Accademia
Nazionale
Virgiliana
di Scienze
Lettere e Arti

MANTOVA 1866-2016

Una storia urbana dall'Unità a oggi

a cura di
Eugenio Camerlenghi
Francesco Caprini

MISCELLANEA
23

2019

ACCADEMIA NAZIONALE VIRGILIANA
DI SCIENZE LETTERE E ARTI

Mantova 1866-2016
Una storia urbana dall'Unità a oggi

a cura di
Eugenio Camerlenghi
Francesco Caprini

MANTOVA 2019

Questo volume è pubblicato con il contributo di

gruppo Tea

BIBLIOTECA TERESIANA

FONDAZIONE BANCA AGRICOLA MANTOVANA

In copertina:
Pianta della città di Mantova, Editore Francesco Vallardi, sec. XIX
Fondo Balzanelli dell'Accademia Nazionale Virgiliana

Realizzazione editoriale e stampa
Publi Paolini, Mantova

ISBN 978-88-85614-57-4

PROPRIETÀ LETTERARIA
L'Accademia lascia agli Autori ogni responsabilità delle opinioni e dei fatti esposti nei loro scritti.

SOMMARIO

7 Roberto Navarrini
Presentazione

9 Marzio Achille Romani
Un archivio a cielo aperto

13 Eugenio Camerlenghi, Francesco Caprini
Le ragioni di una proposta

1. UOMINI, PROGRAMMI, PROGETTI

17 Eugenio Camerlenghi
Per una interpretazione della città di Mantova

35 Alberto Grandi
Troppo ambiziosa, troppo modesta.
Mantova 1945-2016

53 Giancarlo Leoni
La pianificazione intercomunale nella 'Grande Mantova': storie di tentativi

81 Francesco Caprini
I piani urbanistici per la città di Mantova

2. I VOLTI DELLA CITTÀ CHE CAMBIA

111 Carlo Togliani
Mantova e le acque. La città allo specchio

153 Secondo Sabbioni
Le reti infrastrutturali di trasporto e l'integrazione della città con il territorio

193 Claudia Bonora Previdi
Tra vecchie mura, nuovi giardini e parchi urbani

237 Giovanni Iacometti
Il nuovo nel vecchio, trasformazione del centro entro le antiche mura

291 Dino Nicolini
La politica degli edifici pubblici

343 Alberto Grandi
Dalla città dell'artigianato alla città industriale.
Appunti per una storia della manifattura a Mantova dall'Unità a oggi

353 Giancarlo Leoni
Dalla città dell'artigianato alla città industriale.
Mantova Est: nascita, sviluppo e riconversione della città industriale e logistica

397 Francesco Caprini
Mantova da città isola a città diffusa: espansioni residenziali e trasformazioni della città

3. LE FONTI ARCHIVISTICHE

441 Annamaria Mortari
Passato e presente della città nelle carte dell'Archivio comunale di Mantova.
Repertorio delle fonti archivistiche

PRESENTAZIONE

Roberto Navarrini

Conservare, distruggere, rifare sono le fasi di una storia urbana scritta nelle pietre.
Che la città sia un archivio aperto, come scrive Marzio Romani, è un'immagine che non si può non condividere; ma non solo nelle pietre si può leggere la storia urbana, poiché la si trova fissata nei documenti e nella memoria collettiva delle generazioni.
Il libro che qui si presenta, non vuole essere il semplice racconto della evoluzione della città, nasce infatti dalla volontà di un gruppo di accademici virgiliani e si estende anche ad altri studiosi interessati ad affrontare, da differenti punti di vista, nuove tematiche, che trovano spunto all'interno dell'Accademia, dalla esperienza, maturata qualche anno fa, nel seminario Un'idea per la città e *dalla considerazione che nel periodo storico, oggetto dell'indagine/ricerca, gli ultimi 150 anni, i cambiamenti urbani si sono succeduti senza precisi programmi politici o prospettive culturali.*
I saggi raccolti nel volume affrontano il divenire della città di Mantova dalla sua unione allo stato nazionale, da quando cioè per l'incalzare dei mutamenti socio-economici interni e indotti dal contesto nazionale fu posta in atto una serie di interventi e trasformazioni, che in buona parte si sovrapposero all'antica maglia formatasi tra Medioevo e Rinascimento, violentando spesso assetti e funzioni.
Non si è, dunque, voluto arrivare ad una trattazione sistematica, i saggi dei diversi autori raccolti nel volume affrontano il divenire materiale della città autonomamente con una esposizione per temi che vuole proporsi come stimolo a nuove ricerche e quali risposte al rinnovato recente interesse dei cittadini mantovani e degli amministratori per un ripensamento della storia locale ed una sua organica riproposta, un interesse che si concretizza attraverso mostre, recuperi di luoghi abbandonati e appunto la riscoperta di nuove fonti e di nuove ricerche.
Il volume, la cui pubblicazione si avvale anche di un generoso contributo finanziario di Tea gruppo e del Comune di Mantova, a cui va il riconoscente ringraziamento dell'Accademia, si rivolge in modo particolare ai pubblici amministratori che giornalmente sono alle prese con questo ordine di problemi.
L'Accademia Nazionale Virgiliana, pubblicando un libro aperto a successivi studi, approfondimenti, interpretazioni e riflessioni, rimane coerente con il proprio disegno, che è andato accentuandosi nel corso delle ultime presidenze e che continua ad essere presente tra le finalità del sodalizio: quello di evidenziare le problematiche del presente e di favorire le riflessioni per il futuro, senza rinnegare ovviamente il proprio passato.

Nell'incoraggiare un'azione di informazione ai cittadini per l'approfondimento delle criticità presenti nella nostra città, l'Accademia coerentemente arricchisce anche il proprio interesse per le realtà attuali di questo territorio. I saggi presenti nel libro hanno potuto progredire anche grazie all'approvazione e all'incoraggiamento del presidente avv. Piero Gualtierotti a cui va il grato e nostalgico pensiero di tutti coloro che, direttamente o indirettamente, hanno collaborato alla realizzazione di questa iniziativa editoriale.

UN ARCHIVIO A CIELO APERTO

Marzio Achille Romani

Le città sono archivi a cielo aperto. Nelle loro strutture edilizie vi si leggono non solo le vicende dei manufatti che le compongono, ma anche e soprattutto quelle degli uomini che le hanno abitate e le abitano, delle loro opzioni e dei loro ripensamenti, delle loro decisioni di conservare, distruggere o innovare e dei risultati delle stesse oltre che delle loro culture e mentalità, dei loro rapporti sociali e di potere, della loro visione del mondo. Ne deriva che la storia delle città è storia fatta, ma anche *in fieri*. Storia in fieri, ma anche storia infinita, nel senso che le continue mutazioni dell'oggetto (la città) fanno sì che il progetto non sia mai concluso e quindi vada continuamente riletto e ripensato.
Di questa complessa narrazione ogni quartiere, ogni strada ed ogni edificio sono nel contempo tasselli e documenti che se, opportunamente interrogati, sanno offrire opportune risposte all'investigatore di turno narrandogli una storia che offre un percorso che può essere abbastanza diverso, ma non dissimile, da quelli possibili attraverso l'utilizzo di altre fonti. Si tratta di un percorso che consente di integrare, sfumare e dare consistenza a letture del passato urbano, fatte con altre finalità (politiche, amministrative, economiche, sociali, culturali), nella consapevolezza che *tout se tient*, che tutto è calato nell'eterno fiume del divenire ed è nel contempo sfumato in mille eccezioni ed in una grande complessità, che può essere delineata soltanto mettendo assieme una molteplicità di storie diverse: una bella lezione per un mondo come quello attuale che tende a semplificare e ad edulcorare una realtà che è e resta incredibilmente complessa e al quale sembra sfuggire la necessità di un pensiero articolato che tenga conto di queste pur banali considerazioni.
L'oggetto di questa ricerca è Mantova. Gli autori, un gruppo di studiosi che, sotto la sapiente guida di Eugenio Camerlenghi e di Francesco Caprini, hanno guardato alla città da diverse angolazioni e da diversi punti di vista ed hanno condiviso i loro elaborati, confrontando poi le loro opinioni nel corso di diversi incontri. L'arco temporale preso in considerazione è il periodo che va pressappoco dalla fine dominazione austriaca ai giorni nostri; se pur non mancano sintetiche considerazioni sulla lunga storia del passato urbano di Mantova e sul suo essere prima *città isola* e successivamente *città penisola*, grazie all'interramento del lago Paiolo e, oggi, *città diffusa*, come suggerisce Francesco. Al centro dell'indagine stanno dunque le trasformazioni che il nucleo cittadino ha conosciuto nel turbolento e complesso secolo e mezzo che ci ha preceduto.
Nel suo intervento introduttivo Camerlenghi recupera il lungo periodo sottolineando come la *natura locorum* già *ab initio* concorra a definire una particolare struttura urbanistica che sottolinea, anche fisicamente, una sorta di gerarchia urbana, che è specchio di una precisa gerarchia sociale,

destinata a perpetuarsi grosso modo sino alla metà del Novecento. Si tratta di una realtà che vede le *élites* arroccate al centro dell'*insula*, la meno vulnerabile alle bizze del fiume, in un'area nella quale gli spazi pubblici sono ampi e le tipologie edilizie sono *monumenta* al potere; mentre quanto più si scende verso le fangose rive dei laghi tanto più la città si popola «di vie più strette e di edificazioni più contenute […], fino alle schiere di casette distribuite lungo le fasce verso Paiolo o di fronte al Lago Superiore e al Lago di Mezzo», dove fioriscono mille piccoli commerci e dove abitano i gruppi sociali meno abbienti: pescatori, domestici, facchini, brentatori. Il «popolazzo», come, a fine Cinquecento, li definiva Marcelo Donati medico personale e consigliere di Vincenzo I.
La decadenza della dinastia dominante, dopo la peste e il sacco dei primi anni '30 del Seicento, attenueranno le luci del Rinascimento mantovano, sino a spegnerle definitamente all'inizio del secolo successivo quando Mantova perde il suo ruolo di capitale; mentre le trasformazioni che comporta la sua nuova veste di avamposto ai confini dell'impero concorreranno a sclerotizzarne le funzioni allentandone i vincoli che la legavano al territorio; spingendola addirittura a voltare le spalle ai laghi, divenuti ormai elementi centrali di un complesso sistema difensivo. Ciò concorre a dar corpo a una perdita di identità che si farà sentire al momento della unificazione del Mantovano al Regno; oltre a spiegare la disaffezione rivolta ai *monumenta* e alle memorie del passato, avviandone il progressivo smantellamento che arriverà a lambire lo stesso palazzo ducale e al quale porranno precisi limiti solo uno stentato sviluppo economico e la scarsa attitudine all'intrapresa delle élites urbane e non solo, come ipotizza Alberto Grandi, la «sostanziale incapacità delle sinistre di immaginare per la provincia un modello di sviluppo che non vedesse ancora l'agricoltura come perno dell'economia locale».
Si tratta, credo, di un modello non ideologico, ma culturale, che connota l'intera società e che sembrerebbe – ma il condizionale è d'obbligo – il frutto di un processo lungo che – con l'eccezione della fiammata fine quattro-cinquecentesca delle arti tessili – fa del servizio a corte prima, dell'approvvigionamento delle guarnigioni imperiali in seguito e infine dell'esercizio delle professioni liberali, le fonti del benessere delle sue *élites*.
Il tutto naturalmente supportato da una rendita fondiaria che col tempo risulterà sempre meno capace di far fronte alle esigenze della buona borghesia cittadina.
La città che, con la fine della terza guerra d'indipendenza, i Savoia strappano agli Asburgo, si presenta come chiusa, isolata, spenta (Caprini), un involucro debole e ridotta a un vuoto scheletro di pietra, che conserva ancora la gran parte delle vestigia del passato ormai completamente private delle loro funzioni amministrative, religiose e militari (Nicolini); degradata in molti quartieri, e nel suo insieme sottoutilizzata, igienicamente malridotta, artificialmente esclusa dalle relazioni che ogni centro urbano intrattiene col territorio circostante proprio in forza del suo essere fortezza (Bonora).
Mantova, dunque, entra in Italia in condizioni difficili, che richiederebbero il rapido ritorno alla normalità affrancandola dalle servitù militari (Bonora); immaginando un possibile riutilizzo del patrimonio edilizio pubblico liberato da magazzini militari, caserme, polveriere (Nicolini), creando un

sistema di infrastrutture in grado di ricollegarla al territorio e al resto del Paese (Sabbioni); procedendo insomma a convertire la «città caserma» in «città borghese».
Si tratta di temi che furono trattati con una sorta di «strabismo divergente» (Caprini), nel senso che la comunità mantovana non sembra essere stata in grado di percepirli e affrontarli operativamente come parti di uno stesso problema. D'altro canto forse non era possibile fare altrimenti: le chiavi della città erano nelle mani di una burocrazia imperiale che subordinava ogni opzione alle esigenze della piazzaforte e i nuovi amministratori locali mancavano delle necessarie esperienze – e quindi di una visione complessiva. Il ché fece sì che, almeno sino al secolo successivo, la municipalità rimanesse sostanzialmente inerte, preoccupandosi soprattutto di soddisfare le esigenze di servizio pubblico e limitandosi a recuperi, parziali e disorganici, di edifici pubblici e privati. Se pur non sarebbe mancato un vivace dibattito fra esperti di varie discipline volto a tentare, almeno sul piano teorico, di conciliare le diverse necessità (igieniche, tecniche, economiche, finanziarie, sociali e infrastrutturali) in un contesto di mutevoli istanze locali, provinciali, extra provinciali e nazionali (Togliani).
Una carenza di visione strategica unitaria, una incapacità di scelte decise, una subordinazione culturale che – con poche eccezioni – avrebbe caratterizzato anche gran parte del periodo successivo – compreso il ventennio –, facendo sì che lo sviluppo urbanistico avvenisse «in modo rallentato, diluito nel tempo, composito e differenziato, mescolando varie istanze sia di uso pubblico che privato, residenziale e produttivo […] con logiche edilizie diverse, senza un rigido piano unitario, per interventi puntuali» (Iacometti).
Solo l'agricoltura, dopo la grande depressione degli anni Settanta/Novanta del XIX secolo, seppe, sia pur lentamente, superare la tradizionale apatia delle classi dirigenti avviando profonde trasformazioni nel mondo dei campi; trasformazioni che avrebbero in seguito posto le basi per un'agricoltura moderna. Ma a questo avvio di modernizzazione del settore primario non fece seguito una parallela crescita del secondario e la città e gran parte del territorio rimasero prigionieri della depressione e del sottosviluppo. Da qui l'avvio delle prime 'ondate migratorie' che avrebbero connotato alcuni momenti topici del secolo successivo.
Gli anni della ricostruzione e del miracolo economico furono *ab initio* condizionati dall'urgenza di ricostruire il patrimonio edilizio distrutto durante il secondo conflitto mondiale; ma, in seguito, avrebbero dovuto rispondere a logiche differenti ed essere segnati in positivo dal succedersi dei piani regolatori. Il che non accadde, se non parzialmente, facendo sì che – se pur alla fine e con l'ottimismo di Giovanni Iacometti possiamo consolarci osservando che, in fondo, non tutto il male viene sempre per nuocere e, tutto sommato, questo disordinato e un po' approssimativo succedersi di interventi ha contribuito a offrirci una città storica generalmente ben conservata – non possiamo non riconoscere che forse le cose avrebbe potuto essere fatte diversamente e che la città attuale (la «città diffusa» *à la Caprini*) avrebbe potuto essere pensata in maniera da restituire maggiormente senso alle urbanizzazioni e alle infrastrutture recenti, ricomponendole in un quadro unitario, in una 'nuova città' incardinata sulla città storica, recuperando così il senso della

continuità nella storia. Ma questi sono problemi che gli autori hanno preferito rimandare a un futuro possibile.
Da questo mosaico di interventi centrati sulla città, per certi versi si discosta il bel saggio di Giancarlo Leoni che esamina le vicende di Mantova est, il grande spazio rurale, esterno alla città, destinato nel dopoguerra a divenire sede di diverse attività produttive e pensato come possibile polo strategico di ulteriore sviluppo industriale e logistico non solo mantovano; se pur oggi – complici ritardi e intoppi burocratici – tale progetto segna il passo.
Ma è tempo di passare la palla agli autori osservando, a mo' di conclusione, che questa esperienza si offre a due considerazioni.
La prima riguarda gli orizzonti che apre al lettore: orizzonti insoliti e di grande fascino che segnano un sentiero di ricerca del quale gli storici del futuro non potranno non tenere conto. La seconda invece mette in luce come la 'mitica' interdisciplinarità – o meglio una multidisciplinarità condivisa – sia praticabile, a patto che la condivisione dei diversi saperi, sia accompagnata da viva empatia e da grande amicizia. Essa sottolinea infine che la ricerca, come la storia, è sempre infinita, che non è mai un punto d'arrivo, un *hortus clausus*, bensì un trampolino di lancio da cui ripartire verso nuovi traguardi.

LE RAGIONI DI UNA PROPOSTA

Eugenio Camerlenghi, Francesco Caprini

Le motivazioni che hanno dato origine a questo lavoro si possono far risalire alla precedente esperienza del seminario 'Un'idea di città', organizzato dalla Accademia Nazionale Virgiliana fra novembre 2014 e gennaio 2015: da lì, infatti, è maturata la convinzione di potere ben sviluppare il racconto della evoluzione della città e del territorio attraverso una serie di approfondimenti ritenuti importanti e significativi. E l'argomento si inserisce a pieno titolo nel filone della ricerca più recente, avviata dalla nostra Accademia, sui temi del territorio e delle forme d'uso che dello stesso si sono affermate nel Mantovano: con una specifica attenzione spesso posta alle questioni contemporanee.

Non si è ricercata dunque una trattazione sistematica, ma una esposizione per temi: sicuramente non omnicomprensiva, e però esemplificativa, in grado di focalizzare l'attenzione e la documentazione su argomenti, episodi, finanche singoli fatti o edifici, scelti perchè ritenuti ben rappresentativi, ragionevolmente certi.

Si è inoltre scelto di affidare i vari temi a mani diverse (molte di queste già si erano confrontate nel sopra citato seminario), costituendo un gruppo di lavoro variegato ed eterogeneo per provenienza, esperienza, competenza, oltre che per conoscenze e sensibilità. Così facendo si è consapevolmente rinunciato a pretese di omogeneità, a favore di una trattazione corale che proprio dalle differenze di opinioni, stili, approcci potesse offrire una lettura stimolante, non univoca: pur nella sostanziale correttezza della informazione e documentazione di base, che nello sviluppo del lavoro ha assunto una importanza e un significato spesso imprevisto, inatteso.

Perché proprio il periodo storico indagato, che giunge fino ai giorni nostri, ha fatalmente comportato una difficoltà aggiuntiva rappresentata dalla problematicità della raccolta e consultazione delle fonti di riferimento, per alcuni versi ancora non indagate e per buona parte da scoprire. Ne fa fede, in merito, l'apparato iconografico, che comprende un'ampia serie di immagini inedite: ne fa fede la scelta editoriale di rinunciare alla presentazione di una bibliografia classica a favore della individuazione diretta delle fonti (opportunamente indicata nelle note al testo), anche in questo caso spesso inedite.

Nel merito, il volume riprende e approfondisce molte idee sulle quali vari degli autori hanno avuto modo da tempo di sviluppare studi e proporre letture puntuali: e in questo si ritrova l'intenzione da tutti condivisa di contribuire, ciascuno dal proprio punto di vista (spesso differente, quando addirittura non contrastante) alla progressiva costruzione di una visione sempre meglio articolata della storia e delle trasformazioni della nostra città e del territorio nel recente passato, la cui interpretazione è lungi dall'essere sedimentata. Nella consapevolezza, derivante proprio dal periodo storico indagato (ove di necessità la storia sconfina nella cronaca) che il lavoro non è certamente conclusivo; ma si configura piuttosto come *work in progress*, necessariamente

aperto a successivi studi, approfondimenti, interpretazioni: cosa che, anzi, rientra dichiaratamente nelle intenzioni di questo lavoro.
La trattazione per temi, inevitabilmente, riesce a restituire solo parzialmente la complessità degli accadimenti e delle trasformazioni del territorio negli ultimi 150 anni: offre però il vantaggio di una visione (e spesso una interpretazione) mirata e approfondita sullo specifico tema trattato, consentendo così di valutarne l'incidenza e l'importanza nell'ambito del contesto generale. È in sostanza un invito al lettore a misurarsi progressivamente con una serie di immagini differenti, e però ragionevolmente congruenti, lasciando comunque al lettore stesso il compito (o il piacere, o la fatica) di mettere a fuoco la fotografia panoramica generale, o se si preferisce il quadro d'unione.
Rispetto a questo ampio spazio di libertà e di interpretazione proposto al lettore, non sembra comunque contraddittorio sottolineare alcuni elementi che proprio la lettura comparata dei vari saggi fa emergere.
Sembra ad esempio possibile ritrovare un filo conduttore e una utile chiave di lettura nel progressivo allargamento dello sguardo, delle attenzioni e delle intenzioni, dai fatti squisitamente urbani della 'città murata' agli sviluppi e alle trasformazioni che riguardano un territorio più vasto. Si consideri, ad esempio, il peso progressivamente assunto nello sviluppo della città dalla proliferazione delle urbanizzazioni residenziali esterne o la creazione *ex novo* della città della produzione a Est dei Laghi: fatti questi che, assieme al grande tema della sostenibilità ambientale prepotentemente impostosi in questi ultimi anni, hanno inevitabilmente indotto ad un ampliamento panoramico della osservazione: dalla città al territorio.
Circa le strategie di piano progressivamente poste in campo, i testi specificamente dedicati alle vicende urbanistiche fanno emergere con sufficiente chiarezza la difficoltà di intravvedere intenzioni o azioni in grado di orientare le trasformazioni della città e del territorio: tanto che si sarebbe piuttosto tentati di stigmatizzarne l'assenza (nei primi cinquant'anni) e la sostanziale impotenza (nei successivi cento anni). E anche attraverso la lettura degli altri contributi si potrebbero più facilmente elencare le molte occasioni perdute piuttosto che le poche opportunità colte: tanto che, salve le lodevoli eccezioni, la sequenza dei piani potrebbe riassumersi nella sostanziale presa d'atto di azioni e trasformazioni precedentemente occorse, al di fuori di qualsiasi strategia di piano: un percorso, dunque, caratterizzato più da tentativi infruttuosi o velleitari che da interventi realizzati.
Va infine evidenziato che la complessità della situazione (derivata anche dall'allargamento dell'orizzonte di riferimento dalla città al territorio, e dalla conseguente crisi di identità del centro storico stesso) nasconde, o meglio contiene in sè una serie di contraddizioni (alcune delle quali ereditate dal passato più o meno recente come problemi non risolti) che offrono ampio spazio per interpretazioni variegate: e che alimentano, ad esempio, la *vexata quaestio* della continuità o della discontinuità come chiave di lettura.
Gli autori dei vari saggi sono rimasti ben lontani dal suggerire proposte per il futuro, e tanto meno dal formulare ipotesi progettuali: confidano semmai di avere validamente contribuito ad animare e dare maggior consistenza ad un dibattito, anche politico, troppo spesso tentato di disperdersi nel particolare.

1.

Uomini, programmi, progetti

PER UNA INTERPRETAZIONE DELLA CITTÀ DI MANTOVA

Eugenio Camerlenghi

Un sito «più commodo a vivere e più facile a difendere»

1. Nel caso di Mantova, forse più che per altre città di antica fondazione, le tracce del passato impongono una riflessione preliminare a qualsiasi approccio, specie se di taglio urbanistico, sia esso rivolto alla trasformazione presente o a ripercorrerne la storia. Occorre cioè riconoscere quei gesti o quegli eventi rimasti fondanti, che condizionarono, e tuttora condizionano, le forme d'uso di un territorio fin dall'inizio fortemente segnato da caratteristiche ambientali poco mutabili. Una lettura di questo genere, attenta più alle dinamiche della crescita che a singoli episodi, partendo dalla convinzione che «Mantova storica va guardata come corpo vivente non solo materiale ma come evento culturale e spirituale che istruisce il progetto contemporaneo», impegna da qualche anno un gruppo di accademici virgiliani e di altri studiosi locali; ai contributi e alle discussioni raccolti in quelle occasioni le pagine che seguono sono largamente debitrici.[1]
L'impronta più forte, da questo punto di vista, va certamente riconosciuta nella scelta originaria del sito: eletto, per riprendere le categorie scolpite da Niccolò Machiavelli, «dagli uomini natii del luogo», che lo ritennero «più commodo a vivere e più facile a difendere».[2] Come si trovò a spiegare il conte Carlo d'Arco:

> A poca distanza dal suo sbocco in Po, il Mincio impaludando formava un lago ed un'isola. È su quest'isola che venne fabbricata la città di Mantova, piccola ne' primordj e limitata alla sola parte che guarda settentrione dal Rio o fosso che or la bipartisce in parti di pressoché eguali dimensioni. La situazione del luogo naturalmente difendibile per le acque che lo circondano, in facile comunicazione col mare ed attorniata da fertili pascoli e da boschi ricchi di cacciagione deve avervi chiamata gente fino dagli antichissimi tempi.[3]

Se la facile difesa è stata spesso la più celebrata, per Mantova, dalla storiografia specialistica fino alla canzone popolare, non meno determinante fu la comodità del vivere, assicurata dalle ubertose campagne circostanti e non meno dall'affaccio ampio sulla grande via d'acqua che collegava il bacino del Garda all'Adriatico, per secoli apportatore di ricchezza e di diffusa prosperità, nonché di crisi quando altri sistemi di traffico poterono essere imposti.
Del sedime primario non fu solamente

---

[1] La citazione è di M.A. Romani, in C. Bonora Previdi, G. Iacometti, M.A. Romani, *Ripensare la città: la città d'antico regime*, Accademia Nazionale Virgiliana, «Atti e Memorie», n.s. vol. LXXXIII (2015), Mantova 2017, pp. 117-213:120.

[2] N. Machiavelli, *Discorso sopra la prima deca di Tito Livio*, libro I, capitolo I.

[3] C. d'Arco, *Mantova*, circa 1844. Si trova in appendice a R. Giusti, *Il conte Carlo d'Arco (1799-1872) e le sue meditazioni e ricerche sulla storia economica del Mantovano*, Accademia Nazionale Virgiliana, «Atti e Memorie», n.s. vol. XLVII, Mantova 1979, p. 46.

l'ubicazione ad influenzare il divenire del nucleo urbano; avranno peso decisivo, proprio perché pressoché rigide, le sue qualità materiali. La conformazione a *isola*, naturalmente, seppur violata nei secoli in molti modi (dai rapporti stretti con i borghi disposti alla sinistra dei laghi alle espansioni per colmata verso sud); la contiguità delle acque, sia libere che sotterranee, e le escursioni frequenti e spesso notevoli dei relativi regimi; le giaciture superficiali, irregolari ma in complessivo sensibile declivio da nord a sud (circa sette metri di quota differenziale, a fine Ottocento), che daranno ordine a tutti i successivi avanzamenti del costruito. La perimetrazione stessa della *civitas* antica, avvenuta sulle propaggini più elevate, all'estremo lembo nord-orientale dell'isola; che avrebbe posto le premesse della singolare situazione, formatasi nei tempi storici, di un centro civico emarginato, situato al vertice di un settore circolare proteso ad estendersi in direzione opposta, con la conseguenza di successive traslazioni portate a proporre man mano nuove centralità urbane. Sarà a lungo la natura insulare e acquorea dei luoghi a rendere controversa e tormentosa la crescita della città, per quantità e per qualità. E a suggerire gesti umani di volta in volta protesi, con alterni risultati, a modificarne la portata.

2. Quando la vigorosa crescita economica e sociale dell'Alto Medioevo arriverà a coinvolgere la comunità mantovana, alla fine del XII secolo, i magnati cittadini, con il concorso di Alberto Pitentino, disegneranno la città nuova tra i laghi e il Rio interno, dimostrando una cognizione precisa di quegli originari condizionamenti; sarà una seconda fondazione urbana che conferirà alla città l'impianto conservato fino ai giorni nostri, sia pure attraverso gli adattamenti e le addizioni spesso invasive portate nelle diverse epoche. Dopo un secolo, altro gesto fondativo fu quello imposto dalla Signoria emergente, con l'occupazione della *civitas vetus* e la rimozione degli edifici interni alla piazza San Pietro. Si avviava così quell'isolamento di una città del potere, altra da quella del popolo, definitivamente sancito con l'edificazione del castello di San Giorgio, per iniziativa di Francesco I Gonzaga. Cui fu complementare la successiva riorganizzazione del complesso edificato esterno, oltre il Rio, fino alle fosse che ancora collegavano, a sud, il Mincio al lago inferiore.[4]
Nella splendida città rinascimentale che si consolida fra XV e XVI secolo, la fioritura dei palazzi consentiti alle maggiori famiglie di qua e di là dal Rio e la progressiva occupazione dei margini bassi dell'isola delineano una gerarchia urbana, nella quale alle posizioni raggiunte nella scala sociale corrispondono le più o meno favorevoli sistemazioni all'interno del tessuto residenziale. Dalla mappa secentesca di Gabriele Bertazzolo,[5] che sembra celebrare il momento d'arrivo di quella incomparabile stagione, è possibile cogliere i segni di questa modulazione degli usi del territorio cittadino: negli spazi pubblici e nelle maglie edificate più ampie, nelle torri e nei campanili, frequenti nei quartieri più vecchi; nella mancanza di piazze importanti, nelle vie più strette, nelle edificazioni più contenute, lontano dal centro, fino alle schiere di casette distribuite lungo le fasce verso Paiolo o di fronte al lago Superiore

[4] Si veda C. Bonora Previdi, *op. cit.*, pp. 121-126.
[5] Si veda pag. 398.

e al lago di Mezzo. Un modello che si ripropone in prossimità dei laghi, verso nord-est, intorno ai porti, cui si addossava la città più operosa, con un tessuto stretto e irregolare di edifici destinati alle connesse attività daziarie, commerciali, artigiane, estesa fino ai Mulini sul Ponte-diga di Pitentino. A segnare una naturale collocazione delle attività produttive cittadine, che nelle utilizzazioni molteplici delle proprie acque avevano le storiche fondamenta.

3. La decadenza del regime signorile si manifesta già sul finire del Cinquecento, con l'abbandono delle manifatture tessili e la ruralizzazione dell'economia statale, presto orientata alla «cerealizzazione».[6] E per altri versi nel mutamento dei delicati equilibri idraulici, specialmente indotti dal definitivo inalveamento di Po, che tempo addietro, in occasione delle sue piene, «per cagione de' molti rami, e basse per dove [un tempo] si dilatava, [...] lasciava spazio alle acque del Mincio di sopravanzar[lo]», mentre adesso «ogni volta quando il Po cresce alla gagliarda», e accadeva spesso, esondazioni dei laghi e cospicui interrimenti dei porti della città venivano a guastare il normale svolgimento della convivenza urbana.[7] A costituire una minaccia costante per secoli, un gravame pesante in aggiunta alla condizione originaria, che avrebbe inciso sulle possibilità di esprimere un più compiuto sviluppo civile, non solo in ambito urbano.
La crisi secentesca precipita, com'è ben noto, con il sacco e la peste (1630), che ridussero la popolazione cittadina da 40.000 abitanti (o forse più) a 12.000, aprendo un'epoca di cronica debolezza demografica: solo a fine Ottocento si toccheranno i 30.000 residenti, compresi militari e assistiti del contado. Questo drammatico passaggio non ebbe tanto ricadute materiali sulla città, quanto morali o esistenziali. Si trattò di una svolta che, nel tempo, si sarebbe dimostrata capitale: per il ripiegamento della vitalità della convivenza urbana, per il venir meno della capacità intrinseca a progettare crescite e sviluppi nuovi, quando non appena di conservare l'esistente. Dopo quell'evento, la città di Mantova si trovò spogliata della preminenza che aveva sempre esercitato sul territorio aggregato, comunale e poi ducale; e prese corpo una perdita di identità che si farà sentire nel momento della unificazione al Regno d'Italia e ancora, ben più avanti. Risale forse a questi anni tragici, di distruzioni e rapine, di tradimenti di principi, quella disaffezione rivolta ai monumenti e alle memorie del passato, che avrà rilevanti ripercussioni sulla storia urbana di Mantova.
Dal punto di vista dell'organizzazione economica e sociale fu il capovolgimento dei tradizionali rapporti tra città e campagna, in termini che appaiono illustrati nella dissertazione, poi premiata, che un giovane Giambattista Gherardo d'Arco propose nel 1771 all'Accademia Reale di Scienze e Lettere, su quale doveva essere il bilancio della popolazione e del commercio fra la città e il suo territorio. Il futuro Intendente Politico Provinciale indicava nella concentrazione eccessiva della proprietà fondiaria la causa dell'affermazione di una economia

---

[6] R.P. Corritore, *L'evoluzione sei e settecentesca della popolazione nello stato mantovano: strutture e dinamiche*, in Accademia Nazionale Virgiliana, «Atti e Memorie», n.s. vol. LXIV, Mantova 1996, pp. 167-221.

[7] G. Bertazzolo, *Discorso sopra il nuovo sostegno*, Mantova, Osanna fratelli 1609. Riedizione a cura di L. Stefanini e M. Faggioli, Pavia, Università di Pavia 2014, p. 37.

cittadina del «lusso», che assorbiva la ricchezza disponibile nel mantenimento di un ceto e di una clientela addetta improduttivi, e nell'acquisto di merci straniere, con la conseguenza di restituire ben poco alla produzione agricola, immiserita.[8] Era il quadro di una 'città dei consumi', che viveva del proprio passato senza fermenti di cambiamento, condizionata da un'aristocrazia volta alla difesa di un'autonomia antica, oramai priva di significati reali. Ciò nonostante gli sforzi della monarchia illuminata e del suo governo milanese, per darle nuovo slancio durante la prima occupazione austriaca. Del che, in campo urbanistico, documenta la cittadella delle scienze, realizzata a ridosso dei palazzi antichi del potere.

4. Quindici anni dopo Angelo Gualandris, accademico botanico ed economista, si sarebbe posto qualche interrogativo in più, per osservare che

> Orna lo Stato [Mantovano] un'antica e nobile Città, costituita però alla condizione di Fortezza [...] ma questo basta perché non vi si possino mai annidare grandi capitali destinati al commercio e alle manifatture.[9]

Con la breve occupazione francese e la seconda dominazione austriaca, quest'altra impronta calata sul nucleo urbano di Mantova si sarebbe fatta più pesante: la destinazione divenuta primaria a piazzaforte militare generava una spinta ulteriore all'immobilismo e alla subordinazione ad esigenze ben diverse da quelle della popolazione. Essere *città fortezza* comportò una rigida delimitazione del territorio comunale, decretata già nel 1816, con la revoca austriaca di ogni precedente programma di espansione, che pur era maturato al tempo del Regno Italico.[10] La corona dei fortilizi e delle servitù militari interrompeva, o rendeva più difficilmente praticabile, quella rete di relazioni che pure nei secoli precedenti non era mai venuta meno tra città e contorno rurale: con i vignali medievali, con il Serraglio, con i borghi affacciati ai laghi (da San Lazzaro-Angeli a Porto-Cittadella, a San Giorgio, a Cipata e Cerese) il nucleo abitato aveva mantenuto continui rapporti, di fatto e amministrativi, quotidiani traffici attraverso i ponti e per acqua, rifornimenti alimentari, scambi d'opere che avevano concorso ad animare quello straordinario quadro di paesaggio, intreccio di edificato, acque e coltivi, che la ricca cartografia storica sta a testimoniare.
Lo stesso governo delle acque divenne pertinenza dell'autorità militare, a costo di pesanti disagi per i cittadini, sia in termini di lavoro che di pubblica igiene. Interdizione delle sponde lacustri, addensamento all'interno di attività anche produttive, carenze di spazi abitativi propiziarono l'affermarsi di quella tendenza organica, da più parti rilevata, a volgersi al proprio interno, a pensare lo sviluppo della città in senso centripeto, fino a voltar le spalle letteralmente ai laghi, poi abbondantemente intercettati da vecchie e nuove strutture di servizio, come la stazione ferroviaria, le barriere idrauliche, i palazzi del potere, le aree militarizzate. Favorite dalla decadenza

---

[8] G.G. D'Arco, *Dissertazione sopra il quesito: qual debba essere il bilancio della popolazione e del commercio fra la Città e il suo Territorio*, Mantova, Erede Pazzoni 1772.

[9] A. Gualandris, *Mezzi di risorgimento degli affari economico-politici del Ducato di Mantova*, a cura di C. Vivanti, «Quaderni del Bollettino Storico Mantovano», 1, 1958, p. 44.

[10] Un decreto reale del 27 febbraio 1808 aveva disposto la riunione dei comuni di Curtatone, Quattroville (Virgilio), Porto e San Giorgio con quello di Mantova. Archivio Storico Comunale di Mantova (da ora ASCMn), *Sezione ottocentesca*, Tit. I. 10, b. 50.

Mantua, pianta prospettica stampata a Colonia 1575, editore Georg Braun, Accademia Nazionale Virgiliana (F 1- I – n.3)

dell'antica fascia portuale a nord e nord est e degli insediamenti produttivi che l'avevano un tempo accompagnata. Da vie di comunicazione e risorsa naturale, i laghi finirono così per diventare confini per la città.

È stato osservato come fu invece possibile una ricaduta in buona misura positiva, dentro questa specie di blocco, dall'acquisizione da parte dei comandi e delle amministrazioni occupanti di buon numero di palazzi, chiese, conventi, per i loro servizi; che ebbe l'effetto di assicurarne la conservazione – almeno per quanto riguardava gli involucri esterni – e mantenere alla città «la sua storica configurazione morfologica».[11] Si è voluto vedere in questa complessa riqualificazione

[11] C. Bonora Previdi, *op. cit.*, p. 137.

la forma di «un rivestimento-travestimento del passato, che mostra[va] la continuità degli strumenti architettonici dentro al mutare delle condizioni di vita», in seguito trascurata per dare preferenza a «molte vicende distruttiviste».[12]

5. La Mantova dell'Ottocento si propone specialmente per la forte connotazione di classe che ne caratterizza l'assetto urbano, già predisposta nelle forme della città medievale e resa ora più esplicita dall'allentamento di solidarietà tradizionali e da inasprite disparità sociali; oltre che dalla immaginabile senescenza delle preesistenze costruite. Disarticolazioni e contrasti nel tessuto interno di vie, piazze, palazzi, che Carlo d'Arco coglie intorno alla metà del secolo, paiono rappresentative delle sperequazioni che i residenti vi stanno vivendo:

> L'aspetto della città è sommamente vario. Così come il corso di Pradella ampio, diritto, guernito di doppia ruotaja e larghi marciapiedi di granito, fiancheggiato da fabbricati grandiosi e chiuso di fronte dalla bella facciata del Teatro della Società ripromette non comune agiatezza; la parte centrale dov'è la pescheria, il ghetto e la piazza delle erbe lurida, con vie strette, casolari angusti imprime una opposta sensazione: e mentre la via che dall'accennato corso di Porta Pradella traversando la città finisce al Ponte di S. Giorgio accomodata di porticati, arricchita di vecchie botteghe, è gremita di popolo; si passeggia la parte a mezzodì del Rio dov'è la Fiera e la Porta Pusterla come in una città spopolata.[13]

La stratificazione della popolazione è significativa: dei 26.687 residenti rilevati dal censimento del 1871, i possidenti, percettori della maggior parte delle rendite immobiliari, specie agricole, erano 1.278 (4,79%). Costituivano il nucleo egemone che dava, per così dire, il tono alla città, assieme ai componenti delle categorie definite professionisti e addetti alla pubblica amministrazione, in numero di 2.622 (9,83%), dei quali tuttavia poco meno della metà (1.230) erano militari, vicine ai possidenti per ruolo e per legami economici. Abitavano l'insediamento antico, che includeva i palazzi e le solide case degli abbienti, dove pure si teneva a marcare più sottili discriminanti di ceto, come rivelava il detto vernacolo tramandato secondo il quale «*Sota 'l Dôm tüti galantom, a Santa Carità tüta nobiltà, e sota Sant'Andrea, gente plebea*».[14]
Veniva poi una compagine di attivi composta da artigiani, commercianti, ortolani, trasportatori, un ceto medio di modesta condizione che si faceva carico di quel poco di economia necessaria a coprire i bisogni immediati della città; erano 7.496 (28,09%).
Ai livelli più bassi stava una larga maggioranza di residenti, in parte classificati come personale di servizio, spesso precario (2.611 unità), in genere dediti alle cure delle famiglie benestanti, come domestici o gente di fatica; per il rimanente formata da inattivi, definiti «a carico altrui e senza professione», 3.091 maschi e 9.589 femmine. In tutto costituivano il 57,29% della popolazione. Era questa maggioranza ad abitare i quartieri periferici, storici o di più recente insediamento, ai margini dei quali rimanevano ampie bassure lacustri. Ciascuno con proprie peculiari connotazioni, che si potevano esprimere in distinte forme di socialità, appartenenze di mestieri, festeggiamenti, fino

---

[12] G. Iacometti, *op. cit.*, p. 141.
[13] C. d'Arco, *op. cit.*, p. 48.
[14] L. Cadenazzi, *I miei ricordi (anni 1865-1949)*, dattiloscritto inedito, p. 49.

alle sfumature dialettali che era ancor possibile cogliere nella prima metà del secolo passato. I disagi originari si facevano più crudi a fronte delle esigenze che tempi nuovi facevano maturare. L'acqua potabile veniva attinta da pozzi, ad una profondità di appena 3-4 metri, che poteva arrivare a 5 o 6 nelle zone settentrionali; accanto ad essi le latrine, spesso comuni a più famiglie, versavano nei «pozzi neri» perdenti, privi di rivestimenti, oppure nel Rio che funzionava da collettore di rifiuti verso la darsena del Porto Catena.[15] Condizioni igieniche precarie coinvolgevano tutta la città, rese più penose dalle frequenti inondazioni, solo in parte mitigate nelle fasce urbane centrali e settentrionali. È ancora il conte d'Arco a testimoniare che

> Mantova manca tuttora di buoni selciati; tuttora le grondaje de' tetti piombano sul passeggiero le acque pluviali, e nella massima parte delle vie si desiderano le sotterranee cloache.[16]

Ippolito Nievo, dal canto suo, ricordava Mantova come «quella maledetta città delle pozzanghere e delle rane».[17]
Gli analisti contemporanei riferiscono di una popolazione complessivamente debole, esposta a malattie legate all'ambiente, come la malaria, endemica anche se raramente mortale, la tisi e le varie affezioni alle vie respiratorie, i morbi intestinali; con percentuali elevate di esentati dal servizio militare (due terzi nel triennio 1853-55, quasi sempre per gracilità e difetti nella crescita), tassi di natalità modesti, spesso inferiori al numero dei morti, peraltro esaltato dalla concentrazione nelle istituzioni cittadine di bimbi esposti e di malati provenienti dai comuni della provincia.[18]
Dei condizionamenti originari e dei disagi successivamente accumulati, delle più recenti emergenze indotte dal passaggio all'età della borghesia e dalla partecipazione al Regno unitario, avrebbero dovuto farsi carico, dopo sei secoli di dispotismo amministrativo, le rappresentanze direttamente espresse dalla cittadinanza.

La transizione alla città borghese

6. La città di Mantova entra a far parte del nuovo Regno d'Italia in condizioni di debolezza, per l'arretratezza storica che caratterizza la sua provincia rispetto al contesto lombardo, resa più grave dal recente ripiegamento rispetto al suo stesso passato. Critica è soprattutto la situazione economica dove, alla decadenza dei grandi possessi fondiari, si accompagna un pesante indebitamento ipotecario che erode le rendite ed estingue i già scarsi reinvestimenti, cui l'emergere di grandi affittanze non poteva certo favorire nuovi stimoli. Di lì a non molti anni la grande Depressione mondiale avrebbe portato ulteriori problemi.
Il minore afflusso di rendite dalle campagne e il venir meno della risorsa data dalle forniture e dai servizi offerti alle guarnigioni imperiali, che costituivano le principali voci attive dell'economia

---

[15] G.B. Soresina, *Cenni di topografia medico-igienica sulla città di Mantova*, Mantova, Negretti 1857.
[16] C. d'Arco, *op. cit.*
[17] Lettera a Matilde Ferrari del maggio 1850, cit., in M.R. Palvarini Gobio Casali, *Il paesaggio mantovano nell'opera nieviana*, «Postumia», n. 20/1-3, 2017, p. 88.
[18] G.B. Soresina, *op. cit*.

urbana, andavano ad aggravare la stagnazione della città, che vedeva l'inasprimento dei rapporti di classe e delle differenze di stato. Vivace rimaneva l'ambiente culturale, pur nella decadenza delle istituzioni tradizionali, in virtù di una fitta pubblicistica democratica che avrebbe favorito nel tempo la formazione di una sinistra radicale. Permaneva svilito il rapporto con il territorio anticamente dominato, fatto ora di dipendenza imposta, quando non di estraneità reciproca. Questo aspetto critico fu reso ancor più evidente durante la sofferta ricomposizione della provincia, conclusa nel 1868, dalle perplessità manifeste dei maggiori Comuni della fascia occidentale e da talune ipotesi scissionistiche maturate in Oltre Po. Esemplare la sintesi che delle buone ragioni per una diversa aggregazione aveva dato nel 1871 il Sindaco di Asola:

> che il centro naturale del nostro commercio d'importazione ed esportazione è Brescia alla qual Città abbiamo collegate tutte le nostre relazioni presenti come la storia del nostro passato, che Mantova oltre al non presentarci questi vantaggi ci aggrava di spese enormi straordinarie pei suoi fiumi e le sue Ferrovie, delle quali opere a noi incombe il peso senza che possiamo usufruirne la utilità.[19]

La convinzione condivisa che il campo amministrativo dovesse essere altro dalla politica riservata alle contese nazionali, la ristrettezza del corpo elettorale (da 1710 a 3627 individui fino al 1900), il voto nominativo favorirono dall'inizio, comunque, la continuità del predominio dei redditieri nelle amministrazioni civiche. E dunque una sostanziale conservazione dell'esistente. Gian Luca Fruci[20] ha indagato in merito alla condizione sociale dei consiglieri comunali eletti in città tra 1866 e 1889: su 109, i possidenti erano stati 91, dei quali 32 vivevano delle sole rendite fondiarie, quasi tutti (26) schierati fra i moderati; tra i democratici erano pure maggioranza, se pur un poco meno numerosa, tuttavia con netta prevalenza di coloro che esercitavano anche una professione (25 su 31), dunque verosimilmente meno privilegiati. È ancora Fruci a evidenziare la presenza in questo stesso periodo di un gruppo di consiglieri rimasti in carica per oltre 15 anni, «equamente distribuiti fra i moderati (17,4%) e i democratici (20%)». E aggiungere che «si tratta di un nucleo forte di una ventina di notabili che [...] fa dell'impegno politico-amministrativo una sorta di mestiere». Fra essi non mancava taluno che era rimasto «leale all'Austria» fino all'ultimo, come l'avvocato Luigi Sartoretti e il marchese Galeazzo Guidi di Bagno, «ultimo podestà asburgico di Mantova».[21]

La legislazione del nuovo Regno non tollerava iniziative autonome da parte delle amministrazioni locali: attraverso un pesante controllo esercitato su ogni atto dalle Prefetture,[22] non meno che per l'angusta disponibilità concessa alle spese d'istituto; il Comune dal 1867 aveva dovuto farsi carico dell'intera istruzione elementare e in parte di quella tecnica, provvedere Tribunali e Preture

---

[19] P. Gualtierotti, *Castel Goffredo dalla civiltà contadina all'era industriale (1848-1900)*, Accademia Nazionale Virgiliana, «Quaderno 7», Mantova 2017, p. 146.

[20] G.L. Fruci, *La politica al municipio. Elezioni e consiglio comunale nella Mantova liberale 1866-1914*, Mantova, Tre Lune 2005.

[21] Ivi, pp. 207-209.

[22] Della figura del prefetto che si consolida fin dai primi anni del Regno fornisce un quadro illuminante E. Ragionieri, *La storia politica e sociale*, «Storia d'Italia», vol. IV/3, Torino, Einaudi 1976, pp. 1685-1691.

di sedi e arredi, concorrere al mantenimento per le guardie di pubblica sicurezza, darsi un proprio corpo di vigili urbani.[23] Mario Vaini[24] ha pubblicato delle sintesi dei bilanci comunali di Mantova dal 1867 al 1885, dalle quali è possibile estrapolare una qualche misura delle limitazioni cui gli amministratori erano costretti: in tutto questo arco di tempo le entrate effettive vennero per il 78% da sovrimposte fondiarie (che l'autorità di tutela voleva compresse ai limiti del possibile), dazi al consumo (gravanti specialmente sulla popolazione minuta) e pochi altri diritti; le spese volte più direttamente a beneficio della condizione di vita cittadina rimasero dell'ordine di un terzo delle erogazioni complessive (17% per pulizia urbana, igiene e sicurezza, 8% per lavori pubblici, 10% per istruzione).

Dalla gente povera delle campagne si guardava a Mantova come a una sorta di rifugio di deboli e malati, piuttosto che richiamo o sostegno per più elevate condizioni di vita. L'immigrazione, prevalentemente dal contado, era in larga misura composta da individui bisognosi, privi di occupazione quando non infermi, e superava di poco una emigrazione composta in maggioranza, invece, da soggetti validi al lavoro. Tra costoro anche intellettuali e borghesi in cerca di affermazione: si è fatto notare che tra 1866 e 1900 «la componente più intraprendente dell'economia cittadina», gli ebrei, si riduce da 1.468 a 435 unità.[25] Sulla debolezza demografica e il malessere della popolazione tornano documentazioni e riflessioni coeve; alla fine del secolo il censimento 1901 rivelava che appena il 42% dei residenti (12.664) era nato in città, contro una maggioranza immigrata proveniente per due terzi dagli altri comuni della provincia; per proprio conto gli uffici municipali calcolavano che durante il decennio 1891-1900 i traslochi dichiarati all'interno del Comune fossero stati mediamente 5.847 ogni anno, ossia avessero coinvolto sempre annualmente ben 4 famiglie su 5. A fronte della disponibilità (1901) di 8.252 abitazioni, delle quali 877 vuote.[26] Il dato appare drammatico, anche scontando i frequenti presumibili trasferimenti di funzionari civili e militari: se da un lato riflette l'intenso movimento di immigrazione/emigrazione, da un altro dovrebbe risentire della già avviata demolizione del Ghetto e del risanamento di aree periferiche altrettanto misere.

Il problema della casa era dominante, per i cittadini mantovani, e non si sarebbe risolto prima della metà del Novecento. Per la maggior parte le abitazioni di cui disponevano, specie nei quartieri popolari, erano basse e piccole; la metà di esse comprendeva solo 1 o 2 appartamenti. Un quarto di quelli abitati si trovava esclusivamente al piano terra, «nella umidità più intensa»; una situazione invariata ancora nel 1921, quando nel complesso della città veniva denunciato «un sovraffollamento notevole, in numerosi appartamenti deplorevole». A quell'epoca 21.415 persone (i due terzi degli abitanti) disponevano infatti di meno di un locale per ciascuno, «anzi a circa 10.000 di esse tocca

---

[23] L. Sartoretti, *Discorso a commemorazione del conte Ercole Magnaguti*, Mantova, Eredi Segna 1892.

[24] M. Vaini, *L'unificazione in una provincia agricola. Il Mantovano dal 1866 al 1886*, Milano, Franco Angeli 1998, pp. 121-122 e 269-270.

[25] M. Bertolotti, *Ceti, conflitti, identità*, in *Storia di Mantova*, II, a cura di M.A. Romani, Mantova, Tre Lune 2008, p. 410.

[26] Comune di Mantova, *Relazione sul Censimento Popolazione 1901*, Mantova, Eredi Segna 1902, a firma di Lorenzo Bellini. ASCMn, *Statuti, Regolamenti e Relazioni*, b. 21, XII. 11.

un solo ambiente per ogni due persone».[27]

7. In questo contesto le amministrazioni succedutesi nel trentennio postunitario si mantennero aliene da iniziative rivolte al cambiamento; seppero semmai distinguersi per il rigore con il quale perseguivano il pareggio di bilancio. «Non si dia dunque addebito all'amministrazione comunale del languore industriale o commerciale di una città», dirà Luigi Sartoretti: nell'ambito di competenze che le era consentito non poteva agire che «promovendo opere di competenza dell'erario civico e stimolando i privati cittadini ad eseguirne nelle loro proprietà».[28] Le opere pubbliche di maggior consistenza furono in questo periodo verosimilmente sollecitate da bisogni non rinviabili, come il piazzale della stazione ferroviaria (1870-74), creato con l'abbattimento di parte delle piccole case a schiera poste tra la via Stabili e la ripa del lago di Sopra, e il nuovo macello comunale, presso la porta Cerese (1872), in sostituzione dell'antico di Giulio Romano, parzialmente crollato. Per entrambe si erano utilizzate aree allora marginali.
Si dovette far subito i conti, infatti, con la ristrettezza del perimetro comunale e l'invasività delle acque che ne segnavano i margini, ma specialmente con la complessa questione delle aree militarizzate, dell'impedimento che esse opponevano ad una qualsiasi espansione urbana. Non solo si trattava di una fitta corona di ingombri edificati ma, come si è detto, delle aree ad essi asservite e rese inutilizzabili per qualsiasi altra destinazione. Vaini ricorda che secondo la legge piemontese, applicata al resto del Regno, i terreni esterni alle fortificazioni erano assoggettati fino a 1000 metri al divieto di fare costruzioni se non precarie, nonché di «aprire strade e fossi, fare scavi o elevazioni di terreno». Con il che tutta la città, laghi compresi, veniva ad essere inviluppata da una fascia continua di così fatte interdizioni.[29] Su questo tema già dalle prime amministrazioni furono avviati interventi e sollecitazioni verso le autorità militari e il governo centrale, che avrebbero avuto un seguito, prolungato e faticoso, fino all'indomani della Seconda Guerra Mondiale. Egualmente furono prese in considerazione operazioni volte al recupero di aree interne, mediante sostituzione di edificazioni obsolete e antigieniche: fu il caso dell'antico Ghetto, per il quale venne invocata l'applicazione della legge di Napoli, per il risanamento dei degradi urbani.

8. Riforme elettorali e graduale allargamento del corpo votante introducono un clima rinnovato nelle amministrazioni comunali mantovane, a partire dall'ultimo decennio dell'Ottocento. Il voto amministrativo diviene politico e fortemente polarizzato, anche per riflesso degli eventi drammatici provocati dalla reazione umbertina e dalla conseguente crisi politica nazionale. I bisogni reali della popolazione sembrano guadagnarsi una consapevolezza civica e trovare risalto nei dibattiti politici: i partiti popolari affrontarono le elezioni amministrative del 24 giugno 1900 presentando un programma che riprendeva talune

[27] F. Vivenza, *La tubercolosi a Mantova*, Mantova, L'Artistica 1922.
[28] L. Sartoretti, *op.cit.*

[29] M. Vaini, *op.cit.*, pp. 98-100. Per la planimetria si veda "Piano d'insieme dei terreni circostanti alla città di Mantova soggetti alle servitù militari" qui a pag. 216.

delle questioni ritenute vitali per il sollievo della cittadinanza più umile. Dopo aver denunciato con forza «l'invasione del potere centrale nei diritti dei Municipii italiani», considerata «una vera sciagura pel Comune e per la Patria», tale da rendere «ineluttabile la necessità del Municipio di resistere alle sempre più avide pretese finanziarie ed intromissioni d'ogni altro genere da parte dello Stato», riproponevano l'esigenza di «adoperarsi con risolutezza per lo smantellamento completo delle fortificazioni perché la città riacquisti i polmoni d'acciaio che un giorno la fecero ricco centro di numerosa popolazione industriale», affermavano il dovere del Comune «di proteggere la mano d'opera nei contratti d'appalto» e garantire i diritti fondamentali al proprio personale dipendente; e di «assiduamente curare l'igiene della città e dintorni con sventramenti e bonificazioni». Il Comune doveva ancora farsi carico della «denutrizione dei piccoli scolari e [del]la deficenza (sic) dei loro indumenti», dando alla scuola comunale «il suo completamento nella refezione e nel patronato scolastico», così da sottrarre i fanciulli «all'ozio ed al vizio delle strade», e si prospettava di avviare l'abolizione del «balzello medioevale del dazio consumo [...] se non tutto in una volta, grado grado, cominciando dai generi di prima necessità»; il gettito relativo avrebbe potuto essere sostituito almeno in parte mediante «la municipalizzazione dei servizi pubblici».[30]
La sinistra democratica, con 22 radicali, 6 socialisti, 2 repubblicani, un democratico-liberale, raggiunse allora in Consiglio comunale la maggioranza netta, che avrebbe mantenuto per un ventennio, salvo una breve interruzione tra 1907 e 1909. Contemporaneamente tra i consiglieri avveniva un cambio generazionale e sociale: si riduceva la presenza dei possessori fondiari e prevalevano i laureati dediti alle professioni liberali, specie ingegneri e avvocati, il che indurrà Fruci a parlare di «governo dei professionisti».[31] Una definizione che sarà valida ancora per i decenni successivi. Nel discorso d'insediamento, il nuovo Sindaco Ugo Scalori, radicale, volle definire la nuova maggioranza «una vivida ondata di sangue popolare riversatasi in quest'aula», esortandola a non dimenticare «d'esser gli eletti delle classi meno abbienti, della piccola borghesia e del proletariato».[32]

9. Il mutato clima politico, le aperture democratiche e riformiste dei governi nazionali concorrevano a far maturare esigenze e speranze di una città rinnovata, avviata a divenire una *città borghese*. E parallelamente un'insofferenza accresciuta per le condizioni imposte, e ancora irrisolte, dallo stato di fortezza. Con le nuove amministrazioni democratiche, gli interventi sul tessuto urbano cominciarono a prendere uno slancio prima sconosciuto, evidenziando l'inadeguatezza dei limiti amministrativi imposti dalla vecchia cerchia dei laghi. Fu presto necessario individuare e sfruttare gli spazi indispensabili, che potevano essere sottratti alle acque o all'edificato pregresso, o strappate agli oramai obsolescenti vincoli militari. Aveva così inizio quella «lenta riappropriazione» del territorio, da parte delle nuove generazioni di cittadini, che sarebbe passata anche attraverso la distruzione

[30] «La Provincia di Mantova», a. XIV, n. 168, 22.06.1900.

[31] G.L. Fruci, *op. cit.*, p. 242.
[32] Ivi, p. 143.

di persistenze pur nobili, ma giudicate inutili a fronte delle nuove esigenze, o forse memorie dolorose di un passato triste, quando non tragico, per attuare «la sostanziale trasformazione del volto della città».[33] Che potè spesso degenerare, per dirla con Ercolano Marani, in un «vandalico assalto alle testimonianze del passato», infine pervenuto «allo smantellamento di quella che era stata una capitale».[34] Questa contraddizione aperta, generalmente rimossa o semplicemente ignorata dagli attori tecnici e amministrativi che ne furono responsabili, lasciò un ulteriore segno nel divenire storico della città e dei suoi contorni. Si fa sentire più acuta a partire da questi primi decenni del Novecento, ma non mancherà di rinnovarsi nell'evoluzione urbana del secolo, fin dopo il secondo dopoguerra.

Ne è in qualche misura emblematica rappresentazione la toponomastica, tuttora in essere, arrivata di tempo in tempo a cancellare le denominazioni antiche, funzionali e significanti delle caratteristiche dei luoghi, dei mestieri che vi erano praticati, delle pubbliche attività che potevano accogliere, per far posto in maniera quasi sempre disordinata e occasionale, naturalmente contraddittoria, agli eroi, ai miti, ai notabili nei quali si poterono specchiare i successivi gruppi dirigenti.

Risale all'inizio del Novecento un primo limitato ampliamento dei confini comunali, con l'inclusione dell'area fuori porta Pradella, che comprendeva il forte Belfiore, e più a sud-ovest, quelli detti Belgioioso e Pompilio. Si avviava la sistematica demolizione delle mura e di quasi tutte le opere militari fortificate, persino del ponte di San Giorgio e di parti dei palazzi ducali. Venne dedicata attenzione ai pubblici servizi: del 1900 è la realizzazione dei giardini di porta Pradella, all'acquedotto e alla rete elettrica cittadina si pone mano nel decennio successivo, all'interno della cerchia storica si riprendeva lo smantellamento del Ghetto ebraico, per lasciare il posto ad una edilizia interessata a blocchi di grandi dimensioni, da cui prese avvio la più vasta ricomposizione del centro cittadino che d'ora in poi coinvolgerà specialmente l'area compresa fra la direttrice Porta Leona (Teatro Sociale)-Purgo-Sant'Andrea, le propaggini settentrionali e orientali del Ghetto, l'Oltre Rio, fino all'attuale Prefettura. Con l'effetto di rendere residuale l'austero centro che era stato della città medievale.

Più avanti sarebbe stata colmata la fossa Magistrale che cingeva l'abitato verso ovest e sud, sul percorso degli attuali viali Piave, Risorgimento e Repubblica. Proprio in prossimità di questa fascia furono costruite le prime dignitose case popolari, nella zona risanata di San Pietro Martire (ora via Sauro). Non veniva meno, nella formazione di queste opere, la tradizionale impostazione classista, che voleva le residenze, specie le più modeste, relegate nelle aree di margine. Nei nuovi palazzi del centro ben poco era concesso a spazi abitativi; erano per lo più edificazioni destinate a uffici e rappresentanze, quasi sempre pensate come casi singoli, avulsi da un piano generale, disegnati e svolti da progettisti diversi e, par di capire dalle poche notizie disponibili, con l'intervento di capitali esterni. A rimarcare una volta ancora la scarsa vitalità di un possibile capitalismo cittadino. Si confermava insomma il

---

[33] C. Bonora Previdi, L. Roncai, *L'architettura: da città ducale a capoluogo di provincia*, in *Storia di Mantova*, II, cit. p. 123 e 140.

[34] E. Marani, *L'architettura*, in «Mantova. Le arti», v. III, Istituto Carlo d'Arco, Mantova 1965, p. 266.

governo dei professionisti.
Questa ambiziosa edilizia pubblica e privata, eretta nelle aree centrali, sembra piuttosto positivamente interessata alle opportunità di dotare il capoluogo di alcune sedi idonee a riallacciare un rapporto virtuoso con il territorio provinciale, e assicurare funzioni indispensabili: Posta centrale, Camera di Commercio, Banche, sedi dei Consorzi di bonifica.
Corrispondeva questa attenzione ad un contesto economico in, sia pur faticoso, movimento.
L'agricoltura della provincia era in crescita, dopo la scelta fondamentale dei modelli aziendali agro-zootecnici, compiuta come reazione alla crisi di fine secolo, e andava sviluppando la rete dei caseifici e delle altre minori industrie rurali. Anche le bonifiche idrauliche stavano contribuendo ad un progresso dei redditi nelle campagne, che si rifletteva in un sostanziale miglioramento qualitativo e quantitativo dei borghi minori e in una parallela domanda di servizi di livello superiore.[35]
La città soffriva ancora: nel 1915, su 32.437 abitanti, erano 16.764 gli iscritti nell'elenco dei poveri, per i quali il Comune assicurava gratuitamente medicinali e spedalità, specialmente distribuiti nella fascia sud e presso la porta Mulina.[36] Saliranno a circa 18.000 nel 1921.
Gli operai industriali erano poco meno di 2.000, dei quali 1.307 concentrati nei maggiori 15 opifici. Solamente la Ceramica Mantovana, insediata sull'antica fascia portuale di Catena-San Nicolò nel 1900, per le particolari attenzioni dell'amministrazione Scalori, dava lavoro ad un nucleo forte di 371 operai; 410 lavoravano per le tramvie provinciali. Poco sollievo potevano procurare la Segheria Schirolli, a Belfiore allora in comune di Curtatone (60 operai), e la Società Cellulosa di Poggio Reale (con 150 operai), di là dal lago di Mezzo, in Porto Mantovano.[37]

La prima espansione urbana

10. La stagione dei Sindaci di parte democratica arrivò fino al 1920, quando in Consiglio comunale venne eletta una maggioranza interamente socialista; in ritardo rispetto alla provincia, che anche per gli aspetti della convivenza sociale e dell'opinione politica si dimostrava più avanzata rispetto al capoluogo. All'amministrazione socialista non fu concesso il tempo di lasciare alcun segno di sé: costretta a dimettersi dopo appena sette mesi, il 16 giugno 1921, da una plateale aggressione dello squadrismo fascista, e per «le pressioni degli organi dello stato che, atteggiandosi ad arbitri neutrali fra gli opposti schieramenti, in effetti non combatterono la violenza e non difesero la legalità».[38]
Dopo la breve parentesi del commissariamento prefettizio i fascisti ebbero, con le elezioni amministrative del 1923, la totalità dei seggi in Consiglio comunale, esibendo un programma di drastici tagli agli sprechi attribuiti alle precedenti maggioranze. Furono ridotti gli elenchi dei poveri (fino a soli 3.500), chiusa la farmacia comunale, ridimensionato il personale dipendente, bloccati i lavori pubblici inclusi quelli avviati per il nuovo

[35] E. Camerlenghi, *Verso il territorio merce*, in *Storia di Mantova*, II, cit., pp. 5-69.
[36] F. Vivenza, *op. cit*.
[37] Camera di Commercio di Mantova, *Agricoltura industria e commercio in provincia di Mantova*, a cura di A. Berni, Mantova, Mondovì 1909.
[38] R. Salvadori, *Studi sulla città di Mantova 1814-1960*, Milano, Franco Angeli 1997, p. 173.

ospedale civile. Secondo Rinaldo Salvadori si mirava ad alleggerire l'imposizione diretta a carico dei prelievi indiretti.[39] Ispirava queste intenzioni la pulsione a negare opere e comportamenti di parte democratica, che costituiva l'amalgama ideale composto intorno alla sollevazione fascista, sostenuto dalla complicità di parti importanti del personale di governo. Questo spirito si riallacciava, in campo urbanistico, alla parola d'ordine del risanamento, che ebbe modo di manifestarsi specialmente nella ripresa delle demolizioni nel vecchio Ghetto e in quelle portate oltre il Rio: con l'idea di formare un nuovo modello di centro cittadino, dotato di ampi spazi liberi e nuove costruzioni monumentali, che si pensavano più rispondenti alla retorica dei tempi mutati.
A devastazioni peggiori fu posto un argine per le stesse vicende interne al fascismo mantovano, nel passaggio da movimento a regime che si manifesta in campo nazionale durante la seconda metà degli anni Venti, ed ebbe anche qui un 'cambio della guardia', imposto all'ala più violenta e incontrollabile a favore di una gestione del governo locale meno sgradevole all'opinione moderata, che del fascismo era stata alleata e continuava a fiancheggiarlo.[40] Già a capo dell'amministrazione eletta nel 1923 era stato sindaco Cesare Genovesi, di formazione liberaldemocratica. Alla fine del suo mandato (1927) ebbe inizio la serie dei podestà, di nomina prefettizia, con un primo incarico dato a Gino Maffei, un fascista più autentico, anche se meno dedito alla violenza dei primi 'ras' locali; tuttavia rimosso l'anno dopo per far posto all'ingegnere Ettore Parmeggiani, già liberale monarchico, cui seguiranno fino al 1943 simili figure di podestà, piuttosto defilate politicamente e omogenee agli orientamenti amministrativi e tecnici consolidati. Avrebbero assicurato la continuità sostanziale che è dato riscontrare nell'evoluzione urbana, e riguardo per i residui potentati fondati sulla ricchezza fondiaria, che al fascismo avevano dato fiato e ora ne ritraevano sicurezza, mantenendo il controllo sull'economia locale. In ispecie per il tramite delle banche; è ben significativo che il maggiore istituto finanziario della provincia, la Banca Agricola, fosse presieduto fino al 1937 – anno della sua scomparsa – da Ugo Scalori, oramai senatore, colui che aveva guidato la prima giunta comunale democratica.[41] In questo ambito manteneva le proprie prerogative anche il governo dei professionisti, di volta in volta funzionari o progettisti, sempre determinanti per ruolo e per cultura nelle trasformazioni cittadine. Sul compromesso esercitava sorveglianza e comando il potere centrale, attraverso la figura, ora più forte di quanto non fosse stata nel deprecato passato, del prefetto «dichiarato [dalla circolare 5 gennaio 1927] "la più alta autorità dello Stato" in provincia, alla quale tutti i fascisti (federali compresi) dovevano "rispetto ed obbedienza", con cui tutti

[39] R. Salvadori, *Introduzione*, in *Per la storia della città di Mantova* a cura di N. Azzi, Milano, Franco Angeli 1993, p. 41.

[40] Da ricordare le «arditissime iniziative che solo un'unica, cosciente e ferma volontà può tradurre in realtà magnifiche», che Giuseppe Moschini, in quel momento capo dell'economia provinciale, consigliava al neo-podestà Gino Maffei (si è nel 1927): tra esse l'abbattimento dell'isolato tra corso Umberto I e via Magistrato (oggi Roma), del Ponte Molini, la copertura del Rio, il «risanamento morale ed edilizio del quartiere della Fiera». Pubblicate in G. Moschini, *L'organizzazione sindacale mantovana (22 ottobre 1921-31 marzo 1927)*, Mantova, Sindacato Arti Grafiche 1927, pp. 18-20.

