acqua si può ricavare la forza per far girare una o più turbine. Questo procedimento è possibile anche sul Po se si verifica, però, una condizione del tutto particolare come quella di Isola Serafini.

Qui il fiume compie un'ansa talmente stretta quasi da tornare sui propri passi e trasformando una parte di pianura in una penisola collegata al restante territorio da uno stretto istmo, Ora, sbarrando il fiume e tagliando l'istmo, si obbliga il corso della corrente a compiere un salto che oscilla tra i 7,50 e i 3,50 metri. Non è molto, si dirà, ma la quantità dell'acqua è notevole e ciò permette di far ruotare le turbine.

Tra tutte, questa è l'unica centrale che produce energia pulita, ma tuttavia non mancano i guai. Uno sbarramento sul fiume crea problemi alla fauna e difficoltà al traffico fluviale. Per quest'ultimo è stata costruita una conca con la quale si sollevano e si abbassano le imbarcazioni, ma, come diciamo in altra parte, il greto del fiume si è abbassato e l'impianto, per essere di nuovo utilizzabile, necessita della costruzione di "avaconche"

Questi in breve i dati tecnici della centrale: l'impianto utilizza le portate naturali del Po fino ad un massimo di mille mc. sec. su un salto variabile da 3,50 a 7.50 m. ottenuto mediante la sottensione della grande ansa che,

In un disegno dell'Enel la sintesi dell'impianto idroelettrico sul fiume Po ad Isola Serafina LA centrale è costruita sul fiume e sfrutta una modesta caduta di pochi metri resa importante però dalla notevole quantità d'acqua.



con uno sviluppo di 12 km.. il fiume forma in corrispondenza della confluenza con il fiume Adda. Lo sbarramento sul Po è costituito da una traversa mobile a undici luci di 30 metri di ampiezza, regolate da paratoie piane a carrello: la lunghezza complessiva della traversa è di 362 metri. La centrale è posta in fregio al fiume, in sponda destra. ed è dotata di quattro emippi generatori ad asse verticale da 12.500 kw ciascuno. La producibili annua media dell'impianto è di 361 milioni di kwh.



Il problema di Isola Serafini è costituito essenzialmente dalla conca che dovrebbe rendere possibile il passaggio dei natanti. In realtà 'abbassamento del greto del fiume rende spesso inservibile l'impianto che dovrebbe essere modificato con "avanconche. Nelle foto due particolari dell'impianto.



Quando il fiume diventa nemico

Abbiamo detto all'inizio che il rapporto tra i piacentini ed il fiume è fatto anche di paura. Le piene del Po hanno segnato la storia piacentina con una periodicità ossessionante. Abbiamo già accennato alla piena che nel secolo scorso distrusse il ponte ferroviario in costruzione abbattendo quello provvisorio dove era appena transitato un treno per Milano.

Rivediamo quei fatti, a titolo d'esempio, attraverso la cronaca che riporta il 21 ottobre 1863. il "Corriere Piacentino". "Le acque del Po ingrossate dalle piogge dirotte degli scorsi giorni - scrive il giornale - cominciarono a giungere ad altezza pericolosa il giorno 17. L'idrometro, che il giorno 16 segnava 5m.70 sopra 0, arrivò a 6 m.,50 il 17, ai 7 m.,80 la mattina del 18, e raggiunse la massima altezza di 7 m.92 (1 m.,08 meno della piena del 1857) alla sera di detto giorno.

"Alla sera del 17 erano notate alcune deteriorazioni al ponte provvisorio che serviva per la costruzione del ponte stabile della ferrovia Piacenza-Milano, e segnatamente alla pila di sostegno intermedia tra la prima e la seconda fila del ponte stabile e si cercò tosto di assicurarla con catene ed ancore. e si sperava di poter così lottare contro l'impeto ognor crescente della corrente. Venne pure diligentemente ispezionato il ponte provvisorio in legno che da circa due anni serviva per la ferrovia e verificatosi non esservi alcun pericolo, se ne permise il passaggio al convoglio celere notturno partente da Piacenza alle 2,40 antim. e diretto a Milano.

"Poco dopo il passaggio di questo convoglio, cioè verso le 3.1/2 ant. del 18 corrente sia per l'urto di qualche galleggiante, sia per l'impeto delle acque, il ponte provvisorio ad onta dei provvedimenti presi, rovesciò in gran parte trascinando nella sua caduta anche la prima travata in ferro già costruita del ponte stabile. Questa massa enorme, spinta con forza immensa dalla violenza della corrente contro il ponte provvisorio in legno cagionò sventuratamente anche l'immediata rovina di gran parte di questa. Due operai furono trovati morti. un altro gravemente ferito, quest'ultimo di cui alcuni giornali avevano annunciata la morte, ora sta meglio ed è fuori di pericolo"

Un'altra alluvione, che restò famosa nella recente storia della città. " porta agli inizi del nostro secolo, all'autunno del 1907, un anno prima.

dell'inaugurazione del ponte stradale. Il 26 ottobre il livello dell'acqua cominciò a raggiungere livelli allarmanti, quasi ml. 7,50 e continuava a piovere. Il giorno seguente il fiume si ingrossò un altro metro e ruppe l'argine nei pressi del tiro a segno raggiungendo la linea ferroviaria, poi la zona di Borghetto e di Porta Fodesta, penetrando entro le mura Via Campagna. Cantarana, la zona dell'ospedale civile. Via Trebbiola, ecc. La grande paura durò alcuni giorni mentre continuava a piovere. Finalmente tornò il sole e l'acqua rientrò lentamente nel letto del fiume lasciandosi alle spalle uno spettacolo desolante.

