



In questo numero:

PAG. 1 ► In redazione

PAG. 2 ► Il Principio di Semplicità

PAG. 3 ► Antichi corsi d'acqua: la Delma

PAG. 6 ► Il Demanio Pubblico ... avanza!

PAG. 8 ► Lettere al Direttore



**A** priamo il primo numero di questo 2016 con una riflessione ispirata dal grande scienziato idraulico francese Valentin-Joseph Boussinesq e dal suo Principio di Semplicità, che aveva formulato convinto dell'idea che il progresso scientifico debba seguire l'unica strada che porta all'unificazione delle teorie e dunque alla crescente semplicità.

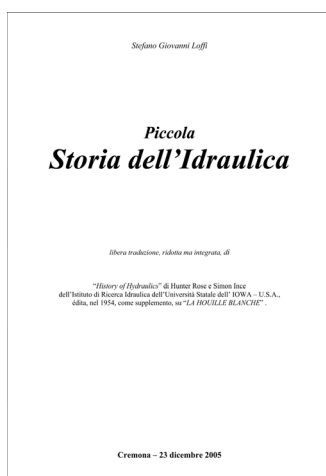
Ospitiamo, poi, un altro scritto di Valerio Ferrari, grande ed appassionato studioso del territorio cremonese, che ci parla del Fiumicello Delma, antico ed importante *fluvius* oggi relegato al solo territorio di Genivolta (CR), ridotto a piccolo colatore che un tempo lontanissimo era annoverato tra i corsi d'acqua navigabili, assieme al vicino fiume Oglio.

A seguire un nuovo testo del direttore del Consorzio, ing. Stefano G. Loffi, che evidenzia, ancora una volta, e in forma ancor più esplicita, un caso degno della trasmissione 'Striscia la Notizia'.

La nostra rivista, da questo numero in poi, sarà impreziosita dalle bellissime foto realizzate da Roberto Musumeci, Guardia Ecologica Volontaria del Parco Adda Sud e fotografo di grandi capacità, che ringraziamo di cuore per la gentilissima disponibilità.

Infine anticipiamo che il prossimo numero uscirà il 10 maggio 2016, importante anniversario per le "Cose d'acqua".

La redazione



*il Principio di Semplicità dovrebbe richiamare l'attenzione e l'azione del pubblico amministratore, sempre e comunque.*

## Il principio di semplicità - Valentin-Joseph Boussinesq -

Valentin-Joseph Boussinesq (Saint André de Sangonis 1842-Parigi 1929), matematico francese, professore di Meccanica dei fluidi all'Università di Lille e all'Università di Parigi, è ricordato soprattutto per i suoi importanti contributi nell'ambito della fluidodinamica.



Meno noto è invece il suo Principio di Semplicità, secondo il quale la verità deve trovarsi nella direzione che porti ad un'unificazione delle teorie in una forma che tenda a rendersi sempre più semplice.

Anche noi sosteniamo il Principio di Semplicità, non certo nel progresso scientifico, al quale non pensiamo di dare contributi efficaci, ma nella ben più modesta ma essenziale vita amministrativa di ogni comunità, soprattutto di questa nostra Italia e di questa nostra Regione Lombardia, poiché è o dovrebbe essere il principio fon-

dante dell'azione della Pubblica Amministrazione.

Laddove le cose si complicano, il Principio di Semplicità dovrebbe richiamare l'attenzione e l'azione del pubblico amministratore, sempre e comunque, sia nel caso generale di norme inutilmente complesse, sia quando la complicazione nasce dalle ancor più inutili ed a volte strumentali interpretazioni. Nel primo caso, tutti i cittadini possono soffrirne e dunque l'intera collettività, nel secondo, pochi o uno soltanto subisce, cittadino isolato e vittima, cui resta la sola possibilità di ribellione nel ricorso, che è già per lui una punizione.