[41] Gli succedette Carlo Buttafochi, fascista tra i primi ma di provenienza liberale.

erano tenuti a “subordinatamente collaborare”».[42]
11. Certamente giovarono al Comune fascista iniziative e provvedimenti già avviati negli anni precedenti: tra questi ebbe particolare valore strategico l’ampliamento cosiddetto ‘italico’ dei confini comunali, nel febbraio 1925, che veniva a mutare radicalmente il rapporto tra superfici edificate e territorio libero: con l’aggregazione di porzioni scorporate dai confinanti Curtatone, Porto Mantovano, San Giorgio e Virgilio, la superficie governata dal Comune di Mantova passava da 580 ettari a 1765, con appena 2612 nuovi abitanti. Dunque arrivando a disporre finalmente di grandi spazi suscettivi di una programmazione urbanistica di più ampio respiro, che pure avrebbe tardato a manifestarsi.
Proseguirono demolizioni e nuove costruzioni dentro il vecchio perimetro, in varia misura perseverando nel sacrificare immagini urbane storiche alle architetture innovatrici. Ma la città ebbe addizioni interessanti da quelle che erano presentate come ‘opere del regime’, proposte e finanziate per suscitare il consenso di cui la dittatura si nutriva. Attenzione particolare fu rivolta all’edilizia scolastica, ai presìdi sanitari, agli uffici pubblici, a nuove case popolari, queste più pensate per il personale impiegatizio cui il regime rivolgeva un occhio di riguardo che a sollievo degli esclusi dai quartieri in corso di risanamento. Un segno del tutto distintivo fu lasciato in quegli anni dalla costruzione delle sedi rionali fasciste e dal palazzetto riservato all’organizzazione giovanile (Opera Balilla prima, poi Gioventù del Littorio-GIL), che introdussero una tipologia architettonica vistosamente alternativa rispetto al paradigma osservato nelle edificazioni nuove dei precedenti decenni, ancor più disarmoniche rispetto alla residua città antica.
Fu innovativo l’allargamento dell’edificato che si ebbe verso l’esterno, specialmente verso sud e sud ovest, quasi solamente a carattere residenziale, con prevalenza di iniziativa privata e indirizzi alterni, dalla villetta borghese monofamiliare ai piccoli condomini. A beneficio di una media borghesia in crescita e di nuovi residenti. Questa operazione comportò anche lo sfruttamento speculativo di suggestive aree di proprietà pubblica, altrimenti vocate a destinazioni qualitativamente superiori, come l’antico orto botanico e il giardino Carpi, legato al Comune a metà Ottocento, per la dotazione di una scuola agraria. Alla popolazione più derelitta, non più compatibile con il decoro dovuto alle aree centrali, furono destinate le «casette» popolarissime al di là della cintura ferroviaria, dietro il Te. Fuori città, di fatto, nel luogo che sarebbe stato denominato «il Tigrai».[43]

12. Con queste espansioni la città riproponeva la tendenza originaria ad ampliare il proprio sedime verso sud-ovest, specialmente per il comparto residenziale. Le nuove edificazioni, esposte alla luce e all’aria aperta, concorrevano adesso a migliorarne in qualche misura l‘aspetto complessivo, anche a beneficio dell’insediamento

[42] S. Lupo, *Il fascismo. La politica in un regime totalitario*, Roma, Donzelli 2000, p. 211.

[43] Si veda D. Gabutti, *Il quartiere di Te Brunetti a Mantova. Problemi di ristrutturazione di una frangia* urbana, tesi di laurea a. a. 1973-74, Politecnico di Milano, Facoltà di Architettura, relatore prof. S. Tintori. È ancora utile consultare in proposito A. Sala, G. Bettoni, *Tigrai, storia di un borgo e dei suoi abitanti fra documenti e vita quotidiana*, quaderno di «Controverso», a. III, n. 1, 1980. Più recente è la memoria di prima mano di A. Mazzoni, *La mia vita al Tigrai*, Mantova 2002.

storico che poteva apparire meno grigio. Un certo sollievo doveva venire dal minore affollamento dei quartieri interni e dalla proposta di superiori modelli abitativi che le nuove edificazioni comportavano, di cui vollero essere partecipi anche gli abitanti delle vecchie case, nei limiti delle rispettive possibilità; in ispecie per quanto riguardava i servizi igienici, si tendeva ad eliminare le sempre più inadeguate installazioni plurifamiliari su pozzi perdenti, per far posto a soluzioni esclusive, interne ai singoli appartamenti, spesso ricavate per mezzo di ingegnose ristrutturazioni del vecchio edificato, perseguite ancora nell'immediato secondo dopoguerra.[44] Negli anni Venti si poteva parlare di una più estesa organizzazione dei condotti stradali per lo smaltimento delle acque piovane, e del supporto dato dal Comune stesso allo spurgo degli scarichi luridi, per mezzo di botti di raccolta, dei primi impianti di depurazione biologica.[45] Certo rimanevano difficili, le condizioni abitative della popolazione minore, ma il censimento del 1951 avrebbe fatto registrare che nella media generale il traguardo di un vano disponibile per ogni abitante era stato, seppur di poco, superato. Rimanevano tuttavia 227 abitazioni, classificate baracche o cantine, ad alloggiare 232 famiglie, con appena 300 vani in tutto. Anche la situazione sanitaria appariva migliorata, con la forte riduzione della mortalità per tubercolosi.[46]

Erano in crescita gli addetti ai settori industriali, che ancora includevano una forte componente definita artigiana. Dei 19.264 attivi censiti nel 1936 circa il 40% apparteneva a queste categorie, il cui peso era oramai quasi equivalente a quello tradizionalmente più radicato dei servizi (trasporti e comunicazioni, commercio, amministrazione pubblica e privata).[47] Salvo alcune realtà già affermate, come lo stabilimento Burgo, ora ricompreso nel territorio comunale, si trattava pur sempre di imprese di modeste dimensioni, che rimanevano sparse dentro la città, tuttora richiamate non di rado dalla facilità di versare i residui delle lavorazioni lungo il Rio, o confinate in aree di margine, in ispecie nella fascia orientale (Macello e salumifici, Ceramica, poi Zuccherificio). L'idea di una comoda contiguità fra residenze e stabilimenti industriali era ancora di attualità, tra gli operatori interessati, e d'altra parte i laghi formavano pur sempre una barriera allo sfruttamento delle aree di recente aggregate al comune cittadino poste a nord-est e a est, che per altro verso la fisiologia stessa dello sviluppo urbano, da nord a sud, dall'insularità alla peninsularità, aveva indotto fino allora ad escludere.
I tempi nuovi dell'industrializzazione avrebbero fatto maturare un superamento di questo ostacolo, e insieme riproposta in tutta la sua rilevanza quell'altra polarità urbana che aveva spinto a concentrare le attività produttive della

---

[44] Una collocazione, piuttosto frequente, di servizi su balconi sospesi è testimoniata anche dalla pittura realistica d'epoca.

[45] Devo queste informazioni alla cortesia di Francesco Caprini, che nuovamente ringrazio. Le trae da un dattiloscritto dell'ing. Aldo Badalotti: *Contributo allo studio di un progetto di fognatura della città di Mantova*, datato 25.04.1922.

[46] Camera di Commercio, Industria e Agricoltura di Mantova, *Compendio statistico della provincia di Mantova 1951*, Mantova, L'Artistica s.d., pp. 35-41 e 123-127. Va tenuto presente che il censimento del 1951 rileva come vani utili quelli definiti dal R.D. 13.04.1939, n. 652, istitutivo del Nuovo Catasto Edilizio Urbano, a destinazione principale, essendo i locali accessori (latrine, ingressi, ripostigli, bagni, ecc.) conteggiati come frazioni di vano.

[47] Ivi, pp. 28-29.

città antica intorno alle acque dei laghi. Merita di essere ricordato come un presentimento della futura utilizzazione degli spazi a nord-est, lungo il Mincio, già si trovi in uno studio sulla *Preparazione economica industriale e commerciale per il dopo guerra*, a firma di Archinto Berni e Alfredo Boninsegna, che la Camera di Commercio si era preoccupata di predisporre nella primavera del 1917.[48] Vi si tracciavano le linee di una possibile ripresa futura, a guerra finita, e si sottolineava l'importanza che avrebbe avuto un'ampia bonificazione di «tutta la zona fra Mincio e Po, che tocca la città di Mantova e si addossa alla plaga bonificata di Roncocorrente», e avrebbe favorito, una volta «redenta dagli impaludamenti», il completamento della fognatura urbana e la creazione «nella zona più vicina alla città [... di] un nuovo quartiere industriale auspicato da chiunque si interessa del progresso economico della nostra Mantova». Era una prima, interessante sollecitazione a volgere lo sguardo al di là del mero territorio allora amministrato dal Comune.
Il primato ristabilito dei ceti legati alla tradizione e al possesso fondiario, nel clima delle grandi iniziative di regime, ebbe anche modo di esprimersi in quegli anni fra le due guerre in un ripensamento della storia mantovana, piuttosto assente nei precedenti decenni cui si è fatto riferimento.
Ebbe al centro il recupero di Palazzo Ducale alla fruizione pubblica e favorì un fervore rinnovato di pubblicazioni accademiche; esaltato da alcuni avvenimenti che ebbero non trascurabile eco e beneficiarono dello sguardo benevolo delle autorità centrali, come la celebrazione del Bimillenario Virgiliano, con l'interessamento particolare dell'Accademia d'Italia, e la Mostra Iconografica Gonzaghesca, propiziata dall'attenzione di casa Savoia.[49] Da molti, questa particolare stagione fu intesa come occasione di confronto e di avallo per la proclamata grandezza che la dittatura si voleva stesse per donare allora al paese; da altri come l'avvio di un richiamo rivolto a «nuove e vaste correnti di visitatori verso la nostra città che – non sarà mai ripetuto abbastanza – per troppo lungo tempo è stata "ignorata" dai grandi itinerari turistici».[50] Un specie di rovello che si sarebbe riproposto a lungo, anche più avanti, come un passaggio obbligato, nella pubblicistica e nei dibattiti locali, che, a volerci pensare, rappresenta un'altra faccia del rapporto strumentale, irrisolto, tra opinione civica contemporanea e patrimonio storico ereditato.

[48] Camera di Commercio e Industria di Mantova, *Preparazione economica industriale e commerciale per il dopo guerra in provincia di Mantova. Primi studi*, Mantova, Manuzio 1917.

[49] Diligentemente ricordati in G. Vareschi, *Novecento a Mantova all'insegna di Virgilio. Reminiscenze di argomenti virgiliani e bibliografie*, «Postumia», 18/1, 2007 e in P. Bertelli, *Immagini sovrane. La Mostra Iconografica Gonzaghesca del 1937*, «Postumia», 25/2, 2014.

[50] Da «La Voce di Mantova», cit. in P. Bertelli, *op.cit.*, p. 29.

TROPPO AMBIZIOSA, TROPPO MODESTA. MANTOVA 1945-2016

Alberto Grandi

Premessa

Ripercorrere le vicende socio-economiche (ma anche politiche) di Mantova nel secondo dopoguerra, significa, prima di tutto rendere conto di un'autorappresentazione della città che, come vedremo nelle prossime pagine, raramente ha avuto una reale corrispondenza con i dati concreti. Non si tratta certo di una novità, infatti, come dimostrano anche le pagine di Camerlenghi, Mantova è una città che nella sua storia ha conosciuto grandi discontinuità, che di rado sono state interpretate in maniera corretta dalle classi dirigenti che avrebbero dovuto governarle.

Non è il caso di riassumere neppure brevemente il periodo medioevale e i secoli che vanno dalla completa affermazione della signoria fino all'ultima dominazione austriaca, caratterizzati da una progressiva 'ruralizzazione' dell'economia cittadina. Ma nemmeno l'ingresso della città nel Regno d'Italia (1866) riuscirà a modificare, se non marginalmente, questa sua indole. Anche se, a dire il vero, il problema di come promuovere l'economia e quindi migliorare le condizioni di vita di ampi strati della popolazione locale, venne posto subito all'indomani del plebiscito del 22 ottobre da parte degli esponenti più sensibili alle istanze democratiche presenti nella classe dirigente cittadina.[1] Ma tale domanda era destinata a rimanere senza risposta ancora per quasi un trentennio. Del resto, la Mantova post-unitaria continuava a svolgere la funzione di città-*welfare*, attirando con continuità un numero rilevante di indigenti e inabili al lavoro da tutti i territori circostanti.[2] Le cose cominceranno a cambiare solo con il nuovo secolo; in realtà il cambiamento fu, per così dire d'importazione e risentì del particolare clima politico che si respirava a livello nazionale nel biennio compreso tra i tragici fatti di Milano del maggio 1898 e la fine del secondo governo Pelloux nel giugno del 1900.[3] In quello stesso mese divenne sindaco di Mantova il giovane radicale Ugo Scalori, destinato, per oltre trent'anni, a giocare un ruolo centrale nelle principali vicende politiche ed economiche della città.

La conquista della maggioranza in comune da parte della coalizione radical-socialista rappresentò certamente un'altra svolta storica, la prima della Mantova italiana.[4] La nuova amministrazione, infatti, poneva per la prima volta al centro del programma politico la questione sociale: «istruzione elementare con refezione e patronato, […] abolizione del dazio consumo,

[1] A.M. Orecchia, *Il lungo Ottocento,* in *Storia di Mantova*, II, a cura di M.A. Romani, Mantova, Tre Lune 2008, pp. 479-488.

[2] G. Vigna, *Dalla miseria al miracolo economico,* in *Storia di Mantova*, II, cit., pp. 489-490.

[3] G.L. Fruci, *La politica al municipio. Elezioni e consiglio comunale nella Mantova liberale 1866-1914*, Mantova, Tre Lune 2005, pp. 138-143.

[4] R. Salvadori, *Studi sulla città di Mantova. 1814-1960,* Milano, Franco Angeli 1997, pp. 121-123.

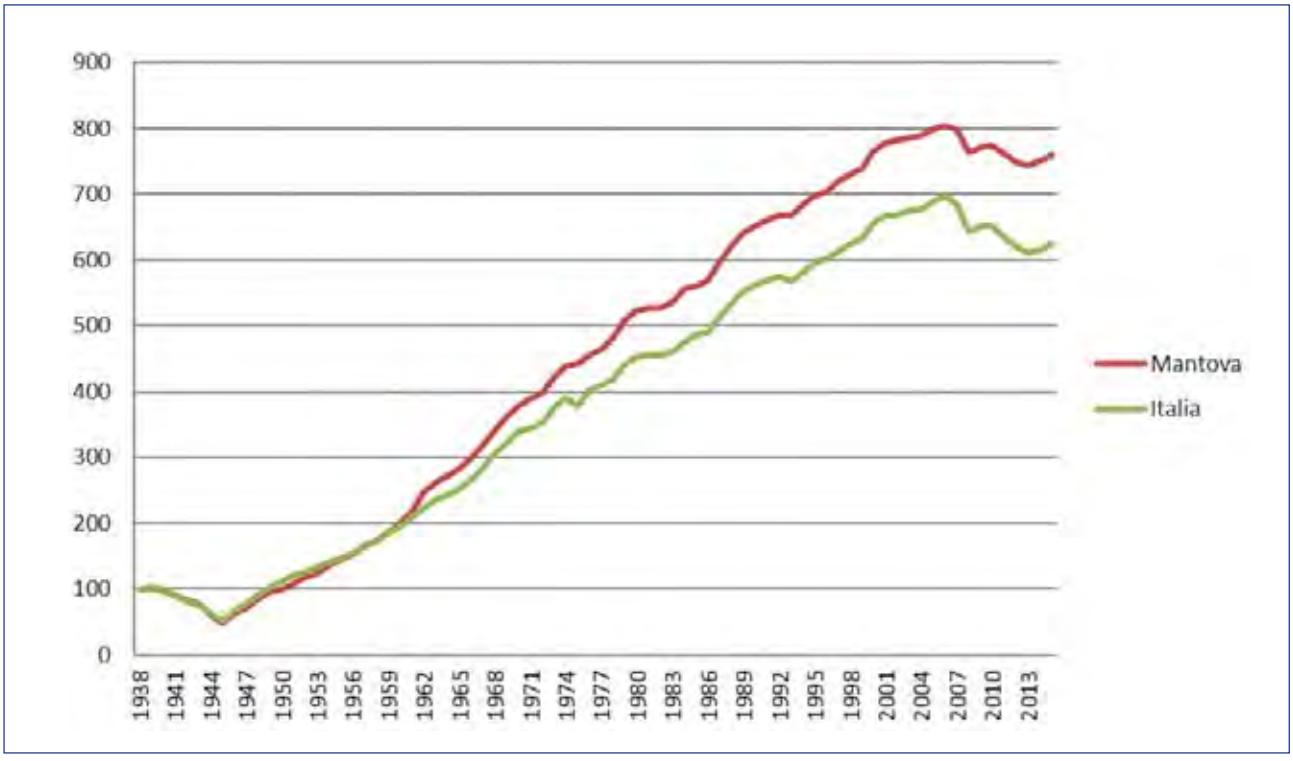
municipalizzazioni, lavoro e abbattimento completo dei fortilizi».[5] Al di là dei risultati ottenuti, che comunque non furono pochi, è indubitabile che con la giunta Scalori iniziò un processo di svecchiamento e affrancamento di una nuova classe dirigente mantovana, che dopo la Prima Guerra Mondiale finì per mescolarsi col fascismo.[6] Del resto, l'orientamento socialista della provincia mantovana era di natura rurale e non certo urbano, la città rimarrà sempre moderata nella sua anima profonda, nonostante la grande avanzata delle sinistre all'indomani della Grande Guerra.
E non è certo un caso se questa nuova classe dirigente si caratterizzò subito per l'aver individuato nell'edilizia il settore in grado di mettere in moto l'economia cittadina. Come vedremo anche nelle prossime pagine, il settore edile svolge spesso la funzione di grimaldello per consolidare nuovi equilibri politici ed economici e favorire la cooptazione dei nuovi ricchi nel sistema di potere cittadino. Ovviamente, non si tratta di una caratteristica peculiare di Mantova, ma direi dell'intero Paese. Di certo a Mantova tale aspetto risulta essere particolarmente rilevante, vista la quasi totale assenza di iniziative industriali moderne, da parte della borghesia locale, in grado di modificare la composizione socioeconomica della città. Quando, negli anni '50 e '60, l'industrializzazione raggiungerà anche la città di Virgilio, saranno quasi sempre gruppi economici non mantovani a promuovere tale trasformazione, con alcune lodevoli eccezioni (Lubiam, Corneliani, Belleli, Fiaam, Freddi, ecc.).
Siamo arrivati al punto. Il periodo che va dal 1945 al 2010, che qui si vuole analizzare, si caratterizza proprio per la grande trasformazione e il grande balzo in avanti dell'economia mantovana, ma tale trasformazione troverà spesso forti resistenze da parte di quella che io chiamo 'l'eterna oligarchia', ferocemente impegnata nella difesa dello *status quo*, nel secondo dopoguerra come all'epoca della giunta Scalori. Gli argomenti sono di volta in volta diversi (la vocazione agricola, la pace sociale, l'ambiente, il turismo e la salvaguardia del patrimonio artistico, ecc.), ma è sempre evidente una più o meno aperta ostilità nei confronti del cambiamento. La difesa della dimensione storica e culturale della città non è in assoluto un ostacolo alla modernizzazione, ma lo diventa nel momento in cui si pone come modello economico alternativo all'industrializzazione. Non è un caso se per buona parte del secondo dopoguerra l'edilizia e la rendita fondiaria svolgeranno proprio la funzione di stanza di compensazione tra il potere di interdizione di questa oligarchia e l'esigenza di lavoro e sviluppo alla quale solo l'industria poteva dare una risposta efficace.
Da qui partiremo, da questa dialettica patologica e dalla frequente latitanza della politica nel governare e indirizzare la trasformazione. Anche qui con alcune lodevoli eccezioni. Ma resta il fatto che lo sviluppo a Mantova sembra essere il frutto casuale di un processo di adattamento a un ambiente ostile e che per questo si porta sulle spalle tutte le mancanze e le diseconomie derivanti dall'assenza di strategia, se si esclude la breve esperienza amministrativa della giunta Dugoni (1956-1960), per altro essa stessa non priva di alcuni evidenti paradossi.

---

[5] G.L. Fruci, *op. cit.*, p. 141.
[6] G. Vigna, *op. cit.*, p. 501.

Dalla lunga ricostruzione al boom economico

Le condizioni di Mantova alla fine della Seconda Guerra Mondiale sono del tutto paragonabili a quelle degli altri centri urbani dell'Italia centro-settentrionale; pur essendo stati molto limitati i combattimenti nel territorio provinciale, i numerosi bombardamenti aerei, volti a mettere fuori uso le strutture militari, i ponti e le linee ferroviarie, avevano provocato molti danni alle infrastrutture e avevano talvolta colpito anche aree residenziali e monumentali. A fronte, quindi, di una situazione del tutto assimilabile a quella delle aree circostanti, il dopoguerra a Mantova appare un po' troppo lungo, la ricostruzione un po' troppo lenta e la ripresa economica un po' in ritardo.
L'indicatore più grezzo, il reddito pro-capite, mostra chiaramente tale lenta ripresa. Il Grafico 1, seppur riferito all'intera provincia e non al solo comune capoluogo, rende conto in maniera inequivocabile del ritardo mantovano. I tassi di crescita dell'economia mantovana, che, occorre ricordarlo, partiva da un livello decisamente basso già nel periodo pre-bellico, si pongono addirittura al di sotto della media nazionale almeno fino alla metà degli anni '50, confermando le tendenze di lungo periodo registrate a partire dalla seconda metà del XIX sec.



Graf. 1 – Reddito pro-capite della provincia di Mantova e dell'Italia 1938-2015 (1938=100)
Fonte: Istat, Serie storiche, reddito, in http://istat.it/it/archivio/reddito

Il grafico 1 mostra chiaramente come a partire dagli anni ’80 la ricchezza in provincia aumenti ancora e non certo per merito del capoluogo, che invece come vedremo, proprio in quel decennio entra in un lungo periodo di crescenti difficoltà, dal quale, in fondo, non è ancora uscito. Tra le tendenze di lungo periodo c’è anche il fenomeno migratorio che, come è noto, assunse un carattere strutturale nel Mantovano tra il 1876 e il 1915. Dopo la parentesi fascista, l’emigrazione mantovana torna a ripresentarsi nell’immediato dopoguerra, per poi assumere i caratteri del vero e proprio esodo negli anni ’50 e nei primi anni ’60.[7] Proprio l’emigrazione, che, ovviamente, riguarda soprattutto le zone rurali, finisce per avere un certo impatto anche sulla città; così come era avvenuto alla fine del XIX sec. e nel periodo giolittiano, infatti, il capoluogo assorbe una parte di questo flusso, ma ne intercetta soprattutto i soggetti meno abili al lavoro, quelli che finiscono per gravare ulteriormente sull’ancor debole *welfare* locale o sulle istituzioni di carità, in particolare quelle di carattere religioso. Da questo punto di vista, la crescita demografica della città, che si registra tra il 1945 e il 1955, non è per nulla il segnale di una crescita economica e occupazionale all’interno dell’area urbana, ma anzi è un ulteriore rafforzamento della vocazione assistenziale da un lato e parassitaria dall’altro del capoluogo nei confronti dell’intera provincia.

In questo contesto vanno inserite le prime esperienze amministrative del dopoguerra. Con la netta affermazione dell’alleanza socialcomunista alle elezioni comunali del 1946, si apre la stagione della ricostruzione, che avrà nel sindaco Giuseppe Rea, comunista, la figura in qualche modo emblematica. A fare da sfondo alle vicende politiche della città ci stanno soprattutto le grandi turbolenze nelle campagne e, al contempo, la sostanziale incapacità delle sinistre di immaginare per la provincia un modello di sviluppo che non vedesse ancora l’agricoltura come perno dell’economia locale; del resto, il Pci e il Psi mantovani avevano proprio nel bracciantato agricolo il grosso della loro base sociale.[8] Di conseguenza, la piattaforma programmatica messa in campo per ridurre la conflittualità nelle campagne e contenere l’esodo rurale era ben lungi dal prevedere una trasformazione radicale dell’economia locale in senso industriale, ma era legata alle vecchie parole d’ordine: imponibile di manodopera, compartecipazioni collettive, lotta al latifondo, ecc.[9]

Nel capoluogo, queste rivendicazioni e questo orientamento ideologico generale si tradussero, in sostanza, in un fondamentale indirizzo di programma: la casa. La politica di edilizia popolare fu l’elemento centrale e caratterizzante del decennio di amministrazione socialista e comunista sotto la guida di Rea: «ridare una casa a chi l’aveva persa e darla a chi non l’aveva mai avuta».[10] Come detto, la città era una sorta di ammortizzatore sociale che assorbiva una parte, seppur residuale, dei flussi in uscita dalle campagne, per questo il problema della casa, già grave all’indomani della guerra, divenne assillante

[7] G. Cavicchioli, *L’esodo dalle campagne del Mantovano,* dattiloscritto, Mantova, 1991, pp. 19-31.

[8] M. Bertolotti, *Ceti, conflitti, identità,* in *Storia di Mantova*, II, cit., pp. 426-427.

[9] E. Camerlenghi, *Introduzione,* in *L’esodo dalle campagne,* cit., p. 10.

[10] G. Vigna, *op.cit.*, pp. 519-520.

nei primi anni ’50. Va ricordato che questa prima fase di ricostruzione edilizia avvenne in assenza di una vera e propria politica di governo del territorio; infatti, il primo *Piano regolatore*, il famoso *Piano Bottoni*, iniziò il suo iter solo nel settembre del 1955, per poi concluderlo nel marzo del 1959.[11]
Nell’agenda politica del primo decennio post-bellico lo spazio per l’industria è estremamente limitato, che pure sta muovendo alcuni passi importanti, ma che non viene percepita come fattore dinamico in grado di interrompere la secolare condizione di arretratezza e prostrazione nella quale si dibatte gran parte della provincia, compreso il capoluogo; le industrie tradizionalmente presenti in alcune aree del territorio, come ad esempio il Suzzarese, vengono appunto viste come esperienze fortemente localizzate e che quindi non avrebbe senso proporre in altri centri della provincia. Basti pensare al ritardo con il quale la politica locale si accorge di quello che sta avvenendo nell’area di Castelgoffredo proprio intorno alla metà degli anni ’50.[12]
L’esaurimento di una linea politica, ma mi verrebbe voglia di dire di una cultura politica, è ben rappresentato dalle elezioni comunali del 1956, che, con il crollo del Pci, sanciscono la fine delle giunte di sinistra. In realtà Eugenio Dugoni sarà a capo di una giunta monocolore socialista, ma che avrà l’appoggio del Pci e del Psdi, ma al di là della formula politica, è evidente che il quadriennio di Dugoni segnò una sorta di frattura rispetto al recente passato. La figura stessa di Eugenio Dugoni rappresenta una novità nella storia amministrativa della città.
Dugoni, deputato fin dai tempi della Costituente, aveva una robusta formazione economica e giuridica e una solida esperienza come dirigente d’azienda. Anche per questi aspetti biografici del sindaco, l’azione della giunta socialista tra il ’56 e il ‘60 si caratterizzò subito per un’attenzione particolare verso i temi dell’industrializzazione e della modernizzazione della città.[13] In questo quinquennio Mantova riuscì ad agganciare la fase più esplosiva della crescita economica italiana; l’elemento di novità più importante fu sicuramente l’insediamento dell’Edison, che proprio nel 1956 decise di aprire a Mantova un importante stabilimento chimico, nell’ambito di una strategia aziendale che prevedeva una forte diversificazione in vista della futura nazionalizzazione dell’energia elettrica.[14] L’investimento dell’azienda milanese ebbe un importante effetto diretto sull’occupazione locale ed ebbe una ancor più importante conseguenza indiretta nella creazione di un indotto che finirà per caratterizzare a sua volta la struttura produttiva della città.
La città in pochi anni divenne un importante polo chimico e petrolchimico di rango nazionale, intorno a questo nucleo si svilupparono altri importanti aziende meccaniche e metallurgiche, che, nate come indotto dello stabilimento Edison, acquisirono ben presto autonomia e competitività sui mercati nazionali e internazionali. Ma a fianco di questo impegno rivolto all’industrializzazione, l’amministrazione si caratterizzò e in qualche modo passò alla storia, anche per l’organizzazione della

[11] M.C. Treu, *La città di Mantova,* in *Storia di Mantova*, III, a cura di G. Leoni, Mantova, Tre Lune 2012, pp. 64-67.
[12] C.M. Belfanti, *Cento anni di storia della Cassa Rurale e Artigiana di Castel Goffredo (1895-1995),* Castel Goffredo, 1995.
[13] R. Salvadori, *op. cit.,* pp. 178-180.
[14] A. Marchi, R. Marchionatti, *Montedison 1966-1989. L’evoluzione di una grande impresa tra pubblico e privato,* Milano, Franco Angeli 1992, pp. 20-22.

grande mostra dedicata ad Andrea Mantegna del 1961, che però Dugoni non riuscì ad inaugurare in quanto morì in un tragico incidente stradale nell'agosto del 1960. La mostra del Mantegna fu sicuramente un evento epocale, che ancora oggi appartiene alla memoria collettiva della città. Ma è forse il caso di ricordare che nelle intenzioni di coloro che l'organizzarono non c'era di certo la volontà di fare del turismo il principale volano di crescita, anche se il *Piano Bottoni* considerava il settore turistico uno dei potenziali pilastri dell'economia cittadina,[15] ma lo scopo era piuttosto quello di dare ulteriore visibilità e notorietà internazionale a Mantova, al fine di attirare nuovi investimenti e nuove imprese, insomma di rompere il secolare isolamento culturale e infrastrutturale che veniva percepito, giustamente, come il vero fattore di sottosviluppo del capoluogo e quindi dell'intera provincia.
E il risultato venne ottenuto; il quinquennio a cavallo tra gli anni '50 e gli anni '60 fu di grande fermento economico, il reddito pro-capite crebbe a un ritmo che era stabilmente superiore di un buon 10-15% rispetto alla media nazionale. Lo sviluppo industriale del capoluogo e di altri importanti poli come Suzzara, Viadana, Castelgoffredo e Castiglione delle Stiviere, permise di rompere il circolo vizioso basato sul binomio agricoltura-emigrazione. Anzi, sempre in quegli anni, l'approvazione del primo piano verde (1961) e l'entrata in vigore della Politica Agricola Comunitaria (1962), diedero un sostegno decisivo anche al settore primario, che finì per fornire anch'esso un contributo importante alla crescita economica del Mantovano. Resta la sensazione di due modelli di industrializzazione affatto diversi tra città e provincia: la prima di carattere difensivo, emergenziale, dominata da operatori esterni, con pochi agganci alle realtà locali, la seconda fortemente radicata nella disponibilità di capitali propri, per lo più provenienti dalle rendite fondiarie e da vocazioni tradizionali (legno, seta, agroindustria, ecc.).
Ma con lo sviluppo industriale fece irruzione nella scena politica locale una componente sociale quasi completamente nuova, almeno per quel che riguarda il capoluogo: la classe operaia. A Mantova tutto questo avviene in un arco temporale ridottissimo, in pratica nei cinque anni compresi tra il 1956 e il 1961. Basti pensare che gli occupati nel settore secondario nel distretto di Mantova passarono da poco meno di 11.000 nel 1955 a 19.389 nel 1961; con un incremento dell'80% nel giro di un lustro. Negli anni successivi gli addetti all'industria continueranno a crescere, ma a un ritmo decisamente più ridotto, toccando il loro massimo nel censimento del 1991, a una quota di poco inferiore alle 23.000 unità.[16]
È dunque evidente che il quinquennio 1956-1961 costituisce una discontinuità profonda dal punto di vista socio-economico nella storia di Mantova. Ed è anche evidente che la velocità del fenomeno fu tale da assumere le caratteristiche di un vero e proprio trauma per l'intera città. Forse proprio questa natura, per così dire, deflagrante potrebbe spiegare almeno in parte quella permanente ostilità di una parte dell'opinione pubblica locale nei confronti

[15] Atti del Piano Regolatore Generale 1956, Adottato con deliberazione del Consiglio Comunale di Mantova n. 219 del 29/12/1956, Industria Grafica Artistica, Mantova, Relazione al PRG redatta da Piero Bottoni e Attalo Poldi.

[16] A. Ferrari, *Dinamiche dell'apparato produttivo e manifatturiero,* in *Storia di Mantova*, III, cit., p. 247.

dell'industria e dei cambiamenti sociali e territoriali da essa indotti. Anche se non è facile quantificare questa componente anti-industrialista, che ha avuto negli anni andamenti irregolari e brevi fiammate di grande partecipazione, è possibile affermare che tale posizione sia sempre stata presente nell'opinione pubblica locale. Ma su questo torneremo nelle prossime pagine.
L'aumento degli occupati nel settore secondario (+8.508 unità), corrisponde quasi alla perfezione all'incremento della popolazione che si registra tra il censimento del 1951 e quello del 1961 (+8.601).[17] La città passa dai 53.810 abitanti del 1951 ai 62.411 del 1961, mentre i comuni dell'*hinterland* rimangono pressoché fermi, quando non fanno segnare un regresso; anche in questo caso, la crescita del capoluogo prosegue nel decennio successivo, ma molto rallentata: nel 1971 si raggiungeranno i 65.703 abitanti, intorno alla metà degli anni '70 ci si avvicinerà ulteriormente alla quota simbolica dei 70.000 abitanti, ma da quel momento inizierà un inesorabile declino, che porterà Mantova a perdere circa un terzo della sua popolazione nel giro di quarant'anni e riportarla quindi ai livelli demografici precedenti la Seconda Guerra Mondiale.[18]
Insomma, tutto avviene nel giro di 20 anni e, all'interno di questo tutto, vi sono cinque anni esplosivi, seguiti da quindici anni di assestamento, al termine dei quali inizia un trentennio di forte declino. Allargando leggermente lo *zoom*, sui comuni che generalmente vengono identificati con la Grande Mantova (Porto Mantovano, Curtatone, San Giorgio e Virgilio), il crollo demografico del capoluogo, che inizia nella seconda metà degli anni '70, è compensato dalla crescita dell'*hinterland*: la Grande Mantova, infatti, aveva 84.198 abitati nel 1961, per poi passare dai 91.896 abitanti complessivi del 1971 ai 97.489 del 2011, segnando quindi una strutturale stabilità dell'intera

	1951	*1961*	*1971*	*1981*	*1991*	*2001*	*2011*
Mantova	53.810	62.411	65.703	60.866	53.065	47.790	46.449
P.to Mantovano	5.561	5.739	6.585	9.829	12.204	13.878	15.918
Curtatone	8.480	7.697	8.253	9.293	10.410	12.354	14.570
S. Giorgio	3.334	3.454	4.898	5.175	5.704	7.542	9.398
Virgilio*	4.804	4.897	6.193	7.574	9.307	10.023	10.913
Tot.	**75.989**	**84.198**	**91.896**	**92.737**	**90.696**	**91.587**	**97.443**
%Mn/GMn	**70,8%**	**74,1%**	**71,5%**	**65,1%**	**58,5%**	**52,1%**	**47,8%**

Tab. 1 – Abitanti nei comuni dell'area della Grande Mantova (1951-2011)
Fonte: Istat, *Statistiche demografiche,* http://dati.istat.it/Index.aspx.
*Vengono considerati solo gli abitanti del comune di Virgilio, esclusi quelli di Borgoforte, che solo dal 2014 fa parte del comune di Borgovirgilio.

[17] *Ibid*.

[18] Istat, *Statistiche demografiche,* http://dati.istat.it/Index.aspx.

area (+0,1% annuo) nel quarantennio che va dal 1971 al 2011.[19] Da sottolineare come il comune di Mantova rappresentasse il 74.1% della popolazione dell'intera area nel 1961 e oggi poco più del 47%.

Il punto di svolta

Gli anni '60 si caratterizzarono per una inedita continuità amministrativa: dall'agosto del 1962 al dicembre del 1974 la città fu governata da una maggioranza di centrosinistra formata da Dc, Psi e Psdi. Non solo ci fu continuità nella formula politica, ma risultò davvero inusuale anche la stabilità del gruppo dirigente: Luigi Grigato divenne sindaco alla morte di Dugoni e continuò a guidare una giunta sostenuta da Psi e Pci fino al cambio di maggioranza, avvenuto appunto dell'agosto del 1962. La stessa maggioranza politica e lo stesso sindaco vennero confermati all'indomani delle elezioni amministrative del 1964 e ancora dopo quelle del 1970. Nell'aprile del 1973 a Grigato subentrò il suo compagno di partito Gianni Usvardi, che continuerà a guidare una giunta di centro-sinistra fino al dicembre del 1974, quando avverrà il cambio con il ritorno in maggioranza del Pci. Negli 11 anni durante i quali fu sindaco Luigi Grigato sostenuto da una maggioranza di centrosinistra, i gruppi consigliari e le stesse giunte subirono pochi cambiamenti e certi assessori rimasero in carica ininterrottamente o quasi per tutta quella lunga stagione politica (Vittorina Gementi, Spartaco Gamba, Nino Rossi, Ermes Piva, tanto per fare qualche esempio).[20]
Si trattava di gestire il cambiamento che era già avvenuto, si trattava di metabolizzare una vera e propria rivoluzione socio-economica, si trattava di cooptare la nuova classe imprenditoriale e una nuova borghesia professionale nelle vecchie strutture del potere economico cittadino. Serviva stabilità; lo scossone c'era già stato. Ma, soprattutto, come già detto, si trattava di dare rappresentanza politica, prima che istituzionale, alla nuova classe operaia.
Una classe che, evidentemente, si percepiva affatto diversa dal bracciantato dal quale in gran parte proveniva. Così, almeno parzialmente, si spiega l'erosione del consenso subita a Mantova dal Pci e dal Psi nella seconda metà degli anni '50 e la lenta risalita, almeno per quel che riguarda il Pci, per tutti gli anni '60, fino alla metà degli anni '70.[21] I nuovi cittadini avevano rotto con il loro passato rurale anche dal punto di vista delle appartenenze politiche. Per dirla ancora con Gilberto Cavicchioli: «Nessuna statistica potrà esprimere la condizione di disagio del rurale di fronte alla sua situazione»,[22] ed è quindi del tutto naturale che all'abbandono di quella condizione dovesse in qualche modo corrispondere una discontinuità totale. Va però rimarcato come anche i metodi di assunzione delle principali industrie, Edison in particolare, concorsero a creare una classe operaia scarsamente sindacalizzata e tendenzialmente moderata.

[19] *Ibid*.

[20] M. Morandi, *Il consiglio comunale di Mantova,* Milano, Franco Angeli 2010, pp. 91-93.
[21] *La dinamica elettorale in provincia di Mantova dal 1946 al 1980,* a cura di A. Gallerani, Mantova, Provincia di Mantova 1983, pp. 171-172.
[22] G. Cavicchioli, *op. cit.*, p. 70.

Partito	*1946*	*1951*	*1956*	*1960*	*1964*	*1970*	*1975*	*1980*
DC	20,2	30,4	31,5	31,6	29,0	26,7	23,2	25,0
PCI	34,1	26,2	21.9	23,8	27,2	29,7	36,3	35,7
PSI	31,2	19,7	27,5	27,5	20,5	17,5	19,1	19,0
PSDI	-	-	7,5	6,4	6,2	-	5,7	4,2
PRI	1,3	1.0	-	-	0,4	3,1	3,5	2,5
PLI	3,2	-	2,3	3,1	7,6	3,4	2,6	3,4
MSI	-	8,6	8,4	6,9	5,8	6,5	6,4	6,8

Tab. 2 – Risultati elezioni comunali a Mantova dal 1946 al 1980
Fonte: La dinamica elettorale... cit.

Non solo, ma l'incremento demografico, unito alla nuova composizione socio-economica della città, finì per accentuare quel processo di «dispersione polverizzata» del commercio, che era in atto in tutti i principali centri della provincia, ma che nel capoluogo raggiunse livelli particolarmente rilevanti; a fronte di una città che rappresenta una quota oscillante tra il 12% e il 15% della popolazione provinciale tra il 1951 e il 1971, nel comune capoluogo si concentra il 19% degli esercizi commerciali dell'intera provincia.[23] Questa estesa classe di piccoli o piccolissimi negozianti, per la maggior parte alle prese con una forte precarietà economica e quindi con un tasso di ricambio molto accentuato, andava a ingrossare le fila di una microborghesia urbana dal destino economico incerto, ma dalla precisa connotazione politica. Come spesso accade nella storia degli agglomerati urbani, il commercio svolge la funzione di ammortizzatore sociale improprio, assorbendo una parte della manodopera espulsa dalle campagne o anche dalle fabbriche e nascondendo così una certa percentuale di disoccupati, seppur per un tempo quasi sempre molto limitato.
Il 'miracolo' mantovano è durato pochi anni e la sua spinta si è esaurita prima delle avvisaglie di crisi sul piano nazionale. «Il movimento operaio della nostra terra, al quale si può forse rimproverare il torto di non essere riuscito ad esprimere appieno una classe dirigente in modo conforme alla sua potenzialmente enorme carica vitalistica e creativa, ha molto contribuito [...] al progresso delle collettività locali».[24]

Secondo la CGIL, quindi, all'inizio del 1965 a Mantova era già finita la grande stagione di cambiamento indotta dall'industrializzazione. Non solo, ma proprio la velocità con la quale avvenne questa trasformazione, impedì alla classe operaia

[23] E. Spagna, *La struttura commerciale,* in *Storia di Mantova*, III, cit., pp. 288-289.

[24] Documenti della CCDL per il VII congresso provinciale della CGIL, *Per il progresso economico e civile della collettività mantovana,* marzo 1965, p. 17.

di realizzare appieno la sua vocazione di classe dirigente. Come abbiamo visto, i dati demografici e i principali indicatori economici dimostrano come questa impietosa analisi, in fondo, sia da considerare corretta. Anche le valutazioni squisitamente politiche del sindacato trovano riscontri nelle vicende cittadine.

L'invenzione del conflitto

Effettivamente, c'è un paradosso nell'evoluzione politica della città, che si palesa alla fine del 1974, quando il Pci torna in maggioranza; tale svolta politica, infatti, sarà ben lungi dal proporre un rilancio della questione industriale come centro del programma politico e di ulteriore sviluppo per la città, ma anzi creerà immediatamente i presupposti per una contrapposizione forte, ma che evidentemente era già latente, tra industria e comunità locale. Se, come sosteneva la CGIL già dieci anni prima, l'industria mantovana aveva ormai perso la sua spinta propulsiva, sarebbe stato logico aspettarsi una ripresa di questo tema, magari rimettendo in campo gli incentivi alle assunzioni e agli insediamenti varati ai tempi di Rea e rafforzati poi da Dugoni.[25] Ma il Pci degli anni '70, e non solo quello mantovano, ha paura delle fabbriche, pur nutrendosi ancora del mito della classe operaia.[26]
Non a caso la nuova giunta Usvardi avrà come elementi caratterizzanti del suo programma politico l'avvio della costruzione del quartiere di Lunetta, ma soprattutto il rilancio turistico della città e il sostegno alle attività culturali pubbliche e private. Nel frattempo, inizia ad emergere una sensibilità ambientale che si tradurrà ben presto in un più generico orientamento ostile nei confronti dell'industria, vista come unico fattore di pericolo e di inquinamento. Inizia qui la lunga stagione della schizofrenia della sinistra al potere: da un lato si è consapevoli dell'irrinunciabilità del settore secondario nell'economia cittadina, da un altro si maledice l'industria, quale fonte di inquinamento e, infine, si avrebbe anche la pretesa di essere rappresentanti egemoni della classe operaia. Il risultato è, molto banalmente, il ridimensionamento della politica, bloccata dalle sue contraddizioni interne e che finisce per rinunciare al suo ruolo di guida del processo di sviluppo della città, con l'aggravante di nascondersi spesso dietro agli organi tecnici, sui quali scarica la responsabilità di ogni scelta.
Nel frattempo, comincia a farsi spazio un'altra immagine della città, che in qualche modo discende direttamente da questa impostazione politica: quella della 'bella addormentata', secondo una famosa definizione che probabilmente va attribuita al giornalista Umberto Bonaffini, ma che venne fatta propria dall'allora direttore della Gazzetta di Mantova, Rino Bulbarelli, all'inizio degli anni '80. In effetti, è esattamente in questi anni che Mantova comincerà ad assumere quegli elementi di qualità dello spazio urbano che fino a quel momento stentavano ad affermarsi proprio per la vocazione residenziale popolare che caratterizzava anche molte zone del centro storico. Mantova diventerà bella non solo per il suo caratteristico

---

[25] E. Dugoni, *Mantova è protesa realmente verso il futuro, Relazione del Sindaco On. Eugenio Dugoni, tenuta all'Assemblea generale di città del 23 febbraio 1960,* Sezione di Mantova del PSI, 1960, pp. 14-15.
[26] G. Crainz, *Il Paese mancato. Dal miracolo mancato agli anni Ottanta,* Roma, Donzelli 2003, pp. 521-589.

skyline,[27] ma soprattutto perché il centro storico progressivamente si svuota proprio per effetto dell'ampliamento del quartiere Lunetta e del completamento degli altri quartieri popolari come Valletta Valsecchi, Pompilio e Te Brunetti. È quindi evidente che a lasciare il centro sono soprattutto i ceti economici più bassi, in questo modo si dà l'avvio a una stagione di recupero e valorizzazione del patrimonio edilizio urbano che si affiancherà ai molti progetti pubblici di recupero e restauro dei principali monumenti della città. È proprio in questo periodo che la concorrenza di banche, negozi, uffici e servizi in generale nei confronti delle funzioni abitative raggiungerà il suo punto più elevato, favorendo un ulteriore svuotamento del centro, ma anche una serie di interventi estetici e funzionali su molti immobili del centro che altrimenti non sarebbero stati possibili. Al recupero estetico del centro storico, corrisponde una radicale trasformazione del suo tessuto socio-economico.

Mantova alla fine degli anni '80 è sicuramente una città bella, molto più bella di quanto non sia mai stata nella sua storia e il suo miglioramento estetico proseguirà anche nel decennio successivo. Bella lo è diventata grazie al benessere diffuso creato direttamente o indirettamente dallo sviluppo industriale degli anni '50 e '60 e grazie agli investimenti nel patrimonio artistico da parte della mano pubblica. Quindi, una volta chiarito che Mantova ha iniziato a diventare bella negli anni '80, bisogna rendere conto dell'altro aggettivo: addormentata. Perché si consolida questa immagine di città ferma, che stenta a reggere la concorrenza con i centri urbani vicini? Questo, a parere di scrive, non è altro che l'aspetto mediatico di un'altra schizofrenia, quella per così dire di destra. La borghesia cittadina vorrebbe una città dinamica, in grado di attirare investimenti, lavoro e innovazione, dall'altro ostacola ogni progetto infrastrutturale, facendo proprie tutte le posizioni ambientaliste e antindustrialiste. Insomma, si vorrebbe lo sviluppo, ma si teme il cambiamento, nel classico sogno di un'oligarchia di stampo sudamericano, si vuole «ordem e progresso», come sta scritto sulla bandiera brasiliana. Ed esattamente come in Sudamerica, vista l'impossibilità di ricomporre l'ossimoro, ci si accontenta di mantenere l'ordine; anche a costo di imboccare la strada dell'arretramento economico.

E quale strumento migliore per mantenere lo *status quo* se non quello di inseguire un modello di sviluppo inesistente? Da trent'anni ormai questa città si racconta la favola di poter vivere di turismo, di poter fare a meno dell'industria (per definizione brutta e cattiva), di dover puntare sulla cultura, ma cosa diavolo sia questa cultura scollegata dalla produzione, nessuno lo dice con chiarezza e quasi sempre finisce per coincidere con quella che potremmo chiamare 'gonzaghite'. Se negli anni del boom economico e in quello che abbiamo definito il ventennio di assestamento, l'edilizia ha potuto fungere da stanza di compensazione tra i cambiamenti socioeconomici indotti dall'industrializzazione e gli interessi consolidati dell'oligarchia cittadina, venuta meno questa valvola di sfogo, le contraddizioni sono esplose in tutta la loro evidenza. Come vedremo fra poco, il periodo 1996-2005 rappresenta una parentesi; il

[27] *Skyline* che a sua volta deve molto al completamento della bonifica dei laghi di mezzo e inferiore, completata, guarda caso, intorno alla metà degli anni '70.

tentativo di riproporre questo modello economico, nel quale la rendita gioca un ruolo centrale nel garantire gli interessi dell'eterna oligarchia.
La Tabella 1 mostra chiaramente come l'esplosione demografica di Mantova (1951-1961) avvenga quando i principali quartieri residenziali al di fuori del centro storico o non esistono, come Lunetta, o sono ben lontani dall'essere completati, come Valletta Valsecchi, Pompilio e in un certo senso la stessa Valletta Paiolo. Il nucleo storico, quello che sta all'interno delle antiche porte, in questa fase è un autentico formicaio, sovraffollato e composto per lo più da abitazioni sottodimensionate rispetto alla composizione dei nuclei famigliari e quasi sempre prive di servizi moderni. Ecco il terzo paradosso: quando verranno completati buona parte dei quartieri residenziali destinati a diverse stratificazioni sociali, la città si svuoterà, dando inizio a una lunga stagione di calo demografico, che però non riguarderà solo il centro storico, ma l'intero territorio comunale. Insomma, quando a Mantova non c'erano case e se c'erano erano di scarsa qualità, tutti volevano venirci ad abitare, quando le case ci sono e sono di pregio, la gente vorrà o dovrà andarsene a vantaggio dei comuni dell'hinterland.
Ma chi è questa gente che vuole andarsene, anzi, che se ne va proprio tra gli anni '70 e gli anni 2000? Chi sono questi 20.000 mantovani che si trasformano in portuensi, virgiliani, sangiorgini e curtatonesi? Direi che proprio l'evoluzione urbanistica ed edilizia della città, oggetto di questo volume, ci fornisce in buona misura la risposta a questa domanda: mentre Mantova si stava progressivamente terziarizzando, si stavano creando le condizioni perché buona parte della sua classe media, impiegata proprio nei servizi, nel commercio e nella pubblica amministrazione, trovasse fuori dal perimetro comunale una sistemazione abitativa adeguata alla sua capacità di spesa e alle sue esigenze di *status*.
Semplificando al massimo, potremmo immaginare la Grande Mantova oggi come un unico conglomerato urbano costituito da tre cerchi concentrici:

1) il centro storico, all'interno del quale gli alti costi di acquisto e di manutenzione rendono prevalente la presenza delle classi più elevate della società locale e le funzioni non residenziali;
2) una prima periferia, in gran parte all'interno del comune capoluogo, dove i piani di edilizia popolare hanno favorito la concentrazione degli strati sociali più bassi;
3) i comuni dell'*hinterland*, che hanno visto affermarsi un'edilizia residenziale a bassa densità, composta da villette singole, oppure bi e tri famigliari, nelle quali la *middle-class* e la piccola borghesia hanno trovato naturalmente la soluzione al loro problema abitativo, ma anche il bene-rifugio per eccellenza, con la realizzazione del sogno della casa individuale in proprietà.

Ma una semplificazione di questo tipo, pur essendo utile, non ci permette di descrivere nel dettaglio le trasformazioni socio-economiche avvenute negli ultimi quarant'anni. Innanzitutto occorre sottolineare come questo quadro stia conoscendo un'ulteriore evoluzione: basti pensare al fenomeno sempre più esteso dell'abbandono delle villette con l'estinguersi dei nuclei familiari di origine, e alla crescente difficoltà di manutenzione dei quartieri a bassa densità, molto estesi e ormai

pochissimo popolati. D'altro canto, se è vero che il centro storico è diventato il luogo di residenza degli strati più elevati della società mantovana, è pur vero che all'interno dello stesso centro storico vi sono quartieri che hanno mantenuto una certa connotazione popolare e al tempo stesso vi sono molti vuoti, che in anni recenti vengono sempre più spesso colmati da una nuova immigrazione. Allo stesso modo, occorre ricordare che Valletta Paiolo, pur non essendo un quartiere appartenente al Centro Storico, ha sempre rappresentato un'opzione abitativa molto ambita dalle classi medio-alte della città.

Ma il percorso con il quale si è giunti a questa configurazione socio-economica dello spazio urbano esteso sembra il frutto di spinte estemporanee più che di un disegno politico-territoriale coerente, quantomeno per quel che riguarda gli ultimi quarant'anni. Innanzitutto occorre ricordare come il governo della città, abbia attraversato stagioni politiche diverse che vanno dalle giunte di sinistra del periodo 1946-1956, al monocolore socialista dal 1956 al 1961, di nuovo socialisti e comunisti insieme dal 1961 al 1962, giunte di centrosinistra (Psi, Dc e Psdi) dal 1962 al 1974, ritorno dei comunisti in maggioranza nel periodo 1974-1990, il pentapartito dal 1990 al 1995, il centrosinistra dal 1995 al 2010, centrodestra dal 2010 al 2015, per poi tornare oggi a una maggioranza di centrosinistra. E già questa varietà di formule e di maggioranze indurrebbe ad approfondire una riflessione sul quando e sul come sia nata la favola di Mantova come città rossa, che, come si può constatare facilmente, si tratta proprio di una leggenda priva di qualunque riscontro nella storia politica della città; oggi si direbbe una *fake-news*. Ma più che di una *fake-news*, bisognerebbe parlare di un mito di fondazione: dopo vent'anni nei quali la Dc è ininterrottamente il partito di maggioranza relativa in Consiglio Comunale (vedi tab.2), Mantova nel corso degli anni '70 e '80 scopre di essere sempre stata una città rossa. Potremmo parlare di «fondazione metastorica della realtà» per dirla in termini filosofici; vale a dire la manipolazione culturale (soggettiva) della realtà naturale (obiettiva).[28] Si tratta, evidentemente, del tentativo di legittimazione di una classe dirigente che non era stata in grado, fino a quel momento, di rappresentare i grandi cambiamenti che avevano attraversato la città nei vent'anni precedenti.

Il racconto genera l'effetto, o viceversa, se vogliamo attribuire alle politiche urbanistiche una forza in grado di condizionare lo sviluppo della città non solo dal punto di vista economico, ma anche dal punto di vista sociale. Ecco che quella classe media ipertrofica, che abbiamo incontrato negli anni '50 e '60, dedita per lo più al commercio o al lavoro impiegatizio, con sempre maggiore difficoltà trovava all'interno del comune di Mantova la sua adeguata sistemazione abitativa e, per contro, con sempre maggiore facilità e convenienza la trovava nei comuni dell'*hinterland*. Per questo Mantova, a partire dagli anni '80, diventa la città dei poveri e dei ricchi, nella quale la fascia dei redditi media è rappresentata per lo più dai pensionati.

Quindi, se Mantova deve essere una città rossa, risulta del tutto coerente uno sviluppo urbanistico che ha generato la conformazione a cerchi concentrici che abbiamo appena descritto. Dopo la città policentrica insita nel *Piano Bottoni*, infatti, il ritorno del Pci in maggioranza rappresentò un

---

[28] H. Blumenberg, *Elaborazione del mito*, Bologna, Il Mulino 1991.

cambiamento radicale da questo punto di vista; il modello di riferimento a quel punto fu la Bologna di Dozza e di Campos Venuti. La lotta contro la rendita fondiaria divenne un punto focale delle scelte urbanistiche, così come il recupero del centro storico e il conseguente spostamento delle fasce di popolazione a più basso reddito nei quartieri esterni di edilizia popolare, con Lunetta come luogo simbolo di questa nuova stagione politica.

Come accennato, l'esperienza amministrativa del nuovo centrosinistra dopo la riforma elettorale degli enti locali del 1993, prende forma quando questa struttura urbana e sociale è ormai consolidata. Dopo la fase per certi versi caotica delle giunte pentapartite del quinquennio 1990-95, infatti, il centrosinistra torna al governo della città con Gianfranco Burchiellaro nel 1996, che raccoglie le ceneri della breve ed effimera esperienza Pinfari. L'amministrazione Burchiellaro si caratterizza, in realtà non subito, per una forte attenzione ai temi dell'edilizia con lo scopo dichiarato di arginare l'esodo dei mantovani verso i comuni dell'*hinterland*.[29]

Ora, al di là delle polemiche spicciole e spesso di scarso spessore politico, occorre valutare, con il distacco che ci consentono gli oltre dieci anni di distanza dalla fine di quella stagione politica, l'esito e soprattutto la filosofia di fondo di quelle scelte amministrative. È indubitabile che la scelta di fare ancora una volta dell'edilizia il potenziale volano per una ripresa economica e demografica della città abbia rappresentato un cortocircuito logico prima che politico. Come già segnalavano gli osservatori più avveduti negli anni '60, infatti, l'ulteriore sviluppo di Mantova era frenato, non da una insufficiente offerta abitativa, ma soprattutto da una forte carenza infrastrutturale che ne limitava la potenziale attrattività per investimenti e quindi per nuovi insediamenti produttivi. Anche ammettendo che i numerosi piani edilizi del periodo 1996-2004 fossero andati tutti a buon fine, e come si sa non ci si arrivò neppure vicini, dal punto di vista strettamente demografico l'esito sarebbe stato neutro, limitandosi a riportare entro i confini del comune capoluogo, una quota di ex-mantovani che nei decenni precedenti si erano spostati nei comuni della cosiddetta Grande Mantova.

Paradossalmente, la svolta 'costruttivista' finisce per acuire proprio quelle carenze infrastrutturali storiche, che, nella sostanza non vengono affrontate in quel decennio. Anche dal punto di vista squisitamente economico la febbrile attività autorizzativa che caratterizzò soprattutto il secondo mandato di Burchiellaro determinò non già un incremento dei profitti, ma piuttosto la rivincita della rendita che, come abbiamo visto, era stata in qualche modo compressa nel periodo 1974-1995. È chiaro che qui ci possiamo permettere un giudizio avvantaggiato dal senno di poi, ma è anche chiaro che la finanziarizzazione del comparto e i fallimenti a catena delle principali imprese edili locali nel decennio successivo, 2005-2015, gettano un'ombra sulla reale capacità del settore edile di creare ricchezza e occupazione in un contesto che non era più quello degli anni '50 e '60. Certo, su quei fallimenti peserà in maniera

[29] Leggendo le memorie dello stesso Gianfranco Burchiellaro, recentemente pubblicate, sembrerebbe quasi che questa «competizione demografica» con i comuni dell'*hinterland* fosse la reazione a un'oggettiva impossibilità di realizzare una più forte e coerente politica di cooperazione e integrazione. Cfr. G. Burchiellaro, *Tra le pietre e la palude: Mantova tra futuro e infinito passato*, Mantova, Il Rio 2017, pp. 107-112.

determinante l'inversione del ciclo economico globale dopo il 2008, che ovviamente non era prevedibile solo qualche anno prima, ma resta la sensazione di una debolezza di fondo della crescita precedente.
Un'ulteriore questione da analizzare, per altro non scollegata dal boom edilizio dei primi anni 2000, ruota intorno alle grandi trasformazioni del settore bancario che si registrano in quello stesso periodo. Anche qui la tendenza è nazionale, ma a livello locale l'episodio più importante, addirittura paradigmatico per la sua dimensione economica e simbolica, fu l'acquisizione del principale istituto di credito mantovano, la Banca Agricola Mantovana, da parte del Monte dei Paschi di Siena nel 1999. Il via libera a questa che, nella sostanza fu una vera e propria incorporazione, rappresentò un'ulteriore affermazione della rendita, con il conseguente spostamento del risparmio locale verso impieghi di carattere prevalentemente finanziario e comunque lontani dal contesto economico mantovano. Questa sottrazione di ricchezza, che avvantaggiò pochi e penalizzò molti, fu un colpo di non poco conto assestato al sistema produttivo mantovano. Infatti, anche se la Banca Agricola Mantovana si era da sempre caratterizzata per un forte squilibrio tra raccolta e impieghi, destinando allo sviluppo del Mantovano una quota molto bassa del risparmio locale, aveva tradizionalmente svolto la funzione di cabina di regia e di stanza di compensazione dell'economia della provincia. Persa questa funzione, l'edilizia diventava l'unico settore in grado di redistribuire in qualche modo la ricchezza prodotta tra i diversi settori economici. Anche da qui, in fondo, derivano le pesanti sofferenze che il gruppo MPS registrerà pure nel Mantovano.
È in ogni caso indubitabile che il ritorno del centrosinistra al governo della città, dopo il quinquennio di pentapartito, abbia segnato un radicale cambio e abbia posto di nuovo il tema del lavoro al centro del programma amministrativo, seppure, come abbiamo visto, con la consueta tentazione, tipica dell'intero Paese per la verità, di utilizzare il settore delle costruzioni come scorciatoia per creare nuova occupazione. A tal proposito, ci sarebbe da aprire una breve considerazione, tutta teorica se volete, ma non priva di implicazioni politiche, su quale sarebbe stato l'orientamento di fondo su questi temi della giunta Pinfari, che pure era espressione della stessa alleanza. Tutto lascerebbe intendere che le scelte amministrative sarebbero state affatto diverse, a dimostrazione di come la centralità del tema lavoro e soprattutto degli strumenti atti ad affrontarlo sia tutt'altro che acquisita all'interno del variegato mondo della sinistra mantovana.
Del resto, non va dimenticato che la successiva giunta Brioni (2005-2010), sempre espressione della stessa area politica, si propose fin dall'inizio di ribaltare completamente le scelte amministrative compiute nel decennio precedente, pur in presenza, ancora una volta, di una forte continuità nel personale politico, sia in giunta sia in consiglio.[30]
Queste intenzioni dichiarate, per la verità, rimasero in gran parte tali, se si esclude il caso eclatante di Lago Castello; il rallentamento dell'attività edilizia in città fu dovuto alla crisi economica, più che alle scelte politiche della nuova giunta. Paradossalmente, ma fino a un certo punto, anche la giunta di centrodestra guidata da Nicola Sodano, che governerà la città dopo le elezioni del 2010, si

[30] M. Morandi, *op. cit.*, pp. 84-86 e 97-98.

dimostrerà tutto sommato coerente con la politica dalla giunta Brioni, confermando questa tendenza a rivedere o a tentare di bloccare le scelte compiute durante i due mandati di Burchiellaro. Come vedremo nel prossimo paragrafo, non è da escludere che questa presenza di visioni contrastanti e spesso inconciliabili all'interno dell'alleanza che ha governato la città per quindici anni (1995-2010), abbia finito per accentuare quegli aspetti socio-economici che registriamo nella Mantova attuale e che, in sostanza, confermano l'incapacità strutturale di affrontare i veri nodi irrisolti di uno sviluppo mutilato.

Conclusioni

In sede di conclusioni sarebbe il caso di tirare le somme e di stabilire delle linee di tendenza di fondo che possano aver caratterizzato questi settant'anni di storia urbana. Ovviamente non è possibile ricondurre a un unico percorso un periodo storico, che, come abbiamo visto, presenta almeno due forti discontinuità: la metà degli anni '50, quando prende avvio un poderoso processo di industrializzazione e la metà degli anni '70, quando quel modello viene invece messo in discussione. Ma, come detto, proprio l'incoerenza o l'assenza di visione strategica stanno alla base della fotografia attuale.

I dati sul reddito e sulla sua distribuzione, sono molto chiari; la Tab.3 mostra il reddito medio nella provincia di Mantova e nei comuni della Grande Mantova nel 2012 e il relativo Coefficiente di Gini all'interno di ogni singolo comune, che misura la diseguaglianza nella distribuzione del reddito: l'indice può andare da 0 a 1 e più il valore è alto, avvicinandosi a 1, più la distribuzione del reddito all'interno di un determinato territorio è squilibrata[31].

	Reddito medio	*Coeff. Gini*
Mantova	24.544	0,42
P.to Mantovano	21.623	0,29
Curtatone	22.881	0,33
S. Giorgio	20.964	0,26
Virgilio	21.009	0,31
Provincia	**19.850**	**0,31**
Media G.Mn	**22.204**	**0,32**
Lombardia	**23.320**	**0,32**

Tab. 3 – Reddito medio e Coefficiente di Gini nei comuni della Grande Mantova, in provincia e in Lombardia (2012)

Fonti: F. Morelli, *Il reddito degli italiani in ogni comune, le disuguaglianze e dove vivono i super-ricchi,* in Istat, *Redditi e principali variabili su base comunale,* Roma, 2014; M. Mobili, *Fisco regione per regione ecco chi paga di più e chi paga di meno,* in «Il Sole 24ore», 10/09/2015.

Come si può chiaramente vedere, l'indice di disuguaglianza all'interno del comune di Mantova è decisamente più alto non solo della provincia, ma anche dell'area ristretta della cosiddetta Grande Mantova, il quale, per altro, è perfettamente in linea con la media provinciale e regionale. Purtroppo, allo stato attuale della ricerca è impossibile ricostruire una serie storica attendibile del Coefficiente di Gini ed è quindi impossibile determinare se e quando la disuguaglianza nella distribuzione del reddito a Mantova abbia iniziato a divergere rispetto alla media provinciale. Il dato è comunque abbastanza eloquente, così come risultano evidenti i dati di Porto Mantovano e San

[31] G. Lanza, *La misurazione della disuguaglianza economica. Approcci, metodi e strumenti.* Milano, Angeli 2015.

	Età media	*Indice di vecchiaia*	*% pensionati soli*
Mantova	47,3	225,0	9,1
P.to Mantovano	44,7	162,5	6,8
Curtatone	44,5	159,1	6,8
S. Giorgio	43,6	139,2	6,0
Virgilio	44,7	169,5	7,3
Provincia	**45,1**	**172,6**	**7,9**
Media G.Mn	**44,9**	**171,1**	**7,1**
Lombardia	**44,3**	**159,2**	**7,1**

Tab. 4 – Età media, indice di vecchiaia e percentuale di pensionati soli sul totale dei nuclei familiari (2016)
Fonti: https://ugeo.urbistat.com/AdminStat/it/it/demografia.

Giorgio, i quali, pur registrando un reddito pro-capite più alto della media provinciale, presentano una distribuzione meno squilibrata, a ulteriore dimostrazione di quello che si è detto nelle pagine precedenti su una più forte presenza di redditi medi in questi comuni.
A conferma di quanto affermato, basterà analizzare i dati della Tabella 4, che prende in considerazione l'età media, l'indice di vecchiaia e la percentuale di pensionati che vivono soli sul totale degli abitanti all'interno di ogni singolo comune.
Come si può vedere, tutti i comuni della Grande Mantova, escluso il capoluogo ovviamente, hanno un'età media e un indice di vecchiaia più bassi della media provinciale e in generale anche di quella regionale, e lo stesso vale per la percentuale di pensionati che vivono soli. Quindi, andando per sommi capi, Mantova oggi è una città con una forte concentrazione della ricchezza, con profonde disparità di reddito al suo interno e con un'età media molto alta, che finisce per pesare in maniera significativa sul *welfare* locale. *Mutatis mutandis*, sembra la stessa analisi fornita da Camerlenghi nel capitolo precedente per quel che riguarda la Mantova di metà Ottocento.
È quindi evidente che le profonde trasformazioni indotte dalla crescita economica del secondo dopoguerra si sono distribuite su un territorio molto più ampio di quello comunale. Quelle stesse tabelle che abbiamo utilizzato per mettere in luce le debolezze della Mantova attuale, mostrano come a livello di Grande Mantova, ci sia una migliore distribuzione della ricchezza, un indice di vecchiaia molto più basso e, in generale, minori disparità socio-economiche e quindi una maggiore coesione sociale. Ma anche allargando lo *zoom* i nodi irrisolti e le criticità di fondo rimangono in tutta la loro evidenza. Primo fra tutti quello infrastrutturale, per il quale non posso che rifarmi alle considerazioni, spesso sconfortanti, contenute nel saggio qui presente di Secondo Sabbioni. Del resto, l'impietoso confronto tra progetti faraonici e teoricamente risolutivi, che avrebbero proiettato Mantova in una dimensione nazionale quando non europea, con realizzazioni molto più limitate e incoerenti, ci permette di spiegare la strutturale incapacità di sfruttare appieno le potenziali connessioni che pure esistono. Come più volte sottolineato, a parte alcune brevi e fortunate parentesi, la classe dirigente mantovana non ha mai mostrato di saper individuare gli elementi strategici che la città poteva giocare non dico a livello nazionale, ma quantomeno regionale. Le questioni legate allo sviluppo e alle infrastrutture sono sempre state affrontate con superficialità e con obiettivi di propaganda immediata più che di visione strategica.

La stessa logica, del resto, ha guidato le scelte di localizzazione dei servizi, dei principali poli commerciali e anche di pezzi importanti della Pubblica Amministrazione. Tali scelte, come si sa, hanno finito per svuotare ulteriormente il centro storico, soprattutto negli ultimi anni, quando se ne sono andati o sono stati ridimensionati anche gli istituti di credito e i servizi alle imprese, che per lungo tempo hanno riempito i vuoti creati dalla razionalizzazione del commercio e dall'uscita dal centro di molti storici residenti. Tali scelte riflettono anch'esse la patologica incapacità di comprendere le reali prerogative della città: la distribuzione di alcuni servizi in aree diverse dal centro può essere razionale in città di medie e grandi dimensioni, ma non certo in un comune poco esteso e al di sotto dei 50.000 abitanti.