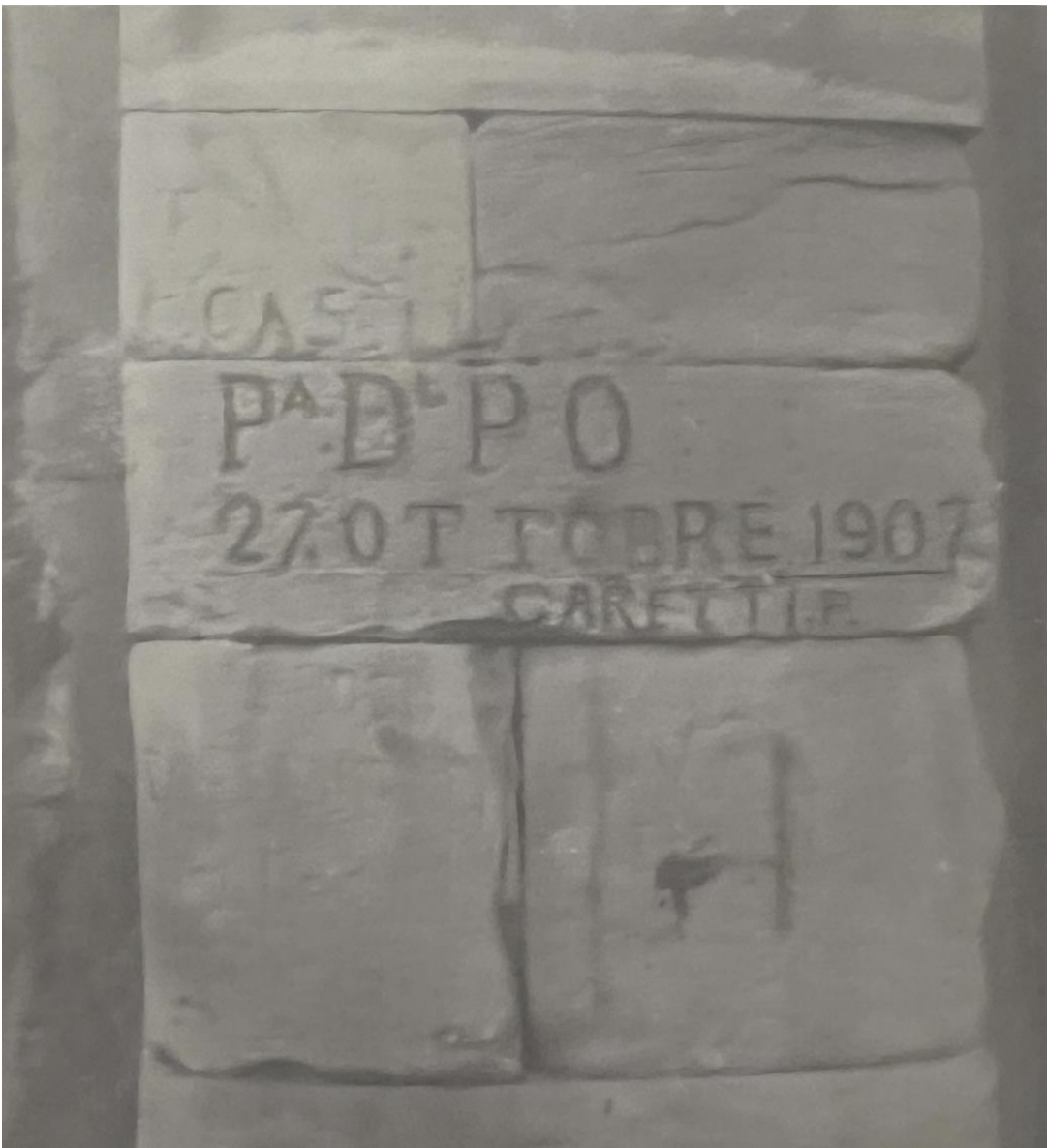
Altre piene temibili si ebbero nel 1926, nel 1945, ecc. .. La più drammatica che ci è maggiormente vicina è quella del 1951. tanto per intenderci quella del Polesine. Rivediamo in breve la cronaca di quei giorni. È novembre e tiene il campo il maltempo. Il giorno 8 il quotidiano locale comincia a dare notizia dello straripamento di alcuni torrenti. il giorno 9 precisa che il Trebbia a Rivergaro ha un fronte di circa un km. Il Po continua a crescere e il livello dell'acqua lambisce sempre più l'argine. All'alba del giorno 13 supera i dieci metri.

"Il continuo aumento del fiume - scrive il giornale - ha prodotto molta preoccupazione in città. Per tutta la notte circa 500 persone fra soldati e operai sono stati impiegati lungo i 130 e più chilometri di argine piacentino. in una veglia drammatica. La vigilanza era resa più faticosa dalla densa



*Il Po non è sempre un fiume amico e triste è il ricordo della sua alluvione
Nella foto un'immagine di cascinali invasi dalle acque*

nebbia. Quella di stanotte può senz'altro essere considerata la piena magia. re che abbia registrato il Po a Piacenza": Il fiume sale fino a mt. 10,25 e si verificano alcuni allagamenti a Mortizza, ma questa volta la città viene risparmiata. Non così la sponda lombarda e molti profughi vengono ospitati a Piacenza. L'onda di piena supera la città e minacciosa scende al mare. A Ferrara rompe l'argine e comincia l'immane tragedia del Polesine. Il disastro assume dimensioni gravissime, tutta la nazione resta turbata dal dramma di intere popolazioni rimaste senza casa. Un mese dopo molte terre erano ancora allagate. Sono fatti come questi che rendono il rapporto col fiume sempre segnato dal timore, dalla diffidenza.



Sul tema alluvioni significativa la scritta incisa su una spalla di porta Borghetto, indica il livello raggiunto dalle acque nell'ottobre del 1907

Un fiume traditore

Accanto alle tragedie corali, come potrebbero essere definite le alluvioni, vi sono quelle che coinvolgono singole persone. Parliamo delle vittime del Po, che si fanno più numerose coi mesi estivi, quando giungono sulle sue sponde i bagnanti in cerca di refrigerio mentre infuria la canicola. Mancano statistiche, ma ogni anno nel solo trallo piacentino sono molti i giovani che perdono la vita nei gorghi capricciosi che forma la corrente del fiume. Vi sono poi coloro che scelgono la corrente come mezzo per togliersi la vita, È un argomento che probabilmente non piacerà, ma non va ignorato né sottovalutato: il Po è un amico al quale non bisogna mai concedere eccessiva confidenza.

Quando il nemico è l'uomo

Ma l'uomo ha le carte in regola per potersi erigere a giudice? In quale misura i guai del fiume sono semplicemente una ritorsione per il comportamento dell'uomo? A parte il dissesto idrogeologico del nostro Paese, che si riflette fatalmente su un grande fiume come il Po, non va neppure dimenticato il problema dell'inquinamento che in questi ultimi anni ha assunto dimensioni da vero e proprio disastro ecologico. Resterà tristemente famoso, nella storia del fiume, a questo proposito, il 1980 che ha registrato ben quattro aggressioni all'equilibrio ecologico del grande corso d'acqua. Il 21 aprile abbiamo un inquinamento da petrolio per la rottura dell'oleodotto Lacchiarella della società Conoco. La falla si apre dalle ore 6 alle 8