Più e più volte torniamo su questo tema, con ostinazione, perché ne vediamo e ne subiamo anche noi; perché sappiamo che sono pochi i nodi da sciogliere; pochi casi, che concorrono a frenare la crescita e a deteriorare la percezione che ciascuno di noi ha della Pubblica Amministrazione, dove il personale eccellente abbonda e lavora bene, senza 'fare notizia', ma anch'esso vittima di pochi, che a volte 'non fanno notizia' ma 'fanno opinione', cosa ancor più dannosa.

fonte: *Piccola Storia dell'Idraulica*  
 Cap.19 (S.G.Loffi)





## Antichi corsi d'acqua: la Delma

Il piccolo colatore, ancor oggi denominato 'la Delma', che solca per breve tratto la campagna circostante Genivolta per mettere capo nel fiume Oglio, non rappresenta, ormai, che un dimesso e sbiadito vestigio – più che altro idronomastico –, dell'importante *fluvius* che, sin dai secoli altomedievali, solcava un ampio tratto della porzione nord-orientale del territorio cremonese.

Se ne trova la prima menzione sin dal

Agimundo, già stati anch'essi rettori della stessa pieve, con particolare riguardo per i diritti d'acqua *necessari sia per dar movimento ai mulini, sia per il transito delle imbarcazioni (navigia) che navigavano l'Oglio e la Delma, unitamente ai commerci che vi potevano giungere tanto dalle regioni di montagna quanto da quelle di pianura: ... confirmamus eidem sancto loco aqueductus tam ad diversa molina quamque ad navigia deducen-*



22 febbraio dell'anno 852 quando, da Mantova, l'imperatore e re d'Italia Ludovico II, assecondando le istanze di Iubedeo, rettore della pieve di Genivolta, riconfermava a quest'ultima i beni e i diritti già concessi dai suoi augusti predecessori a Nautecario e

*da, scilicet sive in Delma seu in Olio atque etiam mercata ibidem devenientia, tam in muntanis quamque in planicie.*

Tale affermazioni lascia dunque supporre che il corso d'acqua di cui an-



## Antichi corsi d'acqua: la Delma

diamo illustrando i tratti storici non fosse un semplice rigagnolo – come dovevano esserne molti, al tempo, nel nostro territorio –, ma un corpo idrico dalle dimensioni e dalla portata sufficienti a consentire la navigazione di imbarcazioni, seppur di ridotta stazza.

Dell'anno 919 è, invece, la citazione di terreni, ubicati in territorio di Cumignano sul Naviglio, in località denominata *inter dues Delmes*. Dal che si deve dedurre che i corsi d'acqua individuati con questo nome dovessero essere almeno due, forse derivati dallo sdoppiamento di un precedente troncone unico e, forse ancora, destinati a ricongiungersi e poi a suddividersi nuovamente nel prosieguo del loro percorso verso sud. D'altra parte l'incerto e complicato scorrere di acque scarsamente regimate e soggette a seguire l'accidentata microorografia di una pianura ancora in gran parte selvatica, lascia supporre una rete idrografica superficiale del tutto spontanea, dai percorsi casuali e ancora scarsamente disciplinati dalla mano dell'uomo.

Da dove prendesse origine questo corso d'acqua non è noto con certezza e nemmeno è dato sapere quali possano essere state le fonti che indussero Elia Lombardini, insigne ingegnere 'd'acque e strade' e uomo politico dalle radici cremonesi (sebbene nato in Alsazia nel 1794), a scrivere: «Il tronco superiore della Delma sem-

bra partisse dalla Melotta, discendesse tortuoso e profondamente incassato in quelle alture, e venisse di poi occupato dal Naviglio Nuovo di Cremona [...] dopo essersi forse anteriormente riunito al Naviglio Vecchio», dove per Naviglio Nuovo si deve intendere l'attuale ramo di Melotta del Naviglio Civico, e per Naviglio Vecchio il Naviglio di Barbata (o Vecchio, per l'appunto), nato da risorgive scaturenti in quel territorio.