Il risultato è una città 'meravigliosamente' disabitata, che da almeno tre decenni tenta di accreditarsi come centro turistico più che culturale, nella quale i pochi giovani trovano, con sempre maggiore difficoltà, la possibilità di realizzare il proprio progetto di vita all'interno del comune.

Il dato è testimoniato indirettamente dalla poderosa ripresa dell'emigrazione, con numeri che, esattamente come cento anni fa, riportano Mantova ai vertici di queste tristissime classifiche nazionali.[32]

[32] Fondazione Migrantes, *Rapporto italiani nel mondo 2017,* Roma, Edizione Tau 2017, p. 482.

LA PIANIFICAZIONE INTERCOMUNALE NELLA 'GRANDE MANTOVA': STORIE DI TENTATIVI

Giancarlo Leoni

Introduzione

É difficile comprendere le trasformazioni di Mantova senza considerare quelle avvenute nei comuni limitrofi nell'ultimo secolo. Esiste infatti una stretta correlazione tra i mutamenti che avvengono nella città storica e nelle aree circostanti con quelli dei comuni contermini, poiché i processi di interazione provocati dalle relazioni tra città e periferie sono continui e fortemente interdipendenti. Anche se molto spesso le ricerche storiche sono focalizzate in ambiti territoriali urbani e suburbani, meglio sarebbe collocarle all'interno di un quadro di riferimento intercomunale, poiché in esso si individuano fenomeni ed effetti sulla città. Le relazioni sociali e quelle economiche, sollecitate dall'evoluzione della mobilità delle persone, superano i confini amministrativi, dimostrando l'inadeguatezza dell'approccio legato al municipalismo localista.
L'espansione delle conurbazioni e la continuità insediativa esplicitano che i confini amministrativi non rappresentano ormai più l'ambito di contenimento delle dinamiche urbanistiche ma, anzi, provocano difficoltà di integrazione delle diverse pianificazioni che invece necessiterebbero di superare la ristrettezza delle politiche comunali.
Le note sintetiche che seguono raccontano dei diversi tentativi per governare fenomeni urbanistici nella 'Grande Mantova' (da ora, per brevità, GM), attraverso la citazione delle esperienze di piano

Fig. 1 – Camera di Commercio, mappa di Archinto Berni, 1909

che sono state elaborate nel tempo.
Nei secoli passati, Mantova non aveva avuto necessità di una pianificazione di area vasta, almeno fino alla trasformazione in piazzaforte militare, anche se l'affresco duecentesco della "Masseria" già rappresentava la città nei territori di pertinenza fino al Po, indicando come gli uni fossero relazionati al nucleo urbano centrale e come le produzioni delle campagne fossero il supporto fondamentale della vita nel centro. Le successive fortificazioni austriache comporteranno poi la chiusura del capoluogo, trasformando parte dei comuni limitrofi in zone di possibile guerra e, quindi, di relativo deserto insediativo.

Fig. 2 – 1943, la Grande Mantova, foto aeree RAF (Royal Air Force)

La rappresentazione fornita dalla mappa della Camera di Commercio del 1909 con gli insediamenti delle attività produttive redatta da Archinto Berni,[1] su supporto dell'IGM Istituto Geografico Militare di fine Ottocento (fig. 1), mostra che il sistema insediativo dopo 50 anni dall'Unità d'Italia era ancora concentrato nella città e solo alcuni nuclei abitati, come Porto, Cittadella, Frassine ed Angeli, emergevano dalla campagna circostante. In particolare, erano presenti, oltre a Cittadella, quelli di Porto e Fossamana vicino alla parte terminale nord del ponte dei Mulini, nodo di attività di trasporto fluviale per i prodotti agricoli

[1] Cfr. *Carta Economica Industriale della Provincia di Mantova*, CCIAA di Mantova, Mantova, 1909, «compilata nel 1907 dal Segretario della Camera prof. Archinto Berni». Biblioteca Comunale Teresiana di Mantova, Misc. 383.20.

e della loro trasformazione. La sponda in sinistra Mincio, in quella zona, era quindi una porta fondamentale per le relazioni con le zone rurali a nord del Mincio.
Dal punto di vista amministrativo, l'integrazione con i territori limitrofi era basata sull'allargamento dei confini municipali tramite l'acquisizione di zone adiacenti, a scapito di altri Comuni quando si presentavano esigenze di ampliamento per crescita della popolazione o di incremento delle entrate erariali. La sequenza delle proposte dei primi piani regolatori comunali dal 1921 in poi pone l'attenzione sui problemi all'interno del nucleo storico, senza considerare il coordinamento delle previsioni urbanistiche con le altre municipalità, come quella di Porto Mantovano e di San Giorgio, nonostante la già evidente continuità insediativa e la predisposizione nel 1942 di una normativa che permetteva la pianificazione intercomunale, in base alla legge n. 1150.[2]
La foto aerea della RAF del 1943[3] (fig. 2) consente di individuare la localizzazione delle urbanizzazioni dei comuni contermini a Mantova e di leggere l'allargamento di quelli originari a nord di Cittadella rispetto alla situazione di fine secolo, per gli effetti della nascita della fabbrica di cellulosa ex Burgo. Analogamente, a ovest, tra Belfiore e l'ospedale, si espandevano gli abitati fino ad Angeli e così come ad est, il nucleo di Frassine, in relazione anche alle nuove aziende in corso di costruzione. Assente era ancora la conurbazione di Cerese-Virgilio, in un territorio rurale caratterizzato da grandi corti che non producevano effetti di catalizzazione insediativa. Come si è sottolineato nel saggio su Mantova Est, anche in questo periodo l'attenzione delle pubbliche amministrazioni mantovane era rivolta al centro storico e solo l'intervento governativo innestava l'espansione industriale oltre il Mincio.
Il problema dell'integrazione dell'assetto urbanistico intercomunale tra Mantova ed i comuni contermini di Porto Mantovano, San Giorgio, Virgilio e Curtatone emerge così solo a partire dagli anni '60, in corrispondenza della crescita dei paesi intorno al capoluogo, sia con aree residenziali che con zone produttive. Si tratta di funzioni espulse dal centro, che formeranno una conurbazione di circa 100.000 abitanti, con consistenti relazioni di mobilità verso un centro storico luogo di servizi di eccellenza. Le diverse componenti delle urbanizzazioni interagiscono tra loro con reciproco effetto ed impongono sempre più decisioni e politiche di pianificazione intercomunali a livello di GM).[4]

La nascita delle Regioni, le loro competenze urbanistiche e l'esperimento dei consorzi intercomunali

Il primo documento che interpreta complessivamente l'assetto territoriale della Regione Lombardia riporta i risultati delle ricerche

[2] Legge urbanistica n. 1150/42.
[3] Cfr. foto aeree della RAF-Royal Air Force inglese del 2 Dicembre 1943 consultabili presso l'Archivio Storico della Provincia di Mantova.
[4] Nei diversi piani che verranno descritti, generalmente, la GM comprende i comuni di Mantova, Porto Mantovano, San Giorgio, Virgilio e Curtatone. In alcuni casi come in quello del Piano Territoriale d'Area di Mantova, si propone la GM allargata ai comuni di Marmirolo e Bagnolo San Vito in virtù della continuità e della loro funzione territoriale. Dal 2014, in conseguenza della fusione dei comuni tra Virgilio e Borgoforte nasce Borgo Virgilio.

effettuate per la redazione del Piano Territoriale di Coordinamento a cura del Comitato Regionale Programmazione Economica (da ora CRPL) del luglio 1967, nel quale si legge la strategia tesa a conseguire «l'equilibrio regionale interno» ai minori costi possibili, attraverso la più ampia utilizzazione del capitale fisso sociale esistente.[5] Nell'analisi della situazione lombarda e nel modello di assetto territoriale proposto, vengono individuate diverse aree, come quella centrale (Milano e *hinterland*), quella del «tessuto intermedio», composto dalle aree a diffusione insediativa intorno all'area centrale, e quella a sud, cioè una zona ancora «scarsamente urbanizzata», dove i nuclei urbani intermedi come Mantova dovevano essere luogo di sviluppo e rilocalizzazione di funzioni eccessivamente concentrate nel centro.
É nel 1971, con le nuove competenze delle Regioni e con il compito loro attribuito di sviluppare la pianificazione urbanistica tramite l'approvazione dei Piani Regolatori Comunali in sostituzione dei Ministeri, che la Lombardia istituisce i Comprensori Intercomunali con la Legge n. 52 del 15 aprile 1975, prevedendo la possibilità di redigere il Piano Territoriale Comprensoriale (da ora PTC) di Mantova che comprende il gruppo di comuni ex USL 47. Tali organismi potevano essere coordinati dalle Province, anche se già in quel periodo era emerso il dibattito sul loro possibile scioglimento e sulla loro sostituzione da parte dei nuovi enti intercomunali comprensoriali. Per tentare di produrre un documento di base del PTC, connettendo i Piani Regolatori Generali (da ora PRG) o i più diffusi Programmi di Fabbricazione allora esistenti, il Consorzio chiedeva al Comune di Mantova di incaricare per la redazione il prof. arch. Silvano Tintori, docente al Politecnico di Milano, già coinvolto nella variante del PRG del capoluogo. Di conseguenza, veniva formulata una proposta contenente le linee di sviluppo del comprensorio anche se molte di esse si concentravano nella GM in quanto maggiormente sollecitati dalle trasformazioni in atto. L'area si configurava in base alle strette connessioni urbanistiche, di mobilità ed istituzionali contermini a Mantova.
I principali temi affrontati nel documento riguardavano il tracciato della tangenziale di Mantova (mantenendo le opzioni Ovest, sul lago, e Sud-Est) e quella per la perimetrazione delle zone di salvaguardia ambientale.[6] L'esperimento dei Consorzi si arenava poco dopo e non veniva concluso alcun piano condiviso, mantenendo così riconosciuto il ruolo delle Province, alle quali verranno assegnate sempre più competenze.

La proposta di Piano Territoriale Regionale del 1983 ed il Piano Territoriale d'Area di Mantova

Nel 1983 la Giunta Regionale Lombarda incaricava, d'intesa con la Provincia (Presidente prof. Maurizio Lotti ed Assessore alla Programmazione

[5] Cfr. Regione Lombardia, Comitato Regionale per la Programmazione Economica della Lombardia. Le osservazioni delle istituzioni e delle forze sociali mantovane al dibattito scaturito dal CRPL sono contenute in E. Fanin, *Proposte dei mantovani alla Giunta Regionale Lombarda*, Mantova, 1971, in «Gazzetta di Mantova», articoli pubblicati tra il 10 febbraio ed il 15 marzo. Il CRPL si relaziona con i Ministeri competenti all'approvazione dei piani regolatori comunali. Questa ipotesi di piano non trovò completamento.

[6] Cfr. S. Tintori, *Rapporto preliminare sul Comprensorio di Mantova*, Mantova 1976, ciclostilato del Comune di Mantova. Il Consorzio si costituisce in base alla Legge Regionale istitutiva e viene nominato un consiglio direttivo.

dott. Claudio Bonafede), l'agronomo dott. Eugenio Camerlenghi come relatore d'Area per il territorio provinciale nel gruppo di lavoro per il Piano Territoriale Regionale (da ora PTR), coordinato dal prof. arch. Paolo Rigamonti.[7] Il consulente mantovano, in collaborazione con l'ente di palazzo Di Bagno, predisponeva un documento[8] all'interno del quale, analizzando le diverse sub aree provinciali, veniva richiamata la necessità di una pianificazione sovracomunale nella GM. Infatti, durante gli anni '60 e '70, i processi di sviluppo delle urbanizzazioni nei Comuni intorno al capoluogo evolvevano consistentemente, con il contemporaneo processo di allontanamento della popolazione dal centro storico a causa dei costi della rendita urbana di posizione. La crescita demografica, determinata dall'insediamento dalle nuove industrie e dallo sviluppo della piccola e media impresa, trovava in parte spazio nella residenza dei comuni contermini grazie al minor costo abitativo, con la conseguenza di aumentare il traffico pendolare.

La Giunta Regionale, dopo l'adozione del PTR nel 1984, non ne portava avanti l'approvazione definitiva ma, con successivi atti, decideva di attivare una serie di Piani Territoriali d'Area (da ora PTA) e tra essi quello di Mantova, delegando la Provincia a coordinare le attività di redazione e di confronto, con delibera del novembre 1989.[9] Negli anni precedenti alla decisione regionale, tra il 1986 e 1987, venivano organizzati diversi momenti di confronto tra enti, come con il convegno *Mantova Padana* del 12 dicembre 1987,[10] nel quale emergeva la necessità di promuovere il coordinamento tra gli enti locali mantovani e la Regione per il PTA e nella relazione del dott. Eugenio Camerlenghi,[11] veniva rimarcato come vi fossero tra i comuni «spinte interne non coordinate e non di rado tra loro concorrenziali. Ciò ha determinato una crescita sostanzialmente caotica, risoltasi prevalentemente nel riempimento dei vuoti di territorio non ancora urbanizzato, senza alcun significativo adeguamento del disegno infrastrutturale e di servizio pubblico preesistente. Proprio intorno alla questione delle infrastrutture si è andato inasprendo nel corso degli anni il dibattito sulla qualità della vita nell'area con

[7] Il PTR viene avviato dalla Regione all'inizio degli anni Ottanta sulla base della prima legge urbanistica lombarda del 15 aprile 1975, n. 51, *Disciplina urbanistica del territorio regionale e misure di salvaguardia del patrimonio naturale e paesistico*. Il percorso procedurale ha visto alcune approvazioni degli indirizzi da parte della Giunta Regionale fino alla sua adozione nel 1984 senza però arrivare all'approvazione. Il Piano era pensato come uno strumento per orientare l'azione degli enti locali senza approcci vincolistici.

[8] Cfr. E. Camerlenghi, *Piano territoriale della Regione Lombardia: problemi dell'area mantovana*, Quaderno n. 5 dell'Assessorato alla Programmazione, Provincia di Mantova, Mantova, 1984.

[9] La Regione promuove i PTA e con delibera del 30 nov. 1989 istituisce il Comitato di Coordinamento per il PTA di Mantova nel quale sono rappresentati tutti gli enti locali interessati e coordinato dalla Provincia. La proposta di Piano del Comitato viene approvata dalla Regione in quanto «strumento di coordinamento a livello regionale degli interventi in ambiti territoriali interessati da elementi di rilevante trasformazione del territorio». Tale strumento operava come quadro di riferimento dei PRG comunali che poi venivano sottoposti all'approvazione regionale previo parere della Provincia.

[10] Nel maggio 1987, all'interno della seconda Conferenza di Cartografia Provinciale, veniva organizzata una tavola rotonda sul tema «l'urbanizzazione nell'area Mantovana problemi e prospettive: quali indicazione del piano regionale?». In essa, tra i diversi interventi si trovavano quello curato dall'arch. Francesco Caprini sul tema della GM, e alcuni primi studi sul consumo di suolo e sullo sviluppo delle pianificazioni in una prospettiva intercomunale. Cfr. Provincia Di Mantova, *2ª Conferenza di Cartografia Provinciale, Il territorio e la pianificazione urbanistica. Le cartografie disponibili*, Quaderno n. 12, Mantova 1987.

[11] Il diario più dettagliato degli avvenimenti per la redazione del PTA di Mantova è pubblicato in Provincia Di Mantova, Piano territoriale d'Area di Mantova prima fase analisi e proposte, Quaderno n. 21, Settore Programmazione Mantova, 1992.

Comuni	*1944*	*Incremento 1944-1955*		*Incremento 1955-1975*		*Incremento 1975-1982*		*Incremento 1944-1982*	
	Tot. mq	*Tot. mq*	*%*	*Tot. mq*	*%*	*Tot. mq*	*%*	*Tot. mq*	*%*
CURTATONE	21.000	322.500	1.535	537.500	156	1.002.700	113	1.883.700	8.970
MANTOVA	3.921.000	740.800	19	4.259.500	91	1.701.400	19	10.623.100	270
PORTO MANTOVANO	200.000	239.700	119	495.500	112	2.102.500	225	3.037.700	1.518
S. GIORGIO	45.000	237.000	527	342.000	121	293.000	47	917.000	2.037
VIRGILIO	175.150	223.000	40	383.300	96	625.000	80	1.406.450	803
TOTALE	4.363.050	1.763.000	40	6.017.300	98	5.724.600	47	17.867.950	409

Fig. 3 – Analisi dell'occupazione del suolo (Provincia di Mantova - Ufficio Studi e Programmazione, 1987)

una frantumazione di posizioni che fatalmente produceva una pluralità di approcci municipali e categoriali e poneva in tutta evidenza la mancanza di una sede capace di rielaborazione comune e di sintesi». Camerlenghi individuava anche, tra gli elementi chiave da sviluppare nel piano d'area, «la tangenziale con ampliamento della statale n. 10 fino a Ospitaletto in relazione della grande viabilità di collegamento interpolo Mantova-Brescia, Mantova-Cremona, Mantova-Ostiglia-Ferrara, il restauro urbanistico edilizio del centro storico, la riorganizzazione del sistema di servizi, la valorizzazione dei beni ambientali e culturali, la salvaguardia delle aree agricole e delle riserve lacuali».[12]

Una relazione preliminare era stata redatta anche dall'Ufficio Studi Programmazione della Provincia, dove veniva sintetizzato il mosaico della pianificazione delle Province con quelle contermini, per ottenere un quadro delle connessioni insediative e di mobilità, con il risultato di sottolineare l'elemento determinante delle relazioni nell'asse del Brennero, con i centri di Verona e Modena.[13]

Alla discussione sulle strategie del PTA avevano contribuito anche le mappe e gli indicatori derivati dal Sistema Informativo Territoriale della Provincia,[14] in particolare il mosaico dei PRG comunali dal 1956 al 1990. Si tratta infatti di un'analisi storica dettagliata degli strumenti di pianificazione comunale susseguitisi negli anni, ponendo in risalto la frammentarietà e la

[12] E. Camerlenghi, Note per un piano territoriale d'Area inerente la conurbazione di Mantova, sta in Provincia Di Mantova, *Piano territoriale d'Area prima fase, analisi e proposte*, *op. cit.*, pp.14 e 15.

[13] Cfr. G. Leoni, *Significato della pianificazione regionale, Area di Mantova*, intervento al convegno dell'INU-Istituto Nazionale di Urbanistica Lombardia, Milano, Franco Angeli 1987, p. 15.

[14] La costruzione, graduale, del sistema informativo territoriale (SIT) della Provincia, dapprima su supporto cartaceo e poi su base informatica, aveva permesso di predisporre il mosaico dei PRG basato su di un linguaggio omogeneo, consentendo così una visione intercomunale delle diverse scelte pianificatorie locali. In questo quadro è utile leggere sinteticamente i risultati dello studio redatto dall'arch. Marco Bonora per conto della Provincia tra gli elaborati preliminari al PTA quale l'Allegato N. 3, *Studi Preliminari del Piano Territoriale la Pianificazione dei Comuni della Grande Mantova dal dopoguerra ai giorni nostri*. Sta in Provincia Di Mantova, *Piano territoriale d'Area prima fase, analisi e proposte*, op. cit., p. 73 e segg.

competitività tra le diverse realtà e la prevalente visione localistica dei diversi piani.
La tabella di confronto tra i principali indicatori[15] era suddivisa per quattro fasi temporali: nella prima di esse, tra il 1956 e il 1968, spiccano il PRG di Mantova, approvato nel 1959 dove si prevedeva un incremento di popolazione da 56.000 a 113.000 abitanti, e quello di Porto Mantovano, con un Programma di Fabbricazione del 1964 nel quale si ipotizzava di passare da 5.770 a 35.000 abitanti. Questi dati dimostrano la volontà di sovradimensionamento dei piani che rispondeva a molte esigenze: la valorizzazione delle aree agricole per la speculazione edilizia, la necessità di aumentare gli oneri di urbanizzazione a vantaggio delle casse comunali, al fine di offrire nuovi servizi e di ottenere così anche l'aumento del consenso pubblico. Un circolo vizioso che sarebbe proseguito fino alla crisi di sovra-offerta immobiliare del 2008.
I successivi piani urbanistici, dal 1969 al 1973, continuavano a prevedere un forte incremento di residenti in quanto quattro comuni, tranne quello di Curtatone, arrivavano a sommare circa 200.000 abitanti. Si tratta di scenari che non avevano basi reali. Il periodo dal 1974 al 1979 vedeva invece la pianificazione comunale iniziare a moderare le previsioni di espansione, anche in conseguenza dei nuovi indirizzi regionali tesi a contrastare, anche se blandamente, il sovradimensionamento ed il conseguente eccessivo consumo di suolo. Tuttavia, vengono mantenute delle previsioni insediative elevate: Mantova ipotizzava di arrivare a 77.500 abitanti, Porto Mantovano da 7.500 a 16.000, San Giorgio da 5.000 a 13.000 e così via. Negli anni che vanno invece dal 1980 al 1990, le nuove regole regionali tendono a ridurre le previsioni, ma senza risultati rilevanti.
Nello stesso studio veniva elaborata la quantità di occupazione del suolo urbanizzato dei diversi Comuni, calcolandone l'incremento dal 1944 al 1982 e ottenendo di quantificare, al 1982, circa 17.860.000 metri quadri urbanizzati nei comuni della GM (fig. 3): di questo valore circa 10,6 milioni appartenevano a Mantova, 3 milioni a Porto Mantovano, 1,9 milioni circa a Curtatone e i restanti 2,3 mil. a Virgilio con San Giorgio.
A queste quantità si è arrivati con un contributo di circa 6 milioni di metri quadri di Mantova che si aggiungevano ai circa 4 milioni esistenti determinati soprattutto dai grandi insediamenti industriali del polo di Mantova Est. Viceversa gli incrementi importanti di Porto Mantovano, Curtatone per un 1,8 mil. circa e Virgilio con San Giorgio con altri quasi 2,8 mil. erano caratterizzati dallo sviluppo della residenza e, in parte, da attività artigianali e commerciali.
La differenziazione in fasi temporali permette di evidenziare bene come la situazione al 1944 portava ad una quantificazione di superficie urbanizzata totale per tutti i comuni di circa 4.363.000 mq dove Curtatone, San Giorgio, Virgilio e Porto Mantovano insieme non raggiungevano il mezzo milione a fronte del capoluogo che pesava per il 90% del totale. Nel 1987, alla fine del processo di urbanizzazione dei Comuni contermini, si vedeva una crescita di questi ultimi di oltre 7 milioni di metri quadri, ribaltando perciò le gerarchie nei confronti del comune gonzaghesco che riduceva il suo peso al

[15] Provincia Di Mantova Ufficio Studi E Programmazione, *Elaborazioni dal sistema informativo territoriale,* Mantova, 1987 sta in Provincia Di Mantova, *Piano territoriale d'Area prima fase, analisi e proposte*, *op. cit.*, p. 89.

59% di cui il 35% rappresentato dalla realizzazione del polo industriale di Mantova Est e il 24% dalla residenza e dal terziario della città storica.
Nel documento preparatorio della fine anni Ottanta veniva posto il problema della trasformazione di terreno agricolo e della eccessiva sostituzione del suolo fertile con insediamenti a bassa densità, con grande anticipo rispetto al 2015, quando la Regione Lombardia inizierà a porsi il problema della riduzione del consumo di territorio promulgando la relativa legge.[16]
Nel novembre 1989, i comuni di Curtatone, San Giorgio, Mantova, Virgilio, la Provincia e la Regione approvavano le Linee Guida per la redazione del PTA. Si noti che il Comune di Porto Mantovano, presieduto dal Sindaco Remo Pezzali, si rifiutava di partecipare al processo elaborativo e di pianificazione integrata, anticipando una linea politica, perseguita anche negli anni successivi, di competizione ed antagonismo con le altre istituzioni mantovane della GM. Dopo questo passaggio istituzionale importante, la Regione assentiva al documento base ed avviava il PTA per la redazione definitiva, incaricando la Cooperativa Architetti e Ingegneri di Reggio Emilia (da ora CAIRE) e l'OIKOS,[17] mentre la Provincia coinvolgeva, per alcuni altri approfondimenti, il Politecnico di Milano, assieme ad altri professionisti.[18]

Nel 1991 erano resi disponibili i primi elaborati contenenti gli elementi caratterizzanti la proposta di piano e il 13 dicembre 1991, durante il convegno della presentazione della Prima Fase di lavoro, l'arch. Giuliano Banfi, dirigente per la Regione Lombardia, la prof. arch. Cristina Treu per il Politecnico, il dott. agr. Eugenio Camerlenghi ed altri per la Provincia avviavano il confronto con i diversi Comuni.[19] Conseguentemente, nei due anni successivi si approfondiranno le indicazioni emerse dal dibattito ed in particolare sui diversi tracciati della tangenziale e sulle funzioni sovracomunali, fino alla redazione della nuova proposta per l'approvazione finale.[20]

Il PDA aveva considerato inizialmente il Comune di Mantova e quelli contermini di Porto Mantovano, San Giorgio, Virgilio e Curtatone ma poi le analisi urbanistiche avevano preso in considerazione anche le continuità con Marmirolo da un lato e Bagnolo San Vito dall'altro, proponendo quindi un

---

[16] Regione Lombardia, legge n. 31 del 28 Nov. 2014 sul contenimento del consumo di suolo.

[17] Il documento di sintesi della prima fase di lavoro per il PTA di Mantova e proposto per una discussione è datato marzo 1991. Esso fu redatto con la consulenza della CAIRE (Arch. Ugo Baldini, Dott. Giampiero Lupatelli) incaricata dalla Provincia e dall'OIKOS di Bologna su incarico della Regione Lombardia.

[18] Gli studi preliminari furono prodotti anche dal Politecnico di Milano con la collaborazione anche dell'IRPO, Istituto di Ricerca della Padania Orientale. Tale documento illustrava gli obiettivi in riferimento al Sistema Regionale per quanto riguardava quello relazionale, quello ambientale e quello politico istituzionale. Invece per quanto riguarda gli obiettivi al livello del sistema locale si soffermava in relazione alla prospettiva di costruzione della città regionale. Il documento proponeva inoltre la qualificazione delle aree esistenti e la rilocalizzazione di una serie di funzioni dall'interno del centro storico verso l'esterno come le Dogane, il Consorzio Agrario e molte caserme. Circa l'assetto infrastrutturale il documento prevedeva un sistema tangenziale che si connetteva ad est e non più ad ovest proprio perché garantiva, anche attraverso la strada di Rivalta, la possibilità di servire meglio il traffico verso il principale polo attrattore rappresentato dalle aree produttive, logistiche e dai caselli autostradali.

[19] Il dibattito pubblico si allarga e il 19 giugno 1992 l'Istituto Nazionale di Urbanistica sezione Lombardia assieme all'Ordine degli Architetti della Provincia di Mantova e all'IRPO organizzano un convegno sul PTA di Mantova.

[20] Provincia di Mantova, Piano territoriale d'Area seconda fase, e prima fase del Piano Territoriale di Coordinamento Provinciale, Quaderno n. 24, Suzzara, 1996, p. 48.

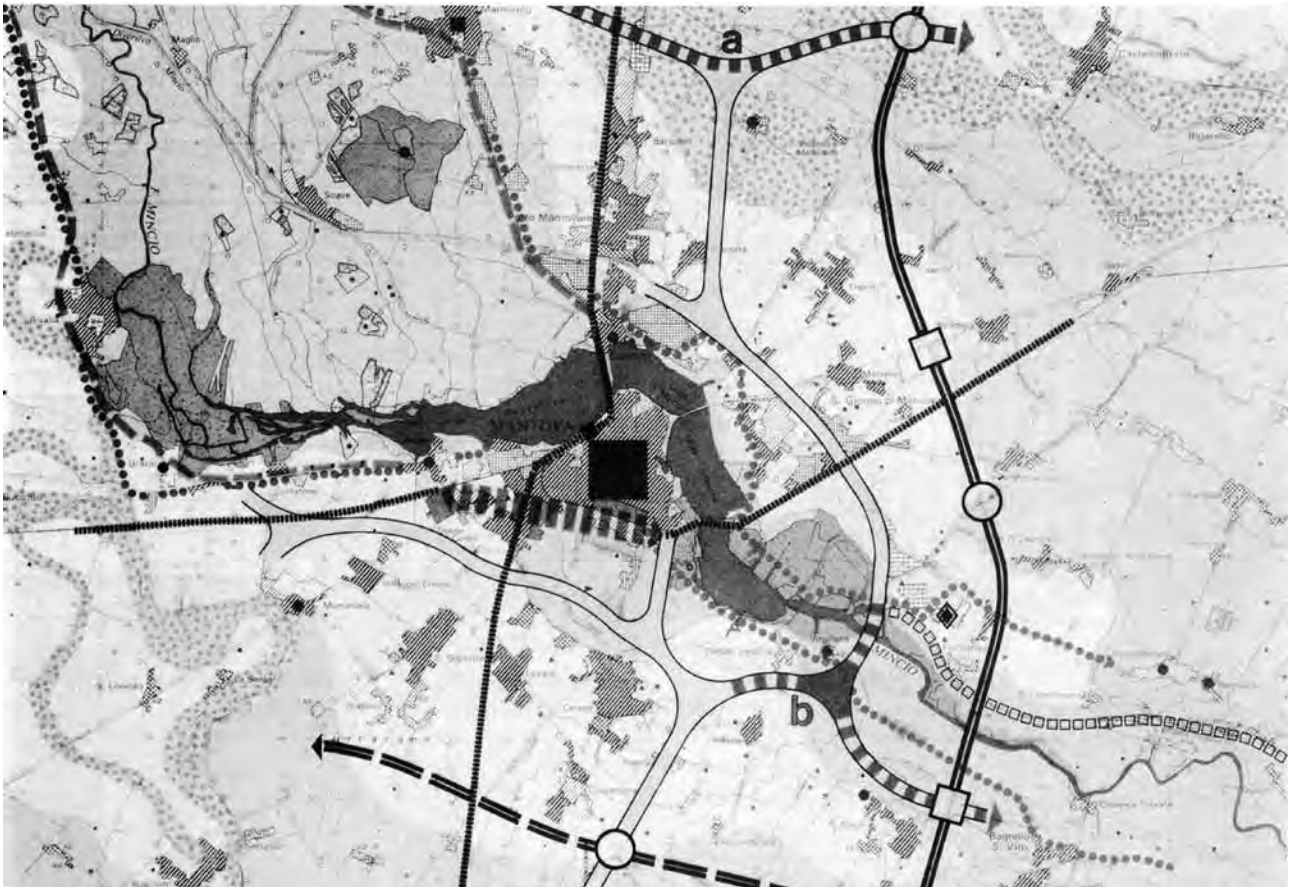


Fig. 4 – PTA di Mantova, tavola schema strutturale CAIRE-OIKOS

ambito di governo più ampio. Gli obiettivi generali che emergevano dalle problematiche fino ad allora studiate individuavano innanzitutto la necessità di riorganizzare il sistema urbano, ovvero il rapporto tra le aree insediate, quelle agricole, industriali e i sistemi ambientali sensibili. Già emergeva il problema dell'abbandono del centro storico da parte dei residenti e dell'incremento dei nuclei periferici. Inoltre veniva individuata la necessità di riqualificazione delle 24 aree industriali presenti tra Mantova e comuni limitrofi, per specializzarne le funzioni.

Il secondo obiettivo generale era quello relativo al sistema infrastrutturale dove si poneva da diversi anni come urgente la necessità di riorganizzazione sia viabilistica, sia ferroviaria che di navigazione. Emergevano già in quegli anni ottanta i problemi relativi al sistema ambientale e la necessità di una sua riqualificazione in connessione con gli ambiti storici, culturali e ricreativi di cui Mantova

aveva solo da pochi decenni riscoperto il ruolo importante. Un ultimo obiettivo riguardava la lettura e la programmazione dei sistemi di servizio avanzati per le imprese e delle loro relazioni interregionali, con uno sguardo rivolto alle città delle province limitrofe, per individuare strategie che potessero avere ricadute sul polo di Mantova.
In questo quadro, uno dei temi più impegnativi era quello del riordino e potenziamento dell'assetto infrastrutturale il cui schema strutturale (fig. 4) veniva inizialmente proposto puntando l'attenzione sulla decisione strategica di chiudere il sistema tangenziale ad est, ovvero sulle grandi aree di domanda e trasporto merci dei Poli industriali nonché sulle zone adiacenti ai caselli autostradali. Dopo lunghe valutazioni tecniche e discussioni, questa scelta era stata infatti maturata non solo in relazione alle analisi delle dinamiche dei traffici ma soprattutto in rapporto all'assetto urbanistico che si era determinato e alle sue potenzialità di sviluppo. Inoltre, riorganizzava la frammentazione insediativa che si era sviluppata negli anni e dava in questo modo una visione strategica integrata al corridoio del Brennero.
Nel caso della mobilità ferroviaria, la riqualificazione proponeva: a) la riorganizzazione del trasporto merci tramite la creazione del centro intermodale a ridosso dell'area portuale con la chiusura dello scalo merci di Belfiore e lo spostamento della Dogana; b) la ristrutturazione dell'attuale stazione ferroviaria di Mantova, liberata dalle funzioni non pertinenti, destinata unicamente al traffico passeggeri, consentendo il recupero di un collegamento della città alla riva destra del Lago superiore attraverso opere di eliminazione delle barriere (sottopassi e sovrapassi); c) la proposta di utilizzare le linee esistenti per una serie di stazioni passeggeri ravvicinate e disseminate sul territorio, in modo da prefigurare un modello di servizio ferroviario locale di tipo metropolitano di superficie; d) l'ipotesi di un nuovo passante sotterraneo finalizzato a dare continuità ai percorsi da Cremona per Nogara, al posto della vecchia ipotesi di bypass a sud studiata nel 1986;[21] e) l'eliminazione di passaggi a livello sulle statali; f) l'integrazione del trasporto ferroviario con quello su gomma, sia pubblico che privato, con l'accordo di programma di Porta Pradella.
Nelle ulteriori elaborazioni condotte dal Politecnico di Milano[22] coordinate dalla prof. arch. Cristina Treu, veniva perfezionato poi lo schema strutturale (fig. 5), evidenziando l'interazione fra i sistemi tangenziali Sud ed est con l'autostrada del Brennero e individuando allo stesso tempo le aree di riserva naturale di valorizzazione paesaggistico ambientale tra la città, il Mincio e i laghi. Lo schema mostra anche la selezione delle aree industriali strategiche, poste ad est della città, e la possibile integrazione con il sistema viabilistico a sud. Come è meglio sviluppato nel saggio di Sabbioni, il problema del conflitto tra soluzioni alternative del sistema tangenziale e della sua localizzazione sul territorio si trascinerà poi per decenni, arrivando insoluto ai giorni nostri.
Importante obiettivo del piano era anche la ridefinizione delle funzioni a livello intercomunale riguardanti le aree a destinazione produttiva (aree artigianali ed industriali), riconoscendo il

[21] Vedi studio Centro Studi Comprensorio Milanese redatto dagli Ingg. Salvatore Crapanzano e Roberto Degani nel 1986 per conto della Provincia di Mantova.
[22] Cfr. M.C. Treu, *Studi finalizzati alla redazione del PTA*, in Provincia di Mantova, *Piano territoriale d'Area prima fase, analisi e proposte*, *op. cit.*, p. 29.

Fig. 5 – Planimetria dello schema strutturale della Provincia di Mantova - Politecnico di Milano

loro ruolo consolidato ed indicando le possibili zone di espansione per tipologia. In particolare, individuava nell'area Porto-Centro intermodale-Cosvim-casello autostradale l'insediamento strategico sia per le imprese medio-grandi che per l'interscambio merci, mentre nelle zone artigiane a Marmirolo e Porto Mantovano individuava lo sviluppo produttivo leggero. Nelle aree produttive sparse a Sud, invece, venivano proposte quelle da specializzare e/o da limitare, come nel caso di quelle disperse presenti nella conurbazione arteriale delle zone artigianali-commerciali sulla strada statale della Cisa, tra Virgilio e Borgoforte.

Infine il piano proponeva azioni sul riequilibrio del sistema insediativo residenziale-servizi, sulla base delle proiezioni demografiche effettuate in un arco temporale decennale in cui sono stati calcolati i fabbisogni residenziali reali da prevedere nei piani ma anche la riallocazione dei servizi a sostegno della riqualificazione delle aree periferiche.

Inoltre, per la prima volta, il PTA forniva un quadro aggiornato e complessivo delle destinazioni d'uso del territorio ed era corredato anche di una

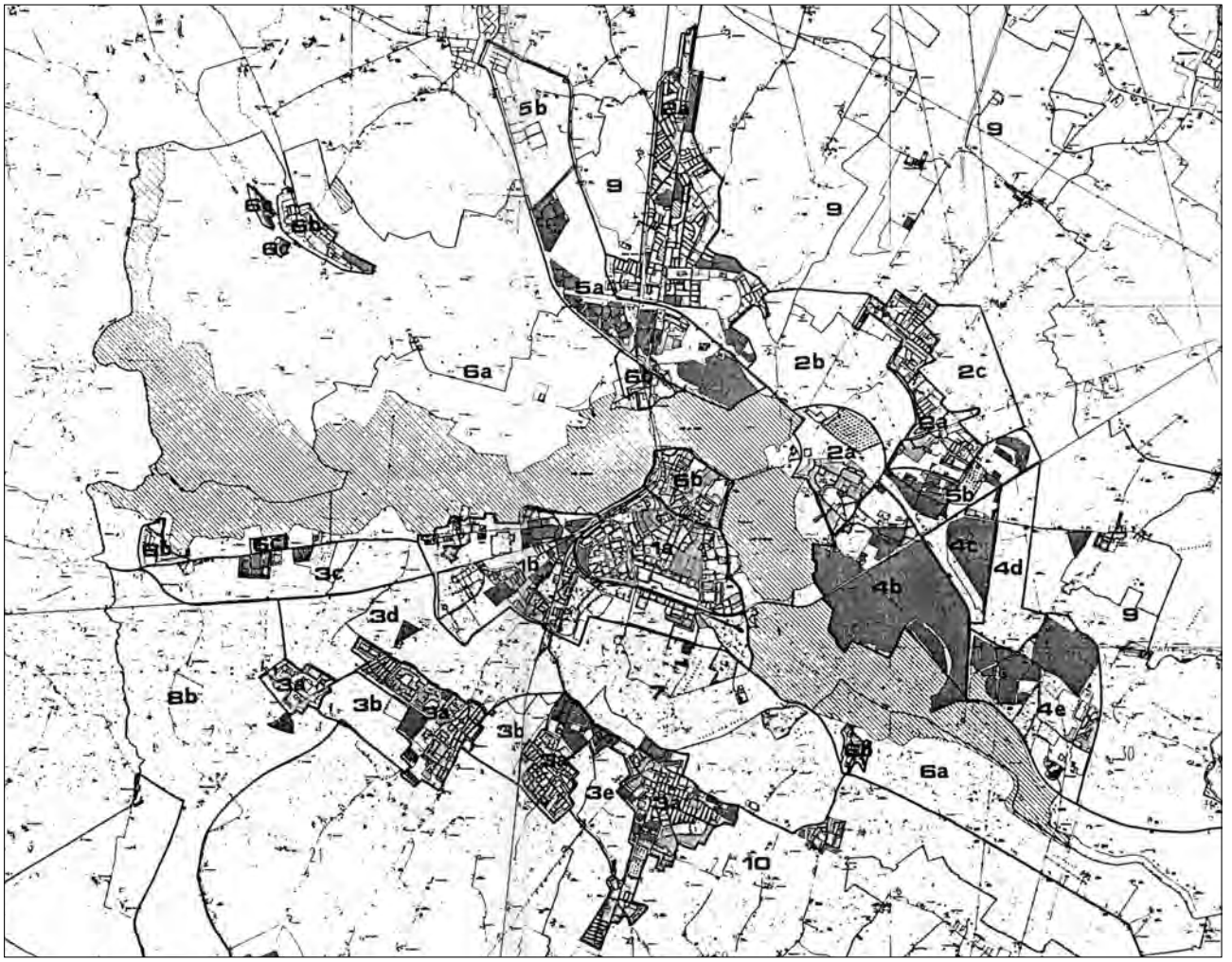


Fig. 6 – PTA, Planimetria degli indirizzi delle compatibilità insediative

planimetria che conteneva le previsioni, ovvero le potenzialità d'uso del suolo per le componenti antropiche e naturali, specificando il territorio dei Comuni in aree omogenee e per ognuna di esse, vi erano indicati gli obiettivi, le destinazioni d'uso proposte e i progetti operativi da sviluppare che venivano poi tradotti in azioni concrete attraverso Accordi di Programma per l'attuazione degli interventi in coordinamento tra i Comuni (fig. 6). Nelle schede propedeutiche agli accordi vi erano quelle per il sistema ambientale Parco Periurbano, con la salvaguardia dei corridoi ecologici, del paesaggio, quella per la ricomposizione e lo sviluppo del sistema territoriale, finalizzata alla equilibrata distribuzione dei pesi insediativi, dei servizi pubblici e delle attività produttive.[23] Tali

[23] Vengono perseguiti i seguenti obiettivi: a) contenimento dell'offerta globale; b) disaggregazione dei pesi insediativi per aree omogenee e non secondo confini amministrativi ma in funzione della mobilità e

accordi di programma volontari, nel quadro di indirizzi del PTA, non hanno in gran parte trovato attuazione.
Una volta ricevuta la documentazione adottata dalla Provincia,[24] la Giunta Regionale effettuava alcuni incontri e, con delibera numero V/66053 del 1995, ne prendeva atto e la rinviava all'ente di Palazzo di Bagno, per l'approvazione finale e la richiesta di recepimento nel Piano Territoriale Comprensoriale Provinciale (da ora PTCP).
Inoltre incaricava la Provincia di redigere i pareri alle varianti sui PRG dei comuni interessati dal PTA, compresi Bagnolo e Marmirolo. Con tale deliberazione, di fatto, la Giunta Regionale assegnava a tale ente intermedio la prima funzione di delega effettiva per verificare la congruità e la coerenza tra le proposte comunali ed il nuovo strumento di coordinamento. Per la prima volta, questo passaggio burocratico creava la condizione di obbligare i diversi Comuni a verificare le loro scelte e gli effetti reciproci. Molte furono le occasioni di scontro di interessi e di visioni localistiche ma, alla fine, tale strumento imponeva agli enti di confrontarsi per raggiungere una concertazione, seppure minimale. Altre volte alcuni Comuni hanno attuato atti per disattendere le indicazioni e gli accordi convenuti.
L'impostazione normativa data dalla Regione Lombardia ai PTA, ancorché considerati come piani di ambito subregionale approvati dal legislatore lombardo, aveva un forte carattere orientativo e di visione strategica con scarsa capacità di incidere in termini vincolistici o prescrittivi nei confronti dei PRG. Tuttavia venendo coinvolti sia la Regione che la Provincia come soggetti importanti per esprimere i pareri o le approvazioni, in virtù delle competenze e delle risorse finanziarie da essi detenuti, gli orientamenti e il confronto con i comuni portavano a dare una qualche efficacia applicativa alla visione strategica.

Il Parco del Mincio e il suo Piano Territoriale di Coordinamento

Mentre i PTA e il PTC Provinciale seguivano i loro percorsi, venivano istituiti i Consorzi tra Comuni e Province per i Parchi Regionali tra cui, sulla base della LR n. 86 del 1983, quello del Mincio. Il Parco era tenuto a redigere il Piano Territoriale di Coordinamento, uno strumento di pianificazione importante poiché interveniva nella GM, interessando vasti territori, tutelando la salvaguardia e la conservazione di molte zone naturalistiche. Il percorso di discussione del Piano del Parco si è dilungato per molti anni e spesso i conflitti tra i Comuni e il Parco stesso portavano alle modifiche delle impostazioni progettuali

della accessibilità; c) recupero della capacità insediativa e dell'offerta residenziale del centro storico; d) contenimento delle espansioni residenziali periferiche evitando in particolare la realizzazione di nuovi nuclei di urbanizzazione; e) decongestionamento di attività di traffico nel centro storico a favore degli insediamenti esterni; f) definizione di un sistema gerarchizzato di attrezzature e servizi di uso pubblico rispondente ad una logica complessiva. Inoltre si proponevano Piani per l'Edilizia Economica Popolare consortili e Piani per Insediamenti Produttivi coordinati tra i comuni tramite una redazione consortile.

[24] A causa della crisi politica interna alla coalizione di Centro-Sinistra, il Consiglio Provinciale si scioglieva e il 2 marzo 1992 veniva nominato Commissario Straordinario il dott. Felice Sorgi che il 20 aprile 1993 approvava la proposta di PTA da inoltrare al Comitato di Coordinamento degli Enti locali. Seguiva poi un confronto tra le istituzioni e dopo l'insediamento del nuovo Consiglio Provinciale presieduto da Davide Boni (Lega Nord) veniva ripresa la questione del PTA. Nel settembre 1994, la Provincia, acquisite le osservazioni e le integrazioni degli enti locali, adottava una stesura definitiva e inviava il Piano alla Regione l'11 aprile 1995. In sostanza un piano iniziato dal Centro Sinistra è stato poi integrato ed approvato dalla giunta monocolore Lega Nord.

iniziali. La proposta finale di PTC è stata infine adottata dall'Assemblea Consortile il 24 luglio 1991, iniziava quindi, il suo lungo iter approvativo presso la Regione dove, per oltre 430 osservazioni di contestazione pervenute e, soprattutto, per gli adeguamenti normativi nel frattempo introdotti, solo dopo oltre 10 anni e diversi passaggi istituzionali, con la delibera della Giunta Regionale del 28 giugno 2000, veniva definitivamente approvato, rappresentando un primo strumento importante per la pianificazione intercomunale, almeno per gli aspetti naturalistici, richiedendo nel contempo ai Comuni la conformazione dei PRG al Piano del Parco.[25]

I più importanti contenuti dei Piani dei Parchi diventano indirizzi per la pianificazione urbanistica comunale e le trasformazioni territoriali vengono governate a seconda del tipo di zone nelle quali il territorio è articolato, principalmente nelle riserve naturali delle Valli del Mincio e della Vallazza, nelle aree di tutela dei valori ecologici ed in quelle di

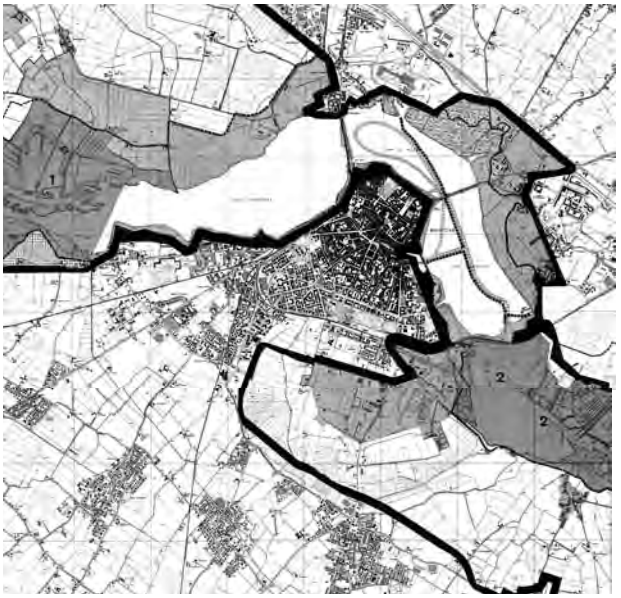


Fig. 7 – PTC Parco del Mincio, esempio di due tavole di azzonamento unite nell'area di Mantova

riequilibrio e tampone ecologico. Vi sono poi quelle per attrezzature di servizio per il parco, quelle di recupero ambientale e quelle destinate all'attività agricola che coprono gran parte del territorio. Per contemperare le esigenze di espansione locale, venivano anche individuate le zone ad «iniziativa comunale orientata».

Le scelte di pianificazione del Piano Territoriale del Parco rispetto alla città ed ai comuni limitrofi (fig. 7), dopo una lunga negoziazione, portavano alla salvaguardia di alcuni paesaggi ma incidevano anche sulle urbanizzazioni previste. La conseguente perimetrazione, ovvero la definizione delle aree da sottoporre a specifica tutela, comportava l'individuazione di una serie di zone che prima erano sottoposte a sollecitazioni di antropizzazione spontanea. Non solo, molte vaste aree del Lago Superiore e delle relative paludi venivano salvaguardate, così come tutta l'area ad ovest di Mantova e, nel contempo, erano inserite in sponda sinistra del Lago di Mezzo e Superiore le

[25] Secondo la legge istitutiva, l'art. 1 definisce gli ambiti e contenuti del Piano Territoriale: «1. Il presente piano territoriale di coordinamento ha effetti di piano paesistico coordinato, ai sensi dell'art. 57 del decreto legislativo 31 marzo 1998, n. 112, con i contenuti paesistici del piano territoriale di coordinamento provinciale, ed è approvato con i contenuti di cui all'art. 17 della Legge Regionale 30 novembre 1983, n. 86 (Piano generale delle aree regionali protette. Norme per l'istituzione e la gestione delle riserve, dei parchi e dei monumenti naturali nonché delle aree di particolare rilevanza naturale e ambientale. 2. Il piano territoriale assume anche i contenuti di piano territoriale paesistico ai sensi degli artt. 4 e 5 della Legge Regionale 27 maggio 1985, n. 57 (Esercizio delle funzioni regionali in materia di protezione delle bellezze naturali e subdelega ai comuni)». All'art. 3 vengono descritti gli effetti del piano territoriale: «1. I rapporti tra il P.T.C. e il piano territoriale di coordinamento provinciale sono regolati dall'art. 3 della Legge Regionale 5 gennaio 2000, n. 1. 2. Le previsioni urbanistiche del P.T.C. sono vincolanti per chiunque, sono recepite di diritto negli strumenti urbanistici generali comunali dei comuni interessati e sostituiscono eventuali previsioni difformi che vi fossero contenute».

ampie aree tra le rive, il Diversivo e il quartiere di Lunetta connesse al ponte di San Giorgio. Occorre ricordare che molte di queste aree erano state sottratte ai laghi attraverso processi di dragaggio e di ricollocazione dei limi.
Altra scelta importante che caratterizzava la zonizzazione del Parco è stata quella di inserire nel proprio perimetro gran parte delle aree dell'ex lago Paiolo, ovvero l'ex Trincerone austriaco, comprendendo anche il paleoalveo del Mincio fino a Bagnolo. In questo modo non solo si sono valorizzate le aree del Lago Inferiore e della Vallazza ma anche tutto il sistema agricolo ex Paiolo e di Pietole. Il piano è poi intervenuto anche a vincolare le vaste aree paludose in sponda sinistra Mincio di confine con il polo industriale coinvolgendo così molte zone soggette a inquinamenti evitandone ulteriori trasformazioni e degradi.
Nel complesso, il Parco è intervenuto pesantemente nella pianificazione dei Comuni, determinando alcuni vincoli o indirizzi che sopperivano alle carenze di coordinamento della pianificazione tra i diversi enti locali. Infine, va rammentato che su tutto il centro storico di Mantova già dagli anni Cinquanta erano stati posti vincoli derivanti dalle leggi di salvaguardia dei beni storico-culturali ed ambientali (n. 1089/39 e 1497/39) che imponevano il controllo delle Soprintendenze.

I Piani Territoriali di Coordinamento Provinciale: la proposta del 1998 ed il primo Piano del 2003

Mentre si stava portando a conclusione il PTA, con legge n.142 del 1990 nasceva la riforma degli enti locali che ridisegnava le competenze delle Province,[26] assegnando loro il compito di redigere il Piano Territoriale di Coordinamento Provinciale (da ora Piano) e le funzioni di programmazione e rilanciando così il loro ruolo di coordinamento intercomunale e di interlocuzione nei confronti della Regione.[27]
Già nel luglio 1993 era disponibile il primo rapporto preliminare prodotto dal Politecnico di Milano, contenente gli studi preparatori finalizzati alla redazione del Piano Territoriale Provinciale che recuperava quindi il lavoro svolto per il PTA per una ulteriore occasione di sviluppo nel nuovo strumento provinciale.[28]
Nella prima proposta di Piano, tra i temi di rilevanza intercomunale affrontati, oltre a quello infrastrutturale, era presente quello di riordinare la previsione delle aree industriali ed artigiane. Le precedenti ricerche empiriche della Provincia avevano contato nei PRG dei 70 comuni circa 700

---

[26] Dopo l'ennesima discussione sulla possibile abolizione delle Province, il Parlamento valutava invece la necessità di riassetto degli enti locali ed in quel quadro veniva rilanciato il ruolo della Provincia con funzioni programmatorie e di coordinamento dei comuni.
[27] La legge 142/90, riforma degli enti locali, all'Art. 15 Compiti di programmazione, prevede, fra l'altro, al comma 2. «La Provincia, inoltre, predispone ed adotta il piano territoriale di coordinamento che, ferme restando le competenze dei comuni ed in attuazione della legislazione e dei programmi regionali, determina indirizzi generali di assetto del territorio e, in particolare, indica: a) le diverse destinazioni del territorio in relazione alla prevalente vocazione delle sue parti; b) la localizzazione di massima delle maggiori infrastrutture e delle principali linee di comunicazione; c) le linee di intervento per la sistemazione idrica, idrogeologica ed idraulico-forestale ed in genere per il consolidamento del suolo e la regimazione delle acque; d) le aree nelle quali sia opportuno istituire parchi o riserve naturali. […] 6. Gli enti e le amministrazioni pubbliche, nell'esercizio delle rispettive competenze, si conformano ai piani territoriali di coordinamento delle province e tengono conto dei loro programmi pluriennali».
[28] Sia il primo rapporto di sintesi sugli studi preparatori finalizzati alla redazione del Piano, sia la proposta di elaborazione della prima fase del Piano Provinciale si trovano in Provincia di Mantova, *Piano territoriale d'Area seconda fase e PTCP prima fase*, Quaderno n. 24, Suzzara, 1996.

aree a destinazione produttiva esistenti o previste, la metà delle quali al di sotto dei 20.000 mq. Il fenomeno della frammentazione e della dispersione insediativa con le relative diseconomie provocate alle imprese o all'ambiente, portava a sviluppare la proposta di 'polarizzazione' di tali zone tramite la loro specializzazione, il contenimento del consumo di suolo, l'infrastrutturazione e la creazione di servizi di salvaguardia ambientale.[29] In questa strategia veniva riconosciuto il ruolo primario del polo Mantova Est e la differenziazione di rango delle altre aree artigiane che si erano avviate tra Marmirolo e Porto Mantovano e, a sud, tra Levata e Cerese.

Dopo diversi confronti pubblici, la prima proposta di Piano (versione n. 1) veniva approvata dal Consiglio Provinciale con giunta presieduta da Davide Boni (esponente di Lega Nord) nell'anno 1994.[30] Successivamente interverrà la Legge Regionale n.1 del 2000, in adeguamento alle leggi statali che aggiornavano le competenze della pianificazione urbanistica (L. 142/90 ed altre), confermando la titolarità alle Province per la redazione del Piano e l'espressione dei pareri di compatibilità con i PRG dei municipi. Di conseguenza, la successiva proposta di PTCP (versione n.2) rafforzava le linee di visione strategica e di interconnessione tra i comuni della GM, compresi quelli della seconda cintura come Marmirolo e Bagnolo.

L'approccio del Piano sviluppato dal Politecnico di Milano e condiviso dalla Provincia prevedeva l'individuazione di una serie di sistemi ovvero una pianificazione per grandi temi prioritari e connessi. Innanzitutto, il piano puntava sull'analisi e l'interpretazione del *Sistema delle Relazioni*, ovvero del rapporto tra le diverse parti del territorio e con le reti di mobilità alla scala interregionale, quali le infrastrutture ferroviarie e la viabilità. Ad esso seguiva il *Sistema della Polarità Urbane* basato sull'analisi degli insediamenti, delle loro gerarchie, delle principali funzioni insediate e delle carenze che questi presentavano. Di conseguenza venivano proposte delle politiche di riorganizzazione delle 'polarizzazioni', prevedendo degli scambi di funzioni e delle integrazioni di attività proprio per garantire un maggiore equilibrio dei servizi pubblici e privati sul territorio.

Nel piano si prevedeva anche l'attuazione e il completamento delle previsioni del PDA di Mantova per quanto riguardava la distribuzione di alcuni servizi nei comuni limitrofi e la verifica delle quote insediative residenziali.

Il terzo sistema che veniva analizzato su scala provinciale era quello che leggeva il sistema economico, quindi la distribuzione territoriale delle aziende e delle aree industriali, ma soprattutto quello che interveniva sulla lettura, per la prima volta sistematica, del sistema agro-industriale e del territorio rurale non più considerato come zona di risulta ma come un soggetto importante nell'organizzazione dell'assetto territoriale.

Seguiva inoltre il quarto sistema, individuato come elemento chiave, cioè quello che interpretava l'ambiente naturalistico con tutti i suoi vincoli e le sue condizioni di opportunità, per permettere di valorizzare il territorio non con un approccio

---

[29] Cfr, Provincia di Mantova, *Aree industriali nel mantovano*, Mantova, 1989.

[30] Studi preparatori finalizzati alla redazione del Piano territoriale di Coordinamento Provinciale di Mantova, primo rapporto: relazione di sintesi, ottobre 1994, che erano stati nel frattempo attivati sulla base della legge n. 142/1990, sta in Provincia di Mantova, *Piano territoriale d'Area seconda fase,* op cit.

vincolistico ma valorizzante le interazioni anche positive con il sistema insediato anche nelle zone al di fuori del Parco del Mincio.
Infine il Piano si presentava come uno strumento che, per la prima volta, cercava di mettere in coerenza i diversi Piani di Settore.[31]
Rispetto al contesto della GM è rilevante ricordare come nel sistema della mobilità (fig. 8) intervengano alcuni elementi significativi di novità rispetto agli schemi strutturali e alle strategie previste nel PTA e nella prima ipotesi di Piano.
In particolare evolveva la lunga discussione sul sistema tangenziale di Mantova, anche in relazione alle nuove ipotesi di realizzazione dell'autostrada Cremona-Mantova che in questo quadro rappresentava un percorso di 'tangenziale larga' a Sud, con le relative bretelle. Più a ridosso della città, veniva ipotizzato il cosiddetto Asse Interurbano per le relazioni interne a scorrimento veloce. Inoltre era progettata la connessione autostradale tra Mantova nord e Nogara, itinerario che poi proseguiva per Rovigo e oltre dando continuità alla Cremona-Mantova. L'ipotesi prevista dagli schemi strutturali precedenti di passaggio ad Est veniva abbandonata, anche in seguito ad alcune opposizioni di proprietari, privilegiando l'utilizzazione dell'Auto Brennero tra il casello di Mantova sud e Mantova Nord come funzione di

Fig. 8 – Piano 2003, parte dello schema strutturale della mobilità

passante est molto largo.
A completare il sistema tangenziale ritornava, sulla base delle richieste e dei vincoli posti dal Comune di Porto Mantovano, la bretella ad ovest dell'abitato di Porto, come *bypass* della conurbazione. Essa non portava rilevanti benefici al sistema tangenziale, in quanto il suo scopo prevalente sarà quello di agevolare l'urbanizzazione locale, come dimostrato poi dalla successiva richiesta (non assentita) di apertura di un nuovo centro commerciale. Tale arteria avrebbe rappresentato anche il primo tratto della vecchia tangenziale Ovest sul lago, affossata da tutte le valutazioni di traffico e paesaggistico-ambientali, anche se alcuni interessi locali hanno continuato a sostenerla.
Un altro elemento rilevante del sistema insediativo che viene indicato dal Piano è l'emergenza sempre

[31] Infatti la Provincia era stata delegata, con leggi settoriali, alla produzione di molti piani e programmi in tempi diversi con modalità differenti che non hanno mai avuto un momento di verifica delle coerenze comuni e della loro visione all'interno di un piano territoriale provinciale. Dai piani forestali ai quelli della promozione agricola a quelli per le politiche per le aree ad obiettivo 2 (ex finanziamenti comunitari) fino a quelli della viabilità o dell'assetto idrico per non citare anche molti altri. In questa situazione lo strumento del Piano permetteva di verificare le incongruenze e dare orientamenti per sinergie anche a questi piani settoriali.

più pesante delle cosiddette conurbazioni arteriali, ovvero i continui insediamenti a fianco di strade che comportano il loro collasso qualitativo per la mobilità e lo scadimento della qualità della vita dei residenti, trasformando le strade provinciali o statali in viabilità urbana o di quartiere. A fronte di tali problemi, il piano li localizza e fornisce indirizzi di limitazione e riqualificazione. Le scelte del Piano poi si articoleranno fino alla redazione delle carte di piano, per orientare i PRG o i PGT (Piani di Governo del Territorio) dei comuni con diversi «gradi di cogenza» nelle indicazioni, da quelle vincolanti a quelle di mero indirizzo, da cui gli enti locali si potevano discostare motivatamente.
Per quanto riguarda, ad esempio, il circondario D, contenente la GM e la seconda cerchia dei Comuni intorno,[32] sul sistema insediativo veniva ripresa la necessità di individuare dei criteri di dimensionamento complessivo di ogni piano regolatore, facendo riferimento ad una serie di fattori sintetizzati per la prima volta alla scala provinciale, con i quali il fabbisogno insediativo veniva definito in via preventiva e successivamente concertato tra gli enti locali rispetto a pesi e ruoli specifici di ogni municipalità. Questo, in sostanza, apriva la strada al tentativo di rendere trasparente la quantificazione dei fabbisogni esogeni ed endogeni su scala comunale, per poi passare alla ripartizione delle relative superfici rispetto alle diverse destinazioni d'uso. Questo piano introduceva quindi una proposta operativa in grado di regolare e confrontare i bisogni esogeni di scala sovralocale con quelli endogeni, al fine di negoziare e coordinare meglio il dimensionamento delle aree.[33]
Tale Piano, approvato definitivamente dal Consiglio Provinciale il 28 novembre 2002 dopo l'acquisizione del parere della Regione Lombardia (pubblicato sul BURL nel gennaio 2003),[34] è stato il primo delle province lombarde a giungere a conclusione.
Nel decennio prima della crisi del 2008 le dinamiche immobiliari e di creazione di alloggi crescevano sempre più, sia per il consolidamento dei flussi migratori sia per la detassazione sia per la grande disponibilità delle banche all'anticipazione. La pressione che si determinava sulle municipalità ha portato a criticare la regolazione delle quantificazioni insediative e ad accrescere la competizione tra le municipalità determinando forti difficoltà nell'applicazione del Piano.
La situazione riportata nei PRG al 2004[35] offre dati riguardanti la residenza emblematici rispetto alle strategie di sviluppo abitativo. Mentre la

[32] La lettura per sistemi permetteva di omogeneizzare i dati del territorio provinciale ed al contempo di analizzarne le caratteristiche specifiche con un approccio sovracomunale. Inoltre nel gennaio 1996 veniva prodotto il Piano con gli approfondimenti per Circondario ovvero per gruppi di comuni a seconda delle aree omogenee del territorio provinciale. In quegli anni si forma il Servizio Pianificazione Territoriale della Provincia che partecipa attivamente alla redazione e gestione dei PTCP, composto dagli Architetti Giorgio Redolfi, Elena Molinari, Manuela Fornari e Marisa Calvano.

[33] Il PTCP con questo sistema di valutazione anticipava in modo sperimentale ciò che poi la Regione Lombardia introdurrà nel 2017.

[34] L'impostazione normativa del PTCP prevista dalla legislazione nazionale e regionale assegnava a tale strumento una forza di "indirizzo" strategico dei PRG senza fornirgli strumenti vincolanti. Di conseguenza la gestione del piano si basava sulla capacità di confronto e di condivisione delle scelte proposte con i comuni. In molti casi i sindaci riconoscevano l'importante aiuto che potevano ricavare da tale nuovo strumento articolando in dettaglio le scelte pianificatorie generali mentre, in altri casi, gli interessi localistici prevalevano sulla visione intercomunale.

[35] Dalla tabella presentata dalla Provincia ai tavoli di concertazione tra i comuni riportante i dati sulle superfici delle zonizzazioni dei PRG adottati al 31 maggio 2004.

popolazione nei 5 comuni ammontava a 105.921 abitanti che occupavano circa 11,3 Mil. mq di territorio consolidato da abitazioni, negli strumenti urbanistici vi erano già pianificati altri 4,6 Mil di mq disponibili per nuovi investimenti residenziali pari ad un + 41%. Nel dettaglio, si può osservare come Mantova a fronte di un consolidato di 3,5 Mil mq, prevedesse un ulteriore espansione di 1,7 Mil mq; Curtatone, a sua volta, partiva da un consolidato di 2,3 Mil e aggiungeva un altro milione circa analogamente a Porto Mantovano, che dai 2 Mil esistenti prevedeva di incrementare di 856.000 metri quadri di territorio e San Giorgio che, a fronte di un 1,2 Mil di mq, ne aggiungeva un altro 50% (542000 mq). Virgilio senza Borgoforte aveva stimato invece un incremento di altri 447.000 mq circa oltre ai 2,2 Mil esistenti.
Queste evidenti strategie di sovradimensionamento si scontravano con il tentativo del Piano di moderare tale spinta alla dispersione insediativa ed al consumo di territorio, in assenza di domanda reale e di tentativi di riqualificazione dell'esistente.
Alla stessa conferenza venivano presentati anche i dati relativi all'attività del Commercio nella GM ed in particolare alle quantità di aree previste per le medie e le grandi strutture di vendita, senza considerare quelle piccole come i negozi. I valori che si osservano, anche in questo caso, sono particolarmente sorprendenti: le aree consolidate per le medie strutture ammontavano già al 31 dic. 2003 a 1,26 Mil di mq, ai quali si aggiungevano previsioni di espansione per 2,4 Mil di mq. A queste aree vanno aggiunte quelle per le grandi strutture esistenti di circa 1,2 Mil di mq e quelle di espansione con altri 1,21 Mil di mq. Sommando quindi i due tipi di supermercati si arrivava a 2,46 Mil di mq di aree consolidate presenti con una previsione di incremento di altri 3,67 Mil di mq: quindi più del raddoppio dell'esistente.
I tentativi di concertazione per ridurre i sovradimensionamenti non portarono esiti positivi. Di lì a poco, però, la grande crisi economica del 2008 metteva a nudo in modo drammatico l'iperofferta edilizia senza compratori facendo crollare prezzi, aziende e banche.

Il Piano Territoriale di coordinamento Provinciale aggiornato del 2010

Con la Legge Regionale n. 12 del 2005, la Lombardia modificava le normative sulla pianificazione provinciale, disponendo tra l'altro la Valutazione Ambientale Strategica come procedura necessaria per gli adeguamenti.[36] Di conseguenza, nell'ottobre 2005, la Giunta provinciale aveva disposto l'avvio per l'adeguamento del PTCP (versione n. 3) e l'anno successivo approvava le linee guida per la redazione. Ovviamente, molte delle scelte di piano previste nel 2003 venivano mantenute come elemento strutturale, soprattutto per l'assetto insediativo delle grandi aree strategiche e per le salvaguardie ambientali (fig. 9).

[36] Le procedure per l'approvazione del PTCP del 2011 rimangono sostanzialmente le stesse del PTCP 2003. L'ente promotore e proponente è sempre la Provincia che adotta la proposta di piano con un importante parere preventivo della Conferenza Provinciale dei Comuni. Il piano adottato dal Consiglio Provinciale viene poi sottoposto ad un parere vincolante della Regione che si esprime anche sulle osservazioni-controdeduzioni raccolte. Dopo tale passaggio di verifica con la programmazione regionale, il Consiglio Provinciale approva in via definitiva. Anche in questo caso il piano è uno strumento prevalentemente di indirizzo ed orientamento dei PRG e solo in alcuni casi pone in atto vincoli.

L'adeguamento alle disposizioni regionali e il percorso di valutazione ambientale strategica, introdotto per la prima volta, aveva ridefinito in chiave sostenibile le strategie di riferimento del Piano: qualificazione, sviluppo equilibrato degli insediamenti e delle infrastrutture, contenimento del consumo di suolo, incremento degli ecosistemi naturali e valorizzazioni delle risorse ambientali, paesaggistiche, economiche e umane, sviluppo di forme e occasioni di copianificazione tra gli enti locali. Tra gli elementi di novità del Piano vi sono le competenze per la tutela e valorizzazione del sistema agricolo rurale, con il contenimento del consumo di suolo agricolo per usi diversi dalla coltivazione dedicata all'alimentazione umana o animale, il miglioramento della competitività del settore agricolo e la promozione della multifunzionalità dello spazio rurale.[37]
Il piano configura anche obiettivi ed azioni indirizzati ad assicurare la sostenibilità degli insediamenti, per promuovere lo sviluppo razionale delle aree produttive.[38] Il PTCP ha anche dato maggiore spazio al sistema paesaggistico e ambientale provinciale, individuando e disciplinando specifici ambiti di rilevanza naturale e culturale. Rispetto alla mobilità e ai trasporti, il piano conferma il proprio ruolo di coordinamento e organizzazione dei programmi riguardanti le principali infrastrutture. In particolare, gli elementi innovativi di questo settore riguardano la valorizzazione dei nodi intermodali, la promozione delle piste ciclabili, l'inserimento ambientale e paesaggistico dei progetti infrastrutturali per limitare il loro impatto.
Il quadro infrastrutturale rimaneva sostanzialmente invariato, anche se già nel 2008 emergevano sempre più evidenti le crisi di finanziamento dei progetti pubblici e autostradali e la riduzione drastica delle risorse per gli investimenti viabilistici locali, compresi quelli per il completamento del sistema tangenziale. Pure gli scenari della infrastrutturazione ferroviaria venivano confermati ma la crisi finanziaria impediva le realizzazioni, ad eccezione di qualche intervento locale come le fermate di Levata e Borgo Chiesanuova, che riconoscono il sistema urbano diffuso.
Con deliberazione del Consiglio Provinciale n. 3 dell'8 febbraio 2010 è stata definitivamente approvata la variante al PTCP di adeguamento alla Legge Regionale 12/2005.[39]
Contestualmente alla redazione del nuovo PTCP emergevano sempre più fenomeni settoriali che riproponevano la necessità di coordinamento. Le nuove dinamiche del pendolarismo coniugate alla localizzazione dei servizi della città (scuole, poli pubblici, ecc.), imponevano già dal 2006 anche la riorganizzazione del trasporto pubblico locale in coerenza con il PTCP. Nascevano perciò

[37] A tale scopo il PTCP individuava quattro ambiti agricoli, alcuni di carattere strategico e destinati alla conservazione delle proprie peculiarità ed altri da disciplinare in accordo con le esigenze di sviluppo comunale. Inoltre, erano definiti specifici indirizzi per gli insediamenti produttivi in zona agricola finalizzati ad una verifica di compatibilità con il paesaggio rurale.