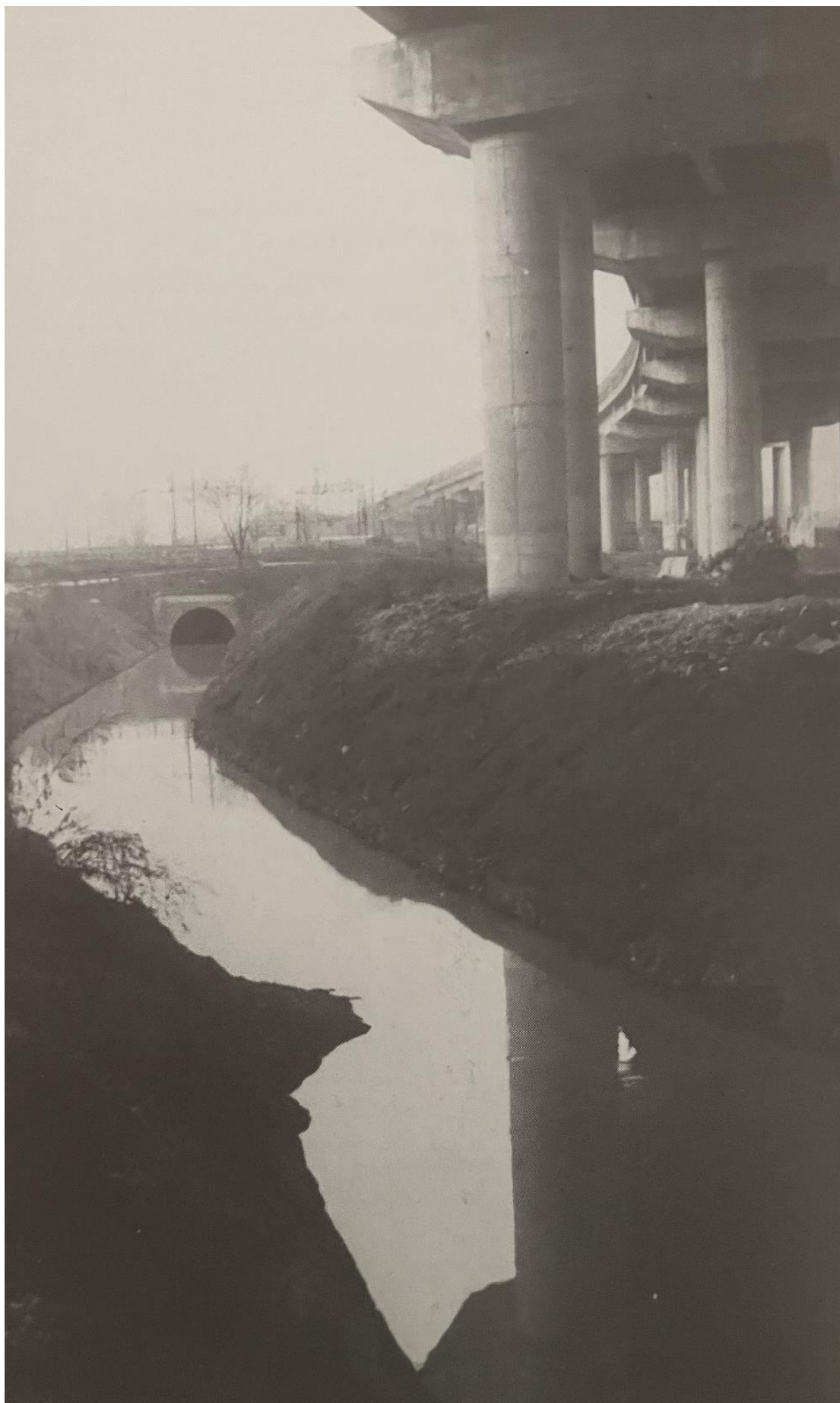
Sul tema dell'inquinamento significativa questa foto che indica gli scarichi che la città riversa sul suo fiume

del mattino, a Piacenza l'allarme arriverà solo alle 16 del pomeriggio. Ben presto il fatto si rivela di proporzioni eccezionali e vengono mobilitate le due Regioni, Emilia e Lombardia, ed in seguito interviene anche il Governo. In un primo tempo si pensa a bloccare il greggio a Isola Serafini, ma il lungo serpente nero va ad incunearsi tra le anse del tratto piacentino con grave danno alla fauna e alla flora rivierasca.

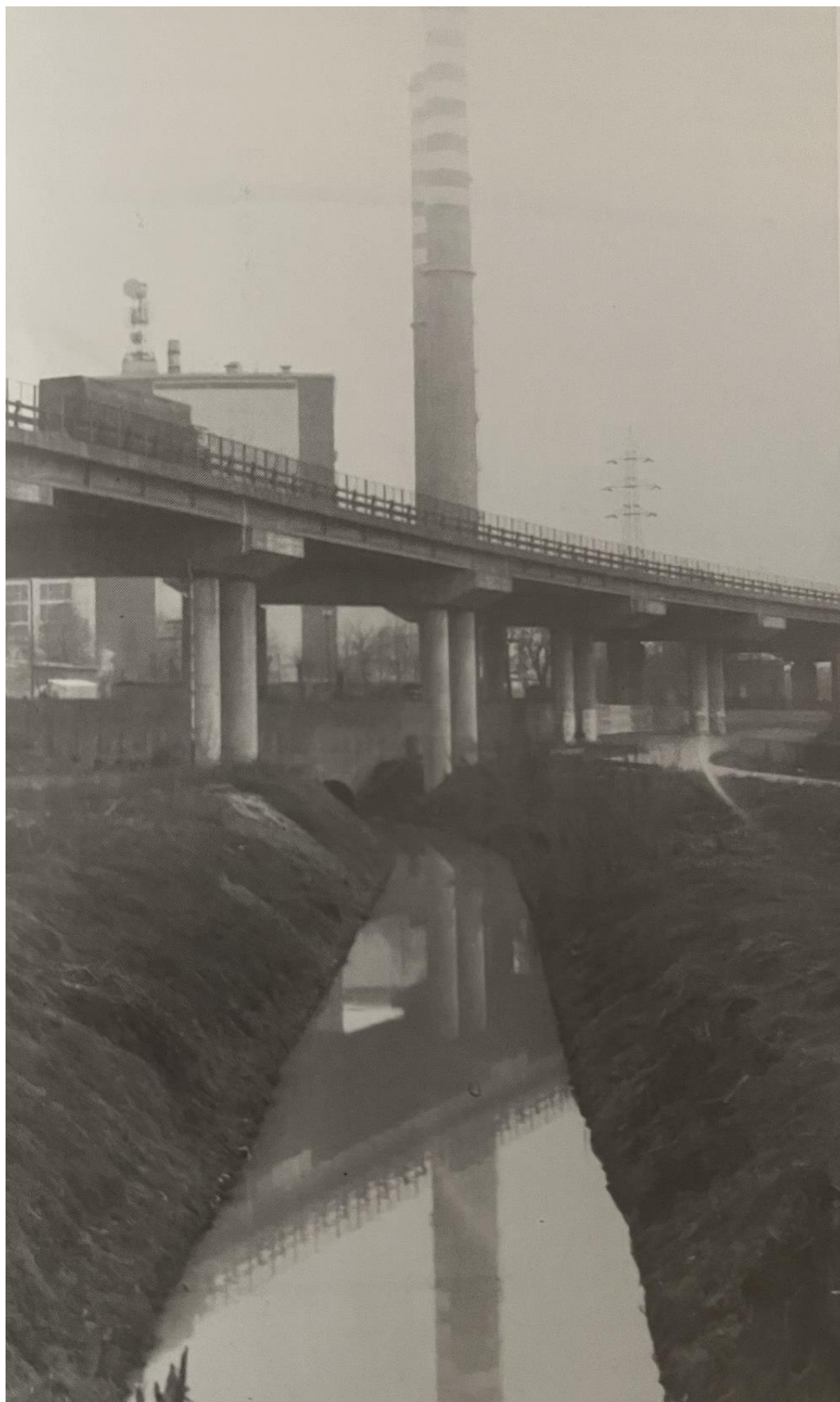
Interverranno particolari "battelli scopa" e, accanto ai civili, verrà impiegato anche l'esercito (sul posto un battaglione di pontieri). Solo a fine giugno si potrà parlare di ritorno alla normalità. Sull'entità di questo inquinamento ecco alcuni titoli riportati dai giornali: "Un'onda di petrolio lunga 25 km. scende nel Po da Pavia verso Piacenza" (Libertà, 22-4-80). "Ouasì un'apocalisse per flora e fauna" (Corriere della Sera, 23-4-80), "Forse il più grave disastro sul Po" (L'Unità, 23-4-80), "Corre sul Po la morte ecologica" (Il Giorno, 23-4-80), "La lunga macchia nera uccide la vita nel Po" (La Notte, 23-4-80), "L'onda nera del Po sembra ormai indomabile. Il greggio, in mille rivoli, avvelena acqua e rive" (Corriere della Sera, 24-4-80), "Sulle rive già segni di morte" (Il Resto del Carlino, 24-4-80), "L'onda di catrame si è spezzata, ma il Po è stato ferito a morte" (Repubblica, 24-4-80), "Critica la situazione sul Po" (Popolo, 30-4-80), "Il petrolio forza il blocco" (Avanti!, 30-4-80), "Il Po in piena rompe gli sbarramenti. La chiazza nera viaggia verso Cremona" (La Stampa, 10-5-80),