L'ipotesi, oltre che affascinante, appare anche del tutto plausibile, sebbene non sia stato finora possibile documentarne con maggior certezza la validità.

Sappiamo, invece, che dal territorio di Cumignano la nostra *aqua* proseguiva verso Genivolta e Montirone (antico abitato oggi ridotto a semplice cascina, poco a sud di Genivolta stessa), dove la ritroviamo citata nei secoli successivi: nel 1098 a confine di un appezzamento sito *in Monterione, in loco ubi Castello Rupto (dicitur), ... a montes aqua, que dicitur Delma*. Nel 1188 viene ricordata *in villa Iovisalte*, nel cui ambito si dice espressamente che *currit aqua Delme*, lasciando intendere che, quantomeno un ramo del nostro fiume, mantenesse forse in parte il tragitto ancor oggi seguito attraverso l'abitato.

Certo è che nel 1200 la Delma lambiva (*coheret ei a meridie Delma*) un appezzamento giacente *in Silva Rara*, che rappresentava una delle *novem*



## Antichi corsi d'acqua: la Delma

*petie terre que iacent in curia Iovisalte et in curia Sorexine* oggetto di un atto di compravendita.

Questa precisa ubicazione farebbe pensare che l'*aqua Delme*, presumibilmente con un distinto ramo – forse il principale – proseguisse il suo cammino verso sud, tanto da aprire la strada all'ipotesi che il suo tracciato coincidesse, perlomeno in questo tratto territoriale, con quello che in seguito venne a costituire il percorso del Naviglio Civico di Cremona il quale, senza dubbio, dev'essere ritenuto il risultato di un'opera di razionalizzazione e collegamento di diversi corsi d'acqua preesistenti, più o meno spontanei e susseguenti tra loro (tra cui l'Agazzina e la Cremonella figurano senza dubbio tra i più noti e citati), fino a raggiungere Cremona.

Non sarà forse un caso che, in territorio di Castelveverde, presso Dosso Barroardo, esista tuttora un piccolo 'colatore Delma'.

Esaminando una carta idrografica della provincia di Cremona – meglio se del secolo XIX, come quella diretta dall'ing. Ettore Signori e disegnata dal prof. Rocco Scotti nel 1877, molto schematica, chiara e istruttiva – è anche possibile ipotizzare un'originaria continuità idrografica tra le acque che poi costituirono il Naviglio Civico di Cremona e il dugale Delmona vecchia.

Quest'ultimo corpo idrico, prima di essere convogliato nel dugale Tagliata

– che ora lo "cattura" interamente –, proseguiva a sua volta collegandosi presumibilmente con il sistema idrografico ora costituito dal Riglio-Delmonazza (con le sue diverse denominazioni successive di canale di Spineda, Commessaggio e Navarolo) fino alla sua foce nell'Oglio in territorio viadanese.

Pertanto, in base a questa verosimile continuità idrografica – che soprattutto l'apparentamento idronomastico tra Delma e Delmona, con i suoi confluenti Delmoncello e Delmoncina, lasciano ampiamente presupporre – si potrebbe configurare l'esistenza e l'attività di un antico 'fiume' intermedio tra i corsi dell'Oglio e del Po che poteva avere principio nel territorio dell'attuale alta provincia di Cremona e vedere nella nostra *aqua Delme* il suo punto di partenza.

Si tratta, evidentemente, di ipotesi di lavoro che solo più approfondite indagini, di ordine tanto topografico, idrologico e idrografico, quanto di natura documentale potranno eventualmente meglio precisare, gettando nuova luce su un particolare aspetto dell'archeologia idrografica del nostro territorio, ancora così poco conosciuta e studiata.

Valerio Ferrari





## Il Demanio pubblico ... avanza!

Torniamo su un argomento che probabilmente interessa pochi, anche perché poco noto ... se, infatti, fosse noto, in tanti s'interesserebbero; tanti, forse tantissimi, e pure con viva preoccupazione!