[38] Prevede una modalità innovativa tesa concentrare l'offerta insediativa nei Poli di livello sovracomunale e in ambiti connessi ai nodi logistici intermodali. Sono localizzati 13 Poli produttivi di livello Provinciale, 33 sovralocali e 48 comunali caratterizzati come Poli consolidati oppure di sviluppo od anche aree ecologicamente attrezzate.

[39] Con delibera n. 117 del 14 giugno 2007 la Giunta Provinciale prendeva atto del documento preliminare del PTCP ed avviava il confronto sulle strategie, gli obiettivi e i contenuti fino ad arrivare al parere positivo della Conferenza dei Comuni. Dopo aver completato anche le procedure di VAS-VINCA nonché effettuato il lungo confronto con gli uffici della Regione, nel 2010 veniva definitivamente approvato.

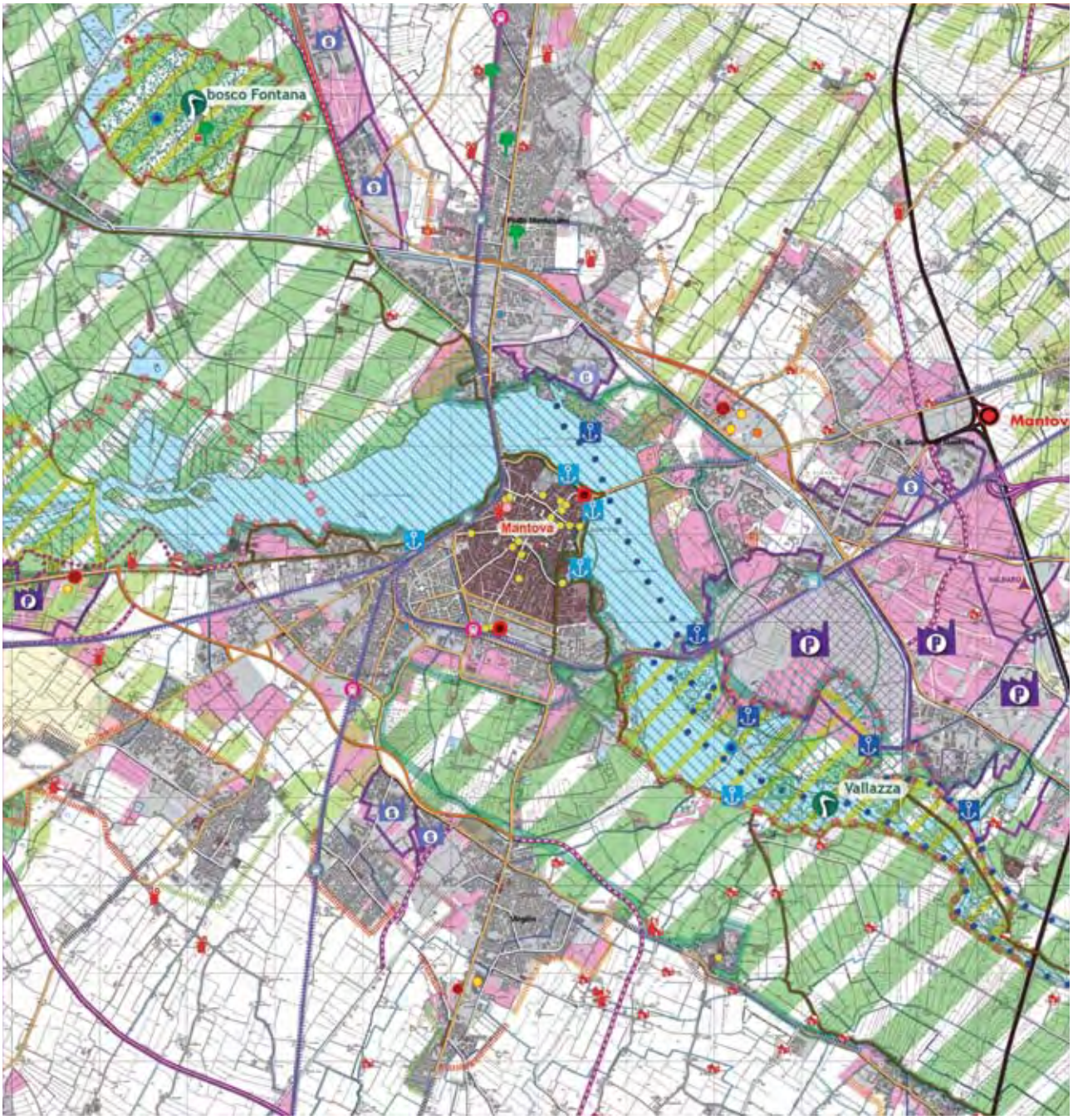


Fig. 9 – PTCP 2010, quadro della mappa divulgativa, estratto dalla Grande Mantova

le stazioni 'passanti' e la loro polarizzazione vicino ai centri di utenza a di interscambio. La programmazione e la gestione da parte di APAM degli autobus vedeva la suddivisione tra il livello provinciale e quello interurbano (Mantova ed i Comuni della cintura) rispondendo ad un'utenza studentesca e a quella dei lavoratori, in misura più limitata per la scarsa competitività del bus dovuta all'assenza di corsie privilegiate nei passaggi critici. Inattuate, infatti, sono state le ipotesi di corsie preferenziali dinamiche per consentire al mezzo pubblico, di evitare le lunghe code dei veicoli privati nelle fasce orarie di punta, conferendo appetibilità e riducendo l'inquinamento. Mantova non ha riscontrato tali necessità né i Comuni contermini avevano posto priorità per questi interventi.
Con la creazione dell'Agenzia per il Trasporto Pubblico tra Mantova-Cremona, nel 2012 circa vi è stata una fusione forzata delle programmazioni dei servizi degli enti per una migliore integrazione dell'offerta di mobilità pubblica.[40]
All'interno dei diversi insediamenti nella GM si è innestato anche un altro fenomeno che ha cambiato alcune periferie: la realizzazione dei centri commerciali. Le prime grandi strutture di vendita vengono costruite a Cerese di Virgilio, poi alla Favorita a Nord di Mantova, e poco dopo a ridosso del casello autostradale di Mantova Sud, con la *Città della moda* che conta un bacino d'utenza che supera il nord Italia. Successivamente sono nati altri importanti centri come il *Gigante*, in località Quattro Venti, e l'*IperTosano* a San Silvestro, entrambi in comune di Curtatone, poi *Rossetto* a Marmirolo e più recentemente le diverse strutture commerciali a ridosso del casello di Mantova Nord, in comune di San Giorgio. Anche se il Piano del Commercio della Provincia aveva già messo in evidenza l'abbondante sovra-offerta di superfici di vendita, la liberalizzazione e le scelte permissive della Regione, associate agli interessi localistici dei singoli comuni che traevano vantaggi dalle nuove entrate erariali, portavano alla proliferazione di questi centri, senza nessuna capacità di programmazione e valutazione degli effetti urbanistici.
La continua realizzazione di centri aveva creato una serie di problemi non solo per il sovradimensionamento dell'offerta, che oggi inizia ad esplicitarsi nella riduzione di alcune strutture, ma soprattutto nella chiusura di moltissimi negozi nei nuclei storici, dove le vetrine vuote di molte vie nel cuore della città rimandano un senso di abbandono nonché di degrado.
La nascita dei grandi punti vendita ha creato moderne piazze coperte climatizzate, nuovi ambiti di agglomerazione dispersi nelle periferie che contribuiscono ulteriormente alla delegittimazione dei luoghi storici del sistema insediativo non solamente nel capoluogo ma anche nei nuclei dei comuni della GM. Questo fenomeno, che alcuni valutano positivamente per la capacità di polarizzazione delle periferie, apre il tema della riqualificazione di tutto il tessuto insediativo consolidato negli ultimi decenni e non solo limitato agli ambiti commerciali.
Sono emblematici anche i problemi d'impatto che si pongono periodicamente in relazione alla concentrazione dell'utenza in fasce orarie ristrette, provocando lunghe code e ingorghi nella viabilità

[40] La Provincia di Mantova ed il Comune capoluogo, per diversi anni, avevano chiesto la creazione dell'Agenzia integrata con Brescia in virtù delle maggiori relazioni di mobilità ma la Regione Lombardia e Brescia stessa si opponevano a tale prospettiva.

e dimostrando le criticità di questo modello concentrato sul territorio. Il PTCP aveva tentato di arginare questi tipi di iniziative ma con scarsi risultati, poiché gli interessi dei singoli comuni e della Regione hanno prevalso sulla pianificazione territoriale. L'esplicita competizione nella rincorsa alle strutture commerciali, hanno penalizzato la città storica e il nucleo urbano centrale, ponendo oggi una necessità fondamentale di riqualificazione non solamente delle periferie, ma anche del centro stesso, in relazione all'abbandono ed alla scarsa utilizzazione degli spazi esistenti.
L'assetto urbanistico di spreco ha rivelato nel tempo elevati costi di gestione a scapito delle casse comunali e dei cittadini[41] ed oggi si pone l'urgenza di una ricomposizione delle periferie soprattutto di quelle a sud della città come Virgilio, Levata, San Silvestro oppure di quelle della conurbazione continua di Porto Mantovano o di quelle sparse in mezzo alla campagna di San Giorgio.
La grande crisi economica ed edilizia, con la conseguente riduzione delle pressioni insediative, impone la riqualificazione dei tessuti residenziali esistenti anche utilizzando i nuovi strumenti di accordo tra soggetti pubblici e privati.

La competizione che si è sviluppata tra i comuni ha dunque prodotto alcune diseconomie di organizzazione del territorio. Tuttavia in diversi casi il PTCP, anche se è stato depotenziato dalle leggi regionali, ha mantenuto un ruolo di visione strategica e di supporto alla pianificazione comunale. Anche il procedimento dell'espressione dei pareri vincolanti per i PGT comunali è stato uno strumento utile per coordinare meglio le integrazioni comunali e, d'altro canto, ha salvaguardato il territorio rurale e valorizzato i corridoi ambientali. In questo senso, dopo i primi anni di opposizione a tale strumento, nella gran parte dei comuni si è inteso come il PTCP potesse essere utile a supporto di una coerente pianificazione comunale.
Purtroppo la Regione Lombardia, che ha vissuto la stagione dei piani territoriali provinciali dando pareri differenziati, non ha prodotto un PTR strategico ma previsto solo degli orientamenti settoriali e segmentati nella propria programmazione. Solamente a fine 2018 viene approvato il PTR la cui componente sostanziale rimane però sempre molto generica. In questo documento viene ripreso un tema importante come quello del piano territoriale dell'Area est Lombardia che finalmente mette in evidenza la necessità di interrelazioni tra la provincia di Mantova e quella di Verona con il corridoio del Brennero.

L'ipotesi di abolizione delle Province ed il rilancio temporaneo dell'istituzione della Grande Mantova

Dopo la stagione dei PTCP e del tentativo di coordinare la pianificazione, nel 2016 si è aperta la proposta di fusione delle Province

[41] Cfr. MORECO, risultati del progetto cofinanziato dalla UE (Fondo Europeo di Sviluppo Regionale) e approvato dal Programma Spazio Alpino. L'obiettivo di MORECO è stato di costruire una strategia lungimirante per guidare lo sviluppo futuro verso modalità di trasporto e di vita sostenibili. La sfida principale del partenariato MORECO è stata quella di sostenere il trasporto pubblico influenzando le decisioni di localizzazione dei cittadini, il settore edile, gli enti pubblici e le imprese verso modalità sostenibili di mobilità e potenziamento delle infrastrutture intorno ai centri di approvvigionamento e agli assi di trasporto pubblico. Il progetto ha avuto inizio nel 2011 e si è concluso nel giugno 2014. La cooperazione transnazionale ha coinvolto 5 paesi europei e tra essi la Provincia di Mantova. http://www.alpine-space.org/2007-2013/projects/projects/detail/MORECO/show/index.html.

di Mantova-Cremona e Lodi, sollecitata dalla riforma del Ministro Delrio, che ha portato alla discussione e all'organizzazione di altri enti di livello sovracomunale in grado di poter sostituire le province in dismissione. Questo percorso ha condotto la Regione Lombardia a prevedere la costituzione dei Cantoni e l'accorpamento di Mantova, Cremona e Lodi. Ciò ha aperto l'ipotesi della perdita da parte di Mantova del ruolo di capoluogo, provocando un dibattito politico tra i sindaci che ha rilanciato l'ipotesi urgente della Costituzione della GM, per mantenere il rango guadagnato nel corso di molti secoli. Ne è emersa l'incapacità politica delle amministrazioni di arrivare ad un accordo strategico, in grado di produrre un progetto comune. Con il risultato negativo del referendum del 2016, l'ipotesi dei Cantoni e delle fusioni provinciali è tramontata e, di conseguenza, anche la relativa attenzione delle pubbliche amministrazioni comunali.
Nel tentativo di ridurre la spesa pubblica, sono state anche prodotte alcune leggi che hanno incentivato la fusione tra comuni, al fine di ottimizzare le spese di gestione e di erogare servizi migliori. Tuttavia la legislazione predisposta anche a livello regionale ha ampi margini di discrezionalità e si basa sulla volontà delle amministrazioni di costituire accordi al fine di convincere le popolazioni ad esprimersi positivamente sulla base di un referendum. Le esperienze che si sono articolate sono state sostanzialmente negative. Solo in alcuni casi, dopo ripetuti tentativi, si sono ottenute fusioni come quelle tra Virgilio e Borgoforte oppure tra San Giorgio e Bigarello. Assolutamente inconcludenti sono state le iniziative intraprese da altri comuni della GM per accordi e fusioni.

Conclusioni

L'analisi delle dinamiche della popolazione nei comuni della GM allargata anche a Bagnolo San Vito e Marmirolo, in un arco temporale lungo che va dal 1871 al 2017, ha il vantaggio di far meglio comprendere i fenomeni e valutare quindi gli effetti dei processi di urbanizzazione. La sottostante tabella così elaborata[42] (fig. 10) permette di notare come da poco dopo l'Unità d'Italia al 2017 la GM allargata passa da circa 58.000 abitanti ai 118.000.
Questa grande crescita di residenti si è avuta soprattutto negli anni che vanno dal 1951 ad oggi, con un picco nel 1981 al quale è seguita una graduale riduzione fino ad una recente leggera ripresa, grazie ai processi di immigrazione. Dopo questo sguardo generale, è possibile notare come il peso percentuale del capoluogo era al 69% sulla GM o 58% per la GM allargata nel 1871 e mantiene questo ruolo prevalente anche nel 1951. Con i successivi processi di espulsione residenziale nei comuni contermini il peso di Mantova diminuisce nel 2001 fino a 50% nella GM e al 44% in quella allargata, per poi ridursi ulteriormente nel 2017 al 47% e al 42%. Questi dati confermano quanto già illustrato in precedenza circa il consumo di suolo a seguito dei processi urbanistici che hanno visto l'espandersi della residenza nei comuni limitrofi a scapito di Mantova. Per quanto riguarda il comportamento dei singoli comuni, già si è detto di Mantova che da 33.700 abitanti nel 1871 arriva 53.000 nel 1951 fino

[42] Fonti: censimenti della popolazione ad eccezione dell'anno 2017 dove i dati sono ricavati dalla popolazione residente dichiarata al 31-12-2017.

Comuni Grande Mantova e GM allargata	*1871*	*% su GM*	*% su GM all*	*1911*	*1951*	*% su GM*	*% su GM all*	*1961*	*1971*	*1981*	*1991*	*2001*	*% su GM*	*% su GM all*	*2011*	*2017*	*% su GM*	*% su GM all*
Curtatone	4.639			6.341	8.480			7.697	8.253	9.293	10.410	12.354			14.570	14.796		
Mantova	33.783	69	58	39.560	53.810	66	56	62.411	65.703	60.866	53.065	47.790	50	44	46.649	49.409	47	42
Porto Mantovano	2.729			3.795	5.561			5.739	6.585	9.829	12.204	13.878			15.918	16.479		
San Giorgio MN	1.754			2.385	3.370			3.471	4.942	5.175	5.704	7.542			9.398	9.678		
BorgoVirgilio (ex Virgilio+Borgoforte)	6.228			8.632	10.289			9.379	10.146	10.994	12.422	13.301			14.400	14.697		
Totale GM	49.133	100		60.713	81.510	100		88.697	95.629	96.157	93.805	94.865	100		100.935	105.059	100	
Bagnolo San Vito	5.136			5.936	6.963			6.194	5.618	5.304	5.254	5.432			5.874	5.938		
Marmirolo	3.783			5.135	7.271			6.689	7.144	7.181	7.076	7.246			7.759	7.789		
	8.919			11.071	14.234			12.883	12.762	12.485	12.330	12.678			13.633	13.727		
Totale GM allargata	58.052		100	71.784	95.744		100	101.580	108.391	108.642	106.135	107.543		100	114.568	118.786		100

Fig. 10 – Andamento della popolazione residente nei comuni dalla GM dal 1871 al 2017 sulla base di alcune soglie censuarie, ad eccezione del 2017 la cui fonte è l'anagrafe, e peso % di Mantova

a raggiungere i 65.703 nel 1971 grazie alla grande espansione industriale di Mantova Est. Poi la popolazione si ridurrà gradualmente fino ad arrivare a 46.649 unità nel 2011 per aumentare di nuovo a 49.409 nel 2017. Viceversa è importante notare come Curtatone nel 1871 avesse solo 4.639 abitanti e nel 2017 14.796, analogamente a Porto Mantovano che passa da 2.729 del 1871 a 5.739 nel 1961 fino a raggiungere i 13.878 nel 2001, i 15.918 nel 2011 per poi stabilizzarsi nel 2017 con 16.479. Caso parzialmente diverso è quello di Borgo Virgilio, che ha avuto anch'esso una forte incremento da 6.228 abitanti a 14.697 del 2017 anche se con aumenti percentuali più ridotti. I comuni di Bagnolo San Vito e Marmirolo dal 1951 rimangono sostanzialmente stabili per le quantità di popolazione totale. Questo significa che gli effetti principali delle ricollocazioni residenziali si sono avuti per lo più nei comuni adiacenti a Mantova e meno in quelli di seconda cerchia, pur essendo connessi da servizi e da poli commerciali recenti.

I dati, anche se da fonti disomogenee, consentono inoltre di vedere anche come la popolazione dal 2011 al 2017 manifesti incrementi più moderati. D'altro canto diventano determinanti i processi di invecchiamento della popolazione, della crisi economica che riduce l'immigrazione extracomunitaria, delle emigrazioni di giovani verso altre province o paesi europei, con conseguente riflesso sul ricambio generazionale.

A queste dinamiche della popolazione ha corrisposto il sovradimensionamento insediativo residenziale che ha determinato la sovrabbondanza e la dispersione di un'offerta che oggi presenta molto invenduto, con edifici inutilizzati che non

vedono scenari di riuso. Anche la realizzazione dei centri commerciali ha contribuito allo svuotamento del centro storico e prodotto una sovra-offerta di spazi che già oggi sono in parte inutilizzati. Analogamente, l'abbandono delle aree artigianali e industriali causato dalle crisi produttive e industriali ha determinato una nuova offerta di riuso e la necessità di rivedere questo tipo di patrimonio edilizio e di aree attrezzate. Questo è il risultato del lungo processo di sovradimensionamento di un'offerta che non ha tenuto conto del mutamento sociale e soprattutto delle ristrutturazioni produttive e della nascita di aziende con tecnologie innovative a minore necessità di spazi. I contenitori dell'ex sistema produttivo artigianale difficilmente potranno essere riconvertiti per nuove produzioni che richiedono servizi, dimensioni e tecnologie non insediabili, sollecitando un ripensamento per la rifunzionalizzazione di queste zone.
Il problema delle città della GM oggi è dunque quello di avere molti edifici e spazi vuoti. La trasformazione avvenuta, accelerata dalla grande crisi del 2008, ha prodotto sul territorio tantissimi abbandoni assieme ad aree destinate all'urbanizzazione ma non realizzate o addirittura dotate di infrastrutture senza insediamento. Negli ultimi anni la crisi edilizia da un lato e, soprattutto, la nuova tassazione sulle aree pianificate per le espansioni hanno spinto i proprietari a richiedere il ritorno alla condizione di aree agricole, provocando una riduzione delle zone edificabili dei piani comunali. La crisi del mercato edilizio e le nuove imposizioni hanno funzionato da limitatori di consumo di suolo molto più efficacemente della stessa, tardiva, Legge Regionale del 2014.
Il sistema infrastrutturale della viabilità (autostrade e tangenziali) e quello ferroviario sono ancora abbondantemente incompleti, in particolare quello interurbano, realizzato dopo 40 anni solo al 50%, con scenari di completamento molto lontani a causa della scarsità di risorse della finanza pubblica, con conseguente aumento degli impatti ambientali del traffico di transito. Non va infine sottaciuto che questo rallentamento progettuale è stato determinato anche da tensioni localistiche sollecitate da comitati che suggerivano di spostare le infrastrutture in altre aree.[43] Le recenti crisi finanziarie delle grandi opere previste nel mantovano dalle società autostradali quali la Mantova-Cremona e la Tirreno-Brennero, hanno determinato la sospensione se non l'annullamento di tali infrastrutture imponendo la revisione delle scelte di mobilità e il rinvio della risoluzione di diversi nodi.

I diversi piani sinteticamente illustrati hanno tentato di coordinare le politiche localistiche dei comuni della GM, ottenendo solo risultati, purtroppo, parziali. Molte altre esigenze strategiche sono ancora irrisolte e continuano a generare problemi di disconnessione o di contraddizione tra le diverse scelte. I tentativi di concertazione o cooperazione spontanea tra gli enti locali si sono quasi sempre interrotti e solo in rari casi hanno condotto, grazie all'intervento dei livelli istituzionali superiori, ad accordi per obiettivi che mantenevano comunque carattere fortemente settoriale.
Il lavoro di Regione, Provincia e di alcuni Comuni nella redazione del Piano d'Area e dei PTCP, pur

[43] Si diffonde il fenomeno *nimby*, "non nel mio giardino" (www.nimbyforum.it).

avendo focalizzato problemi e raggiunto obiettivi parziali, di fatto, conferma la carenza di continuità e di coerenza di governo, almeno dell’assetto urbano, di una città di oltre 100.000 abitanti.
Aspetti più positivi, invece, sono stati raggiunti nel campo della pianificazione naturalistica ed ambientale tramite i Parchi e la realizzazione di infrastrutture di fruizione del paesaggio che hanno assunto una dimensione sovracomunale.
La pianificazione territoriale del Parco del Mincio è riuscita a salvaguardare ampi territori, anche se le politiche residuali verso il paesaggio e l’ambiente hanno tutelato in modo parziale le complessità del territorio. In questo senso, quindi, occorre aggiornare le prospettive di valorizzazione per recuperare un positivo rapporto tra sistema città e laghi, al fine di trasformare le risorse disponibili non solo a fini turistico-ricreativi ma anche per funzioni plurime che vanno dall’agricoltura ai trasporti alle nuove attività produttive sostenibili e coerenti con il Parco.
Per governare e risolvere questo complesso di problemi urbanistici è richiesta sempre più una visione strategica intercomunale che, nonostante i tentativi, fatica ad affermarsi per la prevalenza di interessi settoriali e localistici.

I PIANI URBANISTICI PER LA CITTÀ DI MANTOVA*

Francesco Caprini

1. L'eredità della storia, il lento risveglio

Fig. 1 – A. Guesdon, *Mantoue, Vue prise au dessus de la Citadelle,* 1849

Senza pretendere di proporre un quadro sistematico e completo degli accadimenti, anzi limitando di proposito l'attenzione a quelle che, usualmente, vengono assunte come componenti specifiche della disciplina urbanistica, è comunque possibile richiamare alcuni elementi salienti che, al momento dell'annessione di Mantova al nuovo Stato italiano, caratterizzavano e rappresentavano assieme la difficile e problematica condizione della città. A quella data la città di Mantova

* Ho potuto scrivere queste note e documentarle con utili illustrazioni grazie alla preziosa collaborazione del personale del Servizio Urbanistica del Comune di Mantova; della Fototeca del Centro Culturale 'Gino Baratta'; dell'Archivio Storico del Comune di Mantova e dell'Archivio dell'Amministrazione Provinciale di Mantova.

conservava ancora ben chiara e riconoscibile la sua straordinaria struttura originaria di *città-isola*, anche se non poco offuscata da una serie di trasformazioni derivanti dalla esaltazione della funzione militare imposta alla città stessa dalle forze di occupazione. I segni di queste trasformazioni risultano particolarmente evidenti, oltre che all'interno della città storica, anche all'esterno della città vera e propria: i collegamenti con il territorio, limitati agli accessi tradizionali delle quattro porte (Pradella, Cerese, S. Giorgio, Mulina-Cittadella) risultano volutamente tortuosi, quasi interdetti; la linea ferroviaria di collegamento con Verona, ad esempio, si attesta a S. Antonio, senza arrivare alla città; il territorio appena oltre i laghi appare privo di insediamenti, a causa delle servitù militari, e totalmente asservito al poderoso sistema delle opere di difesa; l'ampio spazio dell'antico lago di Paiolo, benché prosciugato e ridotto a improbabile terreno agricolo, può ancora essere allagato in caso di necessità difensive, e si presenta come una landa desolata, sostanzialmente impraticabile. Forse utili e volutamente perseguite dal punto di vista militare, ma sicuramente deprecabili da un punto di vista urbano, queste condizioni si sintetizzano in una città chiusa, isolata, spenta: ricca ancora di monumenti eccelsi, di architetture e spazi urbani di grande pregio, e però sclerotizzata dall'occupazione militare; degradata in molti quartieri, e nel suo insieme sottoutilizzata, igienicamente malridotta, artificialmente esclusa dalle relazioni che naturalmente ogni centro urbano intrattiene col territorio circostante.

La sostanziale inesistenza di ogni significativo ambito con caratteristiche urbane al di fuori del perimetro delle mura è ben documentato dalla cartografia dell'epoca.

La *Carta topografica del territorio distrettuale di Mantova*, nel 1853 (fig. 2), litografata da Antonio Beretta, rappresenta la città e il territorio circostante quale sostanzialmente doveva essere al momento dell'annessione: la città murata, i laghi, le opere di difesa particolarmente sviluppate a Cittadella, Porta Pradella e a sud del Palazzo Te, e il sostanziale vuoto (di edificazione così come di infrastrutture) tutto attorno. Viene curiosamente riportato, con grafia incerta, il possibile tracciato di una nuova linea ferroviaria che, provenendo da sud, in località Pompilio avrebbe piegato a est, sotto il Palazzo Te, per passare il lago inferiore alla Diga Chasseloup (oggi Masetti) e dirigersi poi, circumnavigando i laghi, verso S. Antonio, ricongiungendosi infine con la linea per Verona.

Trentacinque anni più tardi, nel 1885, la carta topografica dell'Istituto Geografico Militare (IGM) (fig. 3) ci restituisce una immagine della città e del territorio analoga alla precedente, ove si consideri la assenza di qualsiasi accenno di sviluppo edificatorio attorno alla città.

Appaiono invece ridimensionate le opere di difesa attorno a Cittadella e, soprattutto, lungo il perimetro sud-ovest della città, ove risultano almeno parzialmente sostituite dalla nuova viabilità esterna alle mura: in tutta evidenza, infine, le nuove linee ferroviarie da e per la nuova stazione ferroviaria (di recente realizzata lungo la sponda destra del Lago Superiore) che prefigurano quello che nei primi anni Venti del Novecento diventerà il nodo infrastrutturale del Cavalcavia di Belfiore.

Mantova, dunque, entra nel nuovo Stato Italiano in condizioni difficili: l'economia della città è da ricostruire su nuove basi, dopo la fuoriuscita della guarnigione; i collegamenti funzionali con il

territorio devono essere ripristinati, recuperando o addirittura costruendo *ex novo* le infrastrutture stesse, strade e ferrovie *in primis*; il patrimonio edilizio della città entro le mura, anche di pregio, ha subito usi impropri, conseguenti all'occupazione militare; le condizioni igieniche, anche a causa dell'insoluto problema idraulico, sono precarie, al limite della inagibilità.[1] Il confine territoriale del Comune coincide con la città murata: all'esterno, e oltre i laghi, il territorio fa parte di altri Comuni ed è privo di insediamenti, anche perché gravato da pesanti ed estese servitù militari.[2]

Da qui, verosimilmente, derivano alcuni fra i temi più impegnativi che la comunità mantovana deve affrontare per dare alla città una nuova prospettiva, un nuovo assetto urbano: la progressiva cancellazione delle servitù militari e la conseguente possibilità della bonifica e successiva acquisizione e utilizzazione dei terreni così liberati; la demolizione delle porte e delle mura Magistrali; il recupero di condizioni di agibilità (funzionale, igienica, sociale e civile) della città storica; l'ampliamento dei confini comunali; nuove o rinnovate infrastrutture di collegamento, ritenute vitali per restaurare un valido rapporto con il territorio e il nuovo Stato Italiano, si sono infatti imposti, anche se talvolta caricati di significati e aspettative sproporzionate, come obiettivi determinanti per una inversione di tendenza nella trasformazione della città.

Tutti questi temi sembrano però affrontati con una sorta di strabismo divergente: nel senso che la comunità mantovana non sembra in grado di percepirli, studiarli e affrontarli operativamente come le facce, per quanto distanti, dello stesso problema, vale a dire il recupero di Mantova come città, nel suo insieme di centro storico tradizionale e di nuovi auspicati spazi esterni di sviluppo.

L'approccio ai problemi non evidenzia, in generale, una visione complessiva, non appare sistematico: i progetti e i programmi di intervento, anche di rilievo, sembrano focalizzati sulle soluzioni operative, specifiche o addirittura puntuali, in un'ottica più consona a singole opere pubbliche, lontana cioè da una visione più ampia e meglio rispondente a logiche di assetto urbano complessivo.

Questo approccio risulta evidente se, ad esempio, si considera il tema del recupero del centro storico con risanamento del Ghetto, che prende il via con i primi progetti risalenti alla fine del XIX secolo.[3]

---

[1] Ampie e documentate descrizioni delle condizioni igienico-sanitarie e socio-economiche della città si trovano in varie relazioni elaborate a varie date da molti uffici e commissioni comunali. Fra le altre, la *Relazione della commissione delegata dal Consiglio Comunale di Mantova pei provvedimenti igienici opportuni* del 1868 (Archivio storico comunale di Mantova, da ora ASCMn, *Statuti, Regolamenti e Relazioni*, b. 10, IV. 90) elenca i seguenti problemi: «malaria; inondazioni da rigurgiti di Po; scarichi cloache; cattiva ubicazione dei cimiteri; poca salubrità delle acque potabili; esalazioni malsane di alcuni esercizi; pericolo per le molte polveriere; mancanza di scarichi fognari» tratteggiando un quadro davvero preoccupante della situazione igienico sanitaria della città, al limite della vivibilità.

[2] Il progressivo ampliamento del territorio comunale prende le mosse con un primo provvedimento (1 giugno 1901) finalizzato all'acquisizione di alcuni terreni a sud della città, ivi compreso il complesso di Palazzo Te. Passaggio fondamentale è poi il cosiddetto Ampliamento Italico del 1925. I confini Comunali vengono definitivamente assestati nella configurazione attuale con un successivo ampliamento del 1943.

[3] I progetti di risanamento dei quartieri degradati della città storica prendono il via nel 1896 con le operazioni di risanamento dell'ex Ghetto, progettate e realizzate anche in applicazione della Legge di Napoli del 1885: risultano finalizzati alla demolizione dell'edilizia degradata, alla realizzazione di un nuovo impianto viario e alla riedificazione dei nuovi isolati. Per maggiori dettagli si veda, nel presente volume, il saggio di Giovanni Iacometti.

Fig. 2 – Antonio Beretta, *Carta topografica del territorio distrettuale di Mantova*, 1853

Per il territorio e gli spazi *extra moenia* progressivamente acquisiti la priorità va sicuramente riconosciuta al tema dei collegamenti infrastrutturali, in particolare ferroviari, con il territorio circostante,[4] mentre per l'apertura a nuove utilizzazioni del territorio al di fuori delle mura occorre attendere l'inizio del nuovo secolo, quando si dà finalmente avvio alla liberazione della città dalle servitù militari, e si gettano le

[4] Il dibattito sulle possibili soluzioni sia per i tracciati delle nuove linee ferroviarie, sia per la localizzazione della stazione, non conosce soluzione di continuità rispetto a quanto già avviato durante gli ultimi anni della dominazione austriaca. Per maggiori dettagli si veda, nel presente volume, il saggio di Secondo Sabbioni.

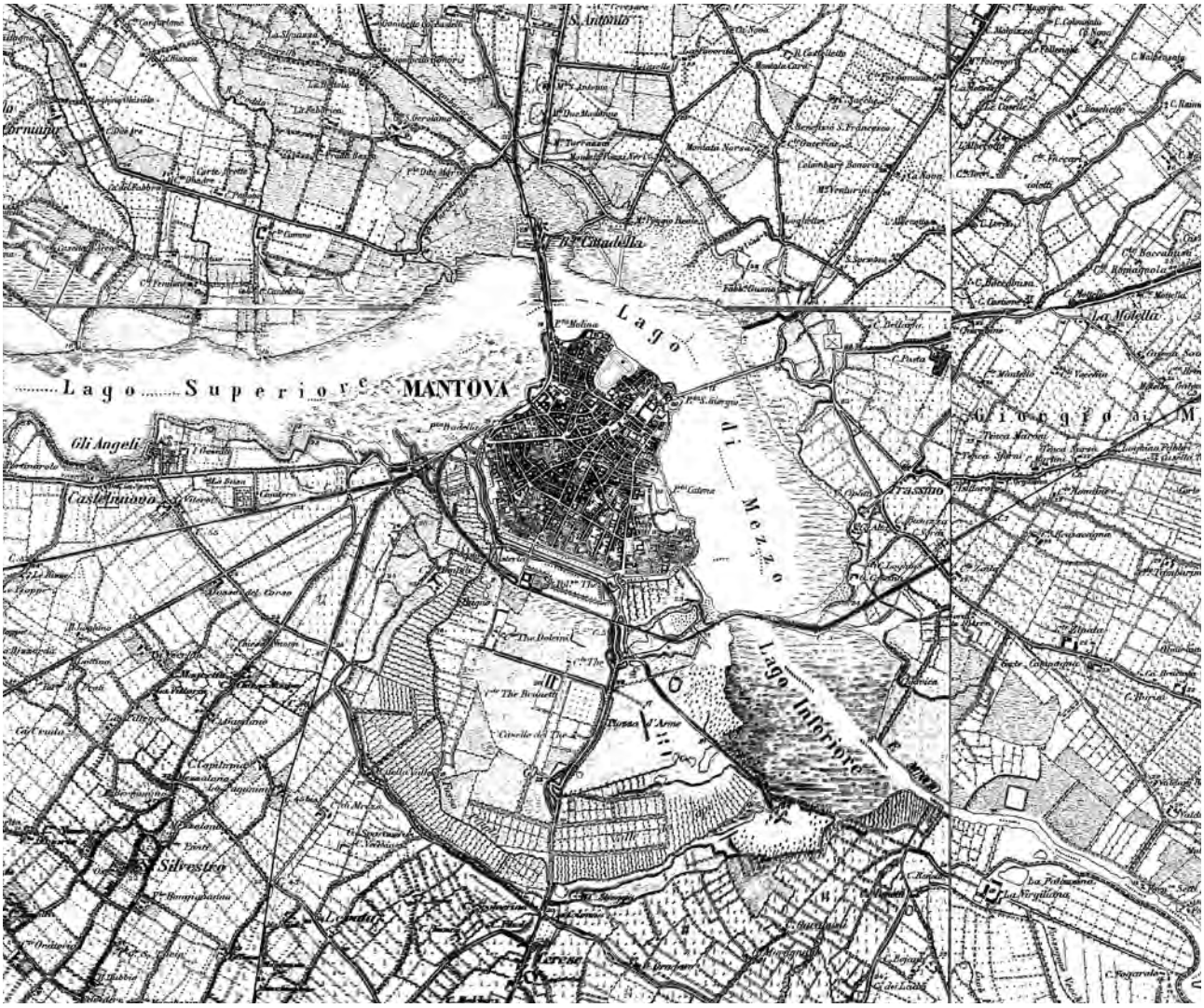


Fig. 3 – IGM (Istituto Geografico Militare), *Carta topografica di Mantova*, 1885

basi per l'apertura di prospettive fino ad allora precluse. Opportunità, questa, che si consolida formalmente nel 1905, con la firma della convenzione fra Comune e Ministero della Guerra che prevede la cancellazione delle servitù e il progressivo passaggio di proprietà al Comune delle aree, una volta eseguiti i lavori di demolizione e bonifica. L'affrancamento dalle servitù militari si rivelerà operazione di enorme portata per le risorse e le capacità economiche ed operative del Comune: avviata con determinazione all'inizio del Novecento, sarà portata avanti con sorti alterne e verrà completata solo dopo la Seconda Guerra Mondiale. Fin dall'inizio, comunque, dà corpo e prospettive alla liberazione della città dallo *status* di *città-fortezza* ereditato dalla dominazione

austro-ungarica, avviando la realizzazione delle infrastrutture di collegamento col territorio (ferrovia, viabilità, tramvia). A partire dalla fine del XIX secolo riemerge anche il tema dei confini territoriali del Comune, che si protrae con alterne vicende fino al 1925, quando il cosiddetto 'ampliamento italico' estenderà il territorio del Comune sostanzialmente fino ai confini attuali.
In sintesi, la seconda metà del XIX secolo e gli inizi del XX sembrano caratterizzati da una situazione di incertezza e di difficoltà ad affrontare in termini determinati e risolutivi i problemi che pure vengono chiaramente individuati:[5] si stenta a rintracciare la capacità di elaborare, da parte della comunità mantovana, una concreta prospettiva strategica per il proprio futuro, in grado di avviare il riscatto della città storica e la effettiva riapertura delle relazioni con il territorio.

2. 1921-1926: i primi piani di risanamento e di ampliamento

I primi piani urbanistici di un certo respiro di cui c'è traccia a Mantova risalgono ai primi anni venti del Novecento:[6] seppure ancora in una logica riduttiva di strumenti dedicati ad ambiti limitati, e a problemi circoscritti, ci informano su quale poteva essere, in allora, la visione complessiva per il futuro della città, orientata da un lato alla risoluzione dei problemi della città storica, dall'altro alla invenzione della nuova città.
Si tratta di una serie di progetti e di piani regolatori, redatti dagli uffici del Comune, che riguardano sia la città storica sia vari ambiti delle aree esterne: a dimostrazione del fatto che non si perseguiva un disegno complessivo, ma ci si focalizzava sulla città storica o su temi e ambiti territoriali specifici, esterni alla città storica stessa, anche se di ampia estensione.
Il primo di questi piani è il *Piano regolatore generale interno* datato 1921 (fig. 4): anche se non risulta mai definitivamente approvato, va menzionato perché documenta le *«proposte di nuove arterie stradali a risanamento delle zone centrali della città»*: una serie di indicazioni che verranno puntualmente riprese negli anni successivi, e daranno spunto per alcune fra le principali trasformazioni del centro storico, prima fra tutte la realizzazione del collegamento fra le attuali Piazza Cavallotti e Piazza Martiri, con la edificazione di quello che verrà chiamato Nuovo centro cittadino.
Seguono il *Piano regolatore di massima per la zona esterna a sud della ferrovia Mantova-Legnago* del 1923; il *Piano regolatore esterno di massima dei territori a Sud e Ovest della città* (Borghi Belfiore, Angeli, Dosso del Corso, Te e Virgilio del 1926 (fig. 7); il *Piano regolatore di massima dei territori a Nord e Est della città* (Cittadella e S. Giorgio) del 1926 (figg. 5, 6). I tempi in cui questi piani, tutti riguardanti ambiti esterni alla città storica, vengono redatti, sembrano direttamente legati alle vicende

[5] Per una esauriente rappresentazione delle condizioni della città di Mantova e della popolazione ivi residente si rimanda alla *Relazione sul censimento popolazione 1901*, in ASCMn, *Statuti, Regolamenti e Relazioni*, b. 21, XII. 101, a firma di L. Bellini. Ricchissima di dati, parte dalla costatazione che la popolazione risulta sostanzialmente stabile da circa un secolo; che peraltro vi sono movimenti migratori molto sostenuti (oltre il 7% annuo), a riprova di una diffusa povertà della popolazione, le cui condizioni generali continuano a peggiorare. Ogni mese circa 500 abitanti cambiano residenza; e in media si registra un affollamento di 4,08 abitanti per alloggio. Il 26,5% della popolazione è analfabeta; la malaria è ancora endemica.

[6] Per la cronistoria dei piani urbanistici di Mantova si rinvia al volume di R. M. Rombolà, *Mantova: piani 1883-2004*, Milano, Libreria CLUP 2006.

Fig. 4 – *Piano regolatore generale interno*, 1921

Fig. 5 – *Piano regolatore di massima dei territori a nord e est della città: Cittadella*, 1926

>
Fig. 6 – *Piano regolatore di massima dei territori a nord e est della città: San Giorgio*, 1926

Fig. 7 – *Piano regolatore esterno di massima per i territori a sud e ovest della città*, 1926

relative alla dismissione delle servitù militari: nel senso che si pone mano alla progettazione degli ampliamenti man mano che i vari ambiti territoriali venivano acquisiti o comunque annessi al territorio comunale.[7]
Pur tenendo conto del fatto che l'urbanistica, in allora, era disciplina poco diffusa e per certi versi ancora sperimentale, questi piani, ed in particolare quelli che prevedono l'espansione della città storica, suscitano alcune perplessità.
Innanzitutto, per la qualità progettuale espressa: le proposte non risolvono il tema essenziale delle relazioni che i nuovi quartieri instaureranno con la città esistente, perché l'unica attenzione al riguardo sembra rivolta alla contiguità e alla continuità dei tracciati viari. Mancano intenzioni e idee volte a prefigurare una qualità urbana per i nuovi quartieri, che vengono rappresentati solo attraverso una monotona e ridondante ripetizione dello schema ippodamico a griglia ortogonale. Considerando poi nello specifico i settori sud e ovest, ove gran parte del territorio era entrato nella disponibilità del Comune a seguito della dismissione delle servitù militari, appare evidente che non si è riusciti a mettere a frutto l'occasione, veramente unica, di progettare la nuova città su aree di proprietà Comunale, quindi al sicuro dai condizionamenti che sarebbero derivati da un diverso regime di proprietà delle aree stesse.
Anche le proposte elaborate per la città storica non presentano soluzioni significative: l'attenzione sembra posta quasi esclusivamente alla definizione di sistemazioni viabilistiche in grado di prefigurare una serie di lotti destinati alla nuova edificazione, in sostituzione del tessuto edilizio preesistente; mentre non risulta che venga posta particolare attenzione per gli aspetti qualitativi degli spazi urbani aperti, né per il nuovo assetto delle costruzioni.[8] Anche nel primo periodo del regime fascista, dunque, si trova scarsa traccia di piani urbanistici veri e propri, e l'attività edilizia procede per episodi singoli, sia nei casi di risanamento e rinnovamento della città storica, sia nei casi ove è indirizzata allo sviluppo per espansione, motivato anche dalle condizioni abitative problematiche in vari quartieri della città. E, in modo del tutto significativo, le operazioni condotte nel centro storico, prefigurate dal piano di risanamento del 1921, si legano funzionalmente e politicamente ai progetti di nuova urbanizzazione delle aree periferiche, a loro volta basate sui piani di sviluppo delle aree esterne del 1923/1926: esempio molto chiaro, a questo proposito, è il 'Villaggio delle casette popolarissime' di Te Brunetti, avviato nel 1934, dichiaratamente destinato ad accogliere le famiglie numerose e bisognose, e gli sfollati dai quartieri del Ghetto e di S. Leonardo a seguito degli interventi di risanamento.

---

[7] Si veda, ad esempio, il *Piano regolatore di massima dei territori a Sud e Ovest della città: Belfiore, Angeli, Dosso del Corso, Te, Virgilio* approvato con Deliberazione del Consiglio Comunale, 9 maggio 1926, che viene dichiaratamente formulato in data immediatamente conseguente al cosiddetto 'Ampliamento Italico' del 1925. In ASCMn, *Statuti, Regolamenti e Relazioni*, b. 19, X. 101.

[8] Per maggiori dettagli sulle proposte e i progetti di intervento nella città storica si veda, nel presente volume, il saggio di Giovanni Iacometti.

3. 1934-42: il concorso per il piano regolatore e il piano di massima della città di Mantova

In questo quadro si sviluppa la vicenda del primo piano urbanistico per la città, pensato e avviato in netto anticipo rispetto alla Legge urbanistica nazionale del 1942.
Il percorso per la formazione del primo piano regolatore della città prende formalmente il via con il bando *Concorso per un progetto di massima del piano regolatore della città*, pubblicato dal Comune nel maggio 1934, ove vengono elencati i criteri informatori e le richieste cui i partecipanti sono invitati a dare risposta. Grande attenzione deve essere rivolta alla città costruita, ove le proposte devono avere «*carattere integrale*»; anche se vengono comunque elencati gli ambiti di risanamento (ex Ghetto e S. Leonardo) e i complessi monumentali cui riservare particolare attenzione (palazzo della Ragione e palazzo del Podestà; S. Andrea; S. Francesco; Convento del Gradaro; tempio di S. Sebastiano; porta Giulia): viene pure richiesta una proposta per «*la eliminazione del traffico in transito dal centro*». Per quanto riguarda il territorio, andranno individuati gli sviluppi residenziali per ampliamento, con precisazione della localizzazione e conformazione dei nuovi quartieri, e della relativa viabilità di collegamento con la città; il tema delle infrastrutture viene ricondotto, in particolare, alla sistemazione della stazione ferroviaria e al porto fluviale, e del relativo raccordo ferroviario. Il bando, in sintesi, individua e in certo senso codifica i tre elementi strategici che diventeranno tradizione consolidata nella pianificazione urbanistica della città, vale a dire viabilità e collegamenti infrastrutturali; sviluppo con nuove urbanizzazioni; risanamento della città storica.[9]
I principali contenuti della proposta cui viene assegnato il primo premio, elaborata da un gruppo di tecnici guidato dall'arch. Aldo Andreani, sono ben richiamati e riassunti nella relazione della commissione giudicatrice, relazione di cui si riportano alcuni stralci significativi:[10]

Ottima la sistemazione dei monumenti

la proposta presenta infatti, con una serie di grafici ben noti, presto diventati vere e proprie 'icone' del 'piano Andreani', la liberazione dalla edificazione circostante dei monumenti indicati da bando, secondo un orientamento tecnico-culturale allora in voga;

Non accettabile la copertura del Rio

che propone quanto poi verrà ripreso e portato a compimento nel dopoguerra con l'operazione del Nuovo centro cittadino;

Buona distribuzione dei quartieri di ampliamento

individuati nell'area a sud del Palazzo Te (attuale Te Brunetti-Trincerone) e Sud-Ovest (Dosso del Corso) e pianificati con una interessante

---

[9] Si veda il *Regolamento per il concorso per un progetto di massima del piano regolatore della città*, maggio 1934, ASCMn, *Statuti, Regolamenti e Relazioni*, b. 19, X. 103. La documentazione predisposta per l'occasione del bando da parte del Comune contiene una serie di dati molto puntuali sulla proprietà delle aree, sull'andamento demografico e sul patrimonio edilizio residenziale: si veda in proposito, ivi, b. 19, X. 104.

[10] La documentazione relativa al concorso e alle successive vicende che hanno portato alla definizione del Piano Regolatore 1942, si trova presso l'Archivio Storico del Comune di Mantova. In particolare, l'esito del concorso per il Piano Regolatore 1934 è documentato in *Comune di Mantova: Concorso Nazionale per un progetto di massima del piano regolatore della città: Relazione della Commissione Giudicatrice*, ivi, b. 19, X. 105.

Fig. 8 – *Piano Regolatore Generale di massima relativo alla sistemazione della città vecchia*, 1942

impostazione ispirata ai modelli del Razionalismo. Vengono anche considerate positivamente le proposte per la realizzazione di viabilità lungolago sulle rive in destra dei laghi, ove si segnala però l'incompletezza della previsione, che si arresta prima del Porto Catena. Infine, la Commissione, dichiarando di non concordare con l'ipotesi di prosciugamento dei laghi, giustifica comunque l'assegnazione del primo premio affermando che la proposta di prosciugamento

non viene considerata come caratteristica di giudizio del progetto, esulando dalle premesse del bando.

La formalizzazione del primo piano regolatore avviene però solo nel 1942, quando il Comune, prendendo come base di lavoro le proposte derivanti dal concorso del 1934, arriva a dotarsi ufficialmente dello strumento urbanistico (fig. 8), che peraltro viene limitato al centro storico, in conformità a specifica richiesta ministeriale: non verranno quindi adottate le proposte relative a tutte le aree esterne, ivi compresa l'ipotesi, per la verità assai azzardata, della bonifica dei laghi tramite canalizzazione.
Nonostante la sostanziale mutilazione del piano, che ancora una volta viene ricondotto alla sola città storica, i contenuti di questo primo strumento urbanistico moderno appaiono molto impegnativi, in particolare per quanto riguarda i due temi fondamentali del risanamento igienico edilizio e del riassetto della viabilità. Viene definitivamente codificata l'operazione del Nuovo centro cittadino, dettagliata nel piano particolareggiato, datato 1940, che viene portato avanti in parallelo con la procedura di approvazione del Piano Regolatore; si ripropone un'ampia serie di nuovi tracciati, ampliamenti e rettifiche viabilistiche; si perimetrano puntualmente i quartieri e gli isolati degradati ove realizzare interventi di risanamento urbano.
Per molte di queste previsioni si tratta del recupero di proposte e progetti da lungo tempo sul tappeto: e allo stesso modo la realizzazione di questi progetti vedrà la luce negli anni successivi, ben oltre la forzata interruzione delle attività conseguente alle vicende belliche.

4. 1950: il piano di ricostruzione del dopoguerra

La città esce dalla Seconda Guerra Mondiale segnata da distruzioni, fortunatamente non rilevanti e sostanzialmente concentrate nella zona fra la stazione ferroviaria e Cittadella: di particolare significato la rovina del Ponte dei Mulini, a seguito di bombardamento del 1944, che priva la città di una singolare infrastruttura ricca di sette secoli di storia.
Il piano di ricostruzione, approntato dall'Ufficio Tecnico Comunale nel 1950 (fig. 9), considera l'intera area colpita dalle distruzioni belliche e ne prevede, sostanzialmente, la riedificazione: vengono anche ripresi alcuni progetti di viabilità già da tempo proposti, e almeno in parte considerati nel piano regolatore del 1942, quali il collegamento fra stazione ferroviaria e corso Vittorio Emanuele II tramite la nuova via Bonomi, l'apertura di via Pitentino, la nuova via Dugoni, la sistemazione dell'isolato fra piazza d'Arco e piazza S. Giovanni.[11]
Gli anni della ricostruzione della città sono anche segnati dall'avvio di alcune operazioni, lungamente

[11] La documentazione relativa al *Piano di Ricostruzione 1950* si trova presso l'Archivio Storico del Comune di Mantova.

Fig. 9 – *Piano parziale di ricostruzione del Comune di Mantova e del sobborgo di Cittadella*, 1950

dibattute fin dai primi del Novecento, che proprio nel clima della ricostruzione trovano l'occasione propizia per consolidare il consenso e reperire le risorse necessarie. Esempio significativo è la realizzazione del condominio Ariston (1947-1949) che precede di poco l'avvio della grande operazione del Nuovo centro cittadino con la demolizione e ricostruzione degli isolati fra corso Vittorio Emanuele II, via Chiassi e via Principe Amedeo. Questo intervento, che sicuramente rappresenta la trasformazione di maggiore incidenza urbanistica realizzato in epoca contemporanea nella città storica, compare ufficialmente nella proposta di piano Andreani del 1934 (che peraltro riprende proposte già da tempo sul tappeto); viene adottato come *Piano particolareggiato di esecuzione del Nuovo centro cittadino giusta il piano regolatore generale di massima per la città di Mantova in corso di approvazione* con deliberazione podestarile in data 1 ottobre 1940, viene approvato con Regio Decreto 8 gennaio 1942 e assistito da un *Contributo dello Stato nella spesa per il piano di risanamento edilizio della città di Mantova* di 10.000.000 di Lire. Le vicende belliche ed il successivo periodo della ricostruzione posticiperanno l'intervento ai primi anni Cinquanta.[12]

5. 1955/1959: il primo Piano Regolatore Generale Comunale

Predisposto dall'Ufficio Tecnico Comunale con la consulenza dell'arch. Piero Bottoni, uno dei più importanti urbanisti del momento, il Piano Regolatore Generale Comunale (P.R.G.C.) è il primo piano urbanistico del Comune di Mantova che prende in considerazione l'intero territorio comunale, e si presenta ricco di contenuti e proposte di rilievo (fig. 10). Viene dichiaratamente basato su tre «Elementi fondamentali di impostazione»: la nuova sistemazione idraulica con quota dei laghi uniforme a m. 16,50 s.l.m.; lo sviluppo di una grande zona industriale nel quadrante est del territorio comunale, oltre il Lago Inferiore; la promozione e valorizzazione del centro storico come attrazione turistica e volano economico per lo sviluppo della città.[13] Le proposte di piano spaziano dalla tutela del centro storico (per la prima volta l'intera città entro le mura magistrali viene considerata centro storico, e viene articolata in varie sottozone); alla previsione di una serie di zone di nuova urbanizzazione da destinare a residenze (nella ipotesi di un incremento della popolazione da 60.000 a 120.000 abitanti teorici in venticinque anni); allo sviluppo industriale (confermando ed ampliando l'insediamento già avviato a Est della città, oltre il lago Inferiore); alla dotazione di servizi di scala territoriale. Viene infine prevista una articolata soluzione per lo sviluppo e il potenziamento della rete infrastrutturale di viabilità, con un doppio sistema di circonvallazione interno (quelli che saranno i lungolaghi) ed esterno.[14]
Pochi anni dopo, alle previsioni del *Piano Regolatore Generale* si affianca e si sovrappone il *Piano per l'Edilizia Economica e Popolare* (P.E.E.P.)

[12] Per maggiori dettagli si veda, nel presente volume, il saggio di Giovanni Iacometti.

[13] ASCMn, *Relazione, Elementi fondamentali d'impostazione del Piano*, in *Atti del Piano Regolatore Generale*, pp. 79-82.

[14] La documentazione relativa al *Piano Regolatore Generale 1959* si trova presso l'Archivio Storico del Comune di Mantova.

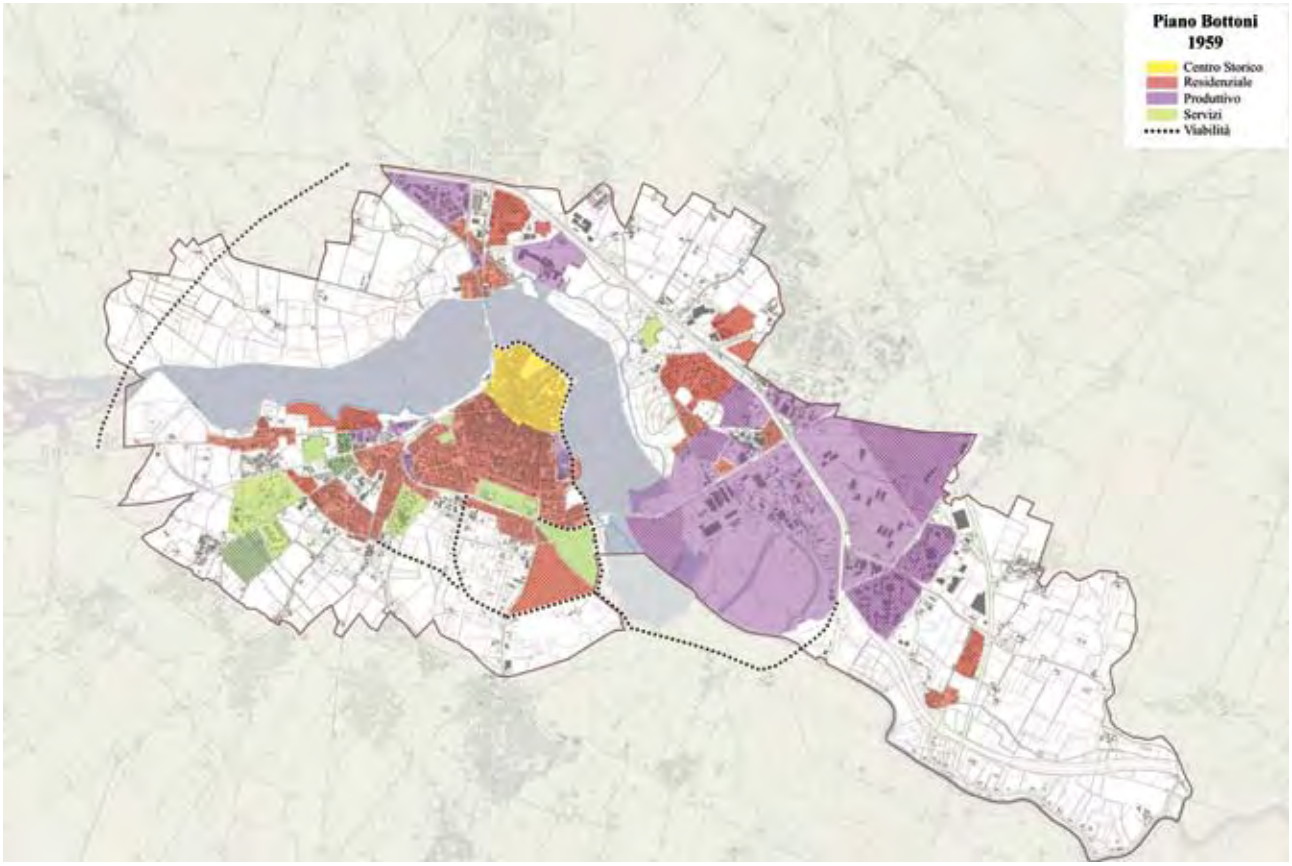


Fig. 10 – *Sintesi delle previsioni del Piano Regolatore Generale 1959*, elaborazione COPRAT

(fig. 11), che il Comune di Mantova predispone nel 1963 e che viene approvato nel 1966.[15] Si tratta di un piano urbanistico attuativo, istituito dalla Legge n. 167/1962 e reso obbligatorio per tutti i capoluoghi di provincia, finalizzato a dare risposta concreta al grande fabbisogno di case popolari alimentato dall'epocale movimento migratorio che in quegli anni si stava registrando all'interno al nostro Paese. Grazie a questo piano urbanistico, che verrà progressivamente attuato nell'arco dei successivi venti anni, nei quartieri esterni (e a partire dagli anni Ottanta anche nei quartieri degradati dell'ex Ghetto e di S. Leonardo) si darà corso in modo programmato alla realizzazione di edilizia economica e popolare nelle sue varie sfaccettature socio-economiche (edilizia

[15] Il P.E.E.P. (Piano per l'Edilizia Economica e Popolare) del Comune di Mantova è stato studiato e predisposto dall'Ufficio Tecnico Comunale a partire dal 1963, ed è stato approvato nel 1966. È stato successivamente oggetto di numerose modifiche ed integrazioni. La documentazione tecnica è reperibile presso l'archivio corrente del Servizio Urbanistica del Comune di Mantova.

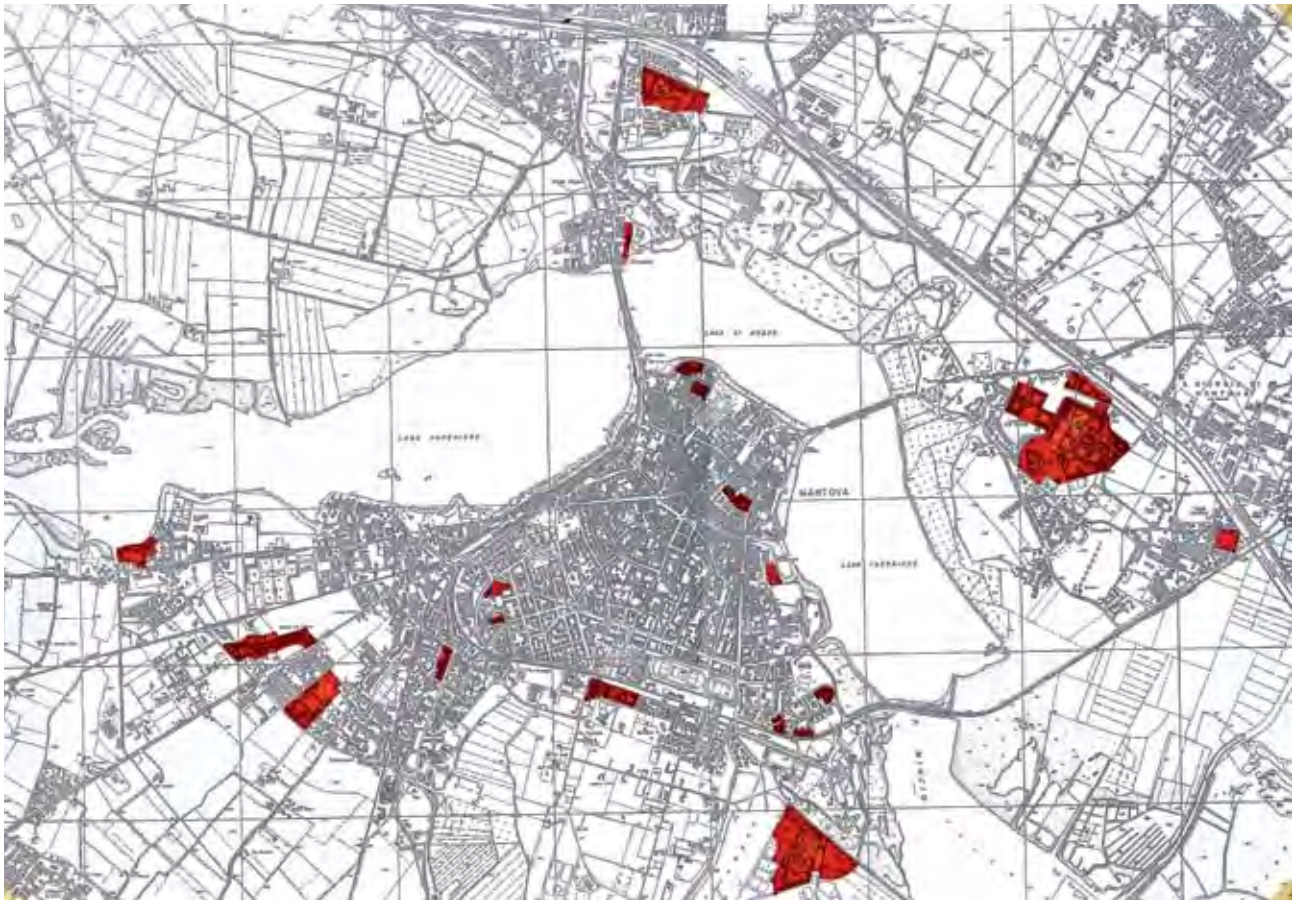


Fig. 11 – *Aree comprese nel Piano per l'edilizia economica e popolare* (P.E.E.P.) 1966, elaborazione COPRAT

sovvenzionata, a cura dell'Istituto Autonomo Case Popolari (I.A.C.P.) e altri enti pubblici; edilizia agevolata e convenzionata, a cura di cooperative e imprenditori privati).
Senza proporre giudizi di merito sul *Piano Bottoni*, è comunque utile svolgere alcune considerazioni in merito alla coerenza delle previsioni con quanto effettivamente realizzato. Sicuramente non si avvera, se non in minima parte, la previsione di incremento della popolazione: anche se, ad una osservazione attenta, non dovrebbe sfuggire che la dimensione demografica attorno ai centomila abitanti ipotizzata per la città di Mantova corrisponde in tutta evidenza alla popolazione stabilmente registrata nella Grande Mantova nei decenni finali del XX secolo. Fra le previsioni più significative che si sono avverate, invece, va considerato il consistente ampliamento della zona industriale oltre il lago Inferiore, che rappresenta il radicamento e lo sviluppo del settore secondario industriale-artigianale nell'economia mantovana, da sempre contraddistinta dalla rilevante preminenza del settore primario agricolo. Poco o nulla, invece, viene realizzato nel settore della viabilità esterna e delle infrastrutture: la grande opera idraulica del canale diversivo di Mincio

segue tempi e logiche estranee alla vicenda urbanistica della città, e l'autostrada del Brennero non è ancora all'orizzonte. Così pure le previsioni relative alla eliminazione della barriera ferroviaria a sud restano lettera morta, mentre viene avviato a realizzazione il sistema dei lungolaghi, a completamento delle opere di bonifica dei laghi di Mezzo e Inferiore: operazione questa sicuramente utile dal punto di vista igienico e del traffico, ma forse discutibile dal punto di vista paesaggistico e ambientale, poiché produce una alterazione irreversibile e impattante nel rapporto fra la città murata e lo specchio d'acqua dei laghi.
Considerando infine e più specificamente l'efficacia del piano come strumento di indirizzo e controllo dello sviluppo urbano della città, si può affermare che il Piano Regolatore 1959, assieme al successivo P.E.E.P., hanno complessivamente assicurato un quadro di ragionevole guida dello sviluppo della città e del territorio comunale, contenendo almeno in parte gli effetti negativi e degenerativi della cosiddetta espansione a macchia d'olio. Ha per contro legittimato e promosso la diffusione delle urbanizzazioni, sia nel settore sud e ovest (la cosiddetta 'coda dell'aquilone' che parte dal nodo del cavalcavia Belfiore e si estende a ventaglio dall'ospedale C. Poma alla riva destra del lago Superiore) sia oltre i laghi (dal nuovo quartiere di Colle Aperto verso Lunetta Frassino per finire al polo di Valdaro).

6. 1974/1984: il secondo Piano Regolatore Generale Comunale

Tra la fine degli anni Sessanta e l'inizio degli anni Settanta si registra in Italia la inversione di tendenza del ciclo economico, fino ad allora caratterizzato dagli alti tassi di sviluppo ed espansione produttiva che hanno caratterizzato il periodo della ricostruzione postbellica: e contemporaneamente emergono acuti problemi sociali che mettono radicalmente in discussione il modello socio-economico e politico-istituzionale di riferimento. La disciplina e la cultura urbanistica si interrogano sulla sostenibilità di uno sviluppo urbano e territoriale caratterizzato dalla massiccia e rapida industrializzazione di ampie zone del Paese (in particolare il Nord e le aree metropolitane), e da movimenti migratori di portata storica, che generano ingenti espansioni dell'urbanizzato, abbandono dei centri storici, proliferazione di costosissime infrastrutture che pregiudicano e distruggono il territorio, producendo insostenibili concentrazioni di popolazione nelle città, invece che diffusione dello sviluppo. Alcuni provvedimenti normativi a livello statale (ad esempio la cosiddetta Legge Ponte Urbanistica del 1967; il Decreto Ministeriale sugli *standard* urbanistici del 1968; la Legge sulla casa del 1971) e poi le leggi urbanistiche regionali che inaugurano il nuovo assetto istituzionale cercano di porre riparo, anche se tardivamente e con approcci inadeguati, ad una situazione ormai fortemente compromessa.[16]
Il nuovo Piano Regolatore Generale Comunale, avviato nel 1974 dall'arch. Silvano Tintori

[16] La competenza istituzionale in materia urbanistica rimase riconosciuta allo Stato fino alla istituzione delle Regioni nel 1971. A partire dalla legge fondamentale in materia urbanistica (n. 1150/1942) lo Stato, negli anni '60-'70, emanò varie disposizioni specifiche e settoriali, senza peraltro addivenire ad un organico aggiornamento della legge base. Con l'istituzione delle Regioni la competenza venne trasferita alle Regioni: in Lombardia la prima legge urbanistica è del 1971 (n. 51).