Sempre in tema di fognature, una foto dell'impianto della Finarda che solleva gli scarichi cittadini quando il livello del fiume si alza.



Scarichi cittadini presso il viadotto



Scarichi cittadini presso il viadotto

"Cinquecento persone mobilitate sul Po. S'intensifica la bonifica delle sponde" (Libertà, 11-5-80) e finalmente "La situazione del Po è tornata normale" (Libertà, 19-6-80). Questi alcuni titoli scelti a caso senza alcuna volontà di attuare scelte perché tutti i giornali hanno dedicato al fatto notevole spazio.

In settembre ricompare il petrolio. "Macchie di gasolio nel Po dalla città sino a Roncarolo" (Libertà, 11-9-80). Questa volta la responsabile è l'Enel. o meglio la sua centrale di Piacenza che ha scaricato, per errore, olio combustibile nelle acque del fiume. Si interviene subito e la bonifica viene completata entro il mese.

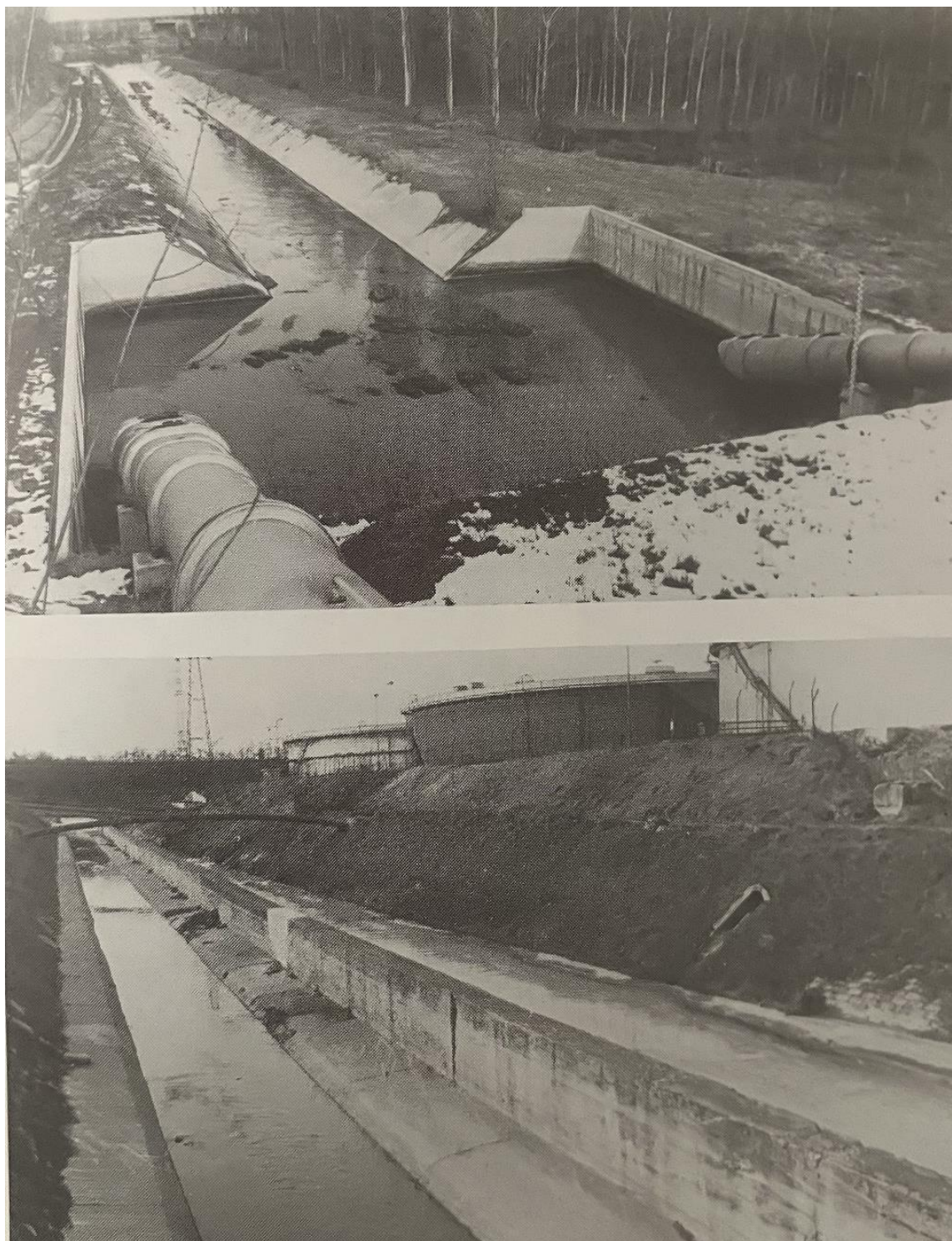
Non è però finita: il 6 novembre il quotidiano locale titola: "Misteriosa onda rosa nel Po". Per alcuni giorni non si saprà nulla sulla provenienza di questa "onda" che in seguito si rivelerà formata da coloranti e proveniente da un affluente. "Ci risiamo: gasolio nel Po". Con questo titolo "Libertà", il 10 dicembre, annuncia il quarto inquinamento del fiume, questa volta dovuto ad uno zuccherificio di Casei Giarola.

È vero, l'anno 1980 è stato particolarmente infausto per il fiume, ma non è che la situazione generale sia di molto migliore. Magari mancano i fatti clamorosi come quelli citati, ma esiste una continua e strisciante aggressione, costituita dagli scarichi industriali ed urbani che si sono fatti sempre più pesanti. Piacenza nel 1934 ha allestito un poderoso impianto di idrovore alla Finarda per scaricare nel fiume tutte le fognature. Da allora la città ha visto quasi triplicare i suoi abitanti, sono aumentate le industrie e il Po non poteva essere considerato una propaggine delle fognature urbane.