Cercheremo di dare una risposta, semplice e dimostrata, alla domanda: I canali, in origine certamente privati, che la Regione Lombardia ha inserito nel Reticolo affidato ai Consorzi di bonifica, quali autorità di Polizia Idraulica, sono, per tale fatto, diventati corsi d'acqua pubblici, in altre parole parte del Demanio Pubblico?



Una domanda che ancora cerca l'unica risposta (o 'si' o 'no: in materia di Demanio pubblico non può esservi altra 'italica' scelta!) ormai, in Lombardia, da quattordici anni!

Sia chiaro: io sono certo che la risposta è "Si", nutrendo il solo dubbio,

poco rilevante, se si tratti di Demanio Pubblico dello Stato o della Regione.

Perché la questione fosse chiarita, si sperava nella nuova legge regionale 4/2016 "Revisione della normativa regionale in materia di difesa del suolo, di prevenzione e mitigazione del rischio idrogeologico e di gestione dei corsi d'acqua", che, nonostante il roboante titolo, ha deluso quest'attesa, assieme a tante altre!

Poiché mi rendo conto che l'argomento, per quanto sforzi faccia, in sé non crea certo entusiasmo, mi limito a due soli aspetti, che sono verità, così da rispondere adeguatamente. Per chi volesse, sul sito del Consorzio pubblicheremo, a breve, un testo assai più ampio.

Primo: l'articolo 85 della legge regionale 31/2008, dal titolo 'Demanio regionale', al comma 5 recita: "La Giunta regionale individua il reticolo idrico di competenza dei Consorzi di bonifica e approva il Regolamento di Polizia Idraulica". In un incontro che ho potuto avere con qualificati dirigenti regionali, mi s'è detto che si tratta di un articolo sbagliato (!) che la legge 4/2016 avrebbe corretto (!!); cosa non avvenuta, dunque questo passo è ancor oggi un dispositivo di una vigente legge regionale. Soltanto una persona faziosa potrebbe negare quanto sia inconfutabile l'appartenenza al Demanio regionale (dunque Demanio Pubblico Regionale,



## Il Demanio pubblico ... avanza!

essendo la Regione un ente pubblico) del Reticolo Idrico di competenza dei Consorzi di bonifica, spazio sul quale si deve applicare il Regolamento di Polizia Idraulica, che la Regione stessa approva, nonché in esso applicandosi – è bene evidenziarlo! – i relativi canoni di Polizia Idraulica!! Né vale l'obiezione, invero debolissima, che l'articolo non specifica 'Demanio Idrico Regionale', visto che neppure il Codice Civile, nel definire i corsi d'acqua pubblici, utilizza l'aggettivo 'idrico': il demanio Pubblico è molto semplicemente ... Demanio Pubblico!

Secondo, un caso 'di scuola': la delibera della Giunta regionale (dgr) n. 8/1239 del 30/11/2006, resa necessaria dalla Sentenza 129/2005 del Tribunale Superiore delle Acque Pubbliche (TSAP), per il contenzioso mosso da otto Consorzi d'irrigazione, che si erano opposti all'inserimento di propri canali, certamente privati, nel Reticolo di Polizia Idraulica di un Consorzio di bonifica. Nelle premesse di questa dgr si legge: "Ritenuto di dover escludere dal reticolo dei Consorzi di bonifica, in quanto di proprietà privata, i seguenti canali: ...". I canali privati, se non v'è motivo di renderli pubblici a giudizio dell'autorità di Polizia Idraulica, devono restare privati esclusi.

Posso già concludere di aver trovata la risposta: "I canali, in precedenza privati, perché inseriti nel Reticolo di competenza di un Consorzio di bonifi-

ca, in quanto autorità di Polizia Idraulica - oggi in forza delle delibere regionali 31/10/2014 n. 2591 e 03/07/2015 n. 3792 - oggi appartengono al Demanio Pubblico".