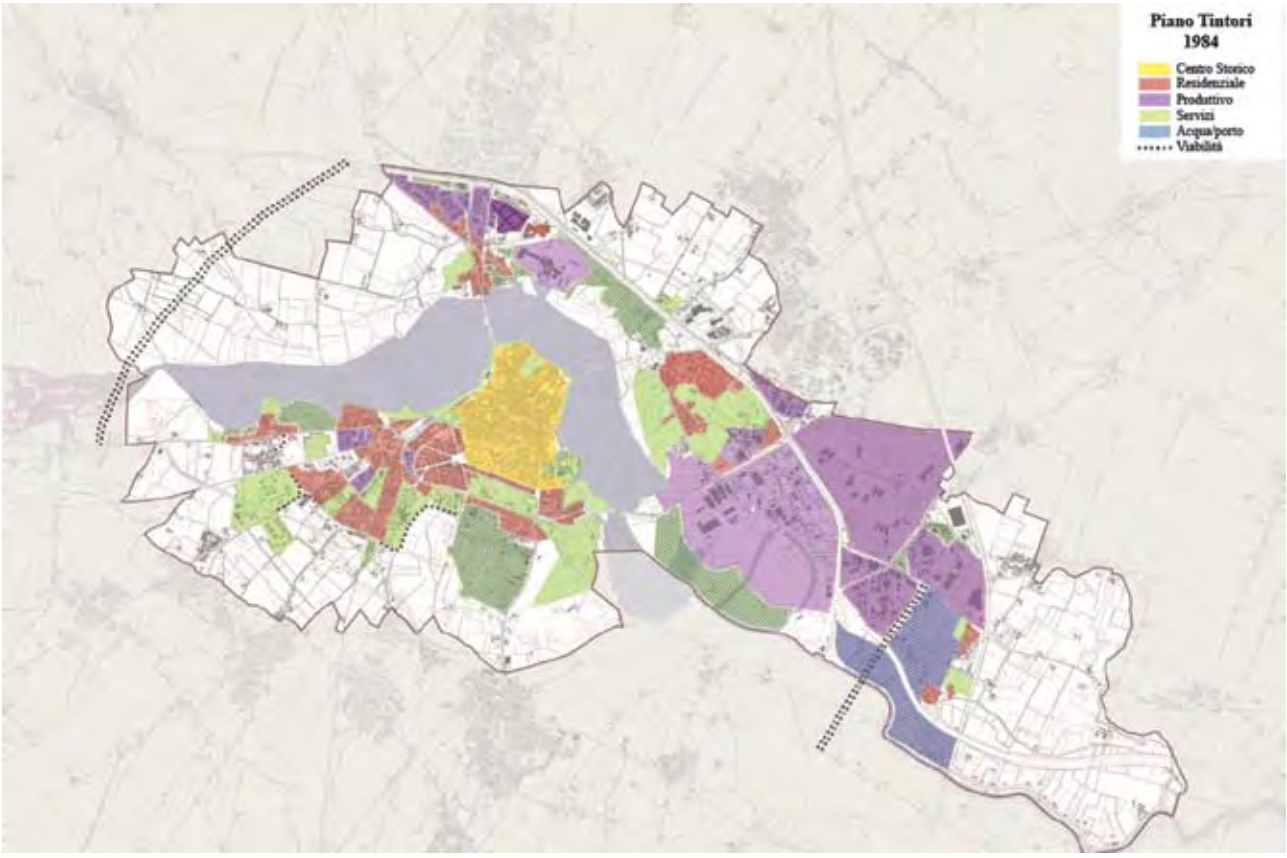


Fig. 12 - *Sintesi delle previsioni del Piano Regolatore 1984*, elaborazione COPRAT

(fig. 12), è espressione di questo periodo, segnato contemporaneamente dalla riflessione sui problemi presenti e dall'incertezza sulle prospettive, e rappresenta una considerevole inversione di tendenza, essendo basato su almeno tre elementi che si discostano dall'impostazione del precedente strumento urbanistico:

a) il contenimento dell'espansione della città e dell'incremento della popolazione: il dimensionamento complessivo proposto prevede l'incremento nel successivo decennio da 70.000 a 80.000 abitanti

b) l'accento particolare posto per il recupero del centro storico, al fine di favorire il ritorno in città della popolazione e della residenza, contrastando i fenomeni, già allora in atto, del proliferare delle attività terziarie e dell'abbandono (volontario o forzato) del centro storico da parte della popolazione residente

c) la visione territoriale allargata, documentata e proposta da un cospicuo studio esteso al comprensorio costituito dai 16 Comuni che venivano considerati il potenziale ambito territoriale della Grande Mantova.

Risultano invece confermati, come elementi di impostazione, l'attenzione per una dotazione ottimale di servizi pubblici e la previsione di un esteso comparto destinato agli insediamenti produttivi (potenziando l'insediamento già avviato in località Valdaro). Di grande significato,

inoltre, appare la previsione di un nuovo porto fluviale proprio a ridosso dell'area stessa di Valdaro, approfittando della concentrazione in loco del nodo di regolazione e difesa del regime idraulico della città e del collegamento all'autostrada del Brennero di recente realizzazione (casello di Mantova Nord). Il tema del riassetto infrastrutturale viene affrontato in termini problematici: coerentemente con la visione territoriale allargata su cui si voleva basare il nuovo strumento urbanistico, si sostiene infatti che per i nodi fondamentali presenti attorno alla città la soluzione non può essere di competenza esclusiva di un piano urbanistico comunale: si considera in particolare l'attraversamento autoveicolare dei laghi, ove si lasciano aperte entrambe le soluzioni Ovest e Est (quest'ultima peraltro viene indicata come preferibile); e la razionalizzazione delle infrastrutture ferroviarie, ove viene proposto di spostare il nuovo scalo merci a Frassino-Valdaro, e di risolvere in due tempi la questione della stazione passeggeri (prima con la razionalizzazione in loco, successivamente con lo spostamento a sud del Palazzo Te).[17]
Il percorso per lo studio, la approvazione e la entrata in vigore del nuovo P.R.G. si dipana per un lungo periodo di tempo, a partire dal 1974 per concludersi nel 1984,[18] attraverso una serie di provvedimenti volta a volta di variante di piano o di studio e proposta: due di questi atti, in particolare, meritano di essere richiamati, perché appaiono ben rappresentativi dei contenuti, delle evoluzioni e delle strategie sottese allo strumento urbanistico in divenire: il *Provvedimento Intermedio* e il *Rapporto sul Comprensorio*.
Il *Provvedimento Intermedio* predisposto nel 1974,[19] rappresenta il concreto avvio dell'attività tecnico-politica per la formazione del nuovo piano, e produce effetti immediati e molto incidenti, stabilendo una drastica riduzione della capacità edificatoria rispetto alle previsioni del piano Bottoni. Il *Provvedimento Intermedio* agisce in due differenti direzioni: da un lato le aree edificabili vengono ridotte di numero e ridimensionate, dall'altro un ampio ventaglio di aree, individuate in modo molto mirato e selettivo sull'intero territorio, vengono vincolate all'uso pubblico, e quindi alla inedificabilità. I contenuti più significativi di questo provvedimento si condensano in una versione totalmente rinnovata delle norme tecniche di attuazione, che vengono finalizzate al contenimento dell'offerta insediativa, alla nuova e rigida normativa per le zone agricole; all'adeguamento (pianificatorio e normativo) della

[17] La documentazione relativa al Piano Tintori, in particolare relazione e elaborati tecnici, è reperibile presso l'archivio corrente del Servizio Urbanistica del Comune di Mantova.

[18] Il lungo e variegato percorso della formazione, approvazione ed entrata in vigore del Piano Tintori si può considerare emblematico della complessità e difficoltà della gestione della disciplina urbanistica, particolarmente delicata e intrisa di componenti normative, tecniche, procedurali e politiche, ma soprattutto socio-economiche. Come accaduto in moltissime altre realtà, le tappe temporali di questo percorso sono segnate, volta a volta e in termini non sempre lineari, da momenti di studio ed elaborazione, da proposte di livello generale o particolare, da varianti parziali al piano regolatore vigente, da provvedimenti urgenti dettati dal repentino insorgere di casi specifici o dalla necessità di adempiere a scadenze normative cogenti.

[19] Il cosiddetto *Provvedimento Intermedio*, primo degli atti ufficiali facenti parte del Piano Regolatore Generale, risulta adottato con D.C.C. n. 231 dell'11.07.1974 e approvato con D.G.R. n. 652 del 28.10.1975. Tecnicamente si tratta di una variante di salvaguardia, finalizzata ad impedire attività ed operazioni in grado di pregiudicare la situazione esistente nelle more dello studio, elaborazione ed approvazione del nuovo piano. Il testo delle *Norme Tecniche del Provvedimento Intermedio* si trova in: ASCMn, *Statuti, Regolamenti e Relazioni*, b. 19, X. 109.

disciplina delle aree d'uso pubblico; infine alla tutela e salvaguardia del centro storico basata sulla individuazione dei modelli di intervento (dal restauro conservativo alla demolizione e ricostruzione a parità di volume) per tutti gli edifici compresi nell'ambito della città storica entro le mura magistrali.

Il *Rapporto sul Comprensorio* predisposto nel 1976,[20] analizza in modo sistematico l'assetto territoriale, la demografia e le attività presenti in 16 Comuni che si auspica vadano a costituire il cosiddetto Comprensorio di Mantova: per questo territorio esteso viene proposta la redazione di un piano urbanistico intercomunale, o quantomeno si ritiene indispensabile la predisposizione di un quadro unitario di riferimento in grado di evidenziare e razionalizzare le interrelazioni esistenti e future degli insediamenti, delle attività, delle infrastrutture. È sicuramente azzardato sostenere che l'accoglimento di queste proposte avrebbe consentito di contrastare con efficacia i fenomeni negativi che già allora stavano emergendo in tutta evidenza nell'ambito territoriale allargato che in seguito sarebbe stato indicato come Grande Mantova. È peraltro sicuro che l'assenza anche delle più elementari misure di coordinamento fra i piani urbanistici dei vari Comuni ha favorito il prevalere di logiche campanilistiche deteriori, perseguite dalle singole Amministrazioni Comunali, spesso in accesa competizione per assicurarsi insediamenti produttivi, terziari o residenziali a scapito dei comuni vicini. E infatti, fra gli anni '80 e '90, nel territorio della Grande Mantova si assiste ad un processo di urbanizzazione diffuso, uniforme ed amorfo, caratterizzato da una caotica distribuzione sul territorio delle funzioni; dall'assenza di spazi e servizi pubblici di riferimento per il tessuto urbano circostante; dalla proliferazione di infrastrutture di viabilità pensate esclusivamente per la mobilità privata; dalla esplosione delle aree a destinazione produttiva e terziaria (i cosiddetti centri commerciali); da estesi tessuti residenziali a bassa densità edilizia; dall'aumento esponenziale del territorio urbanizzato. Un processo apparentemente senza fine che ha portato alla costruzione della cosiddetta *città diffusa* ove, per ironia della sorte, anche i confini amministrativi scompaiono e si perde completamente ogni riferimento spaziale, territoriale, qualitativo.

L'attuazione del Piano Tintori, finalmente approvato nel 1984, si dipana per circa venti anni, con un percorso segnato da progressivi adeguamenti tramite varianti parziali che riguardano ambiti limitati del territorio comunale. Vanno senz'altro ascritti a merito di questo piano urbanistico alcuni risultati positivi, fra i quali sono da ricordare: la sostanziale e puntuale tutela dei valori storici, artistici, ambientali del centro storico; la difesa del territorio non invaso dalla urbanizzazione, soprattutto nel delicato settore sud-ovest (Migliaretto-Trincerone-

[20] Il *Rapporto sul Comprensorio*, redatto nell'ambito della vasta attività di studio, ricerca e proposta che ha accompagnato e caratterizzato la redazione del Piano Regolatore, può essere considerato il contributo tecnico, ma soprattutto politico, fornito dal Comune di Mantova per promuovere e realizzare la predisposizione di un piano urbanistico sovracomunale. La proposta, sostenuta e documentata dal *Rapporto*, fu indirizzata a 16 Comuni dell'*hinterland* di Mantova: Bagnolo S. Vito, Bigarello, Borgoforte, Castelbelforte, Casteldario, Castellucchio, Curtatone, Mantova, Marmirolo, Porto Mantovano, Rodigo, Roncoferraro, Roverbella, S. Giorgio, Villimpenta, Virgilio. Oggetto di ampio dibattito, non fu accolta e rimase lettera morta, soprattutto per le perplessità di ordine politico che frenarono l'adesione dei Comuni chiamati a partecipare. La documentazione relativa al Provvedimento Intermedio si trova presso l'Archivio Storico del Comune di Mantova.

Paiolo);[21] la scelta strategica di consolidare il polo industriale di Valdaro e valorizzarlo anche tramite il porto fluviale. Di segno opposto, invece, potrebbero essere le valutazioni relative alla reticenza sulle soluzioni da perseguire per il riassetto infrastrutturale (sia relativamente alle linee ferroviarie e alla stazione passeggeri, sia relativamente alla viabilità, ove peraltro viene espressa l'opzione per il completamento del sistema tangenziale con la cosiddetta chiusura a est); alla definitiva conferma dell'espansione della urbanizzazione oltre i Laghi con il nuovo quartiere di Lunetta-Frassino.
Non è invece per certo da ascrivere a responsabilità di questo Piano l'assenza di un quadro territoriale di riferimento, che anzi proprio tramite il Piano stesso era stato invano proposto e richiesto. Soprattutto non è condivisibile la critica (fatta a posteriori dalle Amministrazioni Comunali degli anni successivi) alla previsione di contenimento dello sviluppo insediativo della città; misura questa avversata perché considerata un freno allo sviluppo economico e produttivo del Comune capoluogo e causa dell'esodo di popolazione e attività verso i Comuni confinanti. Proprio da questa critica ingiustificata, purtroppo, ha poi preso le mosse il successivo percorso di pianificazione caratterizzato da scelte di segno opposto, tese a promuovere un esteso processo di urbanizzazione diffuso e indiscriminato.

[21] Per maggiori dettagli si veda, nel presente volume, il saggio di Francesco Caprini relativo alle espansioni residenziali.

7. La pianificazione attuativa a Mantova: 1970-2012

In questo seppur sintetico e sommario *excursus* della pianificazione urbanistica della città e del territorio di Mantova è opportuno prendere in considerazione anche la pianificazione urbanistica attuativa, cioè quel settore della disciplina urbanistica che provvede alla progettazione esecutiva di ambiti territoriali di estensione limitata (a differenza dei piani urbanistici generali, che considerano l'intero territorio comunale) definendo a livello di progetto dettagliato sia le opere di urbanizzazione, sia l'assetto planivolumetrico della edificazione (a differenza dei piani urbanistici generali, che si limitano alla programmazione strategica). La pianificazione attuativa svolge funzioni molto importanti nella disciplina della urbanizzazione del territorio: tramite i progetti planivolumetrici prefigura le caratteristiche qualitative della edificazione; perfeziona le modalità operative e assicura, regolandolo, il diritto di edificazione delle aree da urbanizzare; definisce la compartecipazione del pubblico e del privato per la realizzazione delle opere di urbanizzazione; programma nel tempo le fasi di realizzazione delle previsioni; è determinante per assicurare validi livelli di qualità per i nuovi insediamenti.
In Italia la utilizzazione ampia e diffusa della pianificazione attuativa risale alla fine degli anni '60, soprattutto a seguito della Legge n. 765/1967 che la rendeva obbligatoria per tutti gli interventi di nuova urbanizzazione, accollando al privato i costi di urbanizzazione (elemento questo di evidente interesse per i Comuni). Leggi successive hanno poi disciplinato la possibilità per i piani attuativi di produrre varianti ai piani generali, così

semplificando l'*iter* procedurale dei piani attuativi e aprendo le porte, di fatto, all'iniziativa privata nella pianificazione urbanistica.
Anche a Mantova, a partire dagli anni '70, la pianificazione attuativa si sviluppa in modo progressivamente esteso. Fra i piani attuativi predisposti durante il periodo di vigenza del Piano Tintori (comprendendovi anche alcuni piani avviati durante la fase di studio) è bene ricordare almeno:
– il Piano Particolareggiato Lunetta Frassino destinato a dare assetto organico ad un nuovo quartiere residenziale di oltre 10.000 abitanti
– il Piano per gli Insediamenti Produttivi (P.I.P.) per il grande comparto di sviluppo industriale di Valdaro, comprendente pure la realizzazione del nuovo porto fluviale e le relative interconnessioni infrastrutturali su ferro (scalo merci) e su gomma (Autobrennero)
– il Piano Particolareggiato per la zona di sviluppo terziario-commerciale di Boccabusa
– i Piani Particolareggiati di recupero delle aree degradate del centro storico localizzate nell'ex Ghetto e in S. Leonardo
– il Piano Particolareggiato per la zona di sviluppo commerciale-artigianale di Borgochiesanuova.
In questo elenco è bene richiamare anche il Piano Attuativo per il comparto di Fiera-Catena: individuato dal Piano Regolatore come ambito di recupero da destinare prevalentemente a spazi pubblici e attività di pubblico interesse, il quartiere Fiera-Catena diventa oggetto nel 1982 di Concorso nazionale di idee, a seguito del quale viene predisposto e approvato un grande Piano Particolareggiato che però vive una lunga e travagliata storia tuttora non conclusa, ove l'iniziativa privata si sostituisce progressivamente alla mano pubblica, senza giungere a risultati concreti e significativi.[22]
Altro strumento che si può assimilare alla pianificazione attuativa, che è stato utilizzato durante il periodo di vigenza del Piano Tintori e anche in seguito, successivamente alla entrata in vigore del nuovo P.R.G. 2004, è il *Project Financing* o Finanza di progetto: un procedimento pianificatorio complesso, importato dalla cultura anglosassone, caratterizzato dalla doppia valenza di strumento economico finanziario (in quanto rivolto a mobilitare risorse e investimenti) e di piano tecnico-urbanistico (in quanto finalizzato alla progettazione urbanistico/edilizia complessiva anche in variante alle prescrizioni urbanistiche vigenti). Le potenzialità operative connesse alle operazioni di *project financing* sono sicuramente di notevole interesse per l'ente pubblico, poichè consentono di realizzare interventi di prevalente interesse generale utilizzando solo in parte risorse pubbliche: il grosso dell'investimento viene infatti garantito dal privato, che si ripaga nel tempo attraverso la gestione economica dell'intervento realizzato. Risulta peraltro chiaro ed ineluttabile che questo modo di procedere porta a privilegiare il risultato economico-finanziario (perseguito dal privato) rispetto all'obiettivo del corretto uso del territorio (obiettivo primario dell'Ente pubblico).
Fra le più note iniziative impostate a Mantova a partire dagli anni '80 attraverso operazioni di *project financing* sono da ricordare:

---

[22] Il Concorso Nazionale per il progetto del *Piano Particolareggiato del Comparto Fiera Catena*, bandito dal Comune nel 1982, ebbe vasta risonanza a livello nazionale. Informazioni e puntuale documentazione sui contenuti e gli esiti del concorso si trovano in G. Gambirasio, C. Lamanna, *Progettare la città. Proposte di E. Battisti, R. Foresi, C. Lamanna, A. Pedrolli, A. Rossi, A. Rudi per la città di Mantova,* Venezia, Marsilio 1984. Per maggiori dettagli si veda, nel presente volume, il saggio di Giovanni Iacometti

– il palazzetto dello sport di Boccabusa (unico intervento realizzato)
– il nuovo stadio di calcio, ipotizzato in area esterna a sud della città, oltre il complesso scolastico Enrico Fermi, da finanziare con la cessione delle aree dell'attuale stadio e del vicino palazzetto dello sport, su cui realizzare un nuovo insediamento residenziale-terziario-commerciale
– il recupero del Palazzo del Podestà
– la ricostruzione di Porta Mulina per il nuovo centro uffici del Comune.

Da questo sommario elenco della pianificazione urbanistica attuativa generata da iniziative immobiliari emerge chiaramente, al di là di valutazioni di merito di intenzioni attribuibili agli operatori proponenti, la rilevanza della leva propulsiva economico-finanziaria che motiva e supporta queste iniziative e che spesso riserva ai progetti urbanistici la sola funzione tecnico-burocratica di legittimazione degli interventi di edificazione che si intendono realizzare. Altrettanto chiaro risulta il fatto che le logiche e gli obiettivi perseguiti in questo tipo di pianificazione possono discostarsi da quanto normalmente viene posto a base della pianificazione urbanistica sviluppata dalla mano pubblica.[23]

8. 2004: il piano dei servizi e la variante generale al piano regolatore

L'ultimo periodo del processo di pianificazione della città prende il via con il provvedimento denominato *Piano dei Servizi e Variante Generale al P.R.G. vigente* (fig. 13), vale a dire il nuovo piano urbanistico, predisposto dall'Ufficio Tecnico Comunale con la consulenza del Politecnico di Milano, approvato definitivamente dal Consiglio Comunale in data 7 settembre 2004.[24]
Anticipata da studi ed elaborazioni tecnico-amministrative che hanno prodotto il *Documento direttore* (approvato dal Consiglio Comunale in data 13 dicembre 2001) nel quale vengono organizzate le strategie e le prospettive di sviluppo urbanistico del Comune; preceduta dalla approvazione della nutrita serie di piani attuativi sopra richiamata; e affiancata dalle operazioni di *project financing* cui si è fatto cenno, la variante generale si pone il dichiarato intento di invertire la tendenza ormai consolidata all'esodo di abitanti dal Comune di Mantova, attraendo sul territorio comunale gli investimenti edilizi (allora in grande effervescenza) e sottraendoli ai comuni contermini.
È sostanzialmente a questo scopo che vengono individuati 26 nuovi ambiti di espansione e nuova urbanizzazione, finalizzati ad ospitare sia insediamenti residenziali, sia insediamenti produttivi sia, soprattutto, insediamenti terziari e commerciali. L'Amministrazione comunale allora in carica ritiene, o confida in questo modo, di ridare appetibilità agli investimenti immobiliari nel territorio del Comune capoluogo, che sarebbe stato immotivatamente penalizzato da una politica urbanistica troppo restrittiva rispetto a quanto consentito nei comuni contermini. La cronaca di questi ultimi anni, peraltro, documenta che

[23] Una ampia, ancorchè non sistematica, documentazione relativa ai piani attuativi cui si fa qui riferimento è reperibile presso l'archivio corrente del Servizio Urbanistica del Comune di Mantova.

[24] La documentazione relativa al *Piano dei Servizi e alla Variante Generale al Piano Regolatore*, in particolare gli elaborati tecnici, è reperibile presso l'archivio corrente del Servizio Urbanistica del Comune di Mantova.

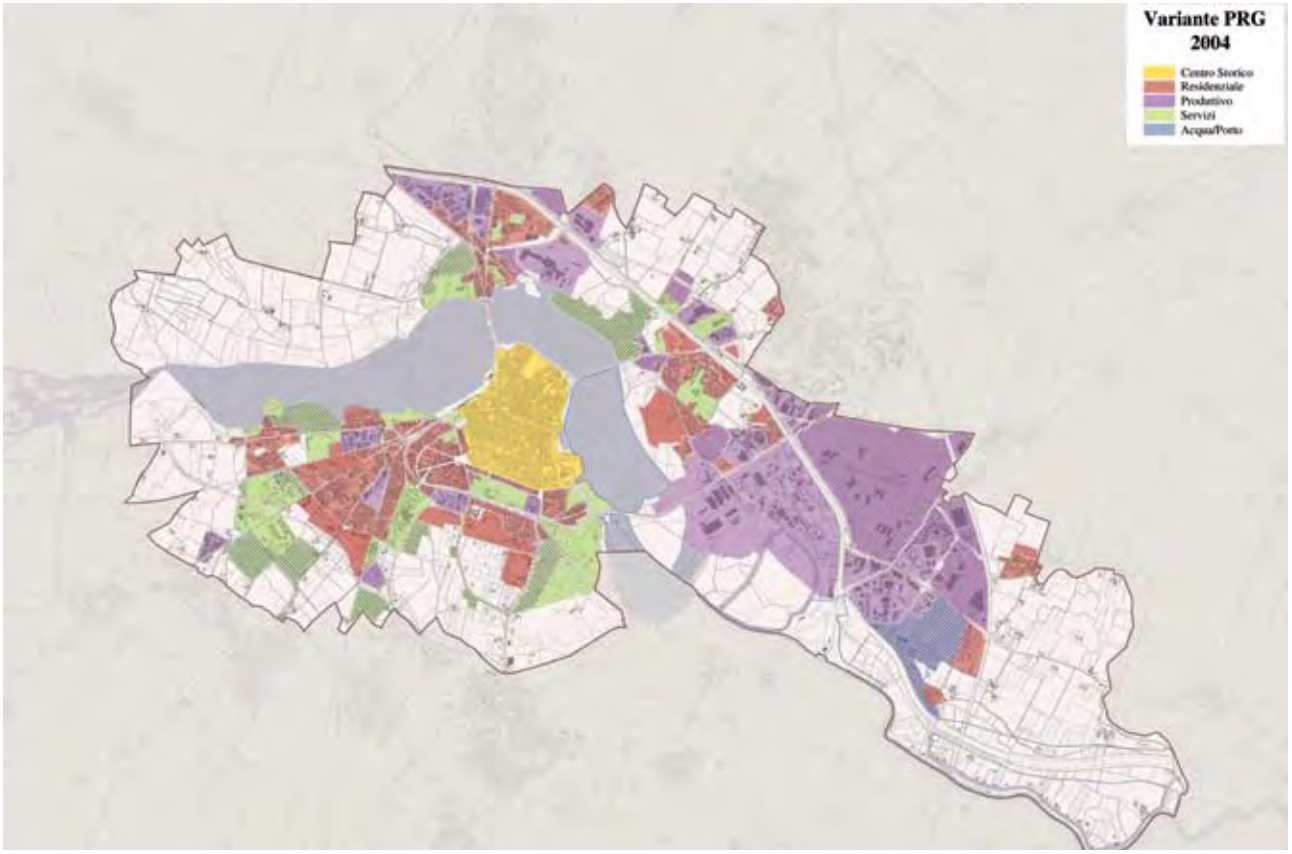


Fig. 13 – Sintesi della *Variante generale del Piano Regolatore* 2004, elaborazione COPRAT

questa strategia non ha prodotto i risultati sperati. L'obiettivo di una effettiva inversione di tendenza era ambizioso e difficile da realizzare: forse si sarebbe potuto innescare proponendo in positivo un miglioramento della accessibilità alla città in termini di offerta di servizi sia per i residenti, sia a vantaggio delle attività economiche e produttive: invece di offrire nuovi terreni edificabili, cioè, sarebbe stato preferibile perseguire un miglioramento del cosiddetto *effetto città* che avrebbe sicuramente legato a Mantova anche i territori limitrofi, invece di renderli ostili: insomma la Grande Mantova dei servizi, della produzione, degli insediamenti qualificati per la vita della comunità e non dello sviluppo indiscriminato della urbanizzazione.

Il risultato, peraltro tristemente condiviso con tante altre città, è stato un abnorme consumo di suolo e di risorse finanziarie che sono spesso andate a supportare investimenti privi di basi e di prospettive: documentando della ormai avvenuta omologazione di tutto il territorio in quella che si

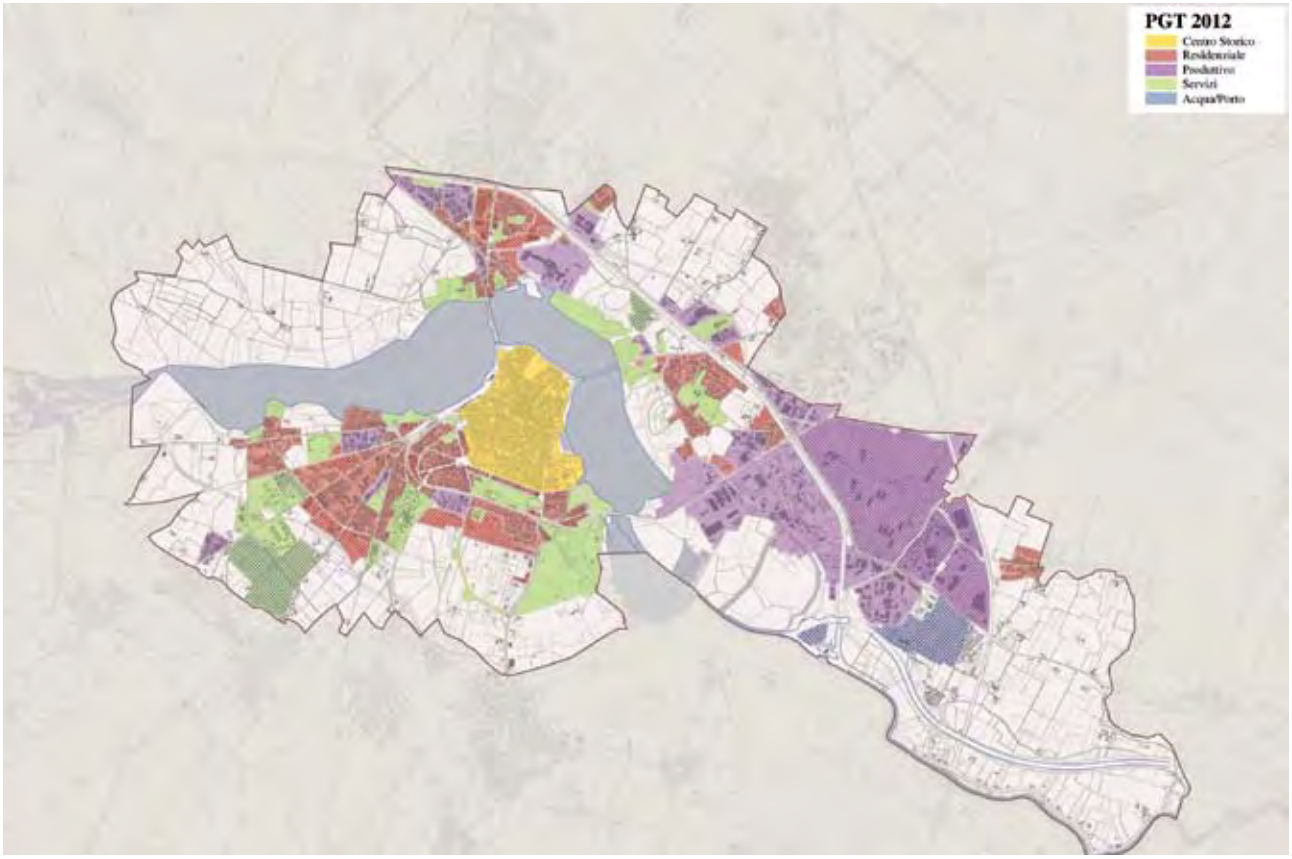


Fig. 14 – Sintesi del *Piano di Governo del Territorio 2012*, elaborazione COPRAT

può definire la *città diffusa*: una sorta di Grande Mantova immobiliare ancor oggi per ampia parte solo virtuale, grazie alle perduranti condizioni di crisi strutturale del settore immobiliare e delle costruzioni.

9. 2012: il Piano di Governo del Territorio

A otto anni di distanza dalla predisposizione del *Piano dei Servizi e della Variante Generale al P.R.G.*, l'entrata in vigore di una nuova legge urbanistica regionale e il cambio di amministrazione del Comune di Mantova hanno creato le condizioni per una revisione dello strumento urbanistico comunale, che nel frattempo proprio la nuova legge regionale ribattezzava *Piano di Governo del Territorio* (P.G.T.).[25] I contenuti significativi del nuovo P.G.T., sempre predisposto dall'Ufficio

[25] La documentazione relativa al *Piano di Governo del Territorio*, e in particolare gli elaborati tecnici, sono consultabili in https://www.comune.mantova.gov.it/index.php/urbanistica-int/piano-di-governo-del-territorio/652-elaborati-pgt-approvato.

Tecnico Comunale con la consulenza del Politecnico di Milano e approvato nel 2012 (fig. 14), si pongono in termini di sostanziale continuità con lo strumento precedente: o quantomeno non rappresentano una particolare inversione di tendenza. Questo probabilmente deriva dalla intensa attività amministrativa e imprenditoriale sviluppata nei primi anni 2000 che (come più sopra ricordato) ha prodotto una grande quantità di piani attuativi, approvati e almeno in parte avviati, che hanno per così dire cristallizzato il diritto di edificare per la quasi totalità delle aree di espansione previste nel *Piano Regolatore* del 2004. Il pianificatore del 2012, in altre parole, si è trovato di fronte una situazione ingessata, che assicurava diritti acquisiti di edificazione su tutte le aree nel frattempo coperte da piani attuativi vigenti. Va per la verità notato che gli unici due comparti edificabili il cui destino era ancora incerto (le aree di espansione individuate a Te Brunetti e al Ghisiolo) sono stati confermati dal nuovo piano.
Il P.G.T. del 2012 presenta una ampia serie di proposte, articolate per argomenti tematici.
In tema di strategie vengono considerate le relazioni territoriali, ove si propone di incentivare le interazioni coi Comuni contermini, di potenziare il polo di Valdaro e di consolidare un asse territoriale fondamentale fra Verona, Mantova e Modena. Viene anche assunto l'impegno a contenere il consumo di suolo e a tutelare i valori culturali del centro storico, al quale restituire centralità incentivandovi il ritorno di popolazione e attività: viene infine promosso il recupero e la valorizzazione dei laghi («*piazze liquide della città*») e in generale del patrimonio ambientale e del paesaggio. Vengono poi proposti sei progetti specifici da portare avanti per la valorizzazione di ambiti di ampio respiro, seppur con funzioni e obiettivi diversi: l'isola di Palazzo Te; il Paiolo e il parco agricolo della bonifica e del Trincerone; il quartiere di Fiera Catena e S. Nicolò; il Parco Periurbano sulla sponda sinistra dei laghi di Mezzo e Inferiore; l'analogo progetto per la sponda destra del lago Inferiore da Belfiore agli Angeli e oltre; la Cittadella dello Sport nell'ambito ove era fallito il *project financing* del nuovo stadio. Sul versante delle infrastrutture vengono avanzati obiettivi alquanto ambiziosi: potenziamento del polo di Valdaro e del porto, con collegamento ferroviario diretto verso Verona; metropolitana leggera per Verona e aeroporto Catullo; dismissione della linea ferroviaria a sud di Mantova; nuova tangenziale ovest con attraversamento in tunnel del lago Superiore; parcheggi scambiatori in piazzale Mondadori, piazza Cavallotti, piazza Virgiliana, lungolago Gonzaga; promozione della mobilità ciclabile con un piano strategico delle piste ciclabili. È infine da segnalare la rilevante importanza riconosciuta dal P.G.T. alla componente ambientale anche in ossequio alle disposizioni della legge urbanistica regionale, che per ogni piano urbanistico rende obbligatoria la predisposizione della *Valutazione Ambientale Strategica* (V.A.S.) ed il successivo monitoraggio nel tempo.
Il contenuto lasso di tempo trascorso dalla entrata in vigore del P.G.T. rende difficile proporre valutazioni o considerazioni in merito agli effetti del P.G.T. sull'evolversi delle vicende urbanistiche della città e del territorio. È evidente, come già più sopra segnalato, che il P.G.T. 2012 si è trovato di fronte una situazione ormai pregiudicata dall'ampia serie di piani di attuazione approvati ed operativi, nei confronti dei quali non solo un nuovo piano,

ma anche le procedure amministrative diventano spesso impotenti. È peraltro probabile che un più incisivo apparato normativo avrebbe quanto meno alleviato alcuni degli effetti negativi connessi alla urbanizzazione davvero abnorme già avviata negli anni precedenti. È infine innegabile che svariati fra i propositi enunciati nel P.G.T. sono molto distanti dalle effettive possibilità di attuazione di un piano urbanistico, in particolare se si considerano le scarse risorse disponibili presso il singolo Comune.

Considerando le principali scelte strategiche proposte dal P.G.T., alcune sembrano tecnicamente opinabili: fra queste l'ipotesi della cosiddetta tangenziale Ovest con previsione di un tunnel sotto il lago Superiore (che per la verità negli atti ufficiali non trova lo spazio che ha invece conquistato nel dibattito pubblico): o la conferma della previsione di nuova urbanizzazione per l'ambito di Te Brunetti che mette a repentaglio la tutela del patrimonio di verde territoriale costituito dal sistema Paiolo, Trincerone, Migliaretto, Vallazza. Così come non sembra sia stato dato sufficiente risalto al tema del recupero delle periferie, che tanto potrebbe significare da un lato per promuovere la qualità degli insediamenti di nuova o recente realizzazione, dall'altro per riequilibrare le relazioni con il centro storico.

Elenco delle illustrazioni

Fig. 1 – A. Guesdon, *Mantoue, Vue prise au dessus de la Citadelle,* 1849. Accademia Nazionale Virgiliana.

Fig. 2 – Antonio Beretta, *Carta topografica del territorio distrettuale di Mantova,* 1853. Archivio fotografico COPRAT.

Fig. 3 – IGM (Istituto Geografico Militare), *Carta topografica di Mantova,* 1885. Archivio fotografico COPRAT.

Fig. 4 – *Piano Regolatore Generale Interno,* 1921. ASCMn, *Sezione novecentesca*, Cat. X.1.1, PG. 79 del 1926.

Fig. 5 – *Piano regolatore di massima dei territori a Nord e Est della città: Cittadella,* 1926. ASCMn, *Statuti, Regolamenti e Relazioni*, b.19, X.102.

Fig. 6 – *Piano regolatore di massima dei territori a Nord e Est della città: S. Giorgio,* 1926. ASCMn, *Statuti, Regolamenti e Relazioni,* b.19, X.102.

Fig. 7 – *Piano regolatore esterno di massima per i territori a sud e ovest della città,* 1926. ASCMn, *Statuti, Regolamenti e Relazioni,* b.19, X.101.

Fig. 8 – *Piano Regolatore Generale di massima relativo alla sistemazione della città vecchia,* 1942. ASCMn.

Fig. 9 – *Piano parziale di ricostruzione del Comune di Mantova e del sobborgo di Cittadella,* 1950. ASCMn, cartella cassettiera.

Fig. 10 – *Sintesi delle previsioni del Piano Regolatore Generale 1959.* Archivio fotografico COPRAT.

Fig. 11 – *Aree comprese nel piano per l'edilizia economica e popolare (PEEP) 1966.* Archivio fotografico COPRAT.

Fig. 12 – *Sintesi delle previsioni del Piano Regolatore 1984.* Archivio fotografico COPRAT.

Fig. 13 – *Sintesi della variante generale del Piano Regolatore 2004.* Archivio fotografico C.O.P.R.A.T.

Fig. 14 – *Sintesi del Piano di Governo del Territorio, 2012.* Archivio fotografico COPRAT.

2.

I volti della città che cambia

MANTOVA E LE ACQUE. LA CITTÀ ALLO SPECCHIO

Carlo Togliani*

All'indomani dell'annessione di Mantova al Regno d'Italia, nel corso dell'ingresso trionfale di lunedì 19 novembre 1866 e durante il fugace soggiorno di due soli giorni compiuto da re Vittorio Emanuele II di Savoia (accompagnato dai figli e dal principe di Carignano), la «Gazzetta di Mantova» tralasciò di registrare le critiche condizioni igienico sanitarie della città anche quando accennava rapidamente alla visita in Palazzo Te. La villa, in quegli anni, si affacciava verso sud sulla vasta distesa acquitrinosa di Paiolo, separata dalla città a nord dall'ampia Fossa Magistrale. Dopo anni di allagamento continuo imposto dal comando militare asburgico,[1] la piazzaforte (perché a tale rango Mantova era stata ridotta dopo essere stata capitale del ducato) doveva versare in condizioni precarie, ma al monarca (che aveva preso alloggio in Palazzo Cavriani, residenza del marchese Annibale presidente della neo costituita Commissione Municipale, e non nelle stanze che erano state prima dei Gonzaga e dei loro successori)[2] venne mostrato il volto mondano di una comunità che voleva lasciarsi alle spalle i quasi cento anni di vita di guarnigione.
Eppure, solo una decina di anni prima, firmandosi con le sole iniziali C.Z., l'ingegnere Giulio Cesare Zuppellari (già ufficiale del Genio Militare nell'Armata Cisalpina,[3] collaboratore dell'ingegnere Agostino Masetti ai tempi dell'edificazione della Diga Chasseloup, poco distante dal napoleonico Forte di Pietole,[4] e autore di una memoria sul miglioramento dell'aria di Mantova)[5] così aveva scritto nella *Guida Statistica della Città e Provincia di Mantova*:

---

* Politecnico di Milano - DAStU.

1 C. Togliani, *Mantova e le acque: progetti e realizzazioni (XIX-XX secolo)*, "Atti e Memorie", N.S., vol. LXXXIII (2015), Mantova, Accademia Nazionale Virgiliana di Scienze, Lettere e Arti, 2017, pp. 195-213:200 n. 13.

2 Cfr. «Gazzetta di Mantova», 19, 21 e 22 novembre 1866. I principi di Savoia vennero accolti in residenze nobiliari diverse: Amedeo nel Palazzo Strozzi di corso Pradella (demolito), Umberto in Palazzo Di Bagno nell'odierna via Principe Amedeo, Eugenio nel Palazzo Cocastelli Montiglio di contrada Giardino (oggi via Trento), pressoché in fregio al Palazzo Cavriani in cui era ospitato il monarca.

3 È citato come Capitano in A. Zanoli, *Sulla milizia cisalpino-italiana. Cenni storico-statistici dal 1796 al 1814*, Milano, per Borroni e Scotti Successori a V. Ferrario Tipografi-Librai e fonditori di caratteri 1845, I, p. 281. Per un profilo biografico cfr. A. Arrivabene, *Necrologie. Giulio Cesare Zuppellari*, estratto da «Gazzetta di Mantova», gennaio 1862 e la *Prefazione* a G.C. Zuppellari, *Mutamenti e fatti avvenuti in Mantova nella prima metà del secolo XIX […]*, Mantova, Tip. Benvenuti rappresentata da E. Caranenti 1865, pp. 6-10, contenuto in A. Mainardi, *Storia di Mantova e della sua origine compendiosamente narrata al popolo*, Mantova, Tip. Benvenuti rappresentata da E. Caranenti 1865.

4 G.C. Zuppellari, *Mutamenti*, cit., pp. 66, 68-70; C. Togliani, *Seguendo la corrente. Assetti fluviali e manufatti idraulici dall'Antichità ad oggi*, in *La civiltà del fiume. Mincio paesaggio complesso*, a cura di C. Togliani, «Storia dell'architettura e della città», Milano, Franco Angeli 2014, pp. 121-153, 140 n. 54.

5 «Si occupò dei mezzi per migliorare l'aria di Mantova, e trascrisse una relazione su questo argomento al celebre statista Adriano Balbi» (*Prefazione* a G.C. Zuppellari, *Mutamenti*, cit., p. 9).

Le acque stagnanti poi nei terreni depressi senza possibilità di smaltirle o trattenute artificialmente per ragione di militare difesa, come i laghi che avvicinano la città, o per effetto della coltivazione del terreno a risaja, talora soverchiamente vicino all'abitato, versano nell'aria dei principj infesti all'umana salute. Un *quid* non bene determinato, *miasma vegetale* chiamato da taluni o *puterina* da altri, è causa di quelle febbri che appellansi intermittenti e miasmatiche. […] le febbri intermittenti, che si manifestano alla primavera con complicazioni gastriche ed all'autunno sotto varie forme periodiche, costituiscono il male endemico di quasi tutta la provincia […]. L'epoca in cui regna la mal'aria od il principio produttore delle febbri miasmatiche si determina dall'aumentarsi della temperatura atmosferica e dall'abbassarsi dalle acque, ossia quando più intensa si svolge sulla scoperta palude la putrefazione vegeto-animale collo sviluppo di quei principii infesti, di odore nauseabondo. […]. La popolazione mantovana soggetta alle febbri intermittenti tollera il male con una invidiabile rassegnazione, probabilmente prodotta dall'esempio e dall'abitudine […].[6]

La situazione di Mantova era dunque particolarmente seria, soprattutto nei quartieri meridionali della città, quelli che più di altri pativano, oltre alle predette sfavorevoli condizioni ambientali, anche l'aggravio delle non lontane ed estesissime risaie di Corte Virgiliana.[7]
Fu allora che la municipalità cittadina innescò un vivace dibattito (già in altre sedi variamente illustrato),[8] che coinvolse amministratori e addetti ai lavori. Gli esiti di quella stagione, nel corso della quale dovettero essere conciliate necessità igieniche, tecniche, economiche, finanziarie, sociali e infrastrutturali, in un contesto di mutevoli istanze locali, provinciali, extra provinciali e nazionali, contribuirono tutti, chi più chi meno, a ricondurre la città ad una condizione di salubrità e prosperità che oggi, a distanza di tanti anni, paiono scontati e naturali, ma che in realtà sono frutto di oltre un secolo di proposte e di interventi su piccola e grande scala.

---

[6] «Sogliono i febbricitanti far uso di purgativi amari o di sottoporsi a qualche emissione di sangue, mostrano un'ingiusta avversione verso il sovrano febbrifugo, il solfato di chinina, e forse il suo prezzo elevato è la causa degli attribuitigli perniciosi effetti. Non mancano rimedi empirici e qualche secreto tenuto in fama da taluno de' farmacisti; alla campagna non sono estranee delle pratiche superstiziose, e l'uso smodato del vino sino all'ebbrezza conta i suoi fautori. I preservativi contro le febbri miasmatiche consigliate dai medici e convalidati dall'esperienza sono: 1° il vitto nutriente e l'uso delle bevande spiritose; 2° i movimenti attivi e passivi del corpo e le frequenti gite in luoghi d'aria migliore; 3° i vestiti sempre addattati alla stagione ed in modo da non sentire l'azione del freddo e quindi a preferenza l'applicazione di tessuti di lana sulla pelle; 4° il mantenere riscaldate le camere e purgata l'aria negli ambienti coll'uso del fuoco dei cammini; 5° il ricoprirsi bene durante la notte; 6° l'usare ogni precauzione perché non venga bruscamente soppressa la traspirazione» (C.Z. [Cesare Zuppellari], *Breve cenno di Topografia Medica della Provincia*, in *Guida Statistica della Città e Provincia di Mantova per l'anno 1855*, Mantova, coi Tipi di Antonio Beretta [1855], pp. XX-XXII, XXI-XXII).

[7] Sulla coltura a risaia del latifondo cfr. C. Togliani, *Appunti di ingegneria idraulica e storia territoriale: le valli di Bagnolo e Corte Virgiliana*, in *Mincio Parco Laboratorio*, a cura di R. Pugliese, «Stathme», 1, Politecnico di Milano, Milano, Unicopli 2003, pp. 69-108:87-97.

[8] Il seguente studio costituisce una sintesi di altri ai quali si rimanda per maggior completezza: C. Togliani, *La bonifica del Mantovano. Storia, tecniche e gestione. Il caso dei Laghi di Mantova e del Consorzio Sud-Ovest di Mantova*, 2 voll., tutors proff. P. Carpeggiani, A. Grimoldi, Tesi di Dottorato in Conservazione dei Beni Architettonici, XVI Ciclo, Politecnico di Milano 2005; Id., *La navigazione sul Mincio e sui laghi di Mantova: progetti e manufatti fra Medioevo ed Età Moderna* e Id, *Navigazione, bonifica e irrigazione: la sistemazione dei laghi e del porto di Mantova fra XVIII e XX secolo*, entrambi in *Il sistema idroviario mantovano. Il ruolo di Mantova e del suo porto e il sistema idroviario diffuso del territorio*, a cura di I. Pagliari, Reggio Emilia, Diabasis 2009, pp. 37-62, 155-195; Id., *Seguendo la corrente*, cit., pp. 142-150; Id., *La bonifica dei laghi di Mantova e la sistemazione dell'asta del Mincio dal XIX secolo al 1945*, in *Il paesaggio mantovano nelle tracce materiali, nelle lettere e nelle arti. V. Il paesaggio mantovano dall'Unità alla fine del XX secolo (1866-2000)*, a cura di E. Camerlenghi, V. Rebonato, S. Tammaccaro, Atti del Convegno di Studi (Mantova, 5-6 dicembre 2006), Firenze, Leo S. Olschki 2014, pp. 97-163; Id., *Mantova e le acque*, cit., pp. 195-213.

Dalle proposte di Ardigò ai provvedimenti per la difesa perimetrale e per il potenziamento del sistema scolante cittadino

Con l'annessione di Mantova al Regno d'Italia (1866) si cercò di porre rimedio ai disordini idraulici aggravati dalla demolizione della Chiusa di Governolo, dall'interruzione ai lavori della Diga Chasseloup-Masetti, dal dibattito sullo sbocco del Mincio, dal prolungato stato di guerra. I quartieri affacciati sui laghi, soprattutto quelli meridionali, versavano in condizioni igieniche assai precarie, con le popolazioni afflitte da malaria endemica e sottoposte ai disagi e ai danni cagionati dalle piene fluviali e dai conseguenti ristagni delle acque di scarico (piovane e fognarie) interne alla città. Fra 1869 e 1873 il filosofo Roberto Ardigò suggerì allora di completare la Diga napoleonica, di tombare il Rio, di bonificare i laghi di Mezzo ed Inferiore (trasformandoli in orti, passeggi pubblici e giardini, solcati da un unico collettore) e di abbandonare Porto Catena. In località Pradella l'acqua del lago Superiore avrebbe dovuto alimentare, verso sud-est, un ampio canale (anche con funzione antirigurgito), con scarico in Vallazza mediante un Manufatto regolatore munito di Conca e attracchi portuali. La navigazione del Mincio sarebbe stata possibile per imbarcazioni di dimensioni tradizionali, le uniche peraltro in grado di attraccare lungo il canale e alla stazione ferroviaria e di navigare lungo la parte superiore del fiume, come già avveniva per il tradizionale trasporto della ghiaia. Le acque residue, raccolte nel bacino prosciugato dei laghi e nelle fosse meridionali, sarebbero state recapitate in un «dugaletto» di 12 km e quindi nel Fissero-Tartaro secondo il tracciato previsto dall'ingegnere Luigi Dari per il Mincio e già apprezzato dal celebre Elia Lombardini nel 1850. Tramontava l'idea (sollecitata ancora nel 1872) di una Conca alla Diga-ponte dei Mulini.[9]
Al filosofo di Casteldidone si opposero però con veemenza gli ingegneri Ugo Arrivabene, Giuseppe Rosatti, Aristide Ferrari, Jacopo Martinelli, Francesco Martinetti, Giuseppe Menini e Filadelfo Bustini. Furono le assai più ordinarie proposte di questi ultimi ad essere infine attuate: riparazione delle mura e delle chiaviche (compresa quella di Ponte Arlotto) per la difesa perimetrale cittadina (eseguite dal 1872 a cura dell'ingegnere municipale Roberto Vallenari,[10] dal 1880 al 1886 insieme agli ingegneri Alessandro Perego, Pietro Salvadori e Sergio Portioli)[11] (figg. 1-2) e ricostruzione, sotto la direzione del Genio Civile

---

[9] Gli scritti del filosofo in R. Ardigò, *Per la difesa dalla inondazione e pel risanamento completo della città di Mantova. Pubblicazioni diverse di Roberto Ardigò*, Padova, Stab. P. Prosperini 1901; G. Costi, *La navigazione fluviale nel Mantovano: progetti e realizzazioni (1880-1914)*, Tesi di Laurea, rel. prof. S. Zaninelli, Università di Milano, Facoltà di Economia e Commercio, 1994-95, p. 155. Cfr. [E. Lombardini], *Della sistemazione dei laghi di Mantova per liberare la città dalle inondazioni e per migliorarne l'aria e la navigazione […] Letta nell'adunanza del giorno 14 [15] dicembre 1853*, «Giornale dell'I. R. Istituto Lombardo di Scienze, Lettere ed Arti e Biblioteca Italiana», vol. V, 1853, fasc. 29-30, pp. 415-437, 427; R. Ardigò, *La conca al Ponte dei Mulini*, «La Provincia», 5 agosto e 12 ottobre 1872; A. Averone, *Il Mincio. Progetti e studi dal 1188 al 1902, relazione dell'Ingegnere del Genio Civile Antonio Averone*, in *Atti della Commissione per lo studio della navigazione interna nella valle del Po. Relazione VI: Fiume Mincio e Lago di Garda*, Ministero dei LL. PP., Roma, Tip. della Camera dei Deputati 1903, pp. 60-62.

[10] Laureatosi nel 1868 presso il R. Istituto Tecnico Superiore di Milano, oggi Politecnico (C. Togliani, *Tecnici, ingegneri e navigazione nel Mantovano fra XIX e XX secolo*, in *Il sistema idroviario mantovano*, cit., pp. 255-282, 258, 273 nn. 19, 21; Id., *Una lotta contro gli elementi. Gli ingegneri e la bonifica idraulica del Mantovano*, «Bollettino Storico Mantovano», n.s., 10, gennaio-dicembre 2012, pp. 155-184:163).

[11] Parte dei disegni, datata 1882, sono conservati in Archivio Storico Comunale di Mantova (da ora ASCMn), Ufficio Tecnico, b. 176 (ex b. 7), fasc. 176.2.

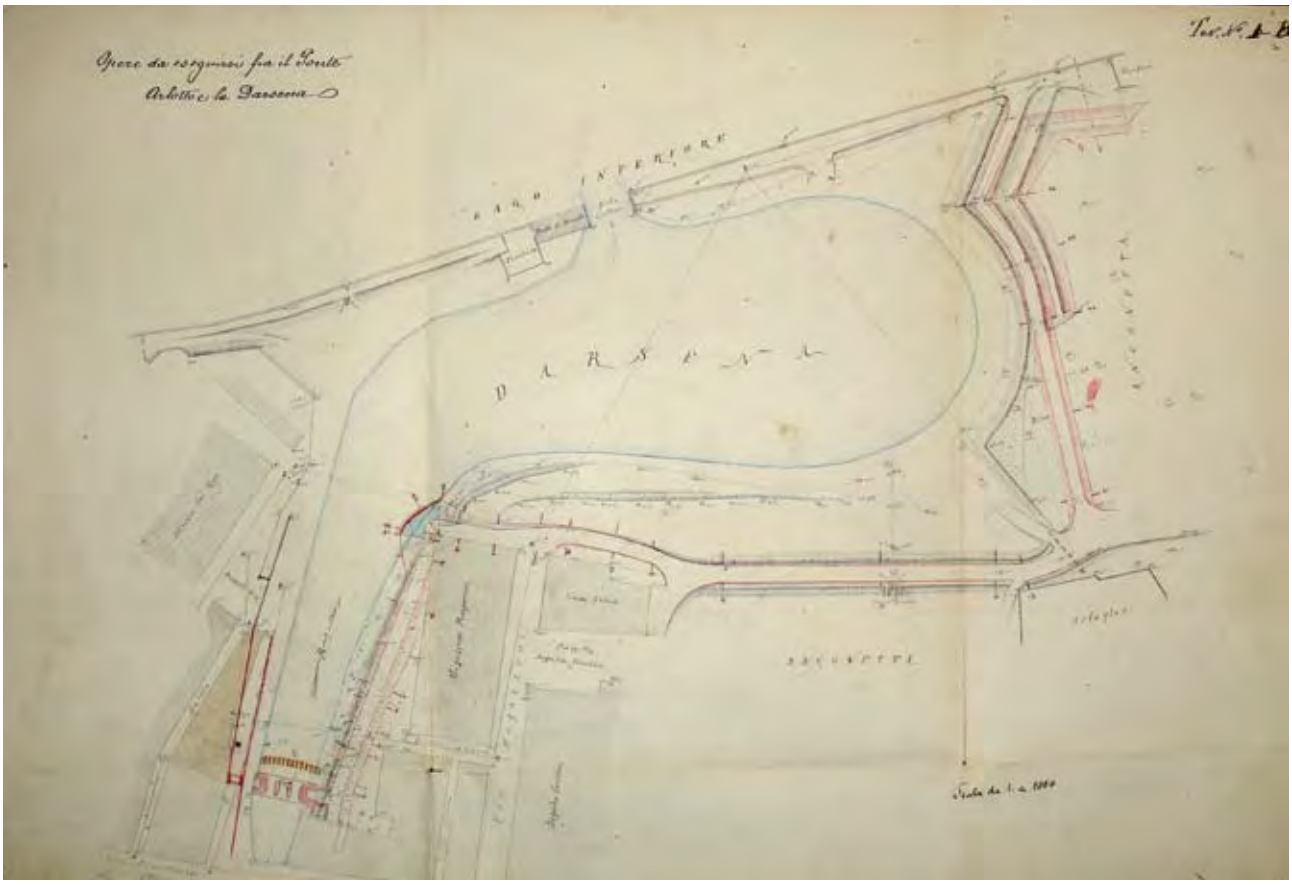


Fig. 1 – «Tav. n. 1-B. Opere da eseguirsi fra il Ponte Arlotto e la Darsena» ([1883], ASCMn, Ufficio Tecnico, b. 176 -ex b. 7-, fasc. 176.2.1.)

e accanto alla conca seicentesca, della nuova Chiusa di Governolo (1886).[12]

Le opere si rivelarono però ben presto insufficienti a preservare la città dalle alluvioni, soprattutto a causa della permeabilità del sottosuolo (la piena del 1889 rese vano l'impiego delle prime pompe

[12] Cfr. *Relazione della Commissione delegata dal Consiglio Comunale di Mantova allo studio ed alle proposte dei provvedimenti igienici opportuni per questa città*, Mantova, Tip. B. Balbiani/Tip. G. Mondovì 1868, pp. 15, 21-22; A. Cavalletto, E. Giani, F. Lanciani, *Sul modo di preservare la città di Mantova dalle inondazioni o di menomarne gli effetti dannosi. Relazione*, Mantova, Tip. B. Balbiani 1873; *Le proposte della Commissione Comunale del 1868 per menomare l'inondazione nella città di Mantova*, Mantova, Tip. F. Apollonio 1873; A. Averone, *Il Mincio*, cit., pp. 114-115; Id., *La linea di navigazione interna Lago Maggiore-Milano-Adriatico colla diramazione Mantova-Lago di Garda*, Mantova, Ed. G. Mondovì 1905, pp. 19-20; M. Vaini, *L'unificazione in una Provincia agricola. Il Mantovano dal 1866 al 1886*, Milano, Franco Angeli 1998, p. 105 e n. 105; C. Togliani, *Navigazione*, cit., pp. 155-195:166-168.

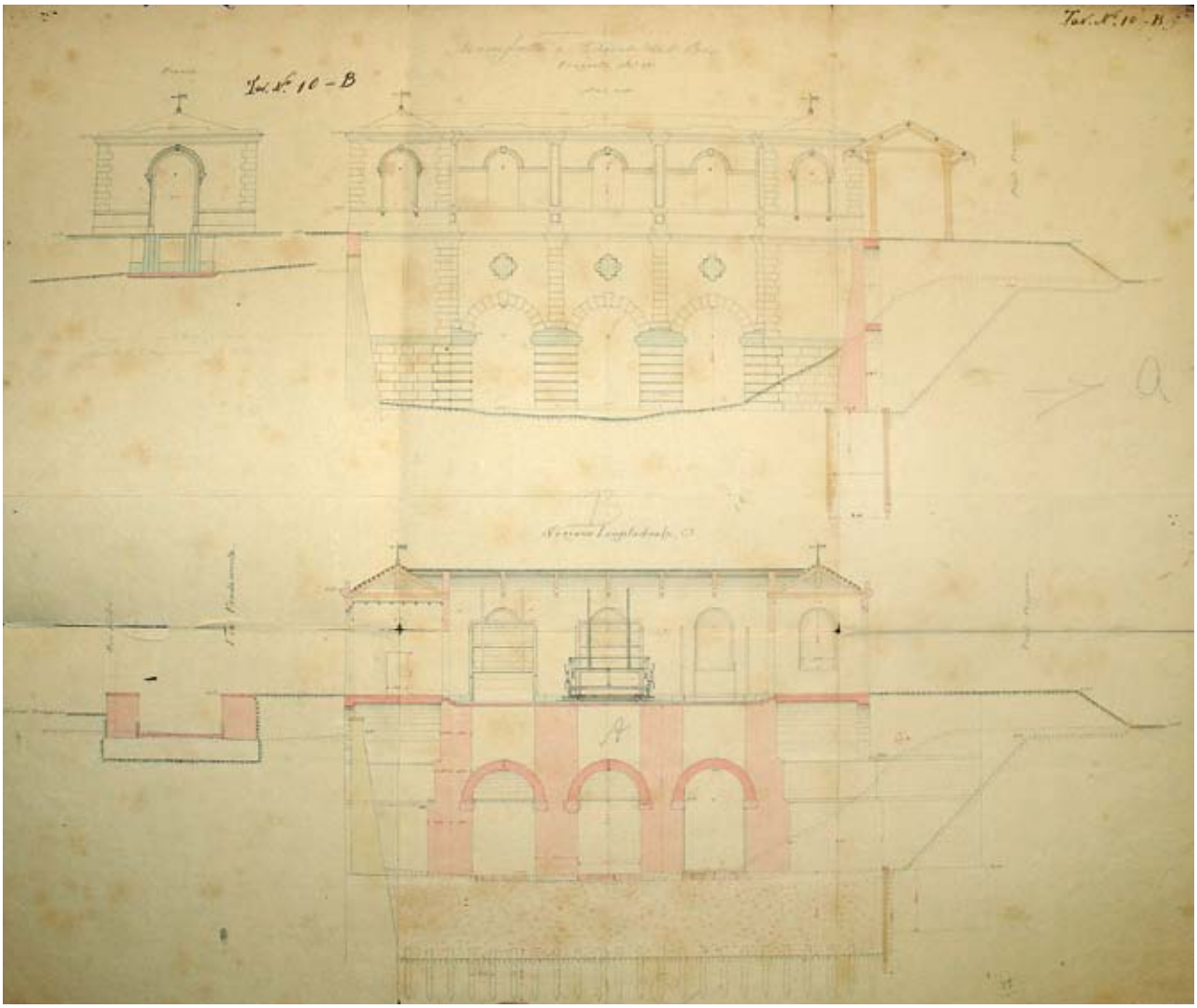


Fig. 2 – «Tav. n. 10-B. Manufatto a Chiusa del Rio. Prospetto e Sezioni» ([1883], ASCMn, Ufficio Tecnico, b. 176 -ex b. 7-, fasc. 176.2.12)

azionate da locomobili a vapore al Ponte Arlotto)[13] e della demolizione, nel 1879 a valle di Peschiera, dei Mulini della Pietà (detti *Otello* o *Campostrini*). I 15 portoni del Ponte della Ferrovia Verona-Brescia (detto *dei Sette Ponti*), eretto nel 1851 (e distrutto da un bombardamento nel 1944), non parevano infatti garantire Mantova dai rischi delle piene del Garda.[14]

Fu allora che, per impedire al Rio (il cui livello cresceva con quello del fiume) di allagare la città, l'ingegnere Alberto Capilupi propose nel 1890 che le acque eccedenti raccolte nel canale interno venissero scaricate in Valletta Valsecchi e nella Valle di Paiolo. Sversate nel Canale Paiolo Basso sarebbero state poi smaltite, anche per livelli alti del Mincio, installando un impianto idrovoro a vapore alla 'napoleonica' Chiavica del Forte di Pietole. Se la prospettata meccanizzazione non fu realizzata che nel 1929-31, il tombino scaricatore sotto le vie Massari, Bacchio, Magistrello, fratelli Bronzetti, Corso Vecchio e Frattini lo era già nel 1892 sotto la sorveglianza dell'ingegnere municipale Giuseppe Nicora e quello sotto via Trieste e corso Garibaldi nel 1889. Per impedire le esondazioni urbane del Rio Nicora lavorò, dal 1892 al 1902, anche al muraglione di Vicolo Sottoriva[15] (fig. 3).

Fra 1896 e 1899 Nicora e gli ingegneri Rosatti, Luigi Poma e Giovanni Scarpari studiarono nuove soluzioni per la bonifica meccanica della Valle di Paiolo questa volta in relazione con quella di Bagnolo, ma seguirono anni di incertezza, poiché la Chiusa di Governolo si rivelò ben presto inefficace come sbarramento contro i rigurgiti del Po, costringendo peraltro a meccanizzare progressivamente anche le chiaviche degli scoli disposti lungo l'asta inferiore del fiume.[16]

La cessione al Comune dei terreni militari e l'interramento del primo tronco della Fossa Magistrale

Al termine della Terza Guerra di Indipendenza, cessato il ruolo del Quadrilatero e dei suoi caposaldi, anche l'importanza della piazzaforte di Mantova andò rapidamente scemando

---

[13] Cfr. A. Perego, *Sulla relazione della giunta pei provvedimenti di completamento della difesa idraulica della città di Mantova (seduta del 6 maggio 1890). Lettera aperta*, Firenze, Stab. Tip. G. Citelli 1890; A. Capilupi, *Provvedimenti per il completamento della difesa idraulica della città di Mantova*, Mantova, Tip. Mondovì 1890, pp. 4, 6-8, 9-11, 12; Id., *Risposta all'opuscolo dell'ingegnere cav. Alessandro Perego in data 19 agosto 1890 dal titolo «Sulla relazione della giunta pei provvedimenti di completamento della difesa idraulica della città di Mantova» (seduta 6 maggio 1890): lettera aperta agli onorevoli sigg. consiglieri comunali*, Mantova, Tip. F. Apollonio 1890, pp. 4, 8-16, 18-24.

[14] Al 1903 i portoni erano stati già smantellati (A. Averone, *Il Mincio*, cit., pp. 107, 115-126); C. Togliani, *Navigazione*, cit., pp. 168, 188 n. 87.

[15] Cfr. il «Progetto delle opere da eseguirsi per sistemare l'argine detto di Sottoriva e innalzarsi i vicoli Chiavichetto, Terziario e Scala» (1891, 15 ottobre, *Giuseppe Nicora, ingegnere*, ASCMn, *Sezione novecentesca*, Cat. X, Cl. 2, Art. 3, P.G. 4163 - posizione antecedente: 507/2900-901). Cfr. A. Capilupi, *Studi e provvedimenti pel risanamento della città di Mantova e suoi dintorni letta nella seduta consigliare del giorno 13 giugno 1890*, Mantova, Stab. Tipo-Litografico Mondovì 1890, pp. 3-6; C. Cantoni, *Discorso pronunciato dal relatore ing. Camillo Cantoni in risposta alle osservazioni mosse dai consiglieri avv. cav. Rocca e ing. Azzi (estratto dalla Gazzetta di Mantova del 7-8 maggio 1908, n. 123-124)*, Mantova, Tip. Lit. Rossi 1908, pp. 12-14; A. Averone, *Sistemazione idraulica del territorio in sinistra di Po da Cremona al mare, collegata alla regolazione del Lago di Garda*, 2 voll., Ufficio Speciale del Magistrato alle Acque in Mantova, Amministrazione Provinciale di Mantova, Camera di Commercio di Mantova, Ostiglia, Stab. Arti Grafiche 'La Sociale' di A. Mondadori (il 2° volume è un Atlante), I, p. 17.

[16] C. Cantoni, *Discorso*, cit., pp. 14-19; A. Averone, *Sistemazione*, cit., I, pp. 18-19; A. Franceschi, *Relazione della Giunta Comunale di Mantova intorno alla questione idraulica del Mincio e dei laghi di Mantova*, Mantova, Stab. Tip. G. Mondovì 1906, p. 2.