Per far fronte al problema dell'inquinamento il Comune di Piacenza ha realizzato un grosso depuratore da poco entrato in funzione, ma ovviamente l'esempio deve essere seguito da tutti gli altri centri.

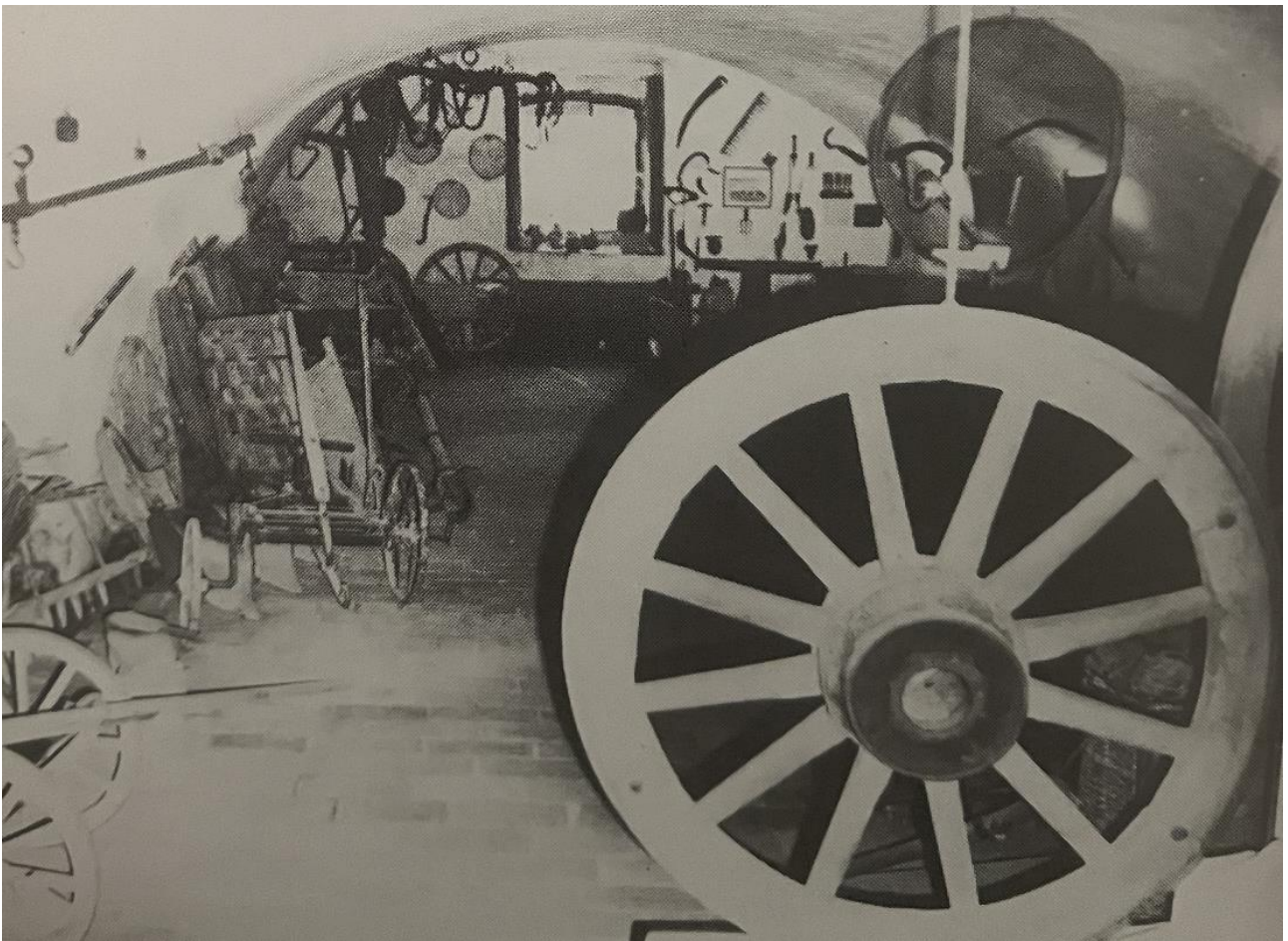
Così è stato allestito un mastodontico depuratore che dal 1° gennaio del 1984 riceve i liquami di tutte le fognature urbane, li purifica e scarica nel PO acqua di nuovo limpida. Nel quadro generale è ancora povera cosa in quanto l'esempio dovrebbe essere seguito da tutti gli altri comuni rivieraschi, compresi quelli che "scaricano" negli affluenti. Sono impianti costosi, ma qui è in gioco la vita dei fiumi, elementi fondamentali nell'equilibrio ecologico.



Due aspetti degli impianti di scarico collegati al nuovo depuratore.

A Monticelli un museo etnografico del Po

Parlando del Po nel Piacentino non si può ignorare il Museo etnografico del Po allestito nella Rocca Casali Pallavicino dal Gruppo Mostre di Monticelli d'Ongina. Si tratta di una iniziativa culturalmente importante, che è sfociata anche nella realizzazione di due cataloghi ragionati. Il primo è del 1981 ed è dedicato al lavoro sul Po. Partendo da strumenti conservati nel museo gli autori del catalogo presentano anche i singoli mestieri avvalendosi di interessanti disegni illustrativi, opera di Giuseppe Fornasari. Nel secondo catalogo, quello del 1982, sono di scena gli oggetti e i mestieri delle popolazioni rivierasche, generalmente dedite all'agricoltura. Molti degli oggetti presentati sono relativi alla vita di tutti i giorni, ma ormai non vengono più usati e per le generazioni più giovani si tratta di



Uno dei problemi del Po è quello costituito dalla necessità di conservare la sua cultura fatta di tradizioni e di lavoro questo, tra gli altri, provvede anche il museo etnografico allestito nella Rocca di Monticelli (nella foto una sala con attrezzi agricoli).

reperiti appartenenti ad un passato ormai lontano. Eppure la loro conoscenza è importante.

'..Abbiamo cercato di conservare - scrive Adriano Gervasoni, coordinatore dei cataloghi - tutte le testimonianze possibili della vita della povera gente della bassa padana, particolarmente della fascia monticellese e zone limitrofe. È tutto un mondo in via di estinzione e in gran parte ormai scomparso ... Il nostro museo non si pone quindi come una specie di "sala "li conservazione di oggetti inutili", ma come documentazione di vita: chi si accosta ai vari oggetti esposti è invitato a prendere coscienza del loro passato, per capire il presente e progettare un futuro che sia davvero a misura d'uomo".

Il Museo etnografico si compone di una sezione dedicata alla cultura contadina e di un'altra specializzata per il Po. Quest'ultima dispone anche di un acquario e recentemente è stato fatto anche un "censimento" del patrimonio ittico, ma di questo abbiamo parlato nel paragrafo dedicato alla fauna.