Completo l'informazione: quanti canali sono andati, con buona pace dei precedenti e provati proprietari, a 'ingrassare' il Pubblico demanio? Li ho contati: in Lombardia, sono circa ... tremila e cinquecento!

*Stefano G. Loffi*



## Lettere al Direttore

**Caro direttore,**

**... quante volte abbiamo visto documentari televisivi sul "boom economico" italiano nei quali si narrava estasiati l'epopea dell'autostrada Milano-Napoli ?**

Quasi sempre si omette di ricordare la funzione dell'*Autostrada del sole* quale strumento del flusso veloce delle merci dalle industrie del Nord ai mercati del Sud.

A quel tempo, lo spedire un carro ferroviario completo, verso la Campania, la Puglia, la Calabria, la Sicilia, significava aspettarsi il telegramma di conferma del suo arrivo dopo una settimana.

Con l'*Autostrada del Sole*, la Napoli-Canosa e l'infinita Salerno-Reggio Calabria, si poteva caricare un autotreno ed i due autisti prescritti lo avrebbero portato a destinazione entro il giorno successivo.

Dunque, nessuno può essere sinceramente sprovveduto ed ignorare i fatti della Storia italiana tra la fine degli anni '50 e l'inizio degli anni '70.

**Poi vennero i giorni in cui l'ambiziosa linea TAV, Torino-Milano-Bologna, doveva passare dalla fase di progetto a quella di cantiere ...**

Nel corso di 'esilaranti' interviste, vari amministratori locali, poi elevati al rango ministeriale, ebbero la grande idea di suggerire all'opinione pubblica che si trattava di una linea AV/AC, cioè non solo "Alta Velocità", ma anche "Alta Capacità". Oggi, basta guardare il traffico degli *Italo* e dei *Frecciarossa* su questa linea e si vedrà la totale assenza di convogli "AC"... per intenderci ... 'cose' come i Regionali, che portano i pendolari verso Milano alla mattina, per citare una vergogna nazionale! Furono essi traditi dai progettisti (che avevano fretta di costruire) o decisero loro stessi di usare le opere stradali di compensazione (pagate da TAV) come brillante risultato da presentare nelle successive campagne elettorali?

Alessandro Manzoni vorrà perdonarmi l'uso del suo "... ai posteri l'ardua sentenza", perché il paragone tra tali personaggi del mondo d'oggi al 'grande Corso' (nel bene, ma anche nel male ...) è semplicemente improponibile!

**Cosa rimane oggi del trasporto merci sulle rotaie? Ben poco!**

Il collettame è terreno di battaglia dei corrieri espresso ed anche Poste Italiane, che pure offre un servizio celere in libera concorrenza, gestisce una flotta di autoarticolati che viaggiano di notte su tutte le autostrade d'Italia, collegando capoluoghi di Provincia e di Regione.

Ferrovie Italiane, mediante la sua divisione Cargo, ha abbandonato la gestione dei carri singoli e si concentra su interi convogli di carri uguali, che collegano in modo rapido due stazioni della rete, nelle immediate vicinanze di grandi stabilimenti e importanti centri di smistamento.

Gli aggettivi "celere" e "rapido" usati prima non sono scelti a caso.

Sottolineo la profonda differenza tra materie prime e semilavorati IN ARRIVO e prodotti finiti IN PARTENZA: questi ultimi sono ormai soggetti a pressioni enormi sui tempi di trasferimento, dal luogo di produzione alle piattaforme di logistica della grande distribuzione, sino al destinatario finale/acquirente.

Capita spesso di leggere sui documenti di trasporto la nota "CONSEGNA TASSATIVA ENTRO LE ORE \_\_\_ DEL \_\_\_".



## Lettere al Direttore

### **Se il contesto è davvero quello descritto sopra, quali margini di manovra restano alla navigazione interna ?**

A mio modo di vedere, bisogna partire dall'osservazione che il trasporto su gomma ha subito, negli ultimi quindici anni, un aggravio enorme del costo del carburante (gasolio): oggi, il pensare di tornare a vuoto, senza dunque il "viaggio di ritorno" è pura follia.