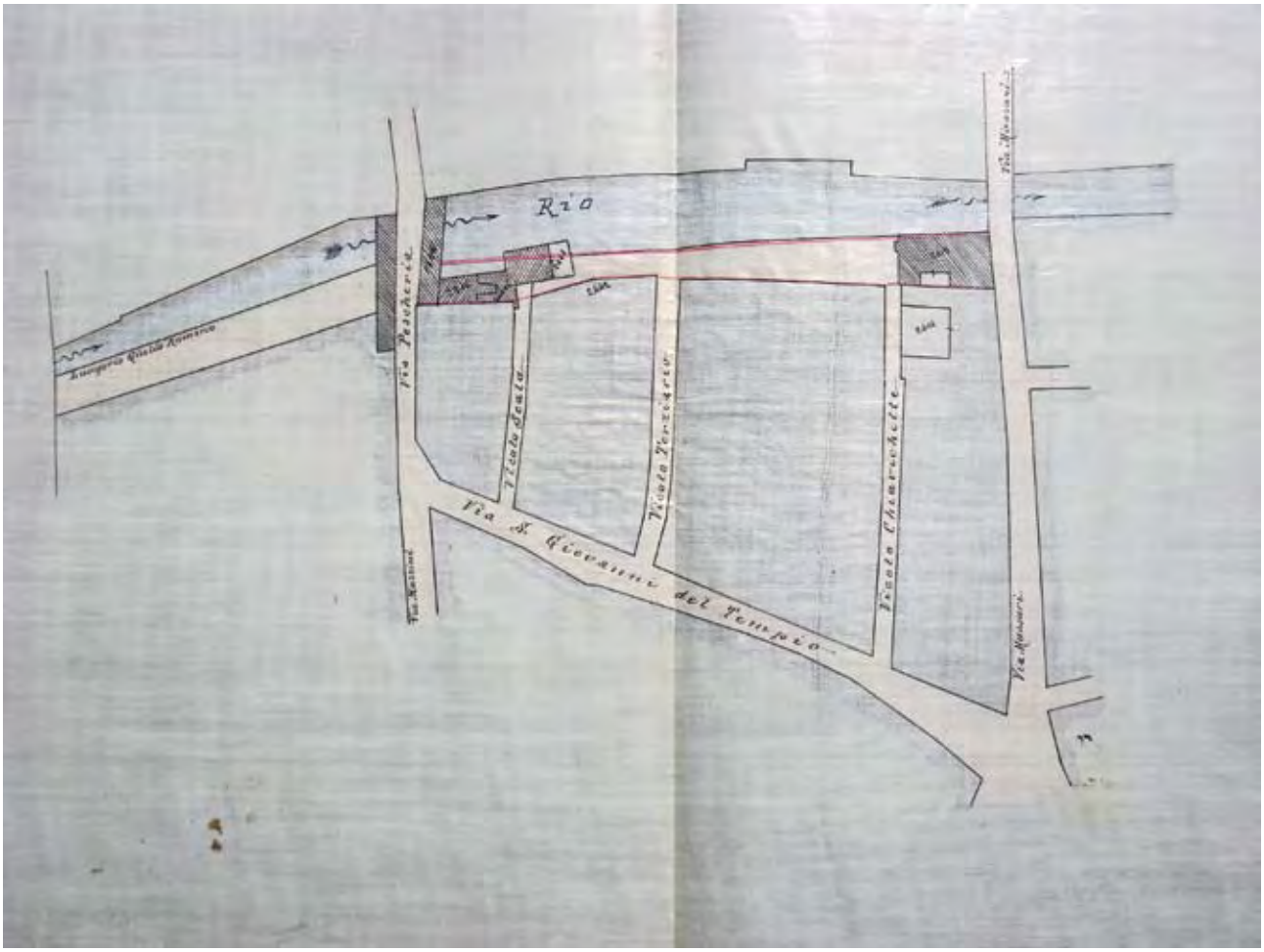


Fig. 3 – «Piano d'assieme», dal «Progetto delle opere da eseguirsi per sistemare l'argine detto di Sottoriva e innalzarsi i vicoli Chiavichette, Terziario e Scala» (1891, 15 ottobre, *Giuseppe Nicora, ingegnere*, ASCMn, *Sezione novecentesca*, cat. X, cl. 2, art. 3, P.G. 4163 [posiz. antecedente: 507/2900-901])

tanto che, una decina di anni dopo, l'autorità municipale, ottenuta dal demanio militare la proprietà dei terreni perimetrali, disponeva per lo smantellamento e il parziale reimpiego delle opere idrauliche e di quelle in terra e muratura. Una serie di carte (datate fra 1877 e 1903), conservate nell'Archivio Storico del Comune, documenta, non senza lacune, i lavori di sistemazione della Fossa Magistrale condotti sotto il Regno d'Italia. A partire dal 1877 si procedette, a firma degli ingegneri Portioli e Salvadori, alla progettazione di lavori di prosciugamento e di allargamento della sezione

residua, con parziale rettifica e regolarizzazione dell'andamento del collettore[17] per il lungo tratto compreso fra le porte Pradella[18] e Cerese, con connessione alle chiaviche di scarico cittadine del Magistrello e delle Borre.[19] Alcune tavole redatte nel 1903 a cura del Genio Militare di Verona rappresentano, in pianta e in sezione, lo stato di fatto e di progetto per la sistemazione della Fossa Magistrale (per tutta la sua lunghezza sino cioè al Gradaro), da lasciare ancora scoperta, ma con rinterro del redefosso e conservazione della sezione umida nel solo fossato al piede della scarpa murata della cinta, con sterro dei terrapieni e dei parapetti eretti sopra le mura.[20] Nei primi anni del secolo[21] i lavori vennero certamente condotti per il tratto compreso fra la presa sul lago Superiore e la Barriera Virgilio (e forse oltre), per poi essere completati dopo la fine della Seconda Guerra Mondiale.

Mantova e la questione portuale nell'ambito del grande progetto di sistemazione idraulica padana

Occorse però attendere il 1900 per vedere organicamente affrontata la questione della bonifica padana (e quindi mantovana) in connessione alle necessità di navigazione nazionale e locale; le potenzialità già erano state espresse, a partire dal 1895, dal *Comitato di Navigazione Fluviale di Venezia* (formalmente trasformato in Società nel 1900 sotto la presidenza dell'ingegnere Alessandro Moschini) con il progetto per un'idrovia padana collegante la laguna della Serenissima con la città di Milano.[22] Progetto che, sulla scorta

[17] «Piano d'insieme delle fosse esterne a mezzogiorno di Mantova compilato per il progetto di risanamento delle medesime […]»; «Piano e profili dimostrativi dei lavori di prosciugamento del Bacino fuori Porta Pradella […]», «Profilo e Sezioni della Fossa Magistrale da Porta Pradella a Porta Cerese, per il progetto di risanamento della medesima […]» (1877, 19 gennaio, ASCMn, Ufficio Tecnico, b. 206, fascc. 3.1 e 3.1-2, disegni a china ed acquerello su carta vegetale, *firmati da Portioli e Salvadori, rispettivamente ingegnere aggiunto e capo dell'Ufficio Tecnico Municipale di Mantova*); «Genio Militare. Comando Territoriale di Verona-Direzione di Mantova. Piazza di Mantova. Sezione 2°» (1877, 12 febbraio, ASCMn, Ufficio Tecnico, b. 206, fasc. 3.1.3, disegno a china e acquerello su carta vegetale, *firmato da P. Gambillo, in Mantova*). La busta contiene anche documentazione relativa allo smantellamento delle fortificazioni meridionali della città: «Planimetria con i terreni militari a sud di Mantova: Trinceramenti del Te e del Migliaretto con la Piazza d'Armi» (s.d., ASCMn, Ufficio Tecnico, b. 206, fasc. 3.1.4, china e acquerello su carta vegetale). Nella stessa b. 206 si segnalano le planimetrie generali della città non datate, su carta vegetale ed eliocopia acquerellata (fasc. 3.1.5) e una serie di disegni su carta e su carta da lucido, anch'essi non firmati e non datati, relativi ai lavori del Lotto IV, spianamenti dei forti oltre la ferrovia (fascc. 3.1.6-9 e segg.) e del Lotto V, demolizione dei fortini di Ognissanti e Bosco di Migliaretto e altre opere non meglio specificate (fascc. 3.1.16-21).

[18] La presa del canale, la cosiddetta «Chiavica Luterana», si trovava poco distante, sulla sponda del lago Superiore.

[19] Rispettivamente corrispondenti alle odierne vie Giuseppina Rippa e Attilio Mori.

[20] «Piano d'insieme della cinta fortificata di Mantova» (Tav. 1), «Bastione di San Barnaba. Cinta del fronte Ovest» (Tav. 2), «Cinta fra il Bastione di Sant'Alessio e Porta Pusterla» (Tav. 3), «Cinta fra Porta Pusterla e Porta Virgilio» (Tav. 4), «Cinta da Porta Virgilio alla Batteria Ex Cimitero degli Ebrei» (Tav. 5) (1903, 31 marzo, ASCMn, Ufficio Tecnico, b. 206, fasc. 3.1.22, china e acquerello su carta vegetale, scala 1:1000, 1: 2000).

[21] Cfr. lo scatto fotografico che documenta la sistemazione della fossa magistrale pubblicato in *Mantova e il suo territorio*, a cura di A. Cova, G. Mezzanotte, G. Rumi, Cariplo, Cinisello Balsamo, Amilcare Pizzi, 1999, p. 198.

[22] *Quindici anni di Navigazione del Fiume Po (1901-15)*, Venezia, Istituto Veneto di Arti Grafiche 1916, pp. 6-8; *La navigazione a vapore sul Po […]* (Archivio di Stato di Mantova, da ora ASMn, Archivio Camera di Commercio di Mantova, da ora ACCMn, II Parte, b. 156). Un accenno in E. Castelli, *L'uomo e le acque.*

degli scandagli eseguiti annualmente dal Genio Militare,[23] aveva trovato un attento interlocutore nel mantovano Archinto Berni, segretario della locale Camera di Commercio ed Arti, redattore (insieme al ragioniere Vito Crovetti) di una *Relazione sul progetto di navigazione a vapore fra Venezia-Mantova-Pavia e Milano* stilata nel 1898.[24] Il 22 marzo 1900 fu approvato con R. Decreto il T. U. della legge sulle bonificazioni delle paludi e dei terreni paludosi e veniva nominata dal Ministero dei LL. PP. una Commissione con l'incarico di studiare il modo per ottenere una miglior utilizzazione di fiumi e canali navigabili scorrenti nel territorio fra Milano e Venezia. Con la legge furono stanziati 250 milioni di lire per finanziare un insieme organico di bonifiche da eseguire in tempi relativamente brevi. Gli studi e i progetti sulla sistemazione della bassa valle padana, e soprattutto della porzione in sinistra di Po, da Cremona ai terreni polesani affacciati all'Adriatico, si andarono collegando a quelli per la navigazione lungo quel territorio.

Il nuovo stato di cose condusse a proposte ben diverse da quelle che per l'innanzi avevano tenuto il campo: sino ad allora i singoli comprensori avevano portato avanti proposte individuali preoccupandosi poco o punto di quanto accadeva ai confinanti, avanzando iniziative locali spesso limitate dalla scarsa disponibilità di risorse.[25]

La navigazione sul Po veniva pomposamente definita un «fatto compiuto» già nel 1901, allorquando il 10 gennaio dal Canale della Giudecca fu prevista la partenza del «primo battello fluviale col suo treno di barconi, il quale solcando la laguna, per Brondolo attraversando il Bacchiglione e il Brenta, Canal di Loreo e Canal Bianco» sarebbe entrato in Po «risalendo fino a Pavia, venendo a toccare [...] Crespino, Polesella, Pontelagoscuro, Sermide, Ostiglia, Revere, San Benedetto Po, Borgoforte, Viadana, Casalmaggiore, Cremona e Piacenza».[26]

In quegli anni, oltre alla ripubblicazione delle proposte di Ardigò, si assisté anche alla fioritura degli studi degli ingegneri Giacomo Poletta,[27]

I Paroni, i Navaroli, il Porto della Catena e gli approdi fluviali del Ducato di Mantova (1484-1922), «Mantova. Rivista di Economia e Attualità della Camera di Commercio, Industria, Artigianato e Agricoltura di Mantova», n. 170, gennaio-marzo 1994, pp. 135-175, 156, 159. Circa la costituzione della Società cfr. *Progetto per la Navigazione Fluviale a Vapore fra Venezia e Milano e Scali intermedi. Relazione del Comitato Promotore*, Venezia, Stab. di C. Ferrari 1897; *Società Anonima per la Navigazione Fluviale a Vapore. Schema di Statuto*, Venezia, Stab. Tipo-Litografico G. Draghi 1898 (ASMn, ACCMn, II Parte, b. 156, fasc. 1066, Sez. I, Classe *Provvedimenti di interesse generale e locale*).

[23] Cfr. M. Abruzzese, *Un esperimento di Navigazione Interna a Vapore fra Venezia e Milano*, «Rivista d'Artiglieria e Genio», a. 1897, fasc. X, la cui tavola è stata pubblicata in Venezia nel 1898 a cura del *Comitato Promotore per la Costituzione della Società Anonima di Navigazione Fluviale a Vapore* (ASMn, ACCMn, b. 156, carta sciolta).

[24] «*Relazione sul progetto di navigazione a vapore fra Venezia-Mantova-Pavia e Milano*» (1898, 16 agosto, ASMn, ACCMn, II Parte, b. 156, fasc. 1066, Sez. I, Classe *Provvedimenti di interesse generale e locale*, *Archinto Berni e Vito Crovetti*). La stesura della relazione seguì il «convegno» di Borgoforte (nell'ambito della crociera Milano-Venezia dei vaporetti *Alessandro Poerio* e *General Sirtori*) per inserire Porto Catena nelle future rotte commerciali (A. Moschini, *La Navigazione Interna*, «L'Adriatico», 20 maggio 1898; *Navigazione fluviale sul Po*, «La Provincia di Mantova», 8 giugno 1898; A. Berni, *Navigazione fluviale sul Po*, «Gazzetta di Mantova», 15-16 giugno 1898).

[25] A. Averone, *Sistemazione idraulica*, cit., I, pp. 33-34.

[26] *La Navigazione sul Po*, «Gazzetta di Mantova», 12-13 dicembre 1900.

[27] G. Poletta, *La sistemazione idraulica del Lago di Garda. Nuovo Canale [...] relazione dell'Ingegnere Capo del Genio Civile Giacomo Poletta*, in *Atti della Commissione [...] Relazione VI [...]*, cit., pp. 143-380.

Domizio Panini,[28] Giovanni Schiavoni,[29] Antonio Averone, Tommaso Montanari[30] e del predetto

[28] D. Panini, *Pro Patre Benaco. Studio delle proposte della Comm. Ministeriale del 1874 per la sistemazione del Garda*, Bozzolo, Tip. Arini 1891; Id., *La bonifica dei laghi. Relazione dell'ing. D. Panini*, «Il Democratico», a. II, 1905, nn. 46, 47, 48, 49, pp. 1-2; Id., *Garda e Mincio e i problemi idraulici ad essi attinenti*, Mantova, Tip. G. Mondovì 1908. Su Panini cfr. A.C. Dall'acqua, *Panini ing. Domizio. Socio corrispondente dal 3 dicembre 1893. [Morto il] 9 marzo 1909*, «Atti e Memorie della R. Accademia Virgiliana di Mantova», II, 1909, pp. XVIII-XX; E. Datei, *Il magistero di Domizio Panini ingegnere idraulico (1844-1909)*, «Postumia. Annali del Museo d'Arte Moderna e dell'Associazione Postumia di Gazoldo degli Ippoliti», n. 11, 2001, pp. 87-98.

[29] G. Schiavoni, *Sistemazione idraulica del Garda, Canale del Mincio e deviazione del Mincio. Studi e progetto di massima dell'ing. Giovanni Schiavoni*, Società Italiana per Condotte d'Acqua-Succursale di Milano, Milano, Tipo Litografia Ripalta [1906]. «[...] un altro progetto per la soluzione, in tutto o in parte, della questione idraulica nostra [...]. Le notizie topografiche e storiche sono riassunte, e non sempre esattamente, dalla Relazione VI della Commissione Romanin-Jacur. La parte riguardante il Garda ed il Mincio Superiore, con la costruzione di una presa a Salionze e di un Canale laterale al fiume per navigazione, forza motrice e irrigazione, ci sembra, a occhio e croce, somigliante al progetto Poletta [...]. Quanto ai laghi di Mantova [...] "non ci sono che due vie: o costruire un nuovo canale profondo che facendo seguito al Mincio porti le sue acque direttamente al mare, o deviare il Mincio per quella tanta parte che si reputa sufficiente a contenere le acque (di rigurgito) senza produrre allagamenti [...]" [ecc.] [...]» (*Un altro Progetto per la soluzione della quistione idraulica Mantovana*, «Gazzetta di Mantova», 4-5 ottobre 1906) (entrambi i documenti sono conservati in ASMn, ACCMn, II Parte, b. 156).

[30] T. Montanari, *«I problemi idraulici del paese che l'Adige e il Po riga». Il Polesine di Rovigo, le grandi Valli Veronesi, ed Ostigliesi, i problemi mantovani, il Garda e l'Adige*, Mantova, Tip. Commerciale T. Barbieri 1903; Id., *Primi studi sul regime del Garda. Afflussi e tempi. I*, «Il Politecnico. Giornale dell'Ingegnere architetto, civile e industriale», vol. XXXIV (LII), fasc. luglio 1904, pp. 385-392, con tavola; Id., *Primi studi sul regime del Garda. Afflussi e tempi. II*, «Il Politecnico. Giornale dell'Ingegnere architetto, civile e industriale», vol. XXXIV (LII), fasc. agosto 1904, pp. 449-454. Tutti scritti «[…] dove tratta con rara competenza e diligenza dei problemi del Mantovano: *risanamento di Mantova* e *navigazione per due linee di primo ordine* pel Po e pel Tartaro e prolungantesi fino al Garda e con facilità fino a Cremona […]» (A. Franceschi, *Relazione della Giunta Comunale di Mantova intorno alla questione idraulica del Mincio e dei laghi di Mantova*, Mantova, Stab. Tip. G. Mondovì 1906, p. 5). «Montanari propone la regolazione del Lago di Garda integrando le magre con una derivazione di acque dall'Adige; la bonifica dei laghi doveva ottenersi con la costruzione di uno scaricatore in Oglio e con un diversivo di Mincio a sud della Città» (*Premesse illustrative […]* in C. Arrivabene, L. Villoresi, *Relazione tecnica degli ingegneri Carlo Arrivabene e Luigi Villoresi (28 agosto 1925)*, in *Il problema idraulico mantovano: stralcio delle opere interessanti direttamente la città di Mantova. A) Premesse illustrative della Giunta Municipale b) Relazione tecnica degli ingegneri Carlo Arrivabene e Luigi Villoresi*, Atti dell'Amministrazione Comunale di Mantova, Mantova, A. Mondadori già F. Apollonio 1926, p. 5). «Le proposte Montanari, riguardanti un complesso di opere assai più vasto di quanto si è sommariamente accennato, vennero da lui stesso successivamente riprese e rielaborate varie volte, in particolare dopo il 1920 il Montanari in varie pubblicazioni riespose un nuovo piano generale per la sistemazione del Garda, con l'utilizzazione di acque d'Adige, la navigazione nella regione attorno a Mantova e la bonifica del territorio a [vall]e di Cremona e fra l'Adige ed il Po. Impossibile riassumere in breve gli studi dell'ingegnere Montanari le cui proposte rappresentano un complesso di provvedimenti assai vasto, ma di cui sembra piuttosto deficiente il valore pratico. Pur ammirando […] l'alta cultura, la genialità ed il valore tecnico del Montanari, si deve riconoscere che in troppi casi le sue proposte, sviluppate con una serrata idea logica, sono però fondate su elementi troppo scarsi e malcerti cosicché non riesce possibile per tale motivo di consentire con lui nelle deduzioni. Comunque gli studi del Montanari sono degni di essere conosciuti e valutati da chi si occupa dei nostri problemi» (*I più recenti progetti di soluzione del nostro problema idraulico nella conferenza dell'ing. Marco Visentini*, «Il Giornale. Quotidiano politico del mattino», 1 dicembre 1923, a. V, n. 289). Fra gli studi successivi dell'ingegner Montanari si ricordano: T. Montanari, *Dell'abbassamento dei nostri laghi e soprattutto del Garda*, «Il Politecnico. Giornale dell'Ingegnere architetto, civile e industriale», serie II, vol. XII (LXVIII), fasc. 12, 1920, pp. 361-373; Id., *Pel completamento della irrigazione della pianura tra l'Oglio e il Mincio. Progetto Trebeschi-Cozzaglio*, «Il Politecnico. Giornale dell'Ingegnere architetto, civile e industriale», serie II, vol. XII (LXVIII), fasc. 7, 1920, pp. 215-218; Id., *Determinazione del coefficiente di piena pei corsi d'acqua veronesi tra l'Adige ed il Po*, «Il Politecnico. Giornale dell'Ingegnere architetto, civile e industriale», serie II, vol. XIII (LXIX), fasc. 12, 1921, pp. 365-370; Id, *Sistemazione idraulica della regione lungo Adige, Garda, Mincio, Oglio e Po [I]*, «Il Politecnico. Giornale dell'Ingegnere architetto, civile e industriale», serie II, vol. XIII (LXIX), fasc. 10, 1921, pp. 293-317, con tavole; Id., *Sistemazione idraulica della regione lungo Adige, Garda, Mincio, Oglio e Po [II]*, «Il Politecnico. Giornale dell'Ingegnere architetto, civile e industriale», serie II, vol. XIII (LXIX), fasc. 11, 1921, pp. 325-356, con tavole; Id., *Sistemazione idraulica della regione lungo Adige, Garda, Mincio, Oglio e Po*, estratto da «Il Politecnico», n. 10-11, Società Editrice Libraria, Milano 1921; Id., *Sulla scala dei deflussi del Mincio a Peschiera*, «Il Politecnico. Giornale dell'Ingegnere architetto, civile e industriale», serie II, vol. XIII (LXIX), fasc. 7, 1921, pp. 210-213; Id., *Ancora sulla sistemazione idraulica lungo Adige, Garda, Mincio, Oglio e Po. Parte prima*, «Il Politecnico. Giornale dell'Ingegnere architetto, civile e industriale», serie II, vol. XV (LXXI), fasc. 6, 1923, pp. 161-176, con tavola; Id.,

Berni. Quest'ultimo, dopo aver auspicato già nel 1901 l'interramento della gronda sinistra dei laghi, la realizzazione di un canale navigabile a ridosso della città, di una conca fra il bacino Superiore e quello di Mezzo e di cinque altre lungo il Mincio Superiore,[31] divenne, insieme all'ingegnere Italo Gasparetti, uno dei primi e principali animatori del *Comitato Mantovano per la Navigazione Interna*, costituitosi nel 1905 con l'appoggio della Provincia, del Comune e della Camera di Commercio di Mantova. Gli scopi statutari dell'Ente prevedevano la promozione degli studi per la navigazione nella valle del Po e dei collegamenti tra porti e linee ferroviarie, oltre che un regolare servizio di statistica sulla navigazione interna. Secondo i piani dell'ente, il porto di Mantova sarebbe dovuto diventare il nodo principale della direttrice Venezia-Cremona-Milano-lago Maggiore-Locarno, nella sua intersezione con la linea d'acqua lago di Garda-Mincio-Po e con netta preferenza nei confronti della linea per canali interni, come ad esempio il canale Mantova-Cremona-Pizzighettone-Milano.[32]
Nel 1900 per coordinare l'ambizioso progetto di sistemazione idraulica padana era stata nominata la Commissione Ministeriale presieduta dall'ingegnere Leone Romanin-Jacur che conlcuse i propri lavori nel 1903, proponendo una linea di grande traffico fluviale (con natanti da 600 tonn., in grado di trasportare la stessa quantità di merci di due convogli ferroviari ordinari), con tracciato ottimale di 397 km. di lunghezza, suddiviso in quattro tronconi: il primo, utilizzante i canali lagunari già esistenti, da Venezia a Brondolo; il secondo, da Brondolo al Po lungo l'antichissima linea della 'navigazione lombarda'; il terzo da Cavanella Po fino alla confluenza dell'Adda e da questa, risalendo il fiume, fino a Pizzighettone; l'ultimo da Pizzighettone, per Lodi, sino a Milano attraverso canali da costruirsi *ex-novo*. A questa dorsale si sarebbe dovuto coordinare un sistema più ampio di vie navigabili di oltre 3.400 km. con il fine di collegare i laghi di Garda, Iseo, Como, nonché le città di Ferrara, Verona, Bologna, Guastalla, Reggio Emilia, Cremona, Brescia e Lodi. Venne prospettata infine la possibilità di estendere la linea fino a Torino e di unire alla rete, attraverso il Ticino e il Tanaro, il lago Maggiore e Alessandria.[33]
Sempre nel 1903, per quanto riguarda nello specifico i laghi di Mantova, scoperta l'origine

---

Ancora sulla sistemazione idraulica lungo Adige, Garda, Mincio, Oglio e Po. Parte seconda, «Il Politecnico. Giornale dell'Ingegnere architetto, civile e industriale», serie II, vol. XV (LXXI), fasc. 7, 1923, pp. 193-206; Id., *Sulle future condizioni del Lago di Garda*, «Il Politecnico. Giornale dell'Ingegnere architetto, civile e industriale», serie II, vol. XVI (LXXII), 1924, pp. 73-75.

[31] A. Berni, *La sistemazione dei laghi*, «Gazzetta di Mantova», 12-13 ottobre 1901, n. 279, pp. 1-2.

[32] La linea Mantova-Cremona era «[...] di minima lunghezza e di più facile e sollecita esecuzione [...]». Non erano trascurati nemmeno i progetti per la navigazione sull'Oglio e sugli altri affluenti del Po D. Alessandrini, *Questioni di Navigazione Interna*, estratto da «Realtà», 1° ottobre 1933, Milano, Off. Grafica Lombarda 1933, p. 3. Cfr. lo *Statuto-Regolamento* del Comitato (ASMn, Comitato Mantovano di Navigazione Interna (da ora in poi CMNI), b. 29, fasc. 6).

[33] La centralità dell'asse lombardo, da realizzare mediante due canali artificiali (uno fra Brondolo e Po, l'altro da quest'ultimo a Porto Corsini), fu ribadita nel 1908 da una seconda commissione tecnica ministeriale presieduta dall'ingegner Severino Casana (M. Minesso, *Progetti di navigabilità e istruzione professionale: Romanin-Jacur e gli ingegneri*, in *Navigare il Po*, «Padania. Storia, cultura, istituzioni», a. IV, n. 8, 1990, pp. 166-176, 168-170); S. Sabbioni, *La questione dei trasporti nel Mantovano e gli orientamenti della locale Camera di Commercio (1890-1914)*, «Mantova. Rivista della Camera di Commercio di Mantova», n. 164, dicembre 1992, pp. 104-105; Id., *La navigazione interna nel mantovano tra il 1814 ed il 1914*, «Universitas mercatorum Mantuae», Rivista della Camera di Commercio, Industria, Artigianato e Agricoltura, n. 18 (lug. 2004), pp. 96-101.

scientifica della malaria e l'azione delle zanzare anofele, l'ingegnere capo del Genio Civile di Verona, Poletta, suggerì, la costruzione a Salionze di un Manufatto regolatore per le acque del Garda e lo scavo di un Canale navigabile industriale in sinistra di Mincio. Il tronco superiore sarebbe servito da scaricatore di piena del maggior lago italiano, con la previsione di un secondo Scaricatore da recapitare in Oglio.[34]

Tra 1904 e 1910 l'ingegnere Panini, pur criticando le portate di piena previste da Poletta, propose di regolare i flussi del *Garda* e di deviare le acque del Mincio superiore in un canale Diversivo, navigabile e industriale, con tracciato diverso da quello indicato dal tecnico veronese, che le immettesse nel vecchio alveo a Formigosa. Pensò inoltre di scaricare con un Impianto idrovoro (scartato nel 1908), o meglio ancora con una Botte-sifone sotto il fiume, le acque di Paiolo, dei laghi e delle terre a sud di Mantova (comprese le Valli di Bagnolo) nel canale navigabile Fissero-Tartaro-Canalbianco, col quale avrebbe bonificato anche le terre di Formigosa e le Valli di Ostiglia.[35]

Proprio il canale Fissero-Tartaro-Canalbianco rientrava fra le proposte contemplate anche nel progetto di larga massima dell'ingegnere Averone (capo dell'Ufficio Speciale del Magistrato alle Acque costituito a Mantova nel 1908),[36] canale da connettere al Mincio Inferiore e quindi a Mantova e al lago di Garda per altra via navigabile, ma stroncato, a favore della linea padana, nel giudizio della sotto-commissione composta dagli ingegneri Angelo Salmoiraghi (presidente della Camera di Commercio di Milano), Carlo Mazzini (Amministratore Generale dei Canali Cavour), Italo Pelleri (Ispettore Superiore del Genio Civile), Piero Piola Daverio, Carlo Valentini (Ingegnere Capo del Genio Civile).[37]

Dunque, mentre nel solco del nuovo indirizzo progettuale inaugurato da Romanin-Jacur gli studi di Poletta, Panini e Averone proponevano (variamente combinate) grandi infrastrutture (come lo sbarramento regolatore a Salionze, il canale navigabile industriale staccato dal Mincio, lo scaricatore Mincio-Oglio, il canale navigabile Mantova-Cremona, il diversivo di Mincio,

---

[34] Cfr. G. Poletta, *La sistemazione idraulica del Lago di Garda,* cit.; Id., *Sistemazione idraulica del Lago di Garda*, in «Giornale del Genio Civile», a. XLII, nov.-dic.1904, pp. 566-581; C. Cantoni, *Discorso*, cit., pp. 20, 22; A. Averone, *Sistemazione*, cit., I, pp. 19-20, 98-99.

[35] Cfr. A. Averone, *Il Mincio*, cit.; D. Panini, *La bonifica dei laghi. Relazione dell'ing. D. Panini*, «Il Democratico», a. 2, nn. 46-47-48-49, 1905, pp. 1-2; A. Franceschi, *Relazione*, cit., pp. 8, 11; C. Cantoni, *Discorso*, cit., pp. 13, 21-25; D. Panini, *Garda e Mincio e i problemi idraulici ad essi attinenti*, Tip. G. Mondovì, Mantova, 1908; A. Averone, *Sistemazione*, cit., I, pp. XI-XIV, 18-22, 99-100; *I più recenti progetti di soluzione del nostro problema idraulico nella conferenza dell'ing. Marco Visentini*, «Il Giornale. Quotidiano politico del mattino», 1° dicembre 1923, a. 4, n. 289; [C. Arrivabene, L. Villoresi], *Il problema idraulico mantovano: stralcio delle opere interessanti direttamente la città di Mantova. A) Premesse illustrative della Giunta Municipale. B) Relazione tecnica degli ingegneri Carlo Arrivabene e Luigi Villoresi (28 agosto 1925),* Atti dell'Amministrazione Comunale di Mantova, Mantova, A. Mondadori già F. Apollonio 1926, p. 5.

[36] A. Averone, *Linea di Navigazione Interna Lago Maggiore-Milano-Adriatico colla diramazione Mantova-Lago di Garda*, in *Atti del Comitato Tecnico Esecutivo. Valle del Po. Linee di collegamento alla Rete di Navigazione Padana*, Commissione per la Navigazione Interna, Ministero dei Lavori Pubblici, Roma, Tipografia della Camera dei Deputati 1909, V, pp. 247-351; Id., *Il Mincio*, cit., pp. 49-142; Id., *Cenni storici. Divagazioni del Po*, in *Atti del Comitato Tecnico Esecutivo. Valle del Po. Il Po dal Mare alla confluenza del Ticino*, Commissione per la Navigazione Interna, Ministero dei Lavori Pubblici, Roma, Tipografia della Camera dei Deputati 1905, vol. II, pp. 21-46.

[37] C. Mazzini, I Pelleri, P. Piola Daverio, A. Salmoiraghi, C. Valentini, *Parere sul progetto dell'ing. Antonio Averone per una linea di navigazione Lago Maggiore-Milano-Mare Adriatico con diramazione Mantova-Lago di Garda*, in *Atti del Comitato Tecnico Esecutivo. Valle del Po. Linee di collegamento alla Rete di Navigazione Padana*, Commissione per la Navigazione Interna, Ministero dei Lavori Pubblici, Roma, Tipografia della Camera dei Deputati 1909, V, pp. 199-243.

l'impianto di sollevamento a Formigosa o botte per lo scarico nel nuovo canale Fissero-Tartaro-Canal Bianco, contemplando anche l'ambizioso collegamento con l'Adda e quindi con Milano e il lago Maggiore),[38] venivano eseguite le prime opere di sistemazione di Porto Catena. La vecchia pubblica banchina (detta Catena Bassa), in muratura, della complessiva lunghezza utile di 200 m., disposta lungo la sponda settentrionale e la parte superiore di quella orientale e destinata all'ordinario scarico manuale, venne raccordata con la Tramvia Brescia-Mantova-Ostiglia e parzialmente sistemata dal Comune di Mantova nei primi anni del Novecento[39]. La potenzialità di quest'infrastruttura (seppur dotata nel 1911 di un trasportatore elettrico a servizio dell'Officina del Gas)[40] rimase però fortemente limitata essendo la sua sommità di fatto superiore al livello normale dell'acqua di solo 1,50 m. e inferiore di ben m. 2,50 rispetto al livello massimo di navigazione.[41] Nel 1906 sulla sponda meridionale venne quindi ultimata, nella sua struttura essenziale e sotto la direzione dell'ingegnere Camillo Cantoni, con sommità di gran lunga superiore al livello delle piene, la banchina di 75 m. voluta dalla Società di Navigazione Fluviale con sede a Venezia. Munita di mezzi meccanici di scarico (gru scorrevole, gru fissa e trasportatore Conveyor mossi elettricamente grazie a un apposito gruppo elettrogeno costituito da due motori a gas), di magazzini e depositi, fu poi raccordata con la suddetta linea tramviaria.[42] Nel 1907 fu presentato dal *Comitato Mantovano per lo Sviluppo della Navigazione Interna*, oltre allo schema di allacciamento tramviario e ferroviario delle banchine vecchie e nuove, anche il progetto di uno scalo a Cittadella per la *Società di Navigazione Fluviale* e di una nuova banchina (con porto canale,

---

[38] Averone prevedeva poi collegamenti ferroviari fra il Toce a Domodossola e, passando il Sempione e/o il Gottardo, i bacini di Rodano, Reno, Mosa, Senna, Loira (A. Averone, *La linea di navigazione*, cit., p. 49 e segg.).

[39] Sui collegamenti ferrotramviari cfr. S. Sabbioni, *Lo sviluppo ferrotramviario nel Mantovano tra il 1885 ed il 1914: le carte dell'Amministrazione Provinciale*, «Archivio Storico Lombardo. Giornale della Società Storica di Lombarda», s. XII, 3, 1996, pp. 107-135, 118-127; S. Sabbioni, *La questione dei trasporti*, cit., pp. 103-107. «Il giorno 3 agosto 1905 il Consiglio Comunale di Mantova accordava alla Società delle Tramvie Brescia-Mantova-Ostiglia [detta "Belga"] l'allacciamento con Porto Catena […] Il percorso prescritto nella Convenzione si svolge in Corso Garibaldi, Ponte Arlotto e via Fondamenta» (s.d., ASMn, CMNI, b. 11, fasc. 6, *Relazione […]*); s.d. (ASMn, CMNI, b. 11, fasc. 6, *"Porto lacuale di Mantova"*); M. Visentini, *Sistemazione di Porto Catena in Mantova*, «Associazione Nazionale degli Ingegneri ed Architetti Italiani. Bollettino della Sezione di Mantova», Collegio degli Ingegneri ed Architetti della Città e Provincia, a. IV, n. 1, gennaio-febbraio 1926, p. 2.

[40] Cfr. ASMn, CMNI, b. 14, fasc. 11 al cui interno è conservato il *Progetto per trasporto meccanico del carbone. Pianta e sezioni*, scala 1:100, copia cianografica (1911, 30 maggio, *Antonio Bodoni & C., Castello sopra Lecco*, dis. n. 4326).

[41] 1912, 17 giugno (ASMn, CMNI, b. 11, fasc. 6, estratto da «Edilizia e Monumenti», *firmato Carlo Andreani, ingegnere*). Cfr. venne progettata (ma non realizzata) dall'Ufficio Tecnico del Comune di Mantova la sopraelevazione della banchina: s. d. (ASMn, CMNI, b. 11, fasc. 6, *Relazione […]*); «*Progetto sistemazione Banchina Sinistra di Porto Catena […]*» (s.d., ASMn, CMNI, b. 11, fasc. 6) (2 tavole di progetto: planimetria e sezioni di via Fondamenta).

[42] 1906, 5 dicembre (ASMn, CMNI, b. 10, fasc. 3, *[firma illeggibile], ingegnere capo, al Comitato Mantovano per lo Sviluppo della Navigazione Interna presso la Camera di Commercio di Mantova, da R. Genio Civile di Mantova*, prot. 1971); *La gita Mantova-Venezia* («Gazzetta di Mantova», 9-10 luglio 1907, a. XLV, n. 184); *Pro-memoria* (1908, 28 marzo, ASMn, CMNI, b. 11, fasc. 6); s.d. (ASMn, CMNI, b. 11, fasc. 6, «*Porto lacuale di Mantova*»). La banchina, alta 10 sul piano di risega della fondazione, larga 7 al piede e 2,50 in sommità, venne costruita su una palificata di circa 700 pali di pioppo dalla lunghezza variabile fra i 4,00 e i 7,00 m. e del diametro di 25 cm. Sui pali fu eseguita una gettata di calcestruzzo composto di sabbia, ghiaia, calce di Palazzolo e cemento Portland, costituendo così un «monolite solidissimo del volume di circa 3.500 mc [...]. Le manovre di carico sono sempre possibili, qualunque sia l'altezza dell'acqua nel Porto» (*Una visita ai lavori del Porto Catena*, «Gazzetta di Mantova», 29 novembre 1906).

mai realizzata) da erigersi parallelamente ed esternamente a quella un tempo ospitante il corpo di guardia di Catena.[43]
Seguendo quindi le direttive emanate nel 1905 dalla Commissione istituita con Decreto Ministeriale del 26 gennaio 1904 sotto la presidenza dell'ingegnere Ignazio Inglese (al 1909 Ispettore Superiore del Genio Civile)[44] per lo studio di un piano regolatore di tutti i porti del Regno, lo Stato, su progetto ultimato il 21 marzo 1908 a firma dell'ingegnere Caselli del locale Ufficio del Genio Civile,[45] si fece carico della costruzione (o per meglio dire dell'adattamento), nella porzione inferiore della sponda orientale, in sinistra dell'accesso, della banchina (detta di San Nicolò), lunga 100 m. (con sommità di poco superiore alla quota di massima piena, dotata di 3 gru a motore elettrico), successivamente provvista nel corso del primo conflitto mondiale di un raccordo ferroviario con la linea Frassine (Mn)-Legnago che (a causa di controversie fra autorità militari, amministrazioni comunale e provinciale e per la ferma opposizione delle FF. SS.) mai fu aperto all'uso pubblico seppur collegato dal 1925-26 alla stazione di Mantova grazie al binario privato predisposto dallo Zuccherificio Mantovano.[46]
La Legge 2 gennaio 1910 n. 9 confermò l'indirizzo governativo rivolto alla promozione della navigazione interna, stabilì con precisione quattro classi di vie navigabili, impegnandosi a iscrivervi, in soli cinque anni, i corsi d'acqua interessati.[47] Porto Catena, che con Regio Decreto 19 marzo 1908 (n. 121) era stato dichiarato di III Classe e II Categoria (e quindi parificato con gli analoghi porti marittimi), divenne, l'8 giugno 1911 (R. D. n. 823), parte integrante della linea navigabile di Mincio classificata di II Classe e II Categoria dalla foce in Po sino a Peschiera,[48] potendo vantare (sommando gli altri esistenti scali lacuali) un movimento di merci in costante crescita e assolutamente superiore a quello registrato da importanti

[43] A. Berni, F. Bustini, I. Gasparetti, *Pro Mantova. Navigazione Interna*, Comitato Mantovano per la Navigazione Interna, Mantova, Tip. G. Mondovì 1907, tavv. I, II.
[44] *Atti del Comitato Tecnico Esecutivo. Valle del Po. Sistemazione del Po in regolare alveo di magra. Canali laterali*, Commissione per la Navigazione Interna, Ministero dei Lavori Pubblici, Roma, Tipografia della Camera dei Deputati 1905, III, p. 7.
[45] *La nuova classificazione del Porto Catena […]*, «Gazzetta di Mantova», 22 marzo 1908, n. 79; 1911, 13 aprile (*firme illeggibili per il presidente della Camera di Commercio e per il Presidente del Comitati per la Navigazione interna al prof. Ugo Scalori, comm. Italo Maganzini presso i ministeri dei LL. PP. e di A[rtigianato], Industria e Commercio, da Mantova*, prot. 1151); 1912, 15 giugno (s*enza firma, ma su carta intestata Comitato Mantovano di Navigazione Interna*) entrambe in ASMn, CMNI, b. 11, fasc. 6.
[46] C. Togliani, *Relazione sull'opera del Comitato nell'anno 1928*, Comitato Mantovano per la Navigazione Interna, Mantova, Tip. L'Artistica 1929, pp. 12-14. In generale sui lavori a Porto Catena cfr.: F.C. Rossi, *Porto Catena (Mantova)*, in *Valle del Po, linee di collegamento alla rete di navigazione padana. Linee di penetrazione al lago Maggiore ed al lago di Como […] Decreto 14 ottobre 1903 […]*, in *Atti del Comitato Tecnico Esecutivo […]*, Ministero dei Lavori Pubblici/Commissione per la Navigazione Interna, V-VI, Roma, Tip. della Camera dei Deputati 1909, pp. 239-242; il materiale conservato in ASMn, CMNI, b. 11, fasc. 6; «*Porto lacuale di Mantova […]*» (s.d., ASMn, CMNI, b. 11, fasc. 6); *Relazione del Comitato. Anno 1922*, Comitato Mantovano per la Navigazione Interna, Cromo-Tip. L'Artistica, Mantova 1923, pp. 8-10; M. Visentini, *Sistemazione*, cit., pp. 1-2. «[…] la nuova banchina dello Stato raccordata con le ferrovie presenta l'inconveniente di avere deficiente larghezza in sommità, così da rendere difficile l'impianto di mezzi d'opera meccanici e di magazzini […] ed anche quello di una eccessiva altezza avendo la sommità a circa m. 7,50 sopra il livello normale dell'acqua e circa m. 4,00 più alta del livello massimo di navigazione, il quale corrisponde alla quota 17,00 sul medio mare, ed a m. 5,00 sullo zero del vicino idrometro» (M. Visentini, *Sistemazione*, cit., pp. 1-2). Fu allora previsto di attrezzare la banchina di San Nicolò con 3 gru, di scavare e allargare il bacino portuale per una superficie di 2 ettari e mezzo» (R. Sarzi, *Porto Catena in Mantova*, Regione Lombardia/Azienda Regionale per i Porti di Cremona e Mantova, Mantova, Editoriale Sometti 2005, p. 56).
[47] M. Minesso, *Progetti di navigabilità*, cit., p. 170.
[48] 1912, 8 febbraio (ASMn, CMNI, b. 11, fasc. 6, *Italo Gasparetti ai tre giornali cittadini, da Mantova*, prot. 39). Cfr. anche b. 11, ff. 2, 3.

infrastrutture marittime come, fra l'altro, quelle di Taranto, Castellamare di Stabia, Oneglia, Chioggia, Gallipoli, Fano, Marsala, Rimini, Porto Nogaro e Pesaro.[49]

Ciò alimentò le speranze di coloro che, come Berni,[50] intravedevano non solo la possibilità di estendere i traffici dai laghi inferiori al Superiore (mediante la realizzazione della conca di navigazione già prevista dalla Commissione Romanin-Jacur presso la diga-ponte dei Mulini), ma ancor più quella di inserire Mantova in un ampio sistema infrastrutturale fatto di collegamenti ferroviari (la linea Mantova-Peschiera), tramviari (le linee Brescia-Mantova-Ostiglia, Mantova-Viadana, Desenzano-Castiglione, Mantova-Asola-Ostiano-Brescia) e idroviari per natanti da 600 tonnellate, in grado di collegare il lago di Garda a Mantova, i navigli milanesi all'Adda (canale industriale di Lodi), l'Adda all'Oglio (canale Delmona-Tagliata), l'Oglio al Mincio, con l'auspicata prospettiva per la città virgiliana di divenire, grazie alla sua baricentrica posizione geografica, il punto obbligato di transito nei percorsi da Milano a Venezia, da Milano al Garda, dal Mare e dalla Bassa Valle Padana all'Alta Lombardia, al Piemonte e alla Svizzera, dal Mare al Garda e quindi al Trentino.[51]

Nelle intenzioni di Berni «il Mincio sarebbe stato canalizzato da Curtatone alla Diga [dei Mulini] e nel terreno emerso si sarebbero dovuti scavare appositi bacini laterali di conveniente lunghezza e larghezza, fiancheggiati da una serie di binari di allacciamento ferroviario e tramviario, muniti di conveniente attrezzatura per il carico, scarico e deposito delle merci».[52]

Nonostante la nomina nel 1910 di una terza Commissione Tecnica Ministeriale (ancora una volta presieduta dall'ingegnere Romanin-Jacur), anche in seguito alla decisione della Camera di Commercio di Milano (28 maggio 1912) di puntare sulla linea del Po da Venezia alla foce dell'Adda e, da qui, di proseguire nell'affluente fino a Pizzighettone verso Lodi e Milano (tagliando fuori Mantova),[53] le speranze di vedere iniziate le opere si affievolirono e, paradossalmente, le prime realizzazioni videro la luce solo sotto la spinta dell'emergenza nazionale nel corso della Grande Guerra.[54]

Con il Disegno di Legge 22 marzo 1915 (divenuto poi Legge 8 aprile 1915, n. 508) il Parlamento autorizzò infatti la concessione dei fondi necessari all'esecuzione delle opere del primo dei tronchi previsti (quello da Venezia al Po, passante per la laguna di Chioggia e comprendente la nuova conca del Cavallino), rimandando a tempi migliori quanto occorreva per l'alveo di Po compreso fra Cavanella e la confluenza dell'Adda (per il quale già dal 1909

---

[49] 1911, 13 aprile (ASMn, CMNI, b. 11, fasc. 6, *[firma illeggibile], per il presidente della Camera di Commercio, Archinto Berni, per il Presidente del Comitato per la Navigazione interna, al prof. Ugo Scalori, comm. Italo Maganzini presso i ministeri dei LL. PP. e di A[rtigianato], Industria e Commercio, da Mantova*, prot. 1151).

[50] Cfr. il verbale dell'adunanza del Comitato Mantovano per la Navigazione Interna del 22 febbraio 1912 (ASMn, ACCMn, b. 164, fasc. 4/439); *La grande linea navigabile Milano-Mantova-Venezia e l'avvenire economico della nostra città […] intervista col prof. Berni*, «Gazzetta di Mantova», 12-13 giugno 1912.

[51] *Il nostro porto lacuale. Il suo movimento e la sua importanza*, «Gazzetta di Mantova», 10 luglio 1910, n. 185; S. Sabbioni, *La questione del trasporti*, cit., pp. 104-105; R. Sarzi, *Porto Catena*, cit., p. 59.

[52] Passo tratto dalla Relazione sull'operato del Comitato Mantovano di Navigazione Interna nell'anno 1912, riportato in R. Sarzi, *Porto Catena*, cit., p. 59.

[53] S. Sabbioni, *La questione dei trasporti*, cit., p. 105.

[54] M. Minesso, *Progetti di navigabilità*, cit., pp. 170-171; cfr. l'ordine del giorno del Comitato Mantovano per la Navigazione Interna in data 10 gennaio 1911 (ASMn, ACCMn, b. 164, fasc. 9/439) e le carte contenute nel fasc. 10/439; R. Sarzi, *Porto Catena*, cit., p. 60.

lo Stato aveva finanziato opere di dragatura) e il nuovo canale navigabile fra la suddetta foce e la città di Milano.[55]
Grazie all'appoggio dei consigli provinciali di Mantova e Cremona fu predisposta una variante consistente nell'abbandono del Po, proprio per il tratto Cavanella-Adda, e nella costruzione di un nuovo canale navigabile, industriale e di bonifica che da Pizzighettone, volgendo a Cremona e a Mantova, doveva raggiungere Adria e da qui il Po di Levante, sfociando in Adriatico. Il criterio al quale si ispiravano i nuovi programmi idroviari si poteva sempre più riassumere nella formula Adriatico-Laghi Alpini, maturando i progetti volti a spostare il punto di partenza da Milano a Torino e al lago Maggiore per congiungersi ad alcuni canali svizzeri e quindi (passando per il canale di grande navigazione Adda-Bergamo-Brescia-Mantova-Po) con la linea Garda-Mantova da intercettare in località Pozzolo.
Nel 1915, in questo articolato contesto, sempre Averone, dopo il primo abbozzo del 1903, pubblicò il proprio progetto definitivo. Tacciato di eccessiva ambizione, per voler connettere la sistemazione idraulica di Mantova con quella di una ben più ampia plaga della Pianura Padana, rimase però sulla carta. La proposta di trasformare, mediante 6 Conche fra Peschiera e la Diga Chasseloup-Masetti, il fiume Mincio in un Canale navigabile, da connettere al Fissero-Tartaro-Canalbianco-Po di Levante, era legata al prosciugamento dei laghi (sostituiti dal ripristinato alveo del fiume), allo scavo di un Canale agricolo-industriale in sinistra di Mincio (da Salionze a Rivalta), di uno Scaricatore Garda-Oglio (da Goito a S. Michele in Bosco) e di un Canale navigabile e di bonifica da Mantova al Bastione di S. Michele (attraverso Fissero e Fossetta di Ostiglia). Il tecnico aggiungeva la sistemazione della Fossa Maestra-Canalbianco-Po di Levante a canale di bonifica navigabile e lo scavo del canale navigabile-industriale Pizzighettone-Cremona-Oglio-Mantova, inteso come prosecuzione della progettata linea Lago Maggiore-Milano-Lodi-Pizzighettone.
Nell'ambito delle proposte di Averone fu costruita a Governolo, fra 1919-31 ed entro il sedime del demolito castello, una conca di grande navigazione per natanti da 600 tonn. Sotto la direzione dell'ingegner Marco Visentini del Genio Civile di Mantova e degli ingegneri Carlo Togliani[56] e Gino Norsa della Samicen (Società Anonima Mantovana Imprese Costruzioni e Navigazione), i primi due coinvolti anche nell'ammodernamento del Porto della Catena. Intitolata a Vittorio Emanuele III, la conca assolve ancor oggi onorevolmente la propria funzione.[57]

Dai pozzi artesiani all'acquedotto pubblico

Sino allo scadere del XIX secolo gli abitanti di Mantova si servivano, per gli usi domestici,

[55] *Provvedimenti per la linea navigabile di II Classe Milano-Venezia e per la navigazione interna. Seduta del 13 marzo 1917 […]*, Camera dei Deputati, n. 752-A, Legislatura XXIV, sessione 1913-17, p. 1.

[56] Carlo Togliani si laureò nel 1910 nell'Istituto Tecnico Superiore di Milano (oggi Politecnico). Fu lungamente attivo nel *Comitato Mantovano per la Navigazione Interna* (*La morte dell'ing. Togliani*, «La Voce di Mantova», 22 ottobre 1943; C. Togliani, *Tecnici*, cit. pp. 268-270, 281-282 nn. 87-95). Per un approfondimento su Porto Catena cfr. anche C. Togliani, *Navigazione*, cit., pp. 171-172, 176-181.

[57] Sulla conca cfr. C. Togliani, *Navigazione*, cit., pp. 174-175; M. Grilli, *La Conca di navigazione Vittorio Emanuele III [a Governolo] nelle carte del Genio Civile*, Tesi di Laurea, rel. C. Togliani, Politecnico di Milano, A.A. 2012-13.

esclusivamente di acqua attinta da pozzi poco profondi, scavati direttamente sotto le case, in grado di offrire un'acqua di falda superficiale fortemente inquinata dalle reflue degli scarichi e da quelle filtranti dei laghi.[58] Ciò determinava «un fenomeno grave che da oltre un secolo si [anda]va ripetendo quasi senza interruzione […] quello della superiorità delle morti sulle nascite».[59] Fra le cause, diverse e molteplici, venivano infatti allora individuate:

1° la insalubrità di molte abitazioni e la grave miseria che affligge la popolazione povera, in ispecie la immigrata […]; 2° le cattive condizioni della fognatura cittadina in generale e della fognatura domestica in particolare, e 3° la zona malarica che circonda la Città.[60]

Per ovviare al grave disordine igienico, accantonato l'oneroso progetto presentato nel 1888 dall'ingegner Enrico Carli di Verona,[61] furono allora trivellati (dalla primavera del 1892 a quella dell'anno successivo), su progetto dell'Ufficio Tecnico Comunale (allora diretto dall'ingegnere Alessandro Galeazzi), 15 pozzi per alimentare la «rete di 53 fontanelle [pubbliche], collocate in corrispondenza con le "capofonti" dei pozzi»,[62] molte delle quali, seppur con differente alimentazione, sono ancor oggi in funzione[63] (fig. 4). Il provvedimento costituiva solo il primo passo verso la normalizzazione, continuando in parallelo la pericolosa prassi di attingere ai pozzi domestici. A tal proposito il medico provinciale così descriveva al primo cittadino l'insalubre pratica:

a Mantova si sono costruiti 15 pozzi artesiani, dai quali si sono fatte circa 50 derivazioni o fontanelle pubbliche, le quali, quando non sono all'asciutto per guasti, danno in genere acqua calda e quindi non troppo gradevole, ciò posto è impossibile alle famiglie anche meglio intenzionate servirsi esclusivamente dell'acqua dei pozzi artesiani, la quale quindi figura solo nelle bottiglie da tavola, che magari prima la serva aveva lavato coll'acqua della vecchia e fida pompa […] un'acqua profondamente inquinata che da un momento all'altro può essere causa di gravi ed anche letali malattie. Ora tutto ciò è intollerabile per una città dell'importanza di Mantova tanto più quando si pensa che

---

[58] Sulla questione delle acque potabili e della costruzione dell'acquedotto si rimanda a R. Dall'Ara, *Mantova, storie d'acqua. Anno 1909: nasce l'acquedotto*, Mantova, Editoriale Sometti 2000 che tratta esaustivamente il dibattito e gli aspetti tecnici delle soluzioni proposte.

[59] *Cenni sulla mortalità della Città di Mantova con speciale riguardo alle Morti per febbre tifoide in rapporto colle acque dei Pozzi artesiani*, in *Cenni tecnici ed igienici sulle acque dei pozzi artesiani della Città di Mantova*, Mantova, Stab. Tipolit. F. Apollonio 1898, p. 17.

[60] *Ibid*, p. 20.

[61] Il progetto, dal costo di preventivato in 1 milione e 400.000 lire, prevedeva «la presa d'acqua [di fonte] […] in territorio di Massimbona, mediante galleria sotterranea e l'acqua doveva venir sollevata meccanicamente in un serbatoio, dal quale, in condotta forzata e con tubazione di ghisa, sarebbe stata tradotta a Mantova e qui diramata»; un secondo progetto, sempre di Carli, prevedeva la presa dell'acqua a Marengo (*La provvista d'acqua potabile per la città di Mantova e cenni sulla costruzione dei pozzi tubolari Piana*, Torino, Stab. F.lli Pozzo 1894, p. 5; contiene la *Pianta della Città di Mantova […] La provvista d'acqua potabile coi pozzi trivellati Piana*, in scala 1:8.000).

[62] R. Dall'Ara, *Mantova, storie d'acqua*, cit., p. 23.

[63] Si trattava delle fontane di: 1. Piazza Virgiliana; 2. Via Giardino (oggi via Trento); 3. Piazza San Giovanni; 4. Piazza Canossa; 5. Piazza Dante (oggi Piazza Broletto); 6. Piazza Erbe; 7. Piazza Arsenale (oggi Piazza San Francesco); 8. Piazza Garibaldi; 9. Ponte Arlotto; 10. Corso Vittorio Emanuele; 11. Via Chiassi (piazzetta San Barnaba); 12. Via Acerbi; 13. via Frattini; 14. Corso Garibaldi (Piazza Mercato); 15. Ospedale Civile di corso Vittorio Emanuele (cfr. *Pianta della Città di Mantova. La provvista d'acqua potabile coi pozzi trivellati Piana*, in *La provvista d'acqua potabile […]*, 1894). Cfr. anche *Analisi delle acque dei pozzi trivellati Piana costrutti in Mantova*, Tipografia Apollonio 1891 e *Cenni tecnici ed igienici sulle acque dei pozzi artesiani della città di Mantova*, Mantova, Stab. Tipolit. F. Apollonio 1898 (di cui esistono copie in ASCMn, *Sezione novecentesca*, Cat. X, Cl. 2, Art. 10, Acquedotto-Progetto Minorini, a. 1907, fasc. 68) e la *Relazione della Giunta Municipale e dell'apposita Commissione in merito all'apertura di 10 nuovi pozzi tubolari Piana*, Mantova, Tip. Apollonio 1892 (entrambe citate alla n. 1 de *La provvista d'acqua potabile […]* 1894, p. 1).

PIANTA
DELLA
CITTÀ di MANTOVA
LAGO SUPERIORE
LAGO DI MEZZO
LAGO INFERIORE
Corso Vittorio Emanuele
Via Ponte
Corso Vecchio
Palazzo Te
IPPODROMO
N

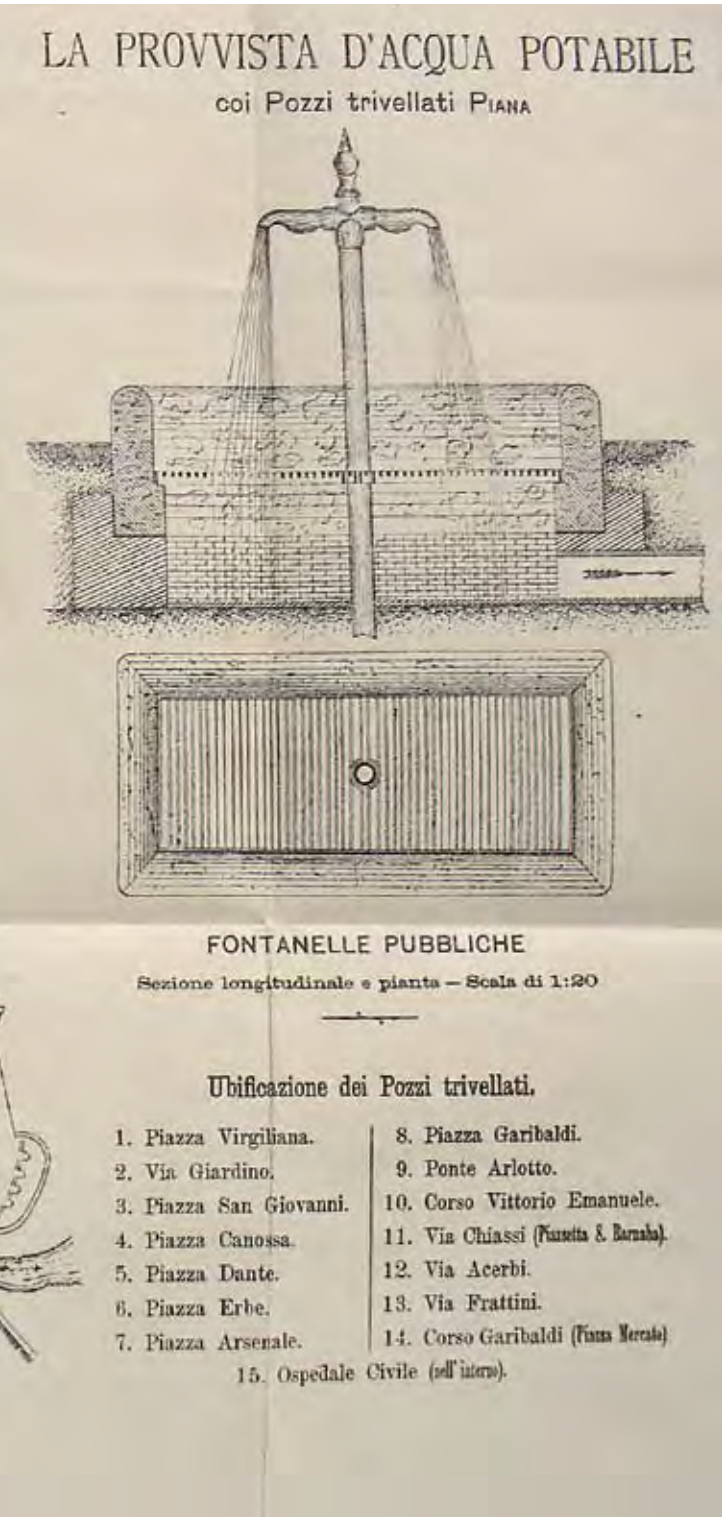


Fig. 4 – *La provvista d'acqua potabile coi pozzi trivellati Piana, planimetria tratta da La provvista d'acqua potabile per la città di Mantova e cenni sulla costruzione dei pozzi tubolari Piana*, Stab. F.lli Pozzo. Torino 1894, p. 5 (ASCMn, Sezione novecentesca, Cat. X, Cl. 2, Art. 10, Acquedotto-Progetto Minorini, 1907, fasc. 68)

sarebbe relativamente facile provvedere elevando l'acqua dei pozzi artesiani e distribuendola quindi alle abitazioni. Allora sarebbe possibile procedere alla chiusura dei pozzi comuni ed il servizio di fornitura dell'acqua potabile alla popolazione mantovana diverrebbe veramente perfetto.[64]

Fu allora (anche per il rapido esaurimento dei pozzi artesiani)[65] che venne presentato il «Progetto per impianto di distribuzione di acqua potabile per la città di Mantova», redatto e firmato dall'ingegnere Francesco Minorini di Milano il 17 giugno 1907[66]

---

[64] «Relazione del Sig. Medico Prov. All'On. Consiglio Sanitario Provinciale di Mantova» (firmata da F. Bonservizi, medico provinciale, inviata nell'agosto 1905 al sindaco di Mantova, ASCMn, *Sezione novecentesca*, Cat. X, Cl. 2, Art. 10, Acquedotto-Progetto Minorini, a. 1907, fasc. 68, cartella «Municipio di Mantova. Mutuo Acquedotto […] n. 750, a. 1912»).

[65] «Relazione dell'Ufficio Tecnico Municipale sulla necessità della costruzione dell'acquedotto comunale e del suo costo a tutto l'anno 1911» (1911, 25 ottobre, ASCMn, *Sezione novecentesca*, Cat. X, Cl. 2, Art. 10, Acquedotto-Progetto Minorini, a. 1907, fasc. 68, *all'ingegnere capo dell'Ufficio Tecnico Municipale di Mantova*).

[66] Il progetto dell'ingegnere Francesco Minorini (17 giugno 1907) è conservato in originale e in copia manoscritta comprensiva di «1. Relazioni e Calcoli», «2. Prezzi unitari ed analisi del ml. delle condutture», «3. Preventivo di Spesa», «4. Planimetria generale della rete di distribuzione», «5. Progetto impianto di sollevamento») e in copia a stampa (*Relazione della Giunta Municipale sul Progetto di distribuzione dell'acqua potabile a domicilio,* Mantova, Stab. Tip. Ditta G. Mondovì 1907) in ASCMn, *Sezione novecentesca*, Cat. X, Cl. 2, Art. 10, Acquedotto-Progetto Minorini, a. 1907, fasc. 68. Nella stessa busta, nella cartella «Documenti allegati alla domanda di un mutuo con la Cassa Depositi e Prestiti […]», è conservato anche il disegno intitolato «Municipio di Mantova. Impianto Acquedotto. Grafico della Città» ([1911-12], scala 1:2.500, copia su carta con aggiunte a matita colorata).

Fig. 5 – «Progetto d'impianto e distribuzione dell'Acqua potabile per la Città di Mantova», tavola colorata tratta da *Relazione della Giunta Municipale sul Progetto di distribuzione dell'acqua potabile a domicilio*, Stab. Tip. Ditta G. Mondovì, Mantova 1907 (ASCMn, *Sezione novecentesca*, Cat. X, Cl. 2, Art. 10, Acquedotto-Progetto Minorini, a. 1907, fasc. 68)

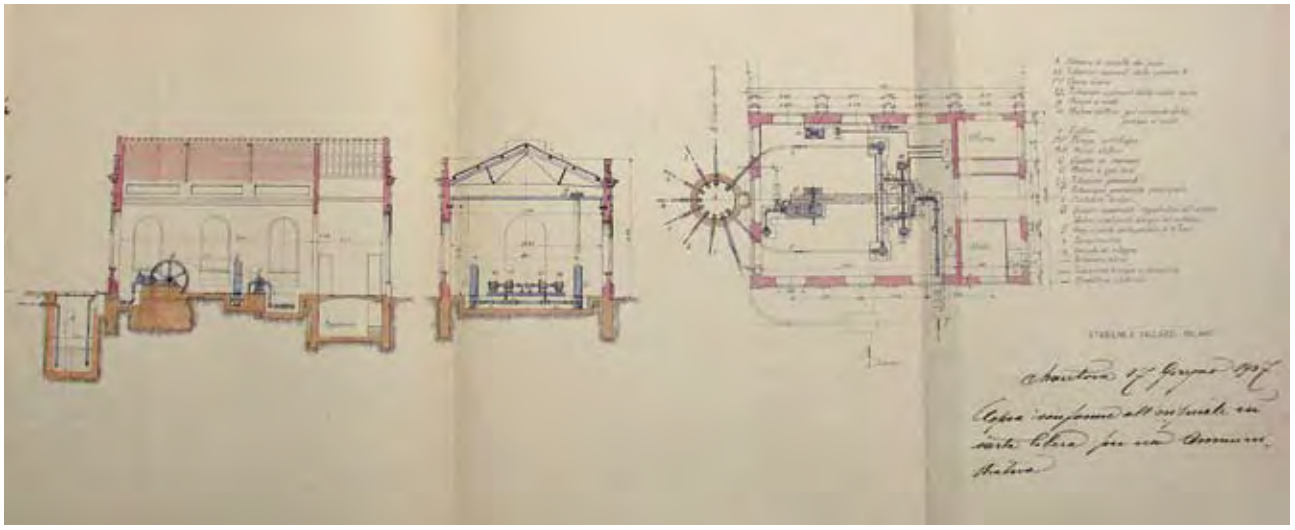


Fig. 6 – «Progetto impianto di sollevamento», tavola acquerellata tratta da *Relazione della Giunta Municipale sul Progetto di distribuzione dell'acqua potabile a domicilio*, Stab. Tip. Ditta G. Mondovì, Mantova 1907 (ASCMn, *Sezione novecentesca*, Cat. X, Cl. 2, Art. 10, Acquedotto-Progetto Minorini, a. 1907, fasc. 68)

(figg. 5-6-7). Esso, presentato, approvato e deliberato dal Consiglio Comunale di Mantova il 29 novembre e il 19 dicembre 1907, fu eseguito, con alcune varianti in corso d'opera, fra 1908 e 1912, sotto la direzione dell'Ingegnere capo municipale Carlo Andreani.[67] Vennero allora costruite l'alta torre serbatoio e il «fabbricato per il macchinario di sollevamento», posate le tubazioni,[68] non senza difficoltà e aggravi economici dovuti anche al rinvenimento, alla «profondità invariabile di metri 1,90 circa» di «muri antichi di epoca preromana, vecchie fondazioni di case demolite, incrocianti [...] tombinature attive, e soppresse, sotterranei abbandonati o connessi da proprietari, fogne e innumerevoli scarichi delle pluviali».[69] Purtroppo di quei resti archeologici, tanto utili alla conoscenza storica della città antica, nulla di più è stato tramandato.

[67] Che firmano, nel 1909-10, le Stime dei lavori (ASCMn, *Sezione novecentesca*, Cat. X, Cl. 2, Art. 10, Acquedotto-Progetto Minorini, a. 1907, fasc. 68). Documentazione relativa all'acquedotto comunale, a quelli di Belfiore, di Porta Cerese (1927), di piazza Virgiliana (1921-26) e di via Trento è conservata in (ASCMn, Ufficio Tecnico, b. 166).

[68] Cfr. le delibere del 29 novembre 1907 e del 21 dicembre 1909 («il fabbricato per il macchinario di sollevamento, in progetto era composto di una sola sala con qualche piccolo locale di servizio. La sua pianta rettangolare mal si adattava alle irregolarità del piazzale, per cui fu necessario dargli la forma attuale a due corpi laterali ad angolo rientrante con giardinetto chiuso da elegante cancellata. Tale opportuna modificazione servì a dotare un'altra sala per le macchine di un secondo impianto, allorché ciò si renderà necessario per l'aumentato consumo dell'acque») conservate in ASCMn, *Sezione novecentesca*, Cat. X, Cl. 2, Art. 10, Acquedotto-Progetto Minorini, a. 1907, fasc. 68.

[69] 21 dicembre 1909 (ASCMn, *Sezione novecentesca*, Cat. X, Cl. 2, Art. 10, Acquedotto-Progetto Minorini, a. 1907, fasc. 68, *Delibera del Consiglio Comunale di Mantova*).