Il museo è stato allestito in locali della rocca, uno dei più interessanti edifici castrensi della pianura piacentina. Un tempo avamposto di Cremona. Monticelli passò poi sotto la giurisdizione dei Pallavicino: all'inizio del sec. XV Rolando cominciò la costruzione di un imponente castello che non riuscì però a vedere ultimato. Lo porterà a termine il figlio Carlo, vescovo di Lodi. Nel XVI sec. la Rocca passa ai marchesi Casali di Cortona ai quali rimane fino al 1957. Attualmente è sede di diverse iniziative culturali (cfr. C. Artocchini, Castelli piacentini, TEP. 1983. pag. 378).

I motonauti del Po

Il 13 aprile 1959, in una sala dell'Albergo Croce Bianca, nasceva, per merito di un gruppo di sportivi, la "Map", cioè la Motonautica Associazione Piacenza. I primi contributi vennero dalle due società remiere, cioè la Vittorino da Feltre e la Nino Bixio che misero a disposizione le loro sedi nautiche (la sede a terra sarà presso il Coni in Via Scalabrini); il 14 settembre del 1969 verrà inaugurata una sede galleggiante e questa è una delle tante prove della vitalità del sodalizio.

Il battesimo la società lo riceve il 1° maggio 1960 con la prima giornata motonautica piacentina consistente in una competizione di regolarità sul percorso Piacenza-Pavia e ritorno e in due gare di velocità in circuito. Da allora il 1° maggio è stato un appuntamento obbligato con la motonautica



La sede della Motonautica sportiva sul fiume con barche a motore. Associazione Piacenza (MAP), sodalizio che ha incentivato l'attività

sul Po: raramente, e per malivi seri, la manifestazione ha subito lo spostamento di qualche giorno, La Map ha inoltre organizzato convegni di studio. ed ha dato il suo contributo qualificato a numerose manifestazioni sportive, alcune delle quali di portata nazionale. Ricco il medagliere dei piloti appartenenti a tutte le categorie.

'Tra i fondatori di questo sodalizio vi è stato Angelo Cravedi che, dopo essere stato canottiere della « Vittorino da Feltre », dagli anni 1930 ai 1970 (invenne giudice arbitro della Federazione Italiana Canottaggio e subito nell'immediato dopoguerra, commissario del controllo a Piacenza del RATO Pavia-Venezia. Fu tra i primi motonauti padani e in seno alla Map ricoprì diversi incarichi; attualmente è presidente.

"Anni fa i motonauti piacentini, in uno dei loro raid non competitivi nelle "equipe territoriali piacentine", hanno avuto come ospite una giornalista e studiosa di folclore locale, la prof.ssa Carmen Artocchini. Su quell'avventura nautica, vissuta a fianco proprio di Angelo Cravedi, non ancora presidente della Map ma già "personaggio", la prof.ssa Artocchini ha steso un brioso corsivo che poi ha abbandonato in un cassetto. Dallo scritto appare, attraverso un'angolazione del tutto originale, rapporto esistente tra il fiume e i suoi motonauti che, contrariamente a quanto si potrebbe pensare, amano è vero la gara, ma sono soprattutto innamorati del Po. Invece di soffermarci su aridi dati relativi all'attività di questo sodalizio, abbiamo ritenuto più utile riprodurre l'inedito di Carmen Artocchini relativo ad un giorno trascorso sul Po con gli uomini della Map.



Momento di una manifestazione motonautica sul Po organizzata dalla MAP.

Un giorno sul Po: Cronaca semiseria di una gita

L'appunto del cav. Bertolini diceva "'Trovati alle 9,30 di domenica alla sede della Motonautica, sotto il ponte del Po. Partirai con il cav. Cravedi Copriti, copriti, copriti: maglione, fascia elastica e giacca a vento. Attenta al rollio. P.S.: Buon viaggio".

"Ma al cavalier Bertolini al g'ha la pansa" commentarono la sera prima "par te al probléma dal rollio al na gh'è mia".
Quindi, niente fascia elastica, ma maglione sì, e giacca a vento, e foulard. naturalmente.

Domenica, ore 9,30, 19 settembre di qualche anno fa.
Il cielo è di un bigio che non promette niente di buono; del resto anche Bernacca alla TV ha detto che pioverà. L'acqua, fra i piloni dei ponti, è di un marrone deciso, con schiumoni e agglomerati sospetti; stessa tinta del maleodorante liquido aspirato dalle fosse biologiche dalla "'Ditta Bottazzi e C. spurghi, ecc.": l'unica macchia di colore è la bandiera issata sul pennone della MAP.

Sul fiume qualche scafo rugge e traccia scie; ma lui, il cav. Angelo, dov'è?
Dall'alto dell'argine sentiamo la sua voce stentorea prima ancora di vederlo; con un barattolo sta vuotando dell'acqua lo scafo, che ha recuperato poco prima vagante sul Po e sporco di fango.

"El vist sa vo di lasciarlo a disposizione del popolo?" gli dicono. C'è pure un'elica da cambiare perché "il popolo" si è anche inghiaiato a monte, sil qualche spiaggetta. Lui non se la prende nemmeno, sta volta; non brontola. nè sacramenta. Più sportivo di così!

"Gnan par gnint at la ciamm Angelo" chiosano.
Gli altri arrivano alla spicciolata, anche loro infilati in soprabiti e maglioni con facce verdi dal freddo. Scendono sui loro mezzi puliti e lustrati a provare il motore, sfrecciando in cerchi concentrici attorno ai piloni. Anche il cavaliere finalmente parte per una puntata esplorativa verso monte, dopo averci caricati a bordo: forse vuole rassicurarci dopo le battute cattive che ci hanno soffiato, forse vuole assicurare sé sulla specie di passeggero che avrà a bordo; fiducia reciproca, insomma.

Pare che l' esperimento sia andato bene. Per entrambi
Il carosello degli scafi si fa più intenso, il rumore dei motori più aggressivo.
Arriva il Presidente, arrivano i ritardatari; c'è aria di festa in famiglia, di allegra competizione;
mancano – per fortuna – le arie tese che causano rigurgiti di bile.

Sparo per la partenza: il colonnello abbassa la bandierina, una due volte
Partiamo anche noi, schiacciati in tre sul sedile anteriore.

La grande avventura comincia.

Sfiorata la sede della Nino Bixio - compressa tra il Po e la centrale
dell'Enel - puntiamo verso est, lasciandoci a lato le installazioni della
Finarda e gli impianti di escavazione di ghiaia. Dopo i ponti e l'esile
struttura dell'oleodotto, il fiume ci si allarga davanti, del tutto libero,
sfumato di nebbia azzurrina come certe litografie romantiche dell'Ottocento.
I Pioppi si aprono come le quinte di un sipario, più o meno verdi, più o
meno folli, a seconda delle piante, della loro altezza, della loro età: pioppi
triti a formare filari o barriere compatte. Più sotto, gli esili rami delle
piante giovani con la chioma fioccosa che trema alla lieve brezza. Oggi sono
di un verde tenero, domani saranno di un giallo luminoso. Presso la riva i
alici scendono a lambire la corrente, assieme a cascate di solari margherite:
piante acquatiche e palustri emergono dall'acqua e si aprono come esotici
papiri. E' tutta una vegetazione che si rincorre sulle rive di destra e di



sinistra, aperta solamente dove il lavoro dell'uomo ha creato varchi e dove un sentiero indica l'abituale attracco delle barche. I pescatori - nell'acqua bassa o sulle rive - si muovono lentamente come fenicotteri intorpiditi. azionando i loro mulinelli.