Ne consegue che molte aziende di autotrasporto italiane abbiano attraversato momenti da dimenticare e talvolta ne siano uscite portando i libri in tribunale.

Ciascuno si è arrangiato come poteva: in questo siamo famosi in tutto il mondo!

Ricordo, a tale proposito, una triste battuta comparsa proprio su 'COSE D'ACQUA', dove si immagina un inesistente ma assai applicato (!) articolo 'zero' della nostra Costituzione: "*Chi può, si arrangia; chi non può, ... s'arrangi!*".

Così, le imprese si sono arrangiate, cercando di evitare di mandare i camion al distributore e comprando tonnellate e tonnellate di gasolio per spuntare un minor prezzo, facendo 'fiorire' depositi medio-piccoli ovunque, moltiplicando altri problemi di delinquenza (gasolio prezioso da sorvegliare, dormendo con un occhio aperto) ed anche ambientali!

Sempre più spesso si fa ricorso a conducenti arrivati dall'estero, disposti a non rispettare le norme UE sulle ore di guida, magari anche a guadagnare un po' (o un po' tanto!) di meno, rispetto ai colleghi italiani; la nuova frontiera pare essere quella di assumere conducenti italiani, ma assunti in un 'ex paese dell'Est' e poi messi a guidare veicoli stranieri che agganciano semirimorchi ... italianissimi.

Senza dimenticare ... calamite ed altri ammennicoli che dovrebbero far risultare un autista in riposo mentre guida e che poi vengono scoperti nei servizi di polizia stradale, che, ovviamente, controllano a campione, cioè pochi o non molti.

Ora, il pensare che la navigazione interna possa trionfare 'contro' un simile "far west" è oggettivamente poco credibile, per non dire 'incredibile!'.

L'assoluto, novello e completo trionfo della navigazione interna è un'utopia, ma, nella esasperata competizione relativa tra le varie modalità di trasporto, vi possono essere dei settori nel trasporto merci che possono, ancor oggi ed ancor più domani, trarre grande giovamento dall'economicità di trasporto su acqua, per varie ragioni:

- un basso valore commerciale della merce, specie se materiali da riciclare;
- un costo troppo alto per unità di massa trasportata su strada;
- un numero troppo elevato di autocarri da impegnare per soddisfare il fabbisogno giornaliero dello stabilimento;
- la facilità di spedizione dal porto marittimo di transito al porto interno di destinazione;
- una tipologia di carico che richieda una costosa bonifica della cisterna per ammettere il "viaggio di ritorno";

la disponibilità di motori, anche italiani, convertiti da diesel a metano, che possono abbattere ulteriormente i costi della navigazione a pieno carico e controcorrente.

### **Serve però una ferma volontà imprenditoriale che non si limiti a chiedere nuove autostrade "regionali" e vecchi sconti sulle accise dei prodotti petroliferi.**

Stefano Bandioli - Castelvetro Piacentino (PC)



**Consorzio Irrigazioni  
Cremonesi**

Via C. Battisti, 21  
26100 Cremona  
C.F. e P. I.V.A. 00106640196  
Tel.: 0372 22308

Questo rivista non rappresenta una testata giornalistica in quanto viene pubblicata senza alcuna periodicità. Non può pertanto considerarsi un prodotto editoriale ai sensi della legge n.62 del 07.03.2001



Eccetto dove diversamente specificato, i contenuti di questa rivista sono rilasciati sotto Licenza Creative Commons Attribuzione - Non commerciale 4.0 Internazionale (CC BY-NC 4.0)



Scrivi al direttore:  
[direttore@cic.cr.it](mailto:direttore@cic.cr.it)

Redazione:  
[redazione@cic.cr.it](mailto:redazione@cic.cr.it)

Progetto grafico:  
Studio FRANZINI (CR)