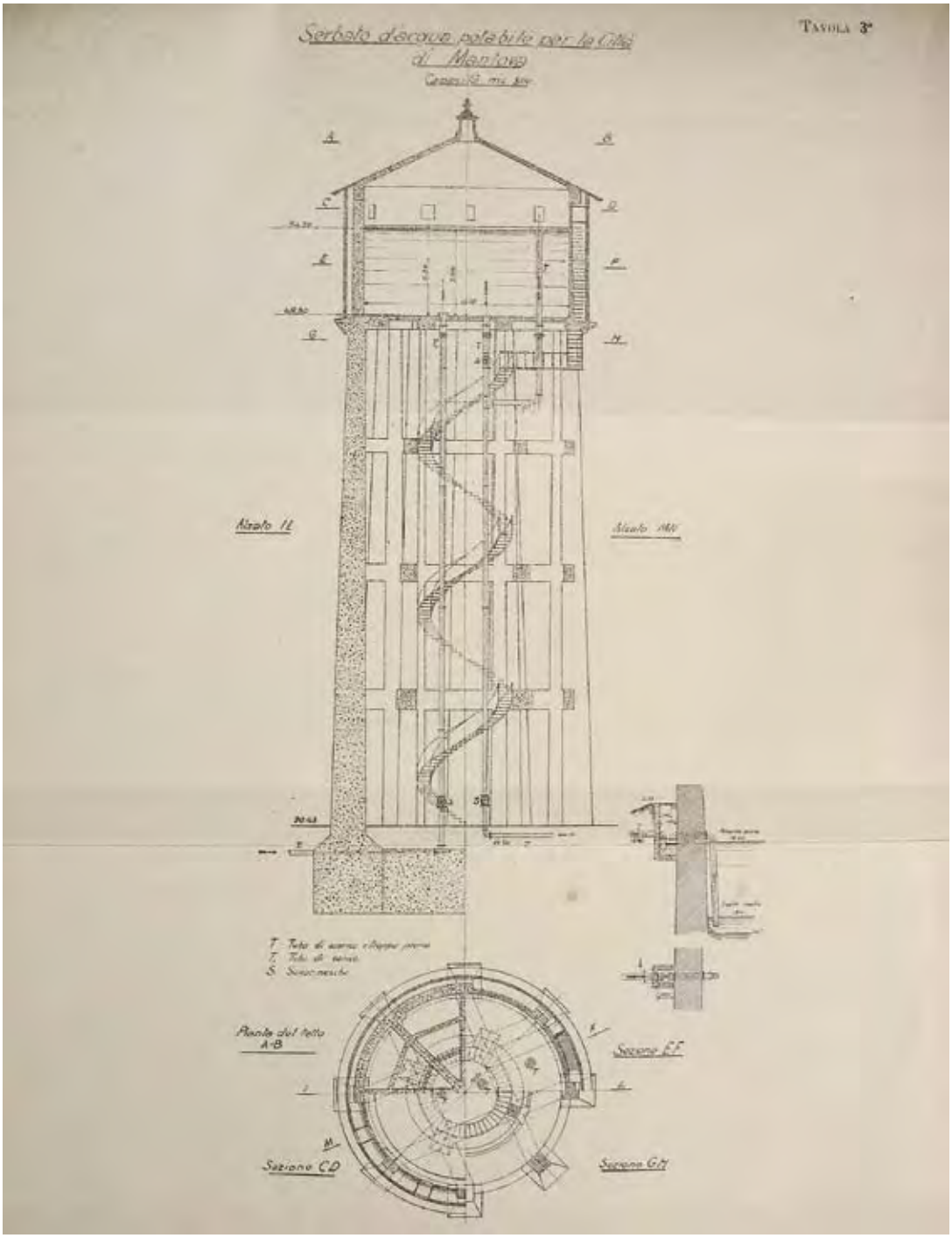


Fig. 7 – «Serbatoio d'acqua potabile per la Città di Mantova ...», tavola tratta da Relazione della Giunta *Municipale sul Progetto di distribuzione dell'acqua potabile a domicilio*, Stab. Tip. Ditta G. Mondovì, Mantova 1907 (ASCMn, *Sezione novecentesca*, Cat. X, Cl. 2, Art. 10, Acquedotto-Progetto Minorini, a. 1907, fasc. 68)

La bonifica delle terre a sud della città e la sistemazione idraulica del Mincio e dei suoi laghi

Alla fine del 1915 gli ingegneri Davide Alessandrini e Camillo Colorni compilarono un progetto di massima per la bonifica delle terre a sud di Mantova (comprese le valli di Paiolo e di Bagnolo), con sistemazione dell'allora esistente idrovora a servizio di Corte Virgiliana a Pietole (alloggiata in Corte Macchina Fissa), espulsione meccanica delle acque alte di Fossato Gherardo alla storica Chiavica di Travata, di quelle basse di Paiolo e Fossegone e medie di Bolognina mediante un'idrovora a vapore da erigersi alla Chiavica dell'Organo di Correggio Micheli, subito a valle della Chiusa di Governolo.[70] La direzione tecnica degli ingegneri Giacomo Pedrelli e Carlo Togliani prima e di Carlo Arrivabene e Pietro Ploner[71] poi indusse a preferire, non senza polemiche e contrasti, lo scolo naturale del Paiolo Alto mediante la nuova Chiavica delle Cinque Bocche al Forte di Pietole (1920-26 ca.), la costruzione di tre piccoli Impianti idrovori (al Forte di Pietole per il Paiolo Basso -1929-31-, a Ponte Arlotto per il Rio -1929-31-, in Valletta Valsecchi per la Fossa Magistrale -1929-32-) e di un'Idrovora principale alla Chiavica di Travata di Bagnolo S. Vito (1927-29/30). Qui la Sala Pompe venne affiancata dalla Centrale Termica e di Trasformazione fornita di grandi motori Diesel che all'epoca fornivano energia elettrica alle suddette quattro stazioni di pompaggio.[72]

A partire dal 1910 gli ingegneri Arrivabene e Luigi Villoresi[73] erano stati incaricati dal Comune di Mantova di formulare una nuova proposta per il Mincio e i laghi dalla quale sarebbe effettivamente dipesa anche la sistemazione della città e delle terre a sud del capoluogo. Nel 1919

[70] *Per la bonifica del territorio a sud di Mantova*, «Corriere di Mantova», 4 gennaio 1916. L'idrovora di Corte Virgiliana alla *Macchina Fissa* fu la prima in funzione nel Mantovano, nel 1855. Rinnovata nel 1910 e nel 1918, fu soppressa nel 1931. Di essa resta il fabbricato *Corte Macchina Fissa* (C. Togliani, *Una lotta*, cit., pp. 156-157; C. Togliani, *Water Pumping Plants for Land Drainage in the Po Valley. A Case Study of the Mantua Region [1866-1940]: People, Techniques, Materials*, in *Nuts & Bolts of Construction History. Culture, Technology and Society. Vol. 3*, R. Carvais, A. Guillerme, V. Nègre, J. Sakarovitch, eds., Paris, Picard 2012, pp. 557-564:557); Id., *Travata 90. La bonifica del Territorio a Sud di Mantova. Nel 90° anniversario dell'inaugurazione dell'impianto idrovoro di Travata*, Consorzio di Bonifica Terre del Mincio, Mantova, Publi Paolini 2019, p. 11.

[71] Collaboratore di Luigi Villoresi e come lui laureato al R. Istituto Tecnico Superiore di Milano, oggi Politecnico (C. Togliani, *La bonifica del Mantovano,* cit., vol. I, pp. 453-455; Id., *Una lotta*, cit., pp. 166-183 n. 93).

[72] C. Arrivabene, *Relazione del progetto di massima della bonifica. Relazione 19 settembre 1922*, Consorzio di Bonifica di I Categoria del Territorio a Sud di Mantova, Mantova, Tip. A. Manuzio 1922, pp. 4-5; *Relazione della deputazione Consorziale a giustificazione del proprio operato e a chiarimento delle vere cause della situazione odierna creata al Consorzio. 11 settembre 1923*, Consorzio di I Categoria del Territorio a Sud di Mantova, Mantova, Tip. Operaia Mantovana 1923, p. 4; *Gli stabilimenti della Bonifica a Sud di Mantova*, «La Voce di Mantova», 29 ottobre 1929; *Le bonifiche nel Mantovano*, Consiglio Provinciale dell'Economia di Mantova, Mantova, Tip. L'Artistica di A. Bedulli 1930, pp. 16-19; *Relazione sommaria sulle opere di bonifica*, Consorzio di Bonifica del Territorio a Sud di Mantova, Mantova, Tip. Operaia Mantovana 1932; *Architetture d'acqua per la bonifica e l'irrigazione*, a cura di G.G. Negri, L. Roncai, M.G. Sandri, Milano, Electa 1999, p. 142; C. Togliani, *Una lotta*, cit., pp. 166-169; Id., *Water Pumping Plants*, cit., pp. 560-561; Id., *Travata 90*, cit., pp. 21-23.

[73] Laureatosi nel 1871 o nel 1872 presso l'Istituto Tecnico Superiore di Milano, oggi Politecnico (cfr. *[Cenni sulla vita e sulle opere di] Luigi Villoresi*, s.n.t., [1935]; *Necrologie. Ing. comm. Luigi Villoresi*, «Mantus. Rivista bimestrale dell'Unione Professionisti e Artisti di Mantova», maggio-giugno 1935, 3, 3, p. 33; [Bagnoli], *I nostri grandi maestri. Luigi Villoresi*, «Mantus. Rivista bimestrale dell'Unione Professionisti e Artisti di Mantova», maggio-giugno 1936, 4, 3, p. 23; E. Poggiali, *Eugenio Villoresi*, Milano, Società «La Stampa Commerciale» 1956; C. Togliani, *Una lotta*, cit., pp. 163, 181 nn. 75, 76); G. Bonfadini, S. Bortolotto, *Oltrepò mantovano: i manufatti idraulici*, in *Uomini e acque a San Benedetto Po*, a cura di C. Ambrosini, P.N. De Marchi, atti del Convegno (Mantova-S. Benedetto Po, 10-12 maggio 2007), Firenze, All'insegna del Giglio 2010, pp. 125-135:132-135.

disposero la regolazione del Garda mediante uno Sbarramento con Conca di navigazione da erigersi a valle del Ponte ferroviario di Peschiera. Secondo il loro parere il fiume andava rivestito e ridotto a canale navigabile da lì a Salionze. Il corso naturale avrebbe invece accolto le acque in esubero, a condizione di staccare in sinistra un Canale navigabile secondo il tracciato della Seriola Prevaldesca sino a Pozzolo. Qui andavano costruiti un Gruppo di conche e una Centrale idroelettrica. Sette furono le diverse opzioni con diversi tracciati per il Canale navigabile e per un Diversivo. Privilegiando per il primo il passaggio in località Rotta e lo sbocco nel Diversivo o nel lago di Mezzo, e per il secondo un tracciato in sinistra di Mincio, a nord della città, con recapito nel vecchio alveo fluviale sotto la Diga Chasseloup-Masetti a Formigosa.[74] Di tutte le proposte due contemplavano un Porto presso Sant'Antonio, due la trasformazione in bacino portuale del lago Superiore, tre (le preferite) il transito fluviale direttamente per Mantova e la trasformazione in porto del lago di Mezzo, regolandone la quota a 13,50 m.[75]

Una Commissione tecnica, composta nel 1919 dagli ingegneri Luigi Cozza, Carlo Valentini e Alberto Torri (coadiuvati dal predetto Visentini), suggerì di incrementare gli afflussi dall'Adige e dal Garda secondo le indicazioni dell'ingegnere Paolo Corridori mediante la progettata Galleria Mori-Torbole, poi costruita, nonostante le ferme opposizioni veronesi.[76] La terna invitava allora ad abbassare di 1 m. (a 12,50 m.) il livello comune dei laghi, uniformandolo a quello del Mincio Inferiore e, in caso di necessità, a smaltirne le acque (con la Valle di Paiolo) nel fiume o nel Diversivo mediante un'unica Idrovora a Formigosa. Si auspicava di poter un domani impiegarne i propulsori per la produzione di energia elettrica quando la sezione del canale Fissero-Tartaro fosse stata adattata a ricevere, per scolo naturale, le acque mantovane.[77]

Mentre concepiva con Villoresi il progetto di sistemazione idraulica del bacino del Mincio, Arrivabene predispose nel 1919, insieme

---

[74] Non navigabile per grandi natanti da 600 tonn. nel tratto Sacca-Corte Mantovana; interamente rivestito e ricavato in trincea per evitare possibili rotte a danno di Mantova e per intercettare le eventuali filtrazioni profonde provenienti da nord. Cfr. P. Ploner, «Relazione al Federale di Mantova sul problema Adige, Garda, Mincio, Laghi di Mantova, Mantova», Mantova, 20 gennaio 1939, cc. 5-10. (dattiloscritto, conservato nella Biblioteca dell'ex Consorzio di Bonifica dell'Agro Mantovano Reggiano, oggi Terre dei Gonzaga, Misc. 1/13).

[75] *Il progetto Villoresi-Arrivabene per la navigazione Mincio-Garda nella Conferenza dell'ing. Marco Visentini*, «Il Giornale. Quotidiano politico del mattino», 2 dicembre 1923, a. 5, n. 290; G. Leonetti, *Il problema idraulico mantovano. Precedenti storici*, «Mantus. Rivista bimestrale dell'Unione Professionisti e Artisti di Mantova», gennaio-febbraio 1939, a. 7, n. 1, pp. 1-4; Id., *Il problema idraulico a Mantova. Progetti relativi alla bonifica dei laghi*, «Gazzetta di Mantova», 6 gennaio 1952, a. 6, n. 3, p. 3; E. Azzi, *Mantova e il problema dei suoi laghi*, Mantova, CITEM 1958 (2° edizione aggiornata; Suzzara, Bottazzi 1988), pp. 161-162.

[76] Cfr. P. Corridori, *La sistemazione del Mincio e la costituzione di un Ente autonomo Adige-Garda (estratto da «Annali della Società degli Ingegneri ed architetti italiani», dicembre 1920, n. 12)*, Tolentino, s.n.t. 1920; *Il progetto Villoresi-Arrivabene*, cit.; *Il problema Adige-Garda. Relazione della commissione tecnico fascista incaricata di esaminare il piano di sfruttamento idraulico proposto dal Comune di Mantova su progetto degli ingg. Villoresi-Arrivabene*, Verona, La Tipografica Veronese 1923; *La realizzazione di un'opera grandiosa. La bonifica dei laghi e la canalizzazione del Mincio*, «La Voce di Mantova», 2 ottobre 1923, a. 6, n. 232; *Intorno al problema Adige-Garda*, «L'Arena», 11 ottobre 1923, n. 246; P. Corridori, *Nessuna minaccia al verde Adige. Lettera aperta […]*, «La Tribuna», 16 novembre 1923; [Arrivabene, Villoresi], *Il problema idraulico mantovano*, cit., pp. 7-8; P. Ploner, «Relazione», cit., p. 12.

[77] *Il progetto Villoresi-Arrivabene*, cit.; [Arrivabene, Villoresi], *Il problema idraulico mantovano*, cit., pp. 6-7; G. Leonetti, *Il problema idraulico mantovano*, cit., pp. 1-4; P. Ploner, «Relazione», cit., pp. 11-12; E. Azzi, *Mantova*, cit., pp. 162-163.

all'ingegnere Olindo Bergamaschi e sempre per conto del Comune di Mantova, il progetto di massima (rimasto sulla carta) per un Nuovo Grande Porto commerciale e industriale di Migliaretto, raccordato a tramvie e ferrovie, accessibile dal lago Inferiore mediante un canale lungo 500 m., provvisto di Conca di navigazione provvisoria sino a quando non fosse stato sistemato il Mincio.[78] L'importo complessivo, stimato nella considerevole somma di circa 10 milioni di lire, e i ritardi accumulati nell'attingimento ai fondi ministeriali decretarono però, dopo un primo stanziamento, la sospensione dei lavori nonostante l'inserimento del progetto nel Piano Regolatore di Massima della città (il cosiddetto Piano dei Borghi) compilato nel 1926.[79]

Il superamento di due antiche barriere: la diga-ponte dei Mulini e il ponte di San Giorgio

In attesa che prendesse corpo l'ambizioso progetto del grande scalo di Migliaretto (in realtà destinato a rimanere sulla carta) si profilò dunque l'idea di connettere fra loro i tre bacini lacustri periurbani, e quindi i loro traffici, facendone una sorta di ampio porto diffuso. La necessità di consentire alle merci il facile superamento della diga-ponte dei Mulini venne ripresa nel 1919[80] e nel 1920, quando il *Comitato di Navigazione Interna* nominò una commissione tecnica composta da un delegato della *Società Cooperativa Barcari* e dagli ingegneri Norsa e Visentini del Genio Civile. Quest'ultimo propose la costruzione di una conca assimilabile per dimensioni alla vecchia struttura governolese; Norsa suggerì invece due espedienti di rapida esecuzione e di minor costo: un nastro trasportatore da installare in opportuno sottopassaggio e un canale navigabile con bacino a livello fra i due laghi regolato alla quota di quello Superiore. Fu però il progetto Visentini (21 maggio 1920)[81] a essere preferito dalla *Società Cooperativa Barcari* e dal suo presidente, il conte Ludovico Magnaguti, approvato da un'apposita commissione tecnica (di cui fecero parte gli ingegneri Ettore Parmeggiani, Arrivabene e Visentini) nell'elaborazione di massima condotta dall'ingegnere Felice Rizzini il 10 marzo 1922).[82] Seguirono poi per la conca un secondo progetto degli ingegneri Rizzini e Romani, un terzo

---

[78] *[Il nuovo Porto di Mantova]*, «La Voce di Mantova», 29 dicembre 1920. Sul porto di Mantova cfr. O. Bergamaschi, *Brevi note sulla navigazione interna e sul progetto del Nuovo Porto Fluviale di Mantova. Opuscolo di propaganda*, Mantova, Stab. Tip. Eredi Segna condotto da A. Sbroffoni 1922; *Mantova e il suo territorio*, cit., p. 403; C. Togliani, *Navigazione*, cit., pp. 175-176.

[79] «*Progetto di massima per la costruzione di un porto fluviale nella città di Mantova £ 9.930.000 […]*» (1920, 15 marzo, ASMn, CMNI, b. 23, fasc. 13, *Verbale dell'adunanza*, prot. 551); *Per il Porto di Mantova*, «La Voce di Mantova», 20 dicembre 1920; O. Bergamaschi, *Brevi note*, cit.; A. Berni, *Quattro lustri di Navigazione Interna a Mantova (1905-24)*, comunicazione al III Congresso della Navigazione Interna (Mantova, Palazzo Te, 20-30 maggio 1925), Comitato Mantovano per la Navigazione Interna, s.n.t., p. 10.

[80] Cfr. «*Per il nuovo Porto di Mantova […]*» (1918, 26 giugno, ASMn, CMNI, b. 23, fasc. 13, *Archinto Berni*); *La navigazione nel Mantovano … Ing. Giulio Volpi Ghirardini*, «Il Giornale politico quotidiano del mattino», 18 aprile 1919, a. I, n. 38; «*Porto lacuale di Mantova. Memoria […]*» (s.d., ASMn, CMNI, b. 11, fasc. 6).

[81] I disegni sono conservati in ASMn, CMNI, b. 21, fasc. 6.

[82] 1920, 4 marzo (ASMn, CMNI, b. 21, fasc. 5, *Ugo Scalori, presidente [del Comitato Mantovano per la Navigazione Interna] agli ingegneri Gino Norsa e Marco Visentini, e al presidente della Società Barcari*); *Relazione del Comitato. Anno 1922*, Comitato Mantovano per la Navigazione Interna, Mantova, Cromo-Tip. L'Artistica 1923, p. 13; 1921, 24 marzo (ASMn, CMNI, b. 5, fasc. 21, *Ordine del giorno […] della sottocommissione per lo studio di una conca fra i due laghi […]*); «*Conca fra i laghi […]*» (1922, 11 febbraio, «La Voce di Mantova»); A. Berni, *Quattro lustri*, cit., p. 11. Il progetto in tavole cianografiche dell'ingegnere Rizzini è conservato in ASMn, CMNI, b. 21, fasc. 5.

dell'ingegnere Umberto Manetti (25 ottobre 1929/20 aprile 1931, per la *Società Cooperativa Mantovana Barcari*) e un quarto curato dal Genio Civile (22 settembre 1932), con progressiva estensione delle possibilità di transito dalle imbarcazioni da 150 tonn. sino a quelle da 600. Parallelamente si fece strada l'intenzione di predisporre il nuovo porto commerciale e industriale di Mantova sulle sponde del lago Superiore, laddove la Società Barcari e alcuni tecnici sostenitori tanto della linea padana, quanto di quella per canali interni (come l'ingegnere Giulio Volpi Ghirardini e, almeno inizialmente, il prof. Berni) avevano intravisto le migliori condizioni per un diretto collegamento ferroviario e idroviario. La mancanza di fondi e la subordinazione sancita dal Magistrato alle Acque di Venezia al più vasto progetto di sistemazione idraulica Adige-Garda-Mincio arrestò qualsiasi possibile sviluppo della conca fra i laghi. Fu di fatto la S.A.M.I.C.E.N., acquistando alcuni scali privati sui laghi Superiore e di Mezzo, realizzando sottopassaggi e installando trasportatori meccanici (1921-22), a supplire, almeno in parte, alle difficoltà di trasporto.[83] Difatti nel 1921, all'approdo in località «Follo», fu costruito un cunicolo sottopassante la massicciata della diga-ponte «per il passaggio su due file di andirivieni delle carriole» trasportanti la ghiaia, evitando così il «passaggio a raso della strada [...]. Altro cunicolo fu costruito nei pressi sul finire dell'anno 1922». In località «Zappetto» (all'imbocco cittadino del ponte, presso la chiesa di San Gervasio) nel 1925 già era in funzione un elevatore elettrico per trasbordare la ghiaia dalle barche ai vagoni ferroviari.[84]
Sempre fra 1919-22, il Ponte di San Giorgio fu ricoperto da un terrapieno e, demolitane una porzione, provvisto di un'ampia arcata ribassata in calcestruzzo armato progettata dall'ingegnere Bergamaschi a beneficio della grande navigazione.[85] Il manufatto verrà distrutto verso la fine del secondo conflitto mondiale e ricostruito dopo la parentesi bellica sulle spalle originali sulle quali ancora campeggia la data 1922, quella della prima costruzione.

La proposta Arrivabene-Villoresi per la città e i laghi di Mantova

Il Comune commissionò allora ad Arrivabene e Villoresi di stralciare dalle sette proposte avanzate un solo progetto. Questo fu approvato nel 1926 con il Diversivo in sinistra e in forma di canale parzialmente rivestito, navigabile per natanti da 600 tonn. dall'innesto del Canale Navigabile Peschiera-Mantova sino Formigosa. Il lago Superiore doveva invece essere messo

[83] *Relazione del Comitato. Anno 1922*, cit., p. 11; C. Togliani, *Relazione del Comitato. Dati statistici, traffico e situazione finanziaria. Anno 1929*, Comitato Mantovano per la Navigazione Interna, Mantova, Tip. L'Artistica di A. Bedulli 1930, p. 8; «*Progetto di costruzione e di navigazione a Mantova di una conca tra i laghi Superiore e di Mezzo [...]*» (ASMn, CMNI, b. 21, fasc. 5, *[senza firma]*); C. Togliani, *Relazione del Comitato. Anni 1932-1933*, Comitato Mantovano per la Navigazione Interna, Mantova, stab. Tip. l'Artistica 1934, pp. 21-23; 1936, 1° settembre (ASMn, CMNI, b. 21, fasc.5, *Davide Alessandrini, ingegnere e presidente, Carlo Togliani, ingegnere e segretario del Comitato Mantovano per la Navigazione Interna*, prot. 296 div. II, sess. V, lett. F, b. 17, incar. 1936).

[84] A. Berni, *Quattro lustri*, cit., p. 9.

[85] Il ponte fu ricostruito dall'ingegner O. Bergamaschi (*L'inaugurazione ufficiale del Ponte di San Giorgio*, «La Voce di Mantova», 25 luglio 1922; *Il Nuovo Ponte di S. Giorgio*, «La Voce di Mantova», 8 agosto 1922; S. Defendi, *Il Ponte di San Giorgio*, dattiloscritto, Mantova, 1915, c. 22; C. Togliani, *Navigazione*, cit., pp. 173, 192 n. 122).

a coltura e ridotto a Collettore navigabile per natanti da 200 tonn. da Rivalta al Vaso di Porto e i laghi inferiori colmati con la terra di scavo del Diversivo e limitati ad un Canale largo 100 m. Con pelo d'acqua a 13,50 m. (per ridurre le spese di servizio dell'Idrovora di Formigosa), esso sarebbe stato navigabile per natanti da 600 tonn. dalla Diga dei Mulini (in parte da abbattere) sino a Formigosa e munito di una Conca per l'acceso al Diversivo a Cittadella, con possibilità di scalo a Porto Catena e (senza conca) al Nuovo Grande Porto di Migliaretto. Una Chiavica a due luci e una seconda Conca per natanti da 600 tonn. sarebbero state costruite nell'argine trasversale al Canale dei laghi inferiori alla confluenza del Diversivo in Mincio Inferiore. Il Canale doveva scaricare nel Mincio naturalmente o mediante l'Idrovora di Formigosa; i terreni in sinistra del fiume lo avrebbero fatto mediante impianti idrovori alle chiaviche del Moro, di Cavalletto e della Motta di Governolo. I terreni in destra avrebbero scolato naturalmente per gravità col Paiolo Alto e meccanicamente con gli impianti di sollevamento di Travata e dell'Organo. L'Idrovora del Forte di Pietole sarebbe stata omessa potendo il bacino Valle di Paiolo e Città di Mantova scolare naturalmente nel Canale dei laghi. Il Mincio Inferiore avrebbe smaltito attraverso la Chiusa di Governolo e, all'occasione, anche mediante la conca secentesca, da usare come scaricatore di emergenza dopo la costruzione della Conca Vittorio Emanuele III. Sistemando il Fissero-Tartaro-Canalbianco sarebbe stato possibile scaricarvi permanentemente e per gravità le eccedenze del Canale dei laghi costruendo una Tomba-sifone sotto il Diversivo. La Centrale termica di Formigosa sarebbe stata allora convertita alla produzione di energia elettrica, unendosi alle centrali idroelettriche previste a Pozzolo, Marengo e Mantovana.[86]
Eseguito il Canale Peschiera-Pozzolo-Cittadella, la navigazione era stata immaginata per due vie nel tratto Formigosa-Cittadella: il Diversivo e il Canale dei laghi. Nel 1928, dopo la morte di Arrivabene (1927), gli ingegneri Villoresi e Ploner (quest'ultimo contrario al Diversivo navigabile, nel timore di escludere Mantova)[87] presentarono il progetto definitivo. L'esecuzione fu però ostacolata dai costi elevati.

Ancora lavori e progetti di potenziamento per Porto Catena

Nel frattempo, nel 1924, era stata promulgata la legge che investiva la *Società Italiana di Navigazione Interna* con sede a Venezia della concessione per costruire e sistemare le opere nell'Alta Italia, concedendo 60 milioni di lire di cui la cui prima beneficiaria, in ordine di esecuzione, risultò essere Mantova.[88]
Nel 1925 Porto Catena poteva già disporre delle seguenti dotazioni: Banchina vecchia o Catena Bassa per il carico e lo scarico manuale (in sinistra di Rio, lunga circa 200 m. a valle di Ponte Arlotto,

---

[86] [Arrivabene, Villoresi], *Il problema idraulico mantovano*, cit., pp. 13-21, 22, 24-33, 35-39; Togliani, *Navigazione*, cit., pp. 176; 193-194 nn. 134, 135, 136.
[87] P. Ploner, «Relazione», cit., p. 17.
[88] «*Il Porto Catena di Mantova. Sistemazione di Porto Catena; sua situazione iniziale e sue interferenze con altre iniziative nella cronistoria dell'ultimo decennio […]*» ([1934], ASMn, CMNI, b. 15, fasc. 12, *Davide Alessandrini, ingegnere e Presidente, Carlo Togliani, ingegnere e segretario del Comitato Mantovano per lo Sviluppo della Navigazione Interna*, div. I, sez. II, b. 8).

con i primi 70 m. ca. alla quota di 19,00 m. e i restanti 130 m. ca. alla quota di 14,50, servita da strada ordinaria e da un tratto di tramvia); Banchina della Navigazione Fluviale di Venezia (in destra, lunga 70 m. e alta 10 m. ca. sul fondo del porto, ossia con sommità superiore alla massima piena del 1917, dotata di duplice impianto di sollevamento costituito da gru girevole e scorrevole e da *conveyor*) con relativi magazzini; Banchina di San Nicolò (in destra, lunga 100 m., con piccola stazione e binario di 800 m. staccato dalla linea Mantova-Legnago all'altezza del passaggio a livello della strada Romana, ma senza gru di cui già era stato predisposto il progetto). Usufruivano del Porto l'Officina Comunale del Gas (la quale era dotata di un proprio *conveyor*) e la Società Ceramica Mantovana (con due nastri trasportatori e linea a scartamento ridotto per vagonetti).[89]
Fu così che nel 1926, dopo aver definitivamente scartato l'opzione di uno scalo sul lago Superiore per mancanza di un'adeguata superficie di servizio, si giunse alla proposta di un primo nuovo progetto per il recupero di Porto Catena presentato l'anno precedente in occasione del III Congresso indetto a Mantova proprio dall'organizzazione italiana per la navigazione interna. Su quella base fu stipulata fra Stato e *Società di Navigazione Interna* una convenzione, datata 17 febbraio 1926, formalizzata con Decreto Reale 1° aprile 1926 n. 751 e pubblicata sulla Gazzetta Ufficiale n. 109 dell'11 maggio dello stesso anno. Del progetto fece relazione l'ingegner Visentini sulle pagine del «Bollettino del Collegio degli Ingegneri e Architetti», prevedendo la costruzione pressoché integrale di una banchina lunga 100 m. e larga 9 per contenere due binari, l'attivazione del raccordo ferroviario e di una gru mobile a cavalletto (una gru elettrica già era stata proposta nel 1921-22 su progetto del segretario, il già citato ingegnere Togliani),[90] l'approdo anche verso il lago, l'erezione di un nuovo magazzino fra le due banchine meridionali, il riordino di quella settentrionale (elevandola, prolungandovi il binario di raccordo tramviario, costruendovi un deposito verso l'interno e installandovi una gru mobile a cavalletto e due binari di raccordo con la tramvia verso il lago). A causa del prospettato inizio della bonifica dei laghi e dell'auspicata realizzazione dello scalo al Migliaretto, l'esecuzione delle opere di Catena conobbe una brusca battuta d'arresto.
In occasione del convegno tenutosi a Mantova il 12 marzo 1928 ci si dolse di come si fosse perduto troppo tempo in sterili discussioni con il risultato di vanificare gli sforzi e le iniziative del locale Comitato; lo stesso Berni appoggiò i lavori ritenendoli sufficienti a garantire per diversi anni un importante incremento di traffico. Il Prefetto si fece allora carico di appoggiare l'iniziativa a Roma.[91]
Dal canto loro gli ingegneri Alessandrini e Togliani, rispettivamente presidente e segretario dell'ente, si attivarono per il ripristino del collegamento ferroviario con la stazione e, in collaborazione con la *Società Italiana di Navigazione Interna*, per

[89] A. Berni, *Quattro lustri*, cit., pp. 7-9.

[90] Cfr. i verbali della seduta consigliare della Camera di Commercio di Mantova del 27 marzo 1922 e le carte di progetto e di preventivo allegate (ASMn, ACCMn, b. 164, fasc. 19/439).

[91] M. Visentini, *Sistemazione*, cit., pp. 2-3; «*Porto Lacuale di Mantova. Convegno 12 marzo 1928 […]*» ([1928, 12 marzo], ASMn, CMNI, b. 15, fasc. 13, *[Davide Alessandrini], presidente, e [Carlo Togliani], segretario relatore*); 1928, 20 marzo (ASMn, CMNI, b. 15, fasc. 13, *Leopoldo Carraro, ingegnere direttore generale della Società Italiana di Navigazione Interna, al Comitato Mantovano per la Navigazione Interna, da Venezia*); C. Togliani, *Relazione del Comitato […] Anno 1929*, cit., p. 10.

la redazione di un secondo progetto (1928-29, già terminato al 2 gennaio 1929), caldeggiandolo presso il Ministero dei LL. PP. con l'intercessione dell'on. Carlo Buttafochi. All'ostruzionismo del Ministero delle Finanze, alla mancanza di uomini politici influenti (a eccezione di Antonio Arrivabene e Giuseppe Moschini, comunque di minor peso rispetto a Roberto Farinacci e a Italo Balbo, attivatisi per Cremona e Ferrara a difesa degli interessi del porto fluviale e della sistemazione del Po di Volano) si aggiunse la sempre più manifesta opposizione del Consorzio di Bonifica del Territorio a Sud di Mantova. In una relazione del febbraio 1929 (di poco successiva al convegno tenutosi in Mantova il 26 gennaio con l'ingegnere Girolamo Savonuzzi di *Navinterna*) gli ingegneri Ploner e Umberto Manetti si dicevano infatti contrari al progetto e all'apparente autonomia dalle opere della bonifica lacustre, delle quali peraltro non si conoscevano ancora i tempi di esecuzione (valutati dal Comitato in non meno di un ventennio).[92] Nella fattispecie venivano contestate l'insufficienza dello specchio d'acqua di Catena e l'onerosità dell'impresa che prevedeva, a differenza del precedente progetto Visentini (ma nel rispetto di specifiche disposizioni ministeriali), la costruzione all'imbocco del porto a quota costante (di 12,50 m.) di una conca per natanti da 600 tonn. (da dismettere a bonifica lacustre compiuta) e quindi la sistemazione delle banchine a un livello compatibile con quello di bonifica, l'installazione di un impianto idrovoro per il sollevamento delle acque del Rio (all'imboccatura del porto e in sostituzione dell'erigendo impianto di Ponte Arlotto previsto dalla bonifica), la sistemazione dei piazzali (a quota 13,50 m.) e del raccordo ferroviario sfruttando il binario privato dello Zuccherificio sino alla stazione ferroviaria cittadina.[93]

Sempre nel 1929, per evitare spese ingenti il Comitato Mantovano, nella persona del segretario Togliani, suggeriva però di eliminare la conca, trasformandola in semplice porta di chiusura integrata nella difesa perimetrale. Tenendo poi conto che la navigazione sul Po cessava di funzionare alla quota di 17,50 m., proponeva di sistemare le banchine a 17,75 m. a fronte di un sottostante livello dello specchio del porto variabile fra i 13,28 m. e, appunto, i 17,50 m.[94]

Nonostante le opposizioni, fu l'intensificarsi in Mantova dei traffici locali, interprovinciali e interregionali a indurre il Comitato Mantovano a perseverare nelle proprie intenzioni e a rimediare all'ormai triplice rinvio dei lavori causato dalla forzata e ingiustificata dipendenza dalle opere lacustri. L'allentato interesse statale per la navigazione interna, l'accantonamento del progetto Arrivabene-Villoresi per la bonifica dei laghi, il passaggio dell'iniziativa dal Comune di Mantova al Magistrato alle Acque di Venezia, le incertezze circa la quota di regolazione dei bacini

[92] «Relazione sul Convegno tenuto a Venezia colla Navinterna il 14 dicembre 1927 *[…]*» ([1927-28], ASMn, CMNI, b. 15, fasc. 13, *Carlo Togliani, ingegnere e segretario*).

[93] 1928, 23 luglio (ASMn, CMNI, b. 15, fasc. 13, *Carlo Togliani, ingegnere e segretario, all'ing. Girolamo Savonuzzi in Venezia*, prot. 136); 1928, 23 ottobre (ASMn, CMNI, b. 15, fasc. 13, *il Presidente del Comitato Mantovano per lo Sviluppo della Navigazione Interna, a Leopoldo Carraro, ingegnere presso la Società Italiana di Navigazione Interna in Venezia*, prot. 178); 1928, 20 novembre (ASMn, CMNI, b. 15, fasc. 13, *[senza firma]*); «Osservazioni sul progetto della Società di Navigazione Interna per la sistemazione di Porto Catena …» (1929, febbraio, ASMn, CMNI, b. 15, fasc. 1, *Pietro Ploner e Umberto Manetti, ingegneri*); C. Togliani, *Relazione del Comitato […] Anno 1929*, cit., pp. 6-14; Id., *Relazione del Comitato. Anni 1932-1933*, cit., pp. 19-21, 26.

[94] C. Togliani, *Relazione del Comitato […] Anno 1929*, cit., p. 12.

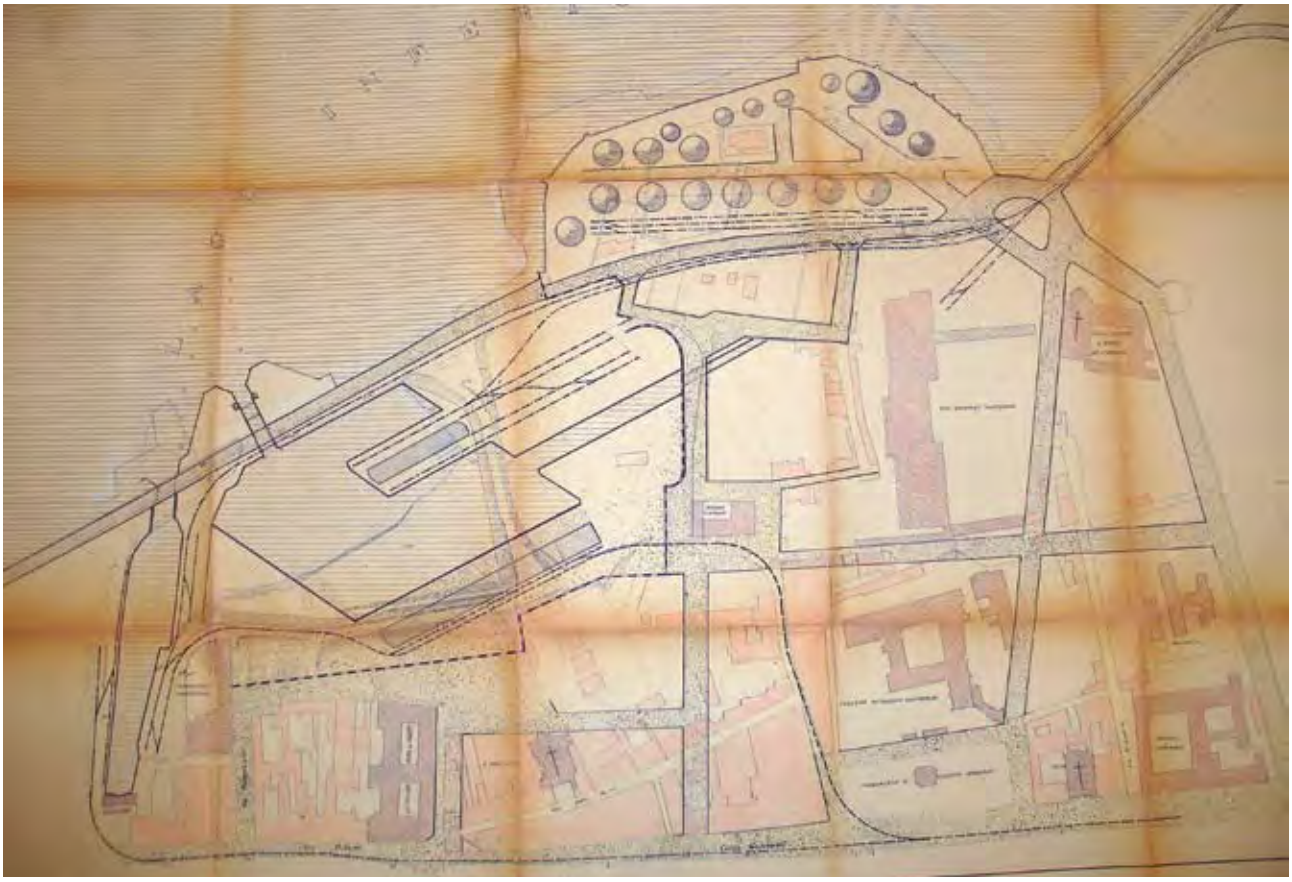


Fig. 8 – «Progetto di sistemazione del porto fluviale della Città di Mantova e schema dei collegamenti stradali e ferro-tramviari» ([1934], *Carlo Togliani, ingegnere*, ASMn, CMNI, b. 33, fasc. 4)

mantovani, la decisione di rivederle alla luce della trasformazione del Garda in bacino di riserva e del progetto di un canale industriale nella valle del Mincio, l'esaurimento del fondo da 60 milioni al quale avrebbe dovuto attingere anche Mantova e da ultima la costruzione nell'ambito della bonifica del bacino di Mantova dell'impianto di sollevamento di Arlotto progettato dall'ingegnere Ploner sanzionarono il definitivo tramonto del secondo progetto elaborato da Alessandrini e Togliani con l'assistenza di Navinterna. Fu così che nel 1933 l'ingegnere Togliani allestì un terzo progetto per dimostrare la possibilità di adattarsi tecnicamente alle nuove condizioni di intervento che prevedevano stati di livello interni al porto variabili con quelli esterni, disponendo banchine sommergibili e insommergibili (conformabili anche a gradoni per rendere minimo il dislivello di carico e scarico), eliminando il rilevato della difesa perimetrale, spostando in avanti i presidi difensionali, dividendo mediante una diga l'estuario o mandracchio di Rio dallo specchio dell'Anconetta. Così facendo, il primo sarebbe divenuto darsena in libera comunicazione con il lago mediante la parziale demolizione del braccio nord-occidentale della banchina di via Fondamenta,

mentre il secondo sarebbe stato trasformato in porto dell'Anconetta con accesso dall'antico varco di Catena da chiudere sino alle quote di piena mediante opportuni presidi. Le opere avrebbero dovuto comprendere una razionale sistemazione degli accessi all'area, i collegamenti ferroviari e la sistemazione di piazzali di stoccaggio e di immagazzinamento, non omettendo di introdurre sul rilevato di difesa perimetrale (compreso fra la Chiavica Valsecchi e la darsena) una moderna strada di circonvallazione (dotata di due ponti in corrispondenza degli accessi portuali) in grado di connettere la Diga Masetti al Ponte di San Giorgio. L'importo complessivo delle opere sarebbe ammontato a £ 3.900.000[95] (fig. 8).
Quello che fu definito dallo stesso autore «un modesto saggio di esemplificazione pratica di una concezione e di ideazione» non ebbe però seguito. Infatti, il 20 marzo 1935, in occasione della visita delle autorità locali al porto organizzata da Alessandrini e Togliani, il Prefetto Montuori affidava al Comitato la redazione di un quarto progetto per la sistemazione delle sole necessità più urgenti, iniziativa che incontrava il favore dell'on. Razza, ministro dei LL. PP., giunto a Mantova il 18 maggio. Una volta redatto, il nuovo progetto di massima (31 maggio 1935), che fra l'altro comprevedeva il consolidamento delle banchine esistenti, la rifunzionalizzazione della banchina di San Nicolò, la costruzione di una nuova calata da 100 m., la sistemazione degli accessi, l'allacciamento tramviario e ferroviario, l'installazione di 2 gru, di una pesa per autotreni e di un impianto di illuminazione, fu consegnato al Genio Civile, essendosi lo Stato fatto carico dell'iniziativa. Quest'ultimo, seppur apportando qualche modifica, intraprendeva i lavori di ampliamento e sistemazione della banchina bassa, di dragaggio dei bacini e di riattivazione del binario del molo di San Nicolò (figg. 9-10-11).[96]
Nel novembre 1936 le opere a Catena furono sospese lasciando il porto, nonostante la consistenza dei traffici, privo di una parte della banchina bassa parzialmente demolita e pericolante. Le opere ripresero nel 1938 con il risarcimento della vecchia banchina, la

[95] D. Alessandrini, *Questioni di Navigazione*, cit., p. 8; C. Togliani, *Relazione del Comitato. Anno 1928*, cit., pp. 9-12; Id., *Relazione del Comitato […] Anno 1929,* cit., pp. 9-12; Id., *Relazione del Comitato. Anni 1932-1933*, cit., pp. 16, 23-31; «*Il Porto Catena di Mantova. Sistemazione di Porto Catena; sua situazione iniziale e sue interferenze con altre iniziative nella cronistoria dell'ultimo decennio […]*» ([1934], ASMn, CMNI, b. 15, fasc. 12, *Davide Alessandrini, ingegnere e presidente, Carlo Togliani, ingegnere e segretario del Comitato Mantovano per lo Sviluppo della Navigazione Interna*, div. I, sez. II, b. 8); C. Togliani, [1934], *Progetto di sistemazione del porto fluviale della Città di Mantova e schema dei collegamenti stradali e ferro-tramviari*, scala 1:1000, eliocopia colorata a matita (ASMn, CMNI, b. 33, fasc. 4). Nessun accenno al progetto in R. Sarzi, *Porto Catena*, cit., p. 66.

[96] «Il Porto Catena e la sua sistemazione. Piano di massima riguardante una prima serie di opere e di lavori a carattere non differibile […]» (1935, 31 maggio, ASMn, CMNI, b. 15, fasc. 1, *Davide Alessandrini, ingegnere e presidente, Carlo Togliani, ingegnere e segretario del Comitato Mantovano per lo Sviluppo della Navigazione Interna, in Mantova*; elenco degli atti: *Relazione del Segretario-Progettista*; *Planimetria generale al 1:1000*; *Particolare del fianco calata, al 1:100*; *Profilo della banchina e di calata, al 1:100*; *Sezione CC sulla Banchina S. Nicolò, 1:100 -soluzione dell'ingegner M. Visentini-*); «Sul Porto Catena e la sua sistemazione […]» ([1935, 24 giugno], ASMn, CMNI, b. 15, fasc. 7, *firmato Davide Alessandrini, ingegnere e presidente del Comitato Mantovano per lo Sviluppo della Navigazione Interna*); 1935, 25 settembre (ASMn, CMNI, b. 15, fasc. 7, *firmato Davide Alessandrini, ingegnere e presidente, Carlo Togliani, ingegnere e segretario del Comitato Mantovano per lo Sviluppo della Navigazione Interna*); «Verso l'instaurazione e il consolidamento del Centro Portuale di Mantova […]» (1936, 16 maggio, ASMn, CMNI, b. 21, fasc. 12, *Davide Alessandrini, ingegnere e presidente, Carlo Togliani, ingegnere e segretario del Comitato Mantovano per la Navigazione Interna, in Mantova*, prot. 176, div. II, sez. I, b. 9 bis, lett. g., incarto 1936). Cfr. «La Voce di Mantova», 20 ottobre 1936 e R. Sarzi, *Porto Catena*, cit., pp. 66-67.

gettata di sottomurazione del molo anteriore e il progettato ampliamento del porto con trasformazione a banchina anche della sponda lacustre compresa fra il porto e Piazza Arche.[97] In attesa dell'emanazione del decreto governativo in favore del raccordo ferroviario, l'attività del Comitato non aveva infatti conosciuto sosta e l'ingegner Togliani aveva compilato 4 grandi tavole assonometriche illustranti le opere da eseguire fra 1938 e 1948 con l'attrezzamento delle banchine San Nicolò, Luigi Razza, San Giorgio (da via Fondamenta a Piazza Arche) e Santa Maria, quest'ultima ricavata sul terrapieno della polveriera di San Nicolò.[98]

I progetti Miliani e Masi: soluzioni tardive alla vigilia della guerra mondiale

Nel 1931 l'ingegnere Ploner (impegnato già dall'anno precedente nel consolidamento della difesa perimetrale cittadina e nella costruzione delle gallerie fognarie delle vie Pomponazzo, Accademia e Cavour) predispose per il Consorzio del Mincio la richiesta di autorizzazione alla costruzione della Diga di Salionze. Nel 1934, con Euclide Silvestri, Ploner stese anche il progetto esecutivo, inquadrandolo nel più vasto programma del Magistrato delle Acque di Venezia; nel 1938 lo Stato ne avocò però a sé l'esecuzione.[99]

Il grande piano elaborato dall'ingegnere Luigi Miliani, approvato proprio quell'anno contemplava anche la Galleria Mori-Torbole (per scolmare le piene dell'Adige) e la sistemazione fra Garda e Adriatico del Canale Mincio-Fissero-Tartaro-Canalbianco-Po di Levante. Lungo 190 km. avrebbe avuto funzioni di idrovia e di bonifica per Mantova, le Valli di Ostiglia, le Valli Veronesi e il Polesine.[100] Fu allora che Alfredo Masi, ingegnere capo della sezione mantovana, predispose una soluzione molto più economica della Arrivabene-Villoresi: lo scavo in destra di Mincio di un Canale irriguo, industriale, navigabile che dal progettato Sbarramento di Salionze doveva raggiungere Casale di Goito. Da qui la navigazione sarebbe proseguita sino a Formigosa

---

[97] Cfr. «La Voce di Mantova», 18 gennaio 1938 (R. Sarzi., *Porto Catena*, cit., p. 67).

[98] *Urge la più elementare sistemazione alla banchina di Porto Catena* […], «La Voce di Mantova», 10 ottobre 1937, p. 4; *L'attrezzamento di Porto Catena. A giorni cominceranno i lavori di riparazione e sistemazione delle banchine* […], «La Voce di Mantova», 18 gennaio 1938, p. 4; *Il traffico di Porto Catena si avvia alle 300.000 tonn. annue […] I lavori in corso […]*, «La Voce di Mantova», 30 gennaio 1938, p. 4); *Il Porto Catena com'è e come dovrà diventare […]*, «La Voce di Mantova», 21 aprile 1938, p. 4); G. Leonetti, *Contributo all'autarchia della provincia mantovana […] navigazione interna […]*, «Mantus. Rivista bimestrale dell'Unione Professionisti e Artisti di Mantova», maggio-giugno 1938, a. VI, n. 3, pp. 8-13. «Nell'entusiasmo del periodo fu presentato un progetto, anche questo mai realizzato, che prevedeva, nel confinante quartiere Fiera, l'abbattimento di molti edifici per ottenere un collegamento diretto, con una strada larga ben 20 metri, con Viale Risorgimento e da questo poi alla Stazione delle FF.SS. […]» (R. Sarzi, *Porto Catena*, cit., p. 68).

[99] P. Ploner, «Relazione», cit., pp. 18-19. Cfr. E. Silvestri, *Relazione di massima su un primo lotto di opera da eseguire (Torino, 10 settembre 1934)*, Consorzio Irriguo Medio Mantovano, Mantova, 1934; R. Lupetti, L. Masotto, *Le Bonifiche e le Irrigazioni del Mantovano nel passato, nel presente e nel futuro*, in *Convegno Regionale per le Bonifiche e le Irrigazioni Lombarde (Mantova, 20-21 maggio 1950)*, Ispettorato Provinciale dell'Agricoltura-Camera di Commercio Industria ed Agricoltura di Mantova, Mantova, Tip. Industriale 1950, pp. 71-105, 90). Cfr. G. Leonetti, *Il problema idraulico mantovano*, cit., pp. 1-4; Id., *Il problema idraulico a Mantova*, cit., p. 3; *Il progetto Villoresi-Arrivabene*, cit.

[100] *La soluzione dei problemi d'Adige-Garda e Mincio e gli interessi della plaga Mantovana*, Sindacato Provinciale Fascista degli Ingegneri di Mantova, Mantova, Soc. An. Tip. Editoriale de «La Voce di Mantova» 1938, pp. 4-7; P. Ploner, «Relazione», cit., p. 19.

nell'alveo del fiume opportunamente dragato e sistemato. Una prima Conca andava eretta alla Diga-ponte dei Mulini, una seconda a Formigosa per l'accesso al Fissero-Tartaro-Canalbianco. I laghi di Mezzo e Inferiore sarebbero stati ridotti a canale navigabile e Porto lacuale alla quota di 12,50 m. s.l.m. col vantaggio di scolare le acque cittadine per gravità e per tutto il tempo dell'anno senza attivare gli impianti di Ponte Arlotto, Valletta Valsecchi e Forte di Pietole. Parte delle acque dei laghi andava deviata per gravità nel Fissero-Tartaro-Canalbianco con una Botte-sifone passante sotto il Diversivo. Ciò avrebbe consentito di eliminare anche l'Idrovora di Formigosa, mentre il Diversivo non doveva più essere navigabile per non allontanare i traffici da Mantova. Avrebbe continuato a proteggerla dalle piene di Garda e Po, intercettando le acque del Mincio a monte del fornice previsto a Casale di Goito e recapitandole a valle di uno sbarramento a Valdaro. Il 26 gennaio 1939, per diretta volontà di Benito Mussolini, i lavori avevano ufficialmente inizio nelle provincie di Mantova, Rovigo e Verona. Il termine era stato previsto per il 1942.[101]
Era però troppo tardi e, per quanto riguardava almeno la navigazione, ne erano forse già consapevoli gli stessi fautori: scomparsi Gasparetti (1923) e Berni (1933), costretto l'Alessandrini ad abbandonare la presidenza del Comitato per motivi di salute (1939), l'ingegner Togliani non mancava ancora nel 1940, tre anni prima della morte, di rammaricarsi della perpetrata «sterile campagna di critiche o di giudizi più o meno dettati a sproposito» che aveva determinato la perdita di troppe occasioni propizie.[102]
Lo scoppio del secondo conflitto mondiale decretò infatti una drammatica battuta d'arresto nelle opere, ma non impedì il procedere dei progetti. Il 4 giugno 1942 l'ingegner Miliani teneva una relazione in Locarno sulla linea di navigazione interna Locarno-Venezia, tratta che veniva pubblicizzata ancora nel 1943, in pieno conflitto mondiale, sulla stampa elvetica.[103]

Il dopoguerra, la conclusione del tombamento della Fossa Magistrale e il tombamento parziale del Rio

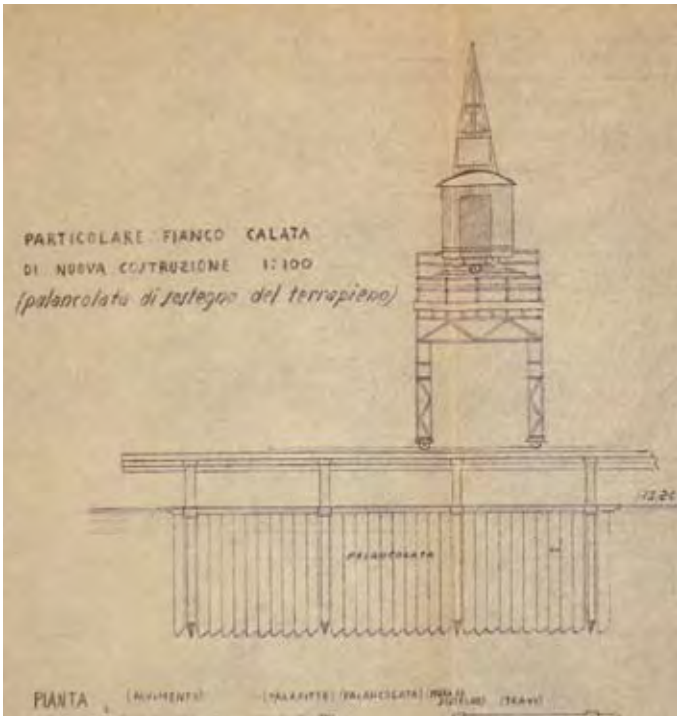
Le opere di bonifica cittadina, riprese nel secondo dopoguerra, contemplarono (non senza qualche contrasto col Consorzio di Bonifica del Territorio a Sud di Mantova)[104] il «miglioramento

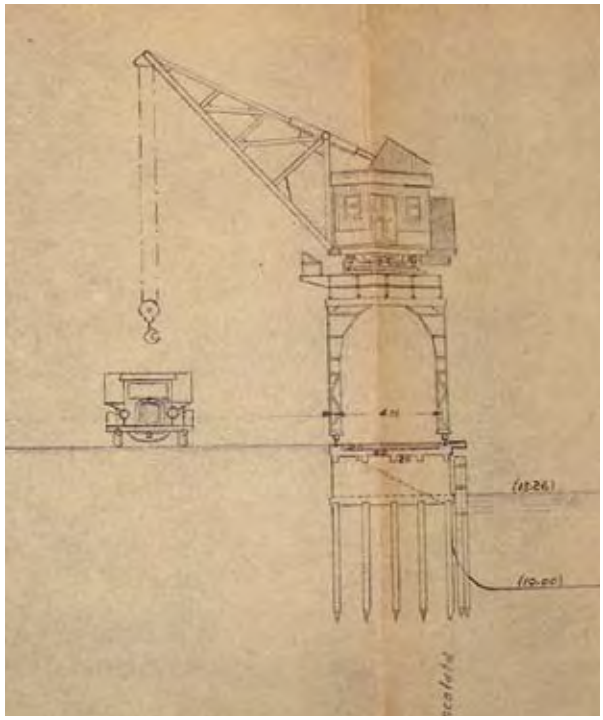
[101] *La volontà del Duce ha risolto il più antico problema di Mantova. Il canale navigabile dal Garda al Mare passerà attraverso i nostri laghi. Luminose prospettive per l'avvenire della Città. I ministri dei LL. PP. e delle Finanze e il sottosegretario alla Bonifica Integrale presenziano oggi l'inizio dei lavori nelle provincie di Rovigo, Mantova e Verona […]*, «La Voce di Mantova», 26 gennaio 1939, a. 20, n. 22, p. 1; E. Azzi, *Mantova*, cit., p. 160.

[102] 1940, 12 marzo (ASMn, CMNI, b. 26, fasc. 8, *Carlo Togliani, ingegnere e segretario, al presidente del Comitato Mantovano per la Navigazione Interna, da Mantova*, prot. 66).

[103] L. Miliani, *L'idrovia Locarno-Venezia. Discorso tenuto nel Salone della Società Elettrica di Locarno, sulla linea Internazionale di Navigazione Interna Locarno-Venezia il 4 giugno 1942*, Venezia, Officine Grafiche Carlo Ferrari 1942; cfr. fra l'altro *Pro Idrovia Venezia-Milano-Torino-Locarno […]*, «Corriere del Ticino», 25 febbraio 1943, supplemento, a. LIII, n. 46, 8 pp.).

[104] Il cui Presidente contestò «[…] l'assoluta inadeguatezza del condotto predisposto dalla Impresa esecutrice delle opere […]» e i «notevoli allagamenti della Valletta» (1959, 25 giugno, ASCMn, *Sezione novecentesca*, Cat. IV, Cl. 4, Art. 5, Fossa Magistrale, a. 1958, *Azzali, presidente del Consorzio di Bonifica del Territorio a Sud di Mantova, al sindaco, al prefetto e al Genio Civile di Mantova*).





Figg. 9 e 10 – «Particolare del fianco calata di nuova costruzione (palancolata di sostegno del terrapieno)» e «Sezione A-A calata di nuova costruzione» (1935, 31 maggio, *Carlo Togliani, ingegnere e Segretario del Comitato Mantovano per lo Sviluppo della Navigazione Interna, in Mantova*, ASMn, CMNI, b. 15, fasc. 1)

della fognatura mediante la copertura di alcuni tratti della Fossa Magistrale e di due tratti del collettore attraversante la Valletta Valsecchi».[105]

La relazione di progetto del 1956 offre della Fossa un'interessante descrizione:

In fregio ai viali Dante e Risorgimento corre la Fossa Magistrale che costituisce il collettore di scarico delle acque bianche e di rifiuto provenienti dalla parte sud-ovest della Città, dalla Valletta Magistrale e dalla

[105] Questo è il titolo della tavola, redatta dall'Ufficio Tecnico del Comune di Mantova ([1956-57?], ASCMn, *Sezione novecentesca*, Cat. IV, Cl. 4, Art. 5, Fossa Magistrale, a. 1958, eliocopia colorata, scala 1:1.000, prot. 7746/9555-56), in cui sono evidenziate la «Tombinatura da demolire e ricostruire» (in viale Dante, oggi Risorgimento, dall'innesto di via Conciliazione sino a via Giuseppina Rippa), la «Tombinatura già esistente» (da via Giuseppina Rippa a via Valsesia, per due brevi tratti a Porta Cerese e nell'odierno viale S. Allende fra gli innesti delle vie F. Campi e L. C. Volta), la «Tombinatura di nuova costruzione» (da via Valsesia a Porta Cerese e da Porta Cerese sino al Gradaro, salvaguardando due brevi tratti già costruiti). Il disegno doveva probabilmente accompagnare il «Progetto di copertura dei tratti della Fossa Magistrale ancora scoperti e di un canale attraversante il Quartiere Valsecchi» (1956, 3 ottobre, *ingegnere capo dell'Ufficio Tecnico del Comune di Mantova*) e il «Progetto dei lavori di miglioramento della fognatura mediante la copertura di alcuni tratti [della] "Fossa Magistrale" e di due tratti del collettore attraversante la Valletta Valsecchi» (1957, 14 agosto, *direttore dell'Ufficio Tecnico del Comune di Mantova*), entrambi conservati in ASCMn, *Sezione novecentesca*, Cat. IV, Cl. 4, Art. 5, Fossa Magistrale, a. 1958. Altre tavole del progetto di interramento della Fossa Magistrale (generali e di dettaglio, alcune datate 17 marzo 1960) sono conservate in forma di eliocopia in ASCMn, *Sezione novecentesca*, Cat. X, Cl. 2, Art. 3, a. 1961; fra di esse spicca il «Progetto del cunicolo a copertura della Fossa Magistrale in fregio al viale Risorgimento [e] Bacino delle acque meteoriche interessante la Fossa Magistrale» (eliocopia e matita colorata).

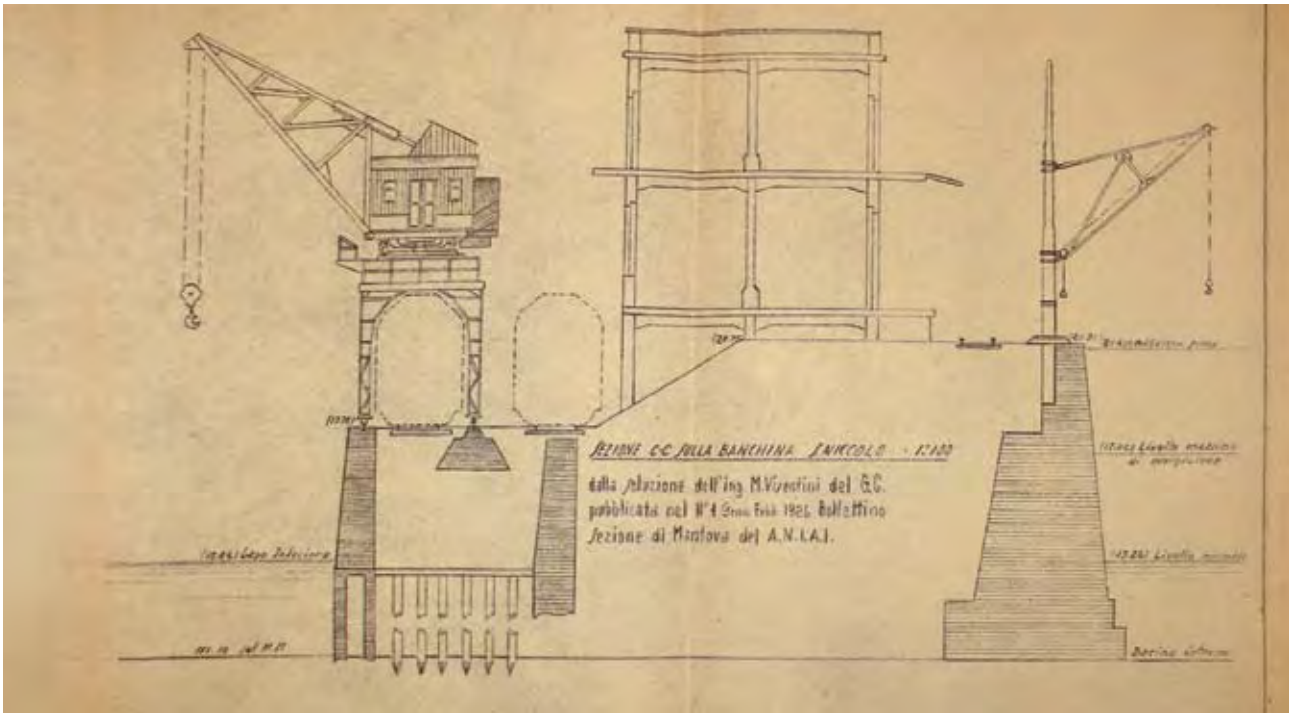


Fig. 11 – «Sezione CC sulla Banchina S. Niccolò … dalla soluzione dell'ing. M. Visentini del G.C. pubblicata bel n. 1 Genn.-Febb. 1926 Bollettino Sezione di Mantova del A.N.I.A.I.» (1935, 31 maggio, *Carlo Togliani, ingegnere e Segretario del Comitato Mantovano per lo Sviluppo della Navigazione Interna, in Mantova*, ASMn, CMNI, b. 15, fasc. 1)

Valletta Valsecchi, oggi sature di costruzioni. In seguito all'espansione dell'abitato nelle suddette vallette, tale fossa è stata solamente in alcuni tratti coperta. Rimangono oggi ancora scoperti un tratto della lunghezza di ml. 270 in fregio al viale Risorgimento in corrispondenza di nuove case costruite recentemente nella Valletta Magistrale dall'Istituto Autonomo Case Popolari e della costruenda Caserma dei Vigili del Fuoco, nonché un tratto della lunghezza di ml. 255 in corrispondenza di nuove costruzioni sorte nella Valletta Valsecchi [oggi viale S. Allende]. La presenza di un canale scoperto che corre in fregio a Quartieri già saturi di abitazioni, costituisce un *gravissimo ed intollerabile disordine igienico*. L'acqua per la scarsa pendenza del canale e per le sue sponde in terra, scorre con velocità molto lenta e può pertanto considerarsi quasi come stagnante. Ciò costituisce un gravissimo pericolo per l'igiene e per la sanità pubblica. Inoltre in detta Fossa Magistrale sfocia un canale, anch'esso scoperto, in un tratto della lunghezza di ml. 320, che attraversa obliquamente la Valletta Valsecchi e corre anch'esso in mezzo a numerosissime case di civile abitazione recentemente costruite, provocando i medesimi gravi inconvenienti e pericoli per la sanità pubblica […]. Oltre a tale copertura [dei due canali scoperti] è necessario provvedere anche al rifacimento della canalizzazione coperta di un tratto della Fossa Magistrale che venne eseguita molti anni fa con la semplice posa di tubi di cemento del diametro di un metro, canalizzazione che non solo è deteriorata, ma che per la sua insufficiente sezione non può convogliare tutte le acque che essa raccoglie impedendone il deflusso a valle, aumentando così i ristagni nei tratti del canale ancora scoperti. Detta canalizzazione si estende per ml. 140 in fregio al viale Dante [oggi Repubblica] e per ml. 200 in fregio a viale Risorgimento. Ed è necessario provvedere anche alla

costruzione della tombinatura della nuova strada in corso di costruzione [si allude all'odierna via F. Campi o a via L.C. Volta] che congiunge la strada della Diga Masetti con viale Risorgimento [oggi viale S. Allende].[106]

Deliberati e finanziati per un primo lotto nel 1956, eseguiti dal Consorzio Cooperativo di Produzione e Lavoro di Reggio Emilia diretto dall'ingegnere G. Manuelli (figg. 12-13), collaudati il 20 dicembre 1960,[107] essi finirono col ricostruire, integrare, completare il condotto realizzato qualche decennio prima. Dettata dalla stessa logica di igiene, sulla scia di proposte avanzate dall'Ufficio Tecnico Municipale sin dagli anni Venti (formalizzate nei piani regolatori del 1921, 1934, 1940, 1942 e 1959), fu avviato negli anni Cinquanta e terminato negli anni Sessanta il tombamento del tratto di Rio compreso fra i ponti di San Giacomo e di San Silvestro; si perse così per sempre, sotto i colpi del piccone e della nuova edilizia una porzione consistente della città storica.[108]

Fig. 12 – Tombamento della Fossa Magistrale: «Cunicolo a monte Vigili del Fuoco» (ASCMn, *Sezione novecentesca*, Cat. X, Cl. 2, Art. 3, a. 1961)

Stato di fatto e criticità del grande progetto di sistemazione idraulica dei laghi di Mantova

Anche i lavori alle infrastrutture idrauliche del bacino di Mincio ripresero al termine delle ostilità. La Diga di Salionze, progettata nel 1939, fu terminata fra 1949 e 1950. A quell'epoca si stava lavorando al tratto di Mincio trasformato in canale navigabile fra Peschiera e Salionze, al Diversivo di Mincio (con l'ingegnere Costantino A. Fassò),[109] e al tratto del nuovo canale navigabile

[106] «Progetto di copertura dei tratti della Fossa Magistrale ancora scoperti e di un canale attraversante il Quartiere Valsecchi» (1956, 3 ottobre, ASCMn, *Sezione novecentesca*, Cat. IV, Cl. 4, Art. 5, Fossa Magistrale, a. 1958, *[Alessandro Magelli], ingegnere capo dell'Ufficio Tecnico del Comune di Mantova*).

[107] «Verbale di visita e certificato di collaudo delle opere per la costruzione del cunicolo a copertura della Fossa Magistrale in viale Risorgimento e di un tratto attraversante la Valletta Valsecchi» (ASCMn, *Sezione novecentesca*, Cat. X, Cl. 2, Art. 3, a. 1961); nella stessa busta sono conservate le fotografie dei lavori.

[108] Circa i piani regolatori della città di Mantova cfr. R.M. Rombolà, *Mantova piani 1883-2004*, Milano, Libreria Clup 2006.

[109] Laureato al Politecnico di Milano nel 1944, qui collaboratore del prof. Giulio de Marchi sino al 1958 e nuovamente chiamatovi all'insegnamento nel 1982 (E. Lazzari, *Costantino Fassò, addio a un*

Fig. 13 – Tombamento della Fossa Magistrale: «Scivolo (demolito) della fognatura di via Attilio Mori» (ASCMn, *Sezione novecentesca*, Cat. X, Cl. 2, Art. 3, a. 1961)

Fissero-Tartaro, compreso fra Governolo, le paludi del Busatello e le provincie di Verona e Rovigo. Mantova restava però ancora cinta dalla palude.[110]

Nel 1950 l'ingegner Leo Fornasini, del locale Genio Civile, cercò una soluzione economica,

maestro, «Informazione», Ordine degli Ingegneri di Cagliari, n. 108, p. 6).