Dalla sponda lombarda spuntano i culmi del mais, i tetti delle case addossate agli argini; in mezzo scivolano, all'indietro - nella corrente

secche, isolotti folti di alberi che intrecciano le loro chiome con le vitalbe (le nostrane liane), spiagge sabbiose squallidamente deserte con i segni della estate trascorsa; cassette di legno abbandonate, capanne di frasche, pali piantati a sorreggere tende. Ora solamente stormi di uccelli neri sostano sulla spiaggia, immobili come simboli arcani.

Passa sulla destra la sponda emiliana; al di là dell'argine ci sono i paesini della nostra Bassa: Bosco dei Santi, Mortizza, Sparavera, Gargatano, Roncarolo ...; tutta una vita, un altro mondo, altri orizzonti.

L'acqua, ora ci sembra meno sporca, meno marrone; ma forse è il riflesso del verde delle rive. Galleggia e ci viene incontro sempre qualcosa; un fascio d'erba, un ramo, un recipiente di plastica, una carogna d'animale (topo, gatto, cane, non sapremmo dire) e dove la corrente lambisce più da vicino la sponda lasciando i resti del suo passare, si creano delle strane sculture d'avanguardia fatte di rami, di lembi di tela sfilacciata, di penduli pezzi di plastica, "inutili oggetti" di un Munari che si chiama Po.

Dove il fiume ha eroso la riva, dove la corrente - battendo - ha messo in evidenza gli strati di sabbia variamente colorati di un grigio-seppia, le rondini di fiume hanno creato i loro nidi, profondi e oscuri buchi in cui si infilano a capofitto, ad una velocità prodigiosa; le pescarole sfiorano la superficie liquida come frecce per rialzarsi subito dopo e proiettarsi in corsa in avanti; quando i rombi degli scafi tacciono, si odono nel verde dolci suoni. Esiste, per fortuna, ancora una fauna sul Po, ancora tordi e allodole e usignoli a dare un tocco di poesia a tutto l'insieme.

Ecco, ora il Po ci sembra davvero un gran fiume, il fiume delle nostre letture infantili (Missouri, Mississippi), un fiume di Salgari o Stanley, ci sembra veramente il "reale Eridano", come lo chiamavano i cronisti di due secoli fa.

Fiume o lago? Laggiù non v'è traccia di uscita e, attorno a noi, si stendono le lanche meravigliose dove - anni fa - vedemmo pesci a fior d'acqua muoversi lentamente, sicuri per la propria vita, fagiani e leprotti rincorrersi sulla sabbia come in un fiabesco film di Walt Disney e trovammo ancorate vecchie e scure magane, che avrebbero fatto la gioia di Leonardi e Faver.



Lo Stradivari, uno dei battelli più noti per le crociere sul Po. Non sempre però il livello del fiume permette la sua navigazione.



Ma seguendo le frecce direzionali, i rombi bianchi e rossi troviamo la via di uscita: tasliamo il Po in diagonale e ci avviciniamo al primo controllo. Ci amancano e ci sorpassano gli scafi più veloci, girano in tondo, aspettando il tempo da "spaccare il minuto" e ci investono con spruzzi candidi: poi, con la grazia di pattinatrici sul ghiaccio, scivolano accanto alla casa sull'acqua ormeggiata presso la riva, al Magatòn.

Ci vengono in mente i mulini sul Po, i fotogrammi del film omonimo, i disegni - ingenui e realistici insieme - su una carta d'archivio, le lunghe file di cavalli sul sentiero dell'alzaia e anche gli uomini, che, ai primi del nostro secolo, trainavano i barconi lungo l'argine e contro il filo della corrente, i pescatori di professione, tutto un folklore scomparso e ormai perduto.

Sul pelo dell'acqua anatre implumi, di un giallo pulcino straordinario, allungano il collo incuriosite e petulanti: le più adulte (anatre iridate le avrebbe chiamate il Pascoli per i loro colori) badano ai fatti loro scrollandosi, facendo chiasso, snobbando gli scafi rombanti.

"Cinque secondi di ritardo" si rammarica il cronometrista Dodi; ma il pilota non incassa e il suo viso non è meno sereno nel salutare, con ampio gesto prelatesco, gli amici sulla riva. Supersportivo, bisogna ammetterlo; del resto lui corre per gareggiare, per divertirsi, non per vincere.

Ultimo sprint per l'arrivo. Il sole, quello vero, non quello che il nostro pilota crede di vedere a causa degli occhiali gialli, finalmente fa capolino; la nebbia si dirada all'orizzonte, ma rimane come sospesa impalpabilmente nell'aria sbiadendo i colori del paesaggio. Poi il cielo si apre di colpo mostrando un ampio squarcio d'azzurro.

Filiamo a velocità sostenuta per quanto può questo vecchio, eroico scafo: la scia, dietro di noi, è candida come la traccia fioccosa che il jeet ha lasciato sopra le nostre teste a chissà quante migliaia di metri e che si allarga lentamente come una mantovana di pizzi, dondolata avanti e indietro da angeli invisibili.

Arriviamo a San Nazzaro quasi ultimi (e lo stesso risultato avremo nella classifica), ma che fa? Come diceva quel tale delle Olimpiadi, De Coubertin: "Conta gareggiare, non vincere".

Poi il pranzo sociale (favoloso, come si dice oggi), le parole del Presidente e un premio a tutti, anche al fanalino di coda. Per chiudere in bellezza è mancato soltanto il solito, festoso - ed estroso - discorso del cavaliere.

I Po nella letteratura dialettale piacentina

Quale risonanza ha avuto il Po nella letteratura dialettale piacentina *soprattutto* dal secolo scorso questo particolare genere letterario si è fatto vivace ed ha avuto poeti di indubbio prestigio, eppure il Po è il grande assente tra le pur varie tematiche della poesia in vernacolo. Soltanto un poeta, per la verità il maggiore, concede spazio al grande fiume: Valente Faustini.

Nato a Piacenza nel 1858, laureatosi all'Accademia Scientifica di Milano, si è dedicato con profondo amore all'insegnamento nel ginnasio cittadino. È morto nel 1922. Le sue poesie dialettali formano un ampio "canzoniere" che è stato pubblicato in sette volumi dalla Cassa di Risparmio a cura di Guido Tammi. Lo stesso mons. Tammi, filologo e studioso del dialetto piacentino, ha dedicato al rapporto tra Valente Faustini e il Po uno studio che è stato pubblicato negli atti del terzo convegno di studi sul folclore padano svoltosi a Modena nel 1970. Da questo studio, poco noto anche tra gli appassionati di linguistica dialettale, riportiamo i passaggi più significati- Al Po il Faustini ha dedicato fin dagli inizi della sua carriera poetica, nel poemetto *La Delina a Piaseinza par la Madonna d'Agust* (1896) sei quartine di endecasillabi, ripubblicati, poi, come brano antologico, nella raccolta del 1904, da lui stesso curata, *l'enn tutt tocc*. Nel poemetto, che fa Parte di un intero ciclo dedicato all'argomento, particolarmente caro al suo core e, fino a un certo tempo, ritenuto il capolavoro, il poeta ci fa assistere da discesa della protagonista e di un gruppo di giovani e fanciulle della campagna a Piacenza per partecipare alle famose feste agostane, allora celebrate con solenni manifestazioni folcloriche. Essi tutti insieme non mancano di fare una capatina rituale al Po:

Al noss Po tütt piin da spüm,
al Papà di nostar fiüm.
(vv. 496-497)

Il Faustini prende occasione per consacrare al fiume le sei quartine che sono appunto come una perla incastonata nello svolgimento del poemetto.

stesso. La prima quartina è la contemplazione amorosa del lungo nastro argenteo che si snoda nella fertile pianura padana:

Quand dai noss mont guarduma zù in dal pian,
chi giuran che la nebbia an quatta gnint,
as veda al nostar Po luntan luntan
c'al sa dasteinda cmé na strä d'argint. (vv. 502-505)

Sulle sue rive i piacentini vanno a compiere abluzioni a cui si annette la forza magica di riti ancestrali:

E in duva l'acqua ill du bell riv la sfiora
stann i'om, ill donn, ill fiöl a sed e in znocc'.
e quand al ciel in ver mattein s'indora
is lävan, petnan, bevn e bagnan i'occ' (vv. 514-517)

A tutti i piacentini il Po è caro conclude il poeta:

Ah! cära al nostar Po, fein che in dal mör
g'arum teimp par pinsäl e fià par dil;
fein che la Patria faga batt un cör,
fein che in dal cör a gh'è un sintimeint gentil! (vv. 522-525)

Nell'altra poesia A l'oina piina (1892) nella quale il Faustini descrive, con note di accesa sensualità, il bagno di un gruppo di giovani popolane, in una notte d'estate, nelle acque del Po, il fiume diventa quasi personaggio comprimario nello svolgersi della scena, e la descrizione delle sue acque illuminate da un tenue chiarore lunare, è degna di un grande poeta:

Gh'è in sal Po la löina ferma
cmé una bella nasçaröla•
deintr in d'acqua ciära e piana
la sa speccia cmé una fiola.
Cantan cantan 1 rusgno;
tütta l'acqua pär d'argint;
sbälza l'onda sö in sla riva
cmé se in d'acqua ag fiss da gint:
e una longa tera ad piopp
vann dre a riva cme tant ira;
i dindonan la so testa
e 1 rangognan immusa (vv. 1-12)

Interessante anche l'accento, contenuto nella poesia In sla riva dadlà (1900) a una leggenda popolare secondo la quale, una volta all'anno, a notte fonda, gli annegati nel Po escono tutti insieme dalle acque, si assidono sulla sponda lombarda, di fronte a Piacenza, e si raccontano la propria tragedia.

La rievocazione della lugubre fantasmagoria dei morti ha toni di troppo acceso romanticismo, ma rimangono degni di nota alcuni versi celebrativi delle acque del fiume:

Solia, liseinta cmé un gran specc' 'panä
L'acqua la passa in mezz al scür dill riv:
a brass avert i piopp i'enn là incantä
dadhans a tanta mort, lur sul i'enn viv

(vv. 45-48)

Altre volte il Po rimane solamente sfondo al suo canto, come accade nella fiabesca ballata La bella dormente (1902), e nelle tre celebrazioni laudative della società piacentina dei canottieri della Nino Bixio, che allora era fiorentissima: Viva la Nina (1904), Evviva nõi (1907), Brindisi pel banchet-ione della «Nino Bixio» dopo nove vittorie riportate in nove mesi (1909).

Una serie di accenni al Po si hanno, ma sarebbe troppo lungo riferire le citazioni, in un altro gruppo di componimenti in cui il Faustini si augura che Piacenza, la quale è in realtà l'oggetto principale del suo canto amoroso, veda il suo fiume, linea fluviale di speciale importanza, solcato da cento imbarcazioni cariche di merci, dotato di un bel ponte in ferro, e di un largo porto verso il quale si avvieranno centinaia di battelli:

E g'arum in Po al noss Port!
A vadrum, in var Burgfort,
prima in sl acqua, una tumera,
do un camein. do na bandera.
fut fut fut ... i gnirann sō
cara, leint, d'an pudin pō
i piroscaf a sintnär
cmé sla fiss un port ad mär.

(vv 441-148)

Gran parte degli avvenimenti siano essi presenti o passati, che il poeta amorosamente ritrae, si svolgono sulle rive del Po. Il quale diventa ad esempio, il tragico protagonista" dell'inondazione del 1907, come canta il poeta in Povra Piaseinza (1907) e di quella minore del 1910, a cui accenna in L'ann nov (1911). Sulle rive si svolgono i fuochi d'artificio così cari ai piacentini dell'epoca e che egli descrive in A l'ha itt (1907) e vi accorrono anche per contemplare il passaggio della famosa cometa di Halley, godendosi intanto tra balli e canti le frescure delle sue acque, come racconta in Cumetta...burletta (1910). Né solo la vita presente dei piacentini è legata al fiume, ma anche quella passata. E' il Faustini in MDCCCLI (1907), in

occasione della demolizione di Porta Fodesta, rievoca una pagina di storia risorgimentale, la fuga cioè delle truppe austriache avvenuta il 10 giugno 1859, facendola accompagnare dal suono iracondo delle acque del Po:

Passa al fiüm, i dann sübit fög al pont ..
al Po l'è in corla, a l'ha incraspà la front.
(vv. 29-30)

L'amore per il Po è sì di tutti i concittadini del Poeta, ma più ancora il suo, e lo sentiamo ricordare nel cinquantesimo compleanno in Fratelli nipoti, amici (1906), ciò che forma l'ispirazione più profonda della sua poesia: le valli, le montagne, i campi della sua Piacenza e, con una tenerezza tutta speciale, il Po che:

al speccia Piaseinza e al paradis.

E nella lirica *Passion* (1910), che potrebbe considerarsi come un testamento spirituale d'amore verso Piacenza il poeta paragona la sua vita a un viaggio che si è iniziato alle sorgenti del Trebbia, ma si è svolto soprattutto sul grande fiume, lontano dal quale egli sarebbe come un pesce fuor d'acqua:

Me son nassi in sal sass chemò ad Piaseinza;
a son carsi cmé un fiur di nostar prä;
a son muntä duv Trebbia a la cumeinsa
in d'acqua, ferna in Po me a son cala;
ma dop Muntzei am son taccã a la riva,
s'andava un
pò pò bass, iamä, muriva!
(vv. 1-6)

E così l'arco della sua poesia come si era aperto si chiude col canto amoroso del suo caro fiume.