[110] Cfr. R. Lupetti, L. Masotto, *Le Bonifiche*, p. 90; F. Meloni, G. Padoan, *L'attività bonificatrice nel territorio mantovano ricadente sotto la giurisdizione del Magistrato alle Acque-Provveditorato Regionale alle Acque Pubbliche. Il piano di sistemazione Adige-Garda-Mincio-Laghi di Mantova-Fissero-Tartaro-Canalbianco-Po di Levante e il suo contributo alla bonifica idraulica e irrigua mantovana ed ostigliese*, in *Convegno Regionale per le Bonifiche e le Irrigazioni Lombarde (Mantova, 20-21 maggio 1950)*, Ispettorato Provinciale dell'Agricoltura-Camera di Commercio Industria ed Agricoltura di Mantova, Mantova, Tip. Industriale 1950, pp. 59-67; L. Masotto, *La relazione dell'Ing. Luigi Masotto al Rotary sul problema dei laghi ed il progetto Fornasini. Le caratteristiche della geniale soluzione studiata dal capo del nostro Genio Civile*, «Gazzetta di Mantova», 15 ottobre 1952; E. Azzi, *Mantova*, cit., p. 160; U. Morselli, *La sistemazione dei laghi*, in *Problemi di Mantova. Relazioni Rotariane (Mantova, novembre 1964-giugno 1965)*, Mantova, Rotary Club 1965, pp. 14-23, 20.

indipendente e complementare al progetto del Magistrato delle Acque di Venezia, ritenuto troppo lungo e oneroso. Propose cioè di portare i tre laghi alla comune quota media di 16,50 m. s.l.m. mediante uno Scaricatore ed una Conca da costruirsi alla Diga Chasseloup-Masetti. Ciò avrebbe risparmiato l'oneroso dragaggio del Mincio pensato da Masi per la navigazione. Un nuovo ponte stradale e ferroviario doveva interrompere la Diga-ponte dei Mulini per scaricare le acque di piena del fiume e consentire il libero transito dei natanti da 600 tonn.[111]

All'indomani della piena del 1951, paventando lo scempio paesaggistico legato al restringimento dei laghi previsto da Arrivabene, Villoresi e Ploner, l'ingegnere Luigi Masotto[112] appoggiò il progetto Fornasini. L'esperimento attuato nel 1954 per abbassare il livello del lago Superiore mediante la Chiusa e l'antica Conca di Governolo (impiegata come scaricatore), l'approvazione ministeriale e l'esecuzione della Circonvallazione cittadina, nei tronchi San Giorgio-Mulina (1955/56-60)[113] e San Giorgio-Catena (1958-60)[114] non condussero però all'attuazione definitiva della proposta.

La costruzione della strada di circonvallazione da Catena a Mulina ebbe per parte sua l'indiscutibile merito di creare un'arteria ancor oggi fondamentale e di consolidare la difesa perimetrale. Pur occultando sotto un alto strato di terra il piede delle mura cittadine, la recente trasformazione in parco periurbano del terrapieno basso (prospiciente i laghi) ha comunque arricchito la città di un polmone verde, consentendo oggi ai suoi abitanti un più stretto e diretto rapporto col fiume.[115]

Ancora nel 1965 l'idea di Fornasini fu però avversata nel timore che l'innalzamento dei laghi mettesse in crisi la difesa perimetrale, le gallerie filtranti e fognarie cittadine nella certezza che i

---

111 L. Masotto, *La relazione*, cit.; E. Azzi, *Mantova*, cit., p. 172; U. Morselli, *La sistemazione*, cit., p. 20; A. Azzali, *Sistemazione dei laghi e bonifica della città*, in *Problemi di Mantova. Relazioni Rotariane (Mantova, novembre 1964-giugno 1965)*, Mantova, Rotary Club 1965, pp. 39-51, 42.

112 Laureato al Politecnico di Milano nel 1925 (L. Masotto, *Le idrovie e la posizione di Mantova nella futura rete idroviaria padana*, in *Problemi di Mantova. Relazioni Rotariane -Mantova, novembre 1964-giugno 1965-*, Mantova, Rotary Club 1965, p. 24).

113 «Progetto dei lavori di costruzione della nuova strada di Circonvallazione Mulina – S. Giorgio. 1° Lotto […]», con relazione, documenti e tavole (firmate da Alessandro Magelli, ingegnere capo dell'Ufficio Tecnico del Comune di Mantova, Leo Fornasini, ingegnere di sezione del Genio Civile di Mantova, Pietro Gazzola, soprintendente della Soprintendenza ai Monumenti in Verona) (1956, 13 giugno, ASCMn, Ufficio Tecnico, b. 138, fasc. 2). La nuova arteria, come citato nella Relazione tecnica di accompagnamento (22 novembre 1955), era stata prevista dal Piano Regolatore approvato con R.D. 8 gennaio 1942 n. 28.

114 «Gli stabilimenti che stanno sorgendo nella nuova zona industriale di Mantova fra il Frassino e le frazioni di Formigosa e Castelletto hanno prodotto un notevolissimo aumento del traffico attraverso la città dato che tutti gli autocarri provenienti da detta zona nonché quelli provenienti dalla Padana Inferiore e cioè da Monselice-Venezia e dalla Provinciale di Ostigliese sono costretti ad attraversare la Città per raggiungere la Padana Inferiore che da Porta Belfiore prosegue per Cremona – Milano, la Statale della Cisa che da Porta Virgilio prosegue per Parma – Spezia e la Provinciale per Modena. Mentre gli autocarri diretti a Cremona – Milano potranno a giorni essere dirottati sulla nuova strada di circonvallazione S. Giorgio – Mulina i cui lavori sono in corso di ultimazione, e da Mulina raggiungere poi la Porta Belfiore attraverso la circonvallazione interna Alberto Pitentino, quelli diretti a Parma ed a Modena dovrebbero continuare a percorrere le strette e tortuose vie della Città. Di qui l'urgente necessità di eseguire in lavori di completamento della strada di circonvallazione S. Giorgio – Catena» («Progetto per il completamento della nuova strada di circonvallazione nel tratto S. Giorgio - Catena», del 3 aprile 1958, con «Relazione», «Stima dei Lavori», «Tavole disegni», con capitolati, collaudi e altra documentazione, ASCMn, Ufficio Tecnico, b. 135 fasc. 2, *firmato da Alessandro Magelli, direttore dell'Ufficio Tecnico del Comune di Mantova*)

115 Un primo «Progetto di strada Porta S. Giorgio, via Arche, via Trieste, Porto Catena» fu redatto il 9 febbraio 1946 e firmato dall'ingegnere Capo del Municipio di Mantova (le tavole sono conservate in ASCMn, Ufficio Tecnico, b. 125, fasc. 5).

nuovi natanti da 1.350 tonn. non sarebbero mai passati sotto i ponti di San Giorgio e dei Mulini ricostruiti dopo la guerra.[116]
Il 17 febbraio 1957 avevano preso avvio anche i lavori alla Botte-sifone di Formigosa, all'epoca la più grande d'Italia. Progettata dagli ingegneri Ugo Morselli[117] e Ferrari del Genio Civile di Mantova; conclusa nel 1964, essa fu pensata per convogliare le acque del Diversivo, non più navigabile, al di sotto del Canale Acque Basse per recapitarle nel Fissero-Tartaro Canal Bianco. Seguirono i lavori all'Impianto idrovoro di Formigosa, che (alimentato da 38 motori Diesel) sorse come struttura provvisoria per abbassare il livello dei laghi inferiori solo in caso di prolungata chiusura del Fornice di Formigosa (allora in costruzione) e per scaricarne le acque nel tratto terminale del Diversivo a valle della Botte-sifone. In quegli stessi anni fu realizzato anche lo Scaricatore Vallazza-Diversivo, reso però volutamente inservibile poco dopo la costruzione.[118]
Nel 1960 fu ultimato il Diversivo stesso e fra 1964 e 1965, gli ingegneri Masi, Ferrari e Morselli eseguirono il nuovo Canale Scaricatore (detto anche Secondo Diversivo di Mincio), di circa 13 km., staccato a Pozzolo, passante per Marengo e con sbocco nel primo Diversivo fra le località Maglio di Goito e Soave di Porto Mantovano. Esso, oltre ad alleggerire la portata del fiume, è ancor oggi in grado di accogliere le acque basse delle zone depresse comprese fra Goito e Maglio, ma avrebbe dovuto essere navigabile per sostituire il tratto di Mincio fra Pozzolo e Casale di Goito (non sistemato per il divieto della Soprintendenza ai Monumenti di Verona) e il canale navigabile in destra Mincio (pensato da Masi ma mai realizzato). La mancata idoneità alla navigazione ha quindi sancito in fase esecutiva la fine di ogni speranza per una navigazione verso e dal Garda. Sempre

---

[116] L. Masotto, *Considerazioni sulle alluvioni*, relazione del Convegno (Mantova, 21-22 novembre 1952), Mantova, CITEM (il volume è altrove indicato come: 1951 [sic], *Atti del Convegno Nazionale per lo studio dei problemi derivanti dalle alluvioni,* Mantova, Teatro Sociale, 21-22 novembre 1951 [sic]); L. Masotto, *La relazione*, cit.; *Opere idrauliche straordinarie per la sistemazione Adige-Garda-Tartaro-Canal Bianco […] Proposta di variante in data 7/2/1950 […] seconda relazione suppletiva (14 giugno 1954)*, Ministero dei Lavori Pubblici, Magistrato alle Acque - Ufficio del Genio Civile di Mantova - Ufficio Idrografico, Mantova, 1954; «Gazzetta di Mantova» del 9, 14, 17 febbraio e 24 marzo 1954, 31 agosto 1956 e 15 febbraio 1957; *Concludiamo l'esposizione delle caratteristiche tecniche del progetto Fornasini per la sistemazione dei laghi […] Parte III*, «Gazzetta di Mantova», 17 dicembre 1955, p. 4; E. Azzi, *Mantova*, cit., pp. 119, 172-173, 175-184, 192; A. Azzali, *Sistemazione dei laghi*, cit., pp. 39, 42; U. Morselli, *La sistemazione*, cit., pp. 20-21; L. Masotto, *Il discorso veramente valido sulla sistemazione dei laghi volenti o nolenti resta sempre quello della variante Fornasini*, «Gazzetta di Mantova», 1 luglio 1967, n. 179, p. 5.

[117] Laureatosi a Padova nel 1936, diresse il Genio Civile di Mantova (1956-65) e i lavori per la Botte-Sifone di Formigosa, il completamento del Diversivo del Mincio, il Canale Acque Alte, la sistemazione del Mincio da Monzambano a Palazzina di Marmirolo, il secondo Diversivo di Mincio e altro (U. Morselli, *La sistemazione*, cit., p. 14).

[118] E. Azzi, *Mantova*, cit., pp. 192-193; cfr. anche «Gazzetta di Mantova» del 17 febbraio 1957; *Diversivo di Mincio: nodo di Formigosa. Sistemazione idraulica Adige/Garda/Mincio/Tartaro/Canalbianco/Po di Levante*, Ministero dei Lavori Pubblici, Magistrato alle Acque-Ufficio del Genio Civile di Mantova, Impresa Astaldi per il M.C.E., Tip. Alce, Mantova, [1964], pp. 8-18, 20-28; *Lavori di ristrutturazione della difesa idraulica della città di Mantova. Progetto I Lotto esecutivo. Fornice di Formigosa. Relazione tecnica descrittiva, relazione idraulica, relazione di dimensionamento della paratoia*, Ministero dei LL. PP., Magistrato per il Po - Parma, Milano, aprile 1992; G. Della Luna, *Il nodo idraulico di Mantova*, Azienda Regionale dei Porti di Cremona e di Mantova, Mantova, 30 novembre 1996 (dattiloscritto), p. 5; G. Morselli, S. Rizzo, L. Sinigardi, *Mantova, i laghi e il Mincio*, Mantova, 1998-99 (dattiloscritto), p. 5; *Lavori di ristrutturazione della difesa idraulica della città di Mantova. Progetto I Lotto esecutivo. I perizia suplettiva di variante. Relazione generale*, Ministero dei LL. PP., Milano, Magistrato per il Po-Parma 1998; I. Sanguanini, *Dove i laghi ritornano fiume: Formigosa*, in *Mincio Parco Laboratorio. Cultura e tecniche di manutenzione e valorizzazione del paesaggio*, a cura di R. Pugliese, Politecnico di Milano, «Stathme. Quaderni del Polo di Mantova. Vol. 3», Milano, Unicopli 2003, pp. 109-124, 112-117 e nn. 9, 12, 14, 15, 119-120 e nn. 22, 23, 24).

alla Soprintendenza e all'opera del Genio Civile spetta la realizzazione del breve diversivo di Mincio spiccato a nord di Borghetto, presso Valeggio, voluto per tutelare il paesaggio fluviale e il Ponte Visconteo.[119]
Molto si fece dunque anche nel Dopoguerra, ma senza una logica coerenza, né tendendo al vantaggio economico garantito dall'originario assetto industriale e commerciale delle opere. Nel 1965 Masotto vedeva proprio nel predetto Canale scaricatore Pozzolo-Soave (o Pozzolo-Maglio) la sintesi di una «politica di interventi saltuari e disordinati», causata dalla mancata esecuzione (mai lo saranno) delle idrovie Milano-Cremona-Po, Locarno-Venezia e Peschiera-Mantova-Mare Adriatico. Il Canale scaricatore fu difatti costruito con misure idonee alla grande navigazione da 1.350 tonn., ma con ponti che, in prospettiva di un reale impiego come idrovia, sarebbe oggi necessario abbattere e ricostruire (con l'aggiunta di 5 nuove conche) perché di ostacolo ai natanti.[120]
Trascorsi gli anni le opere si sono dunque trascinate stancamente, perdendo la loro spinta innovatrice, anche a causa della rapida diffusione del trasporto merci su gomma che ha lasciato alle acque del Fissero-Tartaro-Canal Bianco solo i trasporti funzionali all'ipertrofica crescita del polo petrolchimico e industriale a est della città, non senza contraccolpi di carattere socio-sanitario e ambientale. Le idee di Masi e di Fornasini sono però sopravvissute sottotraccia e ad esse si è continuato ad attingere anche poco proficuamente per estendere la regolazione e la navigazione ai laghi di Mantova. Alla fine di maggio del 1981 è stata infatti ultimata la Conca di navigazione alla Diga Chasseloup-Masetti,[121] che mai è entrata in funzione e che ancor oggi è sempre tenuta aperta. Le acque dei laghi inferiori, di Vallazza e del basso Mincio non sono infatti regolate dalla suddetta Diga, ma dal Nuovo scaricatore di Governolo, costruito nel triennio 1980-82, per sostituire la Chiusa ottocentesca.[122] Quest'ultima, insieme alla Conca seicentesca e al ramo di Mincio passante per l'antico borgo fluviale è stata invece interrata, stravolgendo un paesaggio fluviale di grande suggestione e valore storico, mentre sulla nuova traversa governolese è stata autorizzata, solo pochi anni fa, la costruzione di una piccola centrale idroelettrica.[123]
Le modifiche introdotte nei decenni al grande progetto di sintesi Arrivabene, Villoresi, Miliani hanno pure sottratto le funzioni di emissario dei laghi all'idrovia Fissero-Tartaro-Canalbianco e l'origine del canale è stata spostata a ridosso dello sbarramento di Formigosa. Il collegamento fra laghi e idrovia è stato così ottenuto (anche a

[119] Cfr. U. Norsa, *Sistemazione idraulica Adige-Garda-Mincio-Fissero-Tartaro-Canal Bianco-Po di Levante. Stato dei lavori e prospettive*, «Mantova. Rivista trimestrale di economia e attualità della Camera di Commercio, Industria, Artigianato e Agricoltura di Mantova», gennaio-marzo 1982, n. 131, pp. 37-43; S. Bortolazzi, I. Sanguanini, C. Togliani, *Progetto di ricerca e formazione 'Cultura e tecniche di manutenzione e valorizzazione del paesaggio'. Manufatti idraulici. 4 voll.*, Politecnico di Milano-Centro per lo Sviluppo del Polo di Mantova, Mantova, Parco del Mincio 2001 (dattiloscritto), vol. 2, scheda Bc1.
[120] L. Masotto, *Le idrovie*, cit., p. 28; *Il progetto della Provincia: navigare dal Garda a Mantova*, «Gazzetta di Mantova», http://www.gazzettadimantova.gelocal.it (16 luglio 2013).
[121] L. Dadeppo, *La conca di navigazione di Diga Masetti all'uscita dai Laghi di Mantova. Risultati delle prove su modello e loro interpretazione*, «Atti e Memorie», n.s., XLVIII (1980), Mantova, Accademia Nazionale Virgiliana, pp. 117-130.
[122] G. Della Luna, *Il nodo idraulico*, cit., p. 18; G. Morselli, S. Rizzo, L. Sinigardi, *Mantova*, cit., pp. 9-10.
[123] *Centrale di Pozzolo: si della Provincia al prelievo dal Mincio*, «Gazzetta di Mantova», http://www.gazzettadimantova.gelocal.it (2 marzo 2013).

sollievo dell'Idrovora diesel di Formigosa) con il manufatto Scaricatore Vallazza-Navigabile che, ultimato nel 1992, era ancora inutilizzato nel 2003 a causa dell'inadeguatezza delle opere a valle.[124] Per consentire il passaggio dei natanti fra il campo delle acque a livello variabile dei laghi e del Mincio a quello a livello fisso del canale navigabile, ultimato solo nel 2002, si è deciso nel 1995 di costruire la nuova ed onerosa Conca di Valdaro che si aggiunge alle altre 5 erette lungo i 135 km. dell'idrovia.[125]

A breve distanza è stato allestito anche il moderno Porto di Valdaro; iniziato nel 1988 e affacciato sul tratto iniziale del Canale Fissero-Tartaro-Canalbianco, a valle della Botte-sifone, è diventato il nuovo scalo commerciale cittadino in diretta comunicazione con Po e Adriatico anche mediante la grande Biconca di San Leone, entrata in funzione (fra Canale navigabile e fiumi Mincio e Po, presso Governolo) nel 1993.[126]

La sensazione, però, è che il ritardo, accumulato in oltre un secolo, sia oggi colmabile solo in minima parte e che i vantaggi prospettati siano largamente inferiori a quelli che si sarebbero potuti ottenere se le infrastrutture idroviarie fossero state ultimate per tempo e coerentemente entro la quarta decade del XX secolo. Da questo ritardo sono dipesi lo sviluppo economico e sociale della città, che ancor oggi ne paga lo scotto.

---

[124] G. Della Luna, *Guardiamo assieme il Piano Adige/Garda/Mincio. Relazione tecnica […]*, «Livello di Guardia», 26, 1961, pp. 13-19.

[125] L. Natale, *Progetto dei lavori di costruzione della conca di navigazione di Valdaro/Mantova. Rapporto generale, specifiche tecniche, preventivo particolareggiato*, Regione Lombardia - Azienda Regionale per i Porti di Cremona e Mantova, 1995. I lavori alla conca sono stati sospesi nel 2003 per il ritrovamento di sostanze inquinanti nel sottosuolo e ripresi di recente (*Lavori alla conca di Valdaro: opera in funzione a fine 2012*, «Gazzetta di Mantova», http://www.gazzettadimantova.gelocal.it (15 marzo 2011); *Parte la gara per la Conca. Tra pochi giorni il bando*, «Gazzetta di Mantova», http://www.gazzettadimantova.gelocal.it (26 settembre 2013). Sul progetto dell'ingegner Natale cfr. anche I. Sanguanini, *Dove i laghi ritornano fiume*, cit., pp. 117-118 e n. 19.

[126] Sul nuovo porto di Mantova cfr. la «Gazzetta di Mantova» e fra l'altro: F. Bovi, *È necessario pensare per tempo al nuovo porto commerciale*, «Gazzetta di Mantova», 22 gennaio 1964, n. 21, p. 6; Id., *Mantova e il suo porto*, Mantova, L'Artistica 1964; Id., *Difesa idraulica, navigazione interna, programmazione*, Mantova, L'Artistica 1966; Id., *Un milione di tonnellate. Importanza di un'idrovia, i porti di Mantova, Ostiglia e Revere. Problemi nuovi, nuove risoluzioni*, «Gazzetta di Mantova», 25 ottobre 1968, n. 296, p. 3; R. Dall'Ara, *Arrivano i primi stanziamenti per il nuovo porto fluviale di Valdaro*, «Gazzetta di Mantova», 10 febbraio 1984, n. 40, p. 5; Id., *Porto di Mantova: prima di farlo si è calcolato se potrà avere un futuro*, «Gazzetta di Mantova», 22 giugno 1984, n. 127, p. 5; Id., *Per l'idrovia e il porto di Mantova siamo proprio al momento decisivo*, «Gazzetta di Mantova», 7 giugno 1985, 149, p. 5; Id., *Il Porto pubblico di Mantova*, «Quadrante Padano», giugno 1986, a. 7, n. 2, pp. 17-20; E. Comaschi, *Mantova gioca la carta della logistica. Valdaro con la Lid arriva il business del supporto alle-commerce*, «Gazzetta di Mantova», 12 marzo 2000.

LE RETI INFRASTRUTTURALI DI TRASPORTO E L'INTEGRAZIONE DELLA CITTÀ CON IL TERRITORIO

Secondo Sabbioni

Introduzione[1]

Il lettore che si avvicina a queste pagine troverà un testo molto diverso dagli altri che compongono la pubblicazione. L'autore, infatti, proviene da un percorso culturale e da esperienze di ricerca prettamente storico-economiche che poco spazio hanno lasciato all'ambito urbanistico e architettonico. Con questo non si cerca giustificazione o l'indulgenza del lettore, ma semplicemente si vuole preparare costui ad un approccio diverso, il cui intento è proporre spunti e analisi che toccano ambiti e criteri differenti da quelli prettamente architettonici e urbanistici. L'intenzione è di riportare la riflessione al tema principale dell'opera, ma conducendo la ricerca da un punto di vista più storico-economico.
Gli studiosi che si sono occupati dell'evoluzione delle infrastrutture in Italia[2] sono giunti a una conclusione che viene confermata anche dalle pagine che seguono: non vi fu un coordinamento nella costruzione delle infrastrutture di trasporto; ciascuna rete è nata e si è sviluppata indipendentemente dalle altre. Queste affermazioni sono condivisibili e riscontrabili anche nell'esperienza mantovana: i mezzi di trasporto su rotaia, la navigazione interna e il trasporto su gomma hanno interagito solo ed esclusivamente in quanto strutture agenti sullo stesso territorio. Nessun coordinamento o programmazione mirata a una collaborazione che migliorasse la qualità del trasporto per l'utente è rintracciabile nella storia dei diversi mezzi e la mancanza di un progetto unitario, di un'idea di mobilità alla base delle scelte strategiche (o meramente opportunistiche) è la vera costante che si ritrova nelle fonti e nelle realizzazioni lungo i centocinquanta anni che, brevemente, vengono descritti nel presente saggio. Senza voler esprimere alcun giudizio nei confronti degli operatori economici e politici

[1] Un sentito ringraziamento va al personale della Camera di Commercio di Mantova, in particolare alla dott.ssa Chiara Fanin del Servizio Documentazione, a Rita Truzzi, Responsabile dell'Archivio camerale e all'arch. Giulio Biroli dell'Amministrazione provinciale di Mantova, per il paziente e competente aiuto fornito all'autore che rimane, comunque, interamente responsabile del contenuto del saggio.

[2] Per una disamina della storiografia sui trasporti si veda A. Giuntini, *Nascita, sviluppo e tracollo della rete infrastrutturale*, in Storia d'Italia, 21, L'Industria, I problemi dello sviluppo economico, Milano, Einaudi 1999, pp. 549-616, Id., *Le grandi infrastrutture: il sistema delle ferrovie e delle autostrade*, in Treccani – Il contributo italiano alla storia del Pensiero – Tecnica, www.treccani.it, 2013 e S. Maggi, *Politica ed economia dei trasporti (XIX-XX): una storia della modernizzazione italiana*, Bologna, Il Mulino 2001. Per un inquadramento più locale, si suggerisce AA.VV., *Mantova e il suo territorio*, Milano, Cariplo, 1999; *Il sistema idroviario mantovano*, a cura di I. Pagliari, Reggio Emilia, Diabasis 2009; *Il Po un fiume da salvare*, a cura di M. Fontanili, M. Sali, S. Bellini, Reggio Emilia, Diabasis 2006; *Mantova dopo la grande trasformazione. Rapporto sull'identità locale e le prospettive di sviluppo della realtà mantovana*, Milano, Angeli 2006; *Bonomi e Omodeo, il governo delle acque tra scienza e politica*, a cura di C.G. Lacaita, Bari-Roma, Laterza 2010, in particolare il bel saggio di L. Cavazzoli su Bonomi; G. Vigna, *Storia di Mantova. Da Manto a capitale della cultura*, Venezia, Marsilio 2016; ulteriore bibliografia generale è citata nei precedenti lavori dell'autore.

delle diverse epoche dall'Unità ai giorni nostri, la conclusione è meramente oggettiva: non vi fu una programmazione che tenesse conto dei diversi mezzi di trasporto né delle esigenze diverse e particolari dei potenziali utilizzatori.
Questa prima constatazione ha avuto delle conseguenze anche sulle scelte urbanistiche adottate: l'impossibilità di costruire, per esempio, un vero polo intermodale che facilitasse gli scambi e i trasporti con conseguente abbassamento dei prezzi è solo una delle conseguenze macroscopiche che caratterizza i passati centocinquanta anni di storia mantovana. Il fatto che solo dal 2005 ad oggi si può realisticamente parlare di un progetto di intermodalità a Valdaro con una connessione tra porto fluviale, ferrovia e, prossimamente, adeguato collegamento stradale è esemplare di come a Mantova la competizione tra mezzi di trasporto ha avuto la meglio sulla loro cooperazione. Fra trasporto ferroviario e fluviale questa competizione è solo parziale perché le merci trasportate dai due vettori, tradizionalmente, sono diverse: le cosiddette 'merci povere' per il trasporto fluviale, più lento e meno costoso e merci di valore o deperibili per quello ferroviario più veloce ma in generale un po' più costoso. Tuttavia, quando agli inizi degli anni Settanta del secolo scorso la rete stradale fu abbastanza matura, essa si sostituì facilmente (e per una consistente parte) alla navigazione e al trasporto su ferro (treno e tramvia). In questo contrasto competitivo né il porto, né la ferrovia, né la tramvia uscirono vincitori. Scomparvero o rimasero piccole infrastrutture inadeguate a fornire un supporto determinante per l'evoluzione economica e industriale del territorio.
Per facilitare la lettura del saggio, si è deciso di affrontare l'argomento attraverso la descrizione e la ricostruzione della storia di alcune infrastrutture tra le più significative della città, appartenenti ai tre grandi ambiti del trasporto (ferro, acqua e gomma), cercando di scegliere esperienze che coprissero tutto l'arco temporale definito per l'opera.
Le infrastrutture prese in considerazione appartengono a quattro coppie di reti di trasporto che in modi diversi hanno influito o stanno influendo sul tessuto urbano mantovano: la stazione ferroviaria di Mantova e quella di Frassine, il porto Catena e l'area di Valdaro, le tramvie e la rete degli autobus, il casello di Mantova Nord dell'autostrada e le tangenziali.
Un'ultima raccomandazione va indirizzata al lettore che volesse approfondire le sue conoscenze in materia di trasporti nel Mantovano: non si lasci influenzare dalla sconfinata letteratura (tecnica e giornalistica) sui progetti che avrebbero fatto di Mantova un centro strategico a livello nazionale o, addirittura, internazionale per i trasporti prima fluviali e poi ferroviari. Il confronto con le realtà ben più consolidate di Francia, Germania e Regno Unito fin dal XIX secolo ha confermato che il trasporto merci a Mantova fu sempre molto inferiore a qualunque porto interno comparabile per dimensioni e posizione presente in Europa. Il ritardo tecnologico tra la realtà mantovana e i porti su Rodano, Danubio e Reno[3] è quantificabile in circa un secolo per il trasporto su acqua. Inoltre

[3] Per un inquadramento generale della navigazione in Europa, *Inland navigation and economic development in nineteenth century Europe*, a cura di A. Kunz-J. Armstrong, Mainz, Verlag P. von Zabern 1995 e per l'Italia in confronto all'Europa, G. Bigatti, *La provincia delle acque. Ambiente, istituzioni e tecnici in Lombardia tra Sette e Ottocento*, Milano, Franco Angeli 1995.

la produttività e i risultati statistici delle merci trasportate sia su acqua che su ferro confermano che le infrastrutture in questi ultimi centocinquanta anni furono adeguate per un trasporto puramente locale che non poté mai confrontarsi con altre realtà europee di respiro internazionale.
L'ipotesi da dimostrare è che le infrastrutture cresciute e sviluppatesi sul territorio mantovano furono commisurate e proporzionate al momento in cui furono costruite. Anche se nel completo scoordinamento reciproco, spesso progettate o edificate sulla base di un'urgenza o di una necessità contingente e senza un progetto coerente all'origine, esse risposero a bisogni limitati, ma reali. Esse furono, inoltre, adottate – se non addirittura costruite e manutenute – da un proprietario o fruitore che ne divenne l'unico utilizzatore o uno dei pochi (come nel caso della stazione di Frassine utilizzata solo per le principali industrie del petrolchimico e l'industria meccanica Belleli).

1. La stazione ferroviaria di Mantova

La stazione ferroviaria di Mantova fu inaugurata nel 1873, dopo circa quattro anni di lavori di costruzione e il completamento della linea che da Porto Mantovano doveva raggiungere il centro urbano. La città di Mantova, infatti, fino all'Unificazione, era isolata, dal punto di vista ferroviario, per motivi militari: faceva parte del cosiddetto Quadrilatero, il sistema difensivo asburgico creato per proteggere il confine italico dell'impero dal limitrofo Regno di Sardegna dopo gli eventi militari a cavallo del XIX secolo che portarono, più tardi, all'Unificazione. Gli Austriaci

Fig. 1 – Stazione ferroviaria di Mantova (Archivio fotografico Camera di Commercio)

costruirono agli inizi degli anni Cinquanta una linea ferroviaria di interesse militare da Verona fino a Porto Mantovano, ma vollero preservare la città di Mantova dal collegamento diretto in quanto avamposto strategico parte del cosiddetto Quadrilatero.
La questione delle cosiddette servitù militari, come appare in altri contributi del presente volume, è un *leit motiv* della storia urbanistica mantovana dall'Unificazione almeno fino alla metà del XX secolo. Essa influenzò fortemente lo sviluppo della città e della sua periferia.
Nemmeno la costruzione della stazione ferroviaria fu esente da questo vincolo. Essa infatti trova origine e ragione d'essere nell'Unificazione di Mantova al resto del Regno, tra il 1866 e il 1868 (data, quest'ultima, alla quale giuridicamente la provincia di Mantova viene ricostituita e può agire nel pieno delle sue capacità amministrative). Il contesto storico è importante perché permette di comprendere le ragioni della scelta del luogo e del momento di costruzione.
Mantova, infatti, si trovò fin da subito a dover

Fig. 2 – Piano d'insieme dei territori circoscritti alla città di Mantova soggetti alle servitù militari (ASMn, Fondo Comitato Mantovano per la navigazione interna, b. 11)

recuperare terreno rispetto al resto del paese già unificato nel 1861.[4] Fu il caso anche per la sua situazione relativa ai collegamenti con le altre città limitrofe e, più in generale, del nord Italia. La ferrovia fin dagli anni Quaranta rappresentava non solo concretamente, ma anche nell'immaginario della classe dirigente pre- e post-unitaria, il mezzo di comunicazione del futuro, il simbolo del progresso e la garanzia di sviluppo economico, sociale e politico. Tutte le grandi potenze europee si erano già dotate o si stavano dotando di una rete ferroviaria nazionale che avvicinava i cittadini rapidamente e movimentava grandi quantità di merci in tempi inimmaginabili solo pochi anni prima. L'opinione pubblica si nutriva di questa ideologia di progresso così come la classe politica. Gli anni tra 1861 e 1865 furono cruciali per il paese per la progettazione e il finanziamento delle più importanti linee ferroviarie. La cosiddetta Ferdinandea che univa Milano a Venezia era già in funzione in epoca austriaca, ma la Milano-Bologna fu costruita proprio in quegli anni. Mantova si trova esattamente nel mezzo di questi due assi portanti del trasporto per il nord Italia. Bologna, in particolare, era il nodo principale di collegamento con il resto della penisola, visto che a quel tempo il solo valico ferroviario attraverso gli Appennini era a Porretta e fu inaugurato nel 1864. Con l'Unificazione del Veneto e di Mantova, dopo la terza guerra d'indipendenza, dal punto di vista delle comunicazioni si poneva il dilemma su come mettere in contatto le nuove aree con il resto della penisola. Due le ipotesi che naturalmente si presentavano in quest'area nord orientale: un collegamento diretto, tra Verona e Bologna, ovvero un collegamento 'indiretto', da Verona a Mantova, Modena fino a Bologna. I fautori della prima ipotesi sottolineavano i costi minori di costruzione e il tracciato più breve, semplice ed economico; quelli della seconda, ovviamente, sottolineavano l'importanza di coinvolgere due importanti città con un bacino di utenza nettamente superiore.
Tutti gli organi di governo mantovani compatti sostenevano quest'ultima soluzione, ma contro di loro vi era il fatto che a Mantova non esisteva ancora una stazione e la linea ferroviaria. Si rendeva necessario quindi trovare in fretta una soluzione per evitare che a livello centrale (Ministero dei Lavori pubblici) venisse presa la decisione sulla base della situazione esistente. Una rapida analisi della storiografia sul periodo post-unitario fornisce un quadro molto chiaro di quanto urgente la classe politica italiana considerasse la costruzione di nuove linee ferroviarie per unificare il paese e di quanto importanti fossero le valutazioni di impatto economico che lo Stato doveva fare, a causa dei grandi debiti che si stava assumendo imposti dal processo di unificazione del paese.[5]
Mantova, dunque, doveva agire rapidamente per dotarsi di un progetto per la nuova stazione;[6]

[4] Cfr. S. Sabbioni, *I riflessi sui trasporti della mancata unificazione*, in *Il Mantovano diviso: la provincia nei primi anni del Regno d'Italia 1861-1866*, a cura di E. Camerlenghi, M.A. Malavasi, I. Mazzola, «Quaderni dell'Accademia 4», Mantova, Accademia Nazionale Virgiliana 2015, pp. 99-109.

[5] Ivi, pp. 102-105.

[6] Una disamina delle vicende legate alla costruzione della stazione è contenuta nella tesi di laurea di R. Vagni, *La costruzione delle infrastrutture ferroviarie e della stazione di Mantova*, non pubblicata, nell'Archivio Storico Comunale di Mantova (da ora ASCMn) e in De Bassa-Scheresberg-Toninelli, *Una stazione ferroviaria può essere un luogo poetico? Progetto per una nuova stazione ferroviaria di Mantova*, Tesi di laurea, Politecnico di Milano, Facoltà di Architettura, Mantova, a.a. 2004-2005.

progetto che non poteva essere troppo costoso e doveva realizzarsi nel più breve tempo possibile. Dopo aver analizzato tre ipotesi,[7] la Commissione comunale istituita allo scopo decise di proporre al Comune di approvare il progetto Spezzani: Sant'Antonio, Cittadella, Ponte dei Mulini, riva del lago superiore e stazione in via degli Stabili o a Belfiore.
Tra tutti i progetti il prescelto presentava almeno quattro aspetti fortemente positivi:
1. rimaneva all'interno delle mura difensive da Cittadella fino alla stazione e l'attraversamento dei laghi era risolto grazie al ponte già esistente dei Mulini,
2. era il progetto più economico per lunghezza di percorso e per difficoltà di tracciato,
3. permetteva una connessione con il lago e quindi con il trasporto via acqua,
4. poteva prevedere la costruzione della stazione all'interno della città e non a Belfiore che all'epoca si trovava decisamente fuori dalla città.
Contro di esso pesavano però altri aspetti che avrebbero mostrato la loro importanza sul medio e lungo termine e che quindi non furono considerati importanti nella scelta del sito. Innanzitutto l'esiguo spazio che poteva essere concesso alle infrastrutture ferroviarie; in secondo luogo, con la scelta di questo progetto la città perdeva completamente l'accesso alla sponda del lago superiore; infine, anche se di minor importanza, la stazione veniva a trovarsi sì in città, ma nascosta da costruzioni già esistenti e non facilmente raggiungibile dalla viabilità ordinaria: infatti, per la sua realizzazione fu necessaria un'importante azione di esproprio in via Stabili e la creazione di una piazza antistante la stazione per permettere l'accesso ai carri e alle persone.
In conclusione, la scelta fu chiaramente basata sull'urgenza e sulle poche risorse disponibili e non tenne conto di quegli aspetti di più lunga durata che ne minarono il futuro sviluppo.
In effetti, dopo pochi anni dalla sua entrata in funzione (1883-85) si aprì il dibattito sull'ampliamento dello scalo in particolare per il servizio merci che necessitava di ampi spazi di manovra per il loro carico e scarico. Tutto il periodo tra la fine del secolo e la Prima Guerra Mondiale fu caratterizzato dalla discussione su questo problema che fu affrontato con soluzioni precarie e provvisorie sempre all'insegna del risparmio. Un esiguo ampliamento fu realizzato verso Belfiore dopo anni di proteste, eseguito *obtorto collo* dalla Società di gestione delle ferrovie Meridionali prima del 1905.[8]
È importante sottolineare il problema dello scalo merci perché da esso derivano almeno due importanti conseguenze per l'economia e la struttura urbanistica della città: innanzitutto la stazione non fu mai considerata l'infrastruttura del principale mezzo di trasporto merci per lo sviluppo economico del territorio, pur avendo assunto nei primi 50-60 anni di vita un ruolo importante;

[7] Il primo progetto fu quello dell'ingegner Martinelli (1868) da Sant'Antonio, Cittadella verso il lago che doveva essere attraversato con un ponte in muratura fino alla stazione che sarebbe stata costruita sulle alture di Belfiore; il secondo fu quello che riprendeva l'antica idea austriaca di una stazione a sud della città, verso il Te, raggiunta da una linea che da Sant'Antonio correva ad est della città e passava sulla diga Chasseloup; il terzo, il progetto Spezzani, ingegnere del genio Militare, fu quello approvato dall'Amministrazione comunale.

[8] Interessanti informazioni sull'annoso problema dell'ampliamento della stazione si trovano in Archivio di Stato di Mantova (da ora ASMn), Fondo della Camera di Commercio di Mantova, bb. 280 e 284.

poi, l'idea di creare un nuovo scalo merci altrove rimase come tema di discussione fino al secondo conflitto mondiale. La posizione più favorevole per gli organi amministrativi locali (Comune, Provincia e Camera di Commercio) fu sempre considerata il Te, anche se alla fine fu scelto lo scalo di Frassine che ancora oggi svolge questa funzione.
La stazione, inoltre, prevedeva anche la connessione con le tramvie che non solo fornivano un servizio urbano, ma anche sub ed extra urbano verso Viadana, Asola, Castiglione-Brescia e Ostiglia.[9] Tale connessione, però, non entrò praticamente mai in funzione per l'opposizione delle ferrovie stesse e per la complessità burocratica delle relazioni amministrative causata da regimi giuridici completamente diversi tra ferrovie e tramvie.
Quello che oggi chiamiamo intermodalità fu da sempre un criterio di valutazione importante per la classe dirigente locale. Si è visto che uno degli elementi che fece scegliere la posizione della stazione fu infatti la connessione allo scalo lacuale. Purtroppo, la ricerca storica ha constatato che tale criterio rimase sulla carta e che tale connessione non ebbe alcuna importanza nella vita della stazione, come la connessione con la tramvia e persino con il porto Catena, che visse lo spazio di due anni durante la Prima Guerra Mondiale (1917-1919) per poi essere abbandonato e mai più riattivato per scopi civili.
Si avrà l'occasione di citare altri numerosi esempi di come certe scelte strategiche nello sviluppo infrastrutturale dei trasporti mantovani abbiano tenuto conto sulla carta di diversi criteri ed elementi importanti, che purtroppo all'atto pratico non si sono realizzati o si realizzano comunque solo in proporzioni infinitamente minori rispetto a quanto atteso. La storia dei trasporti, non solo mantovana, ma anche nazionale, è ricca di tali esempi; in particolare la navigazione sarà un terreno fertilissimo di progetti e idee che richiameranno importanti risorse senza poi poter constatare alcun concreto risultato economico.
La Seconda Guerra Mondiale distrusse una parte importante delle infrastrutture ferroviarie (ponti, binari) tra cui anche la stazione che fu ricostruita con l'aspetto attuale nel dopoguerra. Da un punto di vista architettonico val la pena ricordare le importanti opere di ristrutturazione subite dalla stazione negli anni Novanta del secolo scorso, quando furono costruiti i sottopassaggi per raggiungere i binari e gli interni furono rinnovati per le zone dedicate ai passeggeri. Tali lavori erano stati proposti ancora negli anni Sessanta ma mai realizzati.
Infine negli anni Duemila la piazza antistante la stazione ha subito un'importante modifica accogliendo uno dei poli del trasporto pubblico su gomma, facilitando la connessione tra trasporto ferroviario e trasporto via autobus e realizzando, almeno in parte, un progetto di intermodalità auspicato da tempo a favore dei cittadini ed in particolare dei giovani studenti e lavoratori pendolari quotidiani.

1.1 L'analisi quantitativa del trasporto in ingresso ed in uscita dalla stazione di Mantova in tonnellate

I dati quantitativi ricostruiti risalgono al massimo al 1905 e, fino al 1993, sono attendibili almeno per

[9] Cfr. S. Sabbioni, *Lo sviluppo ferro-tramviario nel Mantovano tra il 1885 ed il 1914: le carte dell'Amministrazione provinciale*, «Archivio storico lombardo», anno CXXII-1996, pp. 107-135.

Anni	*Arrivi*	*Partenze*	*Totale*
1905	37339	26784	64123
1909	65531	39111	104642
1912	62660	34312	96972
1913	54361	31488	85849
1918	73839	56740	130579
1927	126483	171661	298144
1928	145115	121153	266268
1929	68791	62401	131192
1930	98274	130372	228646
1931	71177	91547	162724
1932	59112	61506	120618
1933	44712	60889	105601
1948	37630	11733	49363
1949	38961	16435	55396
1950	40818	19306	60124
1951	55644	21113	76757
1952	46926	20397	67323
1953	42775	20112	62887
1955[a]	*35761*	*17736*	*53497*
1956	*38436*	*17471*	*55907*
1957	*22456*	*19100*	*41556*
1958	*21617*	*9543*	*31160*
1959	23731	10373	34104
1960	29651	12984	42635
1961	33843	12229	46072
1962	29416	10986	40402
1963	41580	11772	53352
1964	23807	13719	37526
1965	20073	12979	33052
1966	20437	14782	35219
1967	25704	16355	42059
1968	17621	14492	32113
1969	21281	13621	34902
1970	25278	13992	39270
1971	20302	16457	36759
1972	18979	12015	30994
1973	24170	14139	38309
1974	24000	16469	40469
1975	15058	16578	31636
1976	21203	14016	35219
1977	18151	5863	24014
1978	17289	8708	25997
1979	16241	6370	22611
1980	20680	7902	28582
1981	19565	6228	25793
1982	21273	7777	29050
1983	12117	5279	17396
1984	11621	5006	16627
1985	8295	4378	12673
1986	8101	3188	11289
1987	27874	30117	57991
1988	12604	11789	24393
1989	9900	5644	15544
1990	91514	5861	97375
1991	89910	1280	91190
1992	91455	1455	92910
1993	95969	1698	97667
1994[b]	217970	240	218210
1995	337198	154	337352
1996	283646	716	284362

[a] I dati in entrata ed in uscita dal 1955 al 1958 sono stati trovati nei bollettini camerali riferiti reciprocamente alla direzione contraria: quelli riportati qui in uscita si riferivano all'entrata e viceversa. L'Autore ha preferito correggere quello che per lui è un palese errore tipografico visto che l'andamento precedente e successivo permette di giustificare la correzione.

[b] Per gli anni 1994-1996 la fonte è Amministrazione provinciale di Mantova, Settore Programmazione, dati di maggio 1997. Va ricordato che in questo periodo il traffico merci per la stazione di Mantova è solo un traffico di transito verso la stazione di Frassine.

quanto riguarda la fonte. Più difficile valutare quelli successivi in quanto sono aggregati ai dati relativi al traffico della stazione di Frassine, pertanto vanno letti con la dovuta prudenza.
Come si può constatare, il traffico merci alla stazione di Mantova raggiunse il massimo negli anni 1927-1933 con quantità trasportate in ingresso ed in uscita a sei cifre. Da allora il calo fu costante e inesorabile fino al 1990. Da questa data, infatti, il gruppo industriale Marcegaglia specializzato nella trasformazione dell'acciaio ha cominciato a far arrivare, in provenienza da Ravenna, presso la stazione di Mantova le bobine (coils) necessarie per la lavorazione dell'acciaio, decuplicando i dati statistici delle merci in arrivo alla stazione.
Il 1992 sembrerebbe segnare un momento importante per il trasporto ferroviario perché viene proposto un accordo di programma tra le Ferrovie e gli enti locali coinvolti (Provincia, Comune e Camera di Commercio) per il rilancio del traffico su rotaia. Tra le diverse proposte, si legge che tutto il trasporto merci avrebbe dovuto essere trasferito a Frassine lasciando a Mantova solo il trasporto di passeggeri. Sembra che l'accordo sia saltato per volontà del Comune che decise di non firmarlo.[10] Di certo a partire dagli anni Novanta, lo scalo merci viene usato solamente come area di sosta dei vagoni in transito da e per la stazione di Frassine. Le strutture per il carico e scarico merci di Mantova sono state demolite per fare spazio a binari di sosta.[11]

In questo lungo arco cronologico analizzato, non è passato anno che da più parti si siano sollevate lamentele sulla stazione, in particolare per la sua posizione non facilmente raggiungibile, per la ristrettezza degli spazi e per la scomodità e scarsezza dei collegamenti con altre città. Se fin dai primi anni dopo la costruzione il problema principale era l'esiguo spazio concesso allo scalo merci che doveva essere ampliato, più tardi si aggiunse anche il problema della linea di Monselice che chiudeva la città a sud con una cintura che ne bloccava l'espansione.[12]
La questione sfiora l'ironia: per una città, che su tre lati era circondata da laghi che non ne permettevano un armonico ampliamento, sull'unico lato lasciato libero dalla bonifica del lago di Paiolo, si era costruita una linea ferroviaria che costringeva a dividere la periferia in 'dentro' la linea ferroviaria o 'fuori' di essa.
Come per qualunque problema urbanistico, le possibili soluzioni erano legate allo scioglimento di altri nodi intrinsecamente connessi con il primo. Così, per la stazione, la soluzione dello scalo merci dipendeva dalla possibilità di trovare altri spazi adeguati per le sole merci o per l'intera stazione. Nell'uno e nell'altro caso poteva trovare soluzione anche il problema della linea di Monselice.
Ad essere sinceri, già gli Austriaci durante il loro dominio alla metà del XIX secolo avevano pensato ad una stazione a Mantova posizionata a sud della città verso il palazzo del Te. Il progetto fu

[10] Archivio della Camera di Commercio (da ora ACCMn), b. n. 2125, Ferrovie in generale - MN 2. Sull'ammodernamento della stazione si veda anche: ivi, bb. n. 2111 e 2115, Ferrovia MN - Problemi relativi.
[11] Cfr. Amministrazione Provinciale di Mantova, *Porto industriale, centro intermodale ed infrastrutture al trasporto merci*, «Quaderno 22», 1993, p. 76.
[12] Si veda in merito, F. Panelli, *Il problema della cintura ferroviaria di Mantova*, «Mantova. Rivista di Economia e Attualità della Camera di Commercio, Industria, Artigianato e Agricoltura di Mantova», n. 54, maggio-giugno 1966, pp. 29-44.

Fig. 3 – Pianta della città di Mantova modificata per mostrare il tracciato della linea ferroviaria Mantova-Frassine-Legnago (in «Mantova, Rassegna mensile della CCMN», n. 36, dicembre 1961, pag. 30)

abbandonato per due ordini di motivi: da un lato, si volle mantenere la piazzaforte isolata per ragioni militari di difesa, dall'altro il costo del progetto era elevato per il lungo tratto di linea che doveva correre a est della città su un terreno difficile perché paludoso e non adatto a reggere il peso dei binari e dei convogli.
L'idea di avere una stazione a sud della città rimase viva in diversi protagonisti della classe dirigente locale che periodicamente, quando le proteste per le difficoltà di trasporto o i costi eccessivi raggiungevano un certo livello, la riportavano nel dibattito cittadino. Dalle ricerche condotte il progetto fu riproposto, ma senza alcun risultato, sia in epoca liberale e fascista, sia dopo il secondo conflitto mondiale.
Non si può dimenticare anche un altro motivo di forti polemiche legate alla posizione della stazione: il fatto che essa impediva un facile accesso alla sponda del lago superiore. Infatti dal momento della costruzione della stazione, tutto il tratto di riva del lago da Belfiore al ponte dei Mulini fu precluso ai Mantovani che dovettero uscire dalla città per avere accesso al lago. Solo recentemente, nei primissimi anni del XXI secolo, una bonifica delle rive e la revisione dell'accessibilità pedonale e ciclabile hanno consentito di creare una zona di passaggio che permette un accesso fisico alle rive, anche se, visivamente, l'impatto non è cambiato per nulla.
Da un punto di vista urbanistico, non si può non ricordare che, a differenza di altre città italiane ed europee, Mantova diede alla stazione un'importanza del tutto marginale nel suo nuovo tessuto urbanistico postunitario.
In altri capoluoghi, infatti, la costruzione della stazione fu l'occasione per una riorganizzazione

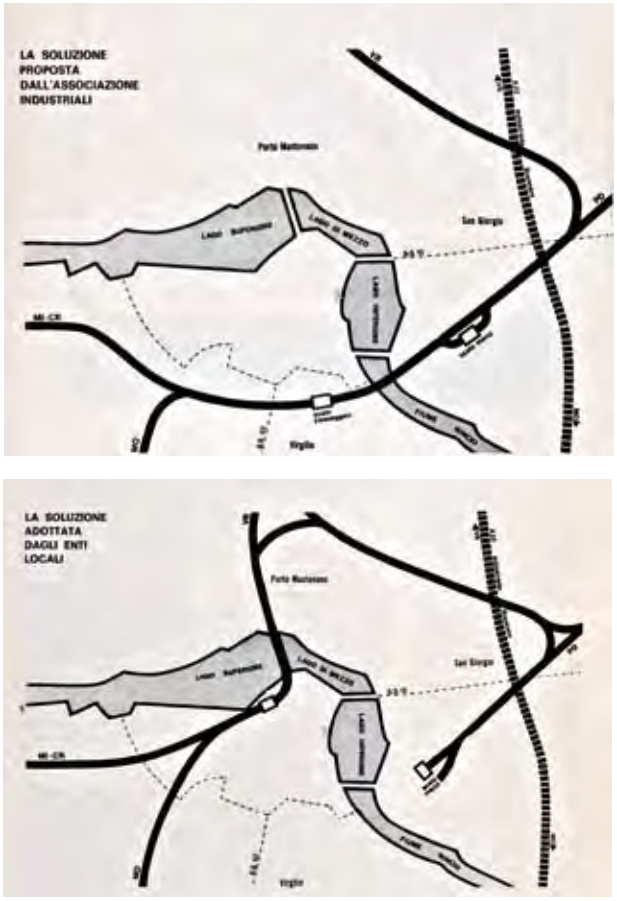


Fig. 4 – Progetti in discussione negli anni Sessanta per alleggerire la città dal vincolo ferroviario (in «Archivio fotografico Camera di Commercio»

urbanistica che valorizzasse il nuovo edificio e contemporaneamente lo mettesse in relazione al centro cittadino (Milano e Verona solo per citare gli esempi più vicini). A Mantova, invece, la stazione rimase sempre un'infrastruttura nascosta, per nulla valorizzata dalla viabilità principale tanto da sembrare piuttosto un corpo estraneo, avulso e non integrato con il resto della città. Solo con le demolizioni, progettate durante il periodo fascista,

ma realizzate nel secondo dopoguerra, che interessarono, in questa zona, l'antico ospedale civico, fu creata una via che mise in contatto il corso principale, Vittorio Emanuele, con la piazza della stazione: via Ivanoe Bonomi.

2. La stazione ferroviaria di Frassine

La storia dello scalo di Frassine è strettamente legata allo sviluppo dell'area industriale della città. La nascita dello scalo si fa ufficialmente risalire al 10 maggio 1935 data in cui venne creata la cosiddetta fermata presenziata da «assuntore» e «abilitata al completo servizio viaggiatori e bagagli, nonché al trasporto di merci a grande ed a piccola velocità di peso fino a 500 Kg, composti di colli non eccedenti il peso di 50 Kg ciascuno».[13] Da allora lo sviluppo dello scalo fu incessante e consistente; in particolare, con il secondo dopoguerra quando le grandi imprese del petrolchimico si appoggiarono ad esso per l'organizzazione della ricezione delle materie prime e l'invio dei prodotti lavorati.[14]
Nel 1948 il sindaco di San Giorgio scrisse a quello di Mantova una lettera con la proposta di ampliare lo scalo e costruire una stazione merci a Frassine. Egli citò inoltre il grande interesse delle imprese già presenti nell'area che sarebbero state disponibili a contribuire al costo del progetto con un finanziamento: il costo totale riportato nel documento era di sedici milioni di lire di cui due sarebbero stati coperti dalle imprese interessate.[15]
Nell'aprile del 1961 lo scalo assurse a 'Stazione di servizio' e venne inaugurato l'attuale edificio per gli uffici e per i passeggeri in transito. In effetti, la stazione continuerà ad avere una piccola quantità di passeggeri pendolari che vi transitano per ragioni lavorative ancora oggi: sono infatti gli operai delle grandi ditte della zona che dal basso veronese e dalla provincia di Mantova vengono a lavorare qui. In media sembra che il traffico passeggeri si aggiri intorno alle 150/200 persone al giorno.
Il servizio merci era utilizzato soprattutto dalle tre ditte maggiori dell'area industriale:
1. ICIP-Perdomini-Total per il trasporto di benzina e oli minerali in partenza per la Svizzera e la Germania (negli anni Settanta del secolo scorso in media 40.000 tonnellate annue). Va ricordato che nel 1963 questa impresa aveva costruito un oleodotto per il trasporto di prodotti petroliferi da e per Venezia-Marghera;
2. SIC-EDISON (Montecatini-Edison): riceveva benzolo e altri prodotti chimici per circa 20.000 tonnellate annue in media e spediva cloro, polistirolo e altri lavorati per quantità che nel 1970 erano calcolate in 78.000 tonnellate. Anch'essa possedeva un oleodotto;
3. Officine Meccaniche Belleli che usavano la ferrovia per la ricezione di circa 10.000 tonnellate annue (sempre dati del 1970) e la spedizione di impianti per circa 5.000 tonnellate annue.
Altre ditte che si appoggiavano alla stazione di

[13] Bollettino mensile della Camera di Commercio di Mantova, n. 7, luglio 1935, p. 235.
[14] Ringrazio il capostazione a riposo, Mario Visentini, per le preziose informazioni fornitemi su questo scalo che non gode, purtroppo per ora, di studi storici adeguati. Altre fonti: F. Bovi, *Mantova e il suo porto*, Mantova, L'Artistica 1964; M. Generali, *FF.SS.: bisogna potenziare lo scalo di Mantova Frassine*, «Mantova. Rivista di Economia e Attualità della Camera di Commercio, Industria, Artigianato e Agricoltura di Mantova», n. 81, marzo-aprile 1971, p. 49.

[15] In R. Vagni, *op. cit.*

Frassine per le loro produzioni erano ITAS, FIAAM e Cartindustria Mantovana.

2.1. L'analisi quantitativa del trasporto in ingresso ed in uscita dalla stazione di Frassine in tonnellate

I pochi dati quantitativi a disposizione forniscono comunque un quadro interessante del vivace scalo ferroviario. Nel 1993 si ritiene che lo scalo abbia raggiunto il massimo della sua capacità operativa.[16] Anche questo potrebbe aver contribuito alla costruzione del raccordo con Valdaro in vista di un potenziamento del polo ferroviario anche in connessione con il Quadrante Europa costruito a Verona e di cui Valdaro dovrebbe, negli auspici della classe dirigente mantovana, diventare parte integrante e logico completamento per la connessione con l'idrovia verso Venezia.

2.2. La connessione con Valdaro

Lo scalo si trova sulla linea Mantova-Monselice e in posizione strategica, data la vicinanza al polo industriale mantovano, al porto di Mantova-Valdaro e all'autostrada. Esso ricopre un ruolo importante per il traffico delle merci delle maggiori imprese del polo, ma potrebbe diventare ancora più utile se messo in connessione stretta con queste altre infrastrutture.
Dalla sua nascita ai giorni nostri esso ha svolto una funzione ausiliaria alle imprese

Anni[a]	*Arrivi in Tonnellate*	*Partenze in Tonnellate*	*Totale in Tonnellate*
1955		115229	
1956		125267	
1957		149048	
1958	84360	103069	187429
1959	166336	139604	305940
1960	255046	231051	486097
1966		165865	
1967		140088	
1968		94647	
1969		122307	
1970		167425	
1990			218262[b]
1994[c]	43013	183753	226766
1995	37393	150336	187729
1996	38985	189095	228080
2012[d]	468981	276836	745816
2013	494578	280550	775127
2014	289716	197951	487666
2015	222318	119222	341540
2016	180988		

[a] Fonti: F. Bovi, *op. cit.* e G. Marchesi, *Le ferrovie devono aggiornarsi*, «Mantova. Rivista di Economia e Attualità della Camera di Commercio, Industria, Artigianato e Agricoltura di Mantova», n. 35, ottobre 1961, p. 21.
[b] Il movimento è così ripartito: 163443 tonn. di prodotti chimici; 39645 tonn. di carburanti; 5293 tonn. di materie plastiche e 5650 tonn. di metalli lavorati. In Amministrazione Provinciale di Mantova, *Porto industriale, centro intermodale ed infrastrutture al trasporto merci*, «Quaderno 22», 1993, pp. 75-78.
[c] Per gli anni 1994-1996 la fonte è Amministrazione Provinciale di Mantova, Settore Programmazione, dati di maggio 1997.
[d] Dal 2012 al 2016 la fonte è Ferrovie dello Stato Italiane S.p.A. Dati aggregati Stazioni di Mantova e Frassine. Come più sopra spiegato a Mantova il traffico merci è solo di transito verso Frassine.

[16] «È risultato che [lo scalo di Frassino] figura, nel compartimento di Verona, al primo posto nella graduatoria della produttività cioè nel rapporto tra vagoni movimentati (prodotto) e numero degli addetti (sono in totale 15 operatori di varie specializzazioni). […] Frassine è la stazione che in futuro sarà interessata dai più alti incrementi di traffico», in Amministrazione Provinciale di Mantova, *Porto industriale, centro intermodale ed infrastrutture al trasporto merci*, «Quaderno 22», 1993, pp. 77.

del petrolchimico e della meccanica presenti nell'area industriale; con le crisi dei primi anni Novanta del ventesimo secolo e poi del 2008, la stazione rischia di rimanere coinvolta nel profondo mutamento cui è obbligato l'intero settore industriale mantovano. La Belleli ha subito una profonda ristrutturazione, la raffineria ha chiuso e rimangono solo i serbatoi di deposito carburanti, anche la famosa Cartiera Burgo ha chiuso.
L'attuale situazione della stazione di Frassine sembra quella già vissuta da altre infrastrutture nel passato (porto Catena, per esempio), in cui solo un intervento profondo di ristrutturazione con forti investimenti potrebbe permettere all'infrastruttura di sopravvivere al cambiamento della situazione economica. Due fattori giocano, purtroppo, in sfavore dello scalo: il primo è la sua connessione diretta alla stazione di Mantova con la linea Mantova-Monselice che passa alle spalle del palazzo Te e dello Stadio: da almeno cinquanta anni essa è al centro di forti polemiche per il blocco dello sviluppo cittadino e per i forti rallentamenti del traffico su gomma causati dalle chiusure del passaggio a livello a porta Cerese. Da più parti si è sollecitato l'abbandono di questo tratto di linea ferroviaria a vantaggio di uno nuovo che metta in connessione diretta la stazione di Frassine con la stazione di Porto Mantovano, più a nord.
Il secondo fattore è la dipendenza amministrativa dal polo ferroviario di Verona, aspetto che ha giocato un ruolo molto importante non solo per la Stazione di Frassine, ma per tutta la storia ferroviaria di Mantova. Fin dalla creazione della rete e della stazione, Mantova fu un territorio ibrido, forse a causa della sua integrazione con il resto del Paese in due fasi (1861 e 1866). Dal punto di vista ferroviario, Mantova dipese sempre da altri centri: Venezia, Milano e Bologna. Questo causò spesso rallentamenti nell'approvazione di nuovi progetti o più semplicemente nella gestione degli orari o nuove corse. Dopo il secondo conflitto mondiale e la fine della Repubblica Sociale Italiana, che aveva posto a Verona il centro dell'organizzazione ferroviaria dell'Italia ancora sottomessa all'influenza tedesca, il polo veronese riuscì a conservare queste competenze e responsabilità, anche se, nel quadro rinnovato della Repubblica Italiana, a ben vedere, non vi sarebbe stata questa necessità. L'inerzia decisionale e l'interesse locale delle autorità veronesi prevalsero su un'analisi organizzativa che avrebbe probabilmente sortito soluzioni differenti. In questo scenario, Mantova si trovò a dipendere da un polo decisionale che doveva quotidianamente giustificare la sua esistenza nei confronti dell'amministrazione centrale e che quindi ha spesso cercato di attirare il maggior traffico sulle rive dell'Adige più che su altre stazioni più periferiche. Frassine subì lo stesso trattamento.
Questi due elementi mettono lo scalo di Frassine in una posizione di debolezza nel caso in cui il polo industriale vivesse una fase di declino. In una situazione come quella attuale in cui le risorse economiche sono scarse e i progetti di sviluppo infrastrutturale non sono adeguatamente supportati, lo scalo rischia di trovarsi nella medesima situazione di porto Catena durante il periodo fascista e immediatamente post-bellico. In quest'epoca, infatti, il porto poteva vantare un passato assai glorioso, ma senza i dovuti investimenti e collegamenti intermodali fu costretto ad essere sostituito dal trasporto su

gomma e a divenire una testimonianza storica e un monumento imbarazzante di incapacità di affrontare il cambiamento.
L'esistenza di tutta l'area industriale ad est di Mantova dipende da come essa sarà valorizzata in termini di facilità di trasporto: autostrada, ferrovia e trasporto su acqua se non trovano un equilibrato sviluppo comune in una effettiva e positiva collaborazione saranno ancora una volta la causa dell'ennesima occasione mancata. Il raccordo ferroviario tra Frassine e Valdaro è stato inaugurato nei primi anni Duemila; nello stesso periodo anche il porto di Mantova-Valdaro è entrato in funzione e nel giugno del 2002 è stata aperta la navigazione del canale Tartaro-Fissero-Canal Bianco. Quella connessione acqua-ferrovia che fu una delle ragioni della decisione di costruire la stazione ferroviaria di Mantova agli Stabili nel 1870, si realizza 130 anni dopo tra Valdaro e Frassine. Un prudente ottimismo potrebbe essere motivato dai dati quantitativi del trasporto della stazione di Frassine dopo il 2012. Come si può constatare, il trasporto aumenta in arrivo e in partenza grazie anche alla nuova connessione ferroviaria con il porto di Mantova-Valdaro che garantisce per il momento un regolare flusso di merci da e verso lo scalo ferroviario. Dal 2012 l'andamento del traffico totale da e verso la ferrovia supera le 100.000 tonnellate e nel 2016 ha superato le 200.000.[17]
Per il momento è prematuro fare ipotesi sul futuro dell'intermodalità a Mantova. Le variabili sono molte: tipologie di merci trasportate, costi di carico e scarico, sviluppo della rete idroviaria, volontà politica di investire nell'hub e, non ultimo, il futuro del polo industriale di Mantova Est.

[17] Fonte Amministrazione Provinciale di Mantova, 2018.

Chi scrive propende per una cauta prudenza, considerando l'andamento e le vicende degli ultimi centocinquanta anni.

3. Le tramvie e la loro evoluzione verso i servizi pubblici su gomma

La storia delle tramvie mantovane merita un approfondimento per le implicazioni urbanistiche che comportò questo mezzo di trasporto: sia in termini di modificazioni del tessuto urbano conseguenti alla costruzione della rete tramviaria, sia per i successivi sviluppi conseguenti alla dismissione di tali reti.[18]
Per comprendere l'ascesa e la caduta di questo sistema di trasporto, bisogna innanzitutto tenere presente che esso aveva un suo regime giuridico particolare che era sostanzialmente diverso da quello ferroviario. In secondo luogo, va ricordato che anche dal punto di vista finanziario, le tramvie erano costruite e gestite a livello locale, senza alcun intervento da parte dello Stato. In terzo luogo, l'aspetto tecnico giocava un ruolo importante, visto che esse erano costruite su un suolo che non necessitava una preparazione particolare; proprio per questa ragione esse venivano costruite nelle città e potevano irradiarsi capillarmente lungo le strade non solo di grande percorrenza, ma anche di semplice passaggio pedonale.
A Mantova questo sistema di trasporto si diffuse contemporaneamente alla ferrovia tra il 1870 e

[18] Cfr. *Autobus a Mantova 1949-1989* e *1990-1999*, a cura di G. Cavalieri, M. Andreani, 2 vol., Suzzara (MN), Bottazzi 1999 e G. Evangelista, *Le tramvie a vapore della provincia di Mantova. Ricordi di un mezzo scomparso*, «Mantova. Rivista di Economia e Attualità della Camera di Commercio, Industria, Artigianato e Agricoltura di Mantova», n. 178-179, gennaio-giugno 1996, pp. 113-117.

la Prima Guerra Mondiale, creando connessioni importanti tra il capoluogo, la periferia della città, ma anche con importanti centri della provincia e delle province limitrofe. La rete veniva comunemente suddivisa in rete urbana, suburbana e provinciale. Tre erano le stazioni principali: al Te, in piazza Cavallotti e nell'attuale Piazzale Mondadori.
Le tramvie dalla loro costruzione fino agli anni Trenta del secolo scorso furono utilizzate e apprezzate dalla popolazione sia per il trasporto di persone che per le merci. Tra gli aspetti fortemente vantaggiosi per gli utilizzatori, almeno fino alla Prima Guerra Mondiale e agli anni Venti, vi era il costo del servizio che era molto competitivo, la praticità del suo utilizzo, visto che in città il tram circolava in diversi quartieri; ma in particolare, a parere di chi scrive, il fatto che per la prima volta questa infrastruttura non risultava come un doppione rispetto ad un'altra. I percorsi della tramvia, infatti, collegavano località che non erano già coperte dai tracciati della ferrovia: la periferia urbana, Viadana, Asola, Ostiglia e Brescia erano raggiungibili solo via strada o con la tramvia.
Tra il 1870 e il 1930 le strade, pur di buona qualità e ben distribuite sul territorio provinciale, richiedevano ancora mezzi di trasporto lenti per raggiungere le varie destinazioni; la tramvia permetteva, invece, un collegamento sicuro e economico anche se non molto veloce.
La struttura della tramvia era costituita da una stazione principale (Te, piazza Cavallotti e Piazzale Mondadori) e dalle linee che si distribuivano con fermate sul territorio urbano ed extraurbano. Il tracciato urbano e suburbano all'inizio del Novecento fu poi elettrificato, mentre la rete provinciale rimase a vapore fino al suo smantellamento.
È stato già detto precedentemente che le tramvie furono collegate con la ferrovia alla fine del XIX secolo presso la stazione ferroviaria, ma che l'allacciamento non fu mai utilizzato per questioni soprattutto d'ordine organizzativo e burocratico. Va ricordato, inoltre, che la tramvia fu connessa anche con il Porto Catena. La costruzione del collegamento cominciò nel 1905 ed entrò in funzione nel 1913 con la firma della convenzione. Di questo evento merita di essere ricordato l'impegno che la fabbrica Ceramica Mantovana mise per la sua costruzione. Essa era interessata al collegamento perché questo avrebbe comportato una fermata presso lo stabilimento e, quindi, la possibilità di mettere in connessione diretta la fabbrica con le linee suburbane, ma soprattutto con quelle provinciali per Viadana, Ostiglia e Brescia. Tra il 1905 e 1906 la Ceramica si accordò con la Società che gestiva la tramvia (la cosiddetta Belga) perché si impegnasse a costruire non solo la linea tramviaria, ma anche quella ferroviaria presso lo stabilimento. La Belga si mosse per ottenere tutte le autorizzazioni per la costruzione della tramvia, ma non diede seguito alla richiesta della Ceramica di avere anche il raccordo ferroviario. Nonostante le proteste ufficiali in sede municipale, la Ceramica dovette accontentarsi e dal 1913 ebbe solo il suo collegamento tramviario.[19]
La Prima Guerra Mondale fu l'evento che cominciò ad incrinare lo sviluppo armonico e costante di passeggeri e merci sulle tramvie. La guerra

[19] ASCMn, *Sezione novecentesca*, Cat. X. 8 Tramvie e Guidovie, Tramvia Mantova - Brescia - Ostiglia. Allacciamento con Porto Catena, anno 1902.

ebbe un forte impatto sui traffici a Mantova che si trovava subito dietro le linee del fronte. Le merci trasportate diminuirono come il numero di passeggeri. Nel frattempo, la guerra portava con sé una serie di novità tecnologiche che alla fine del conflitto entrarono nella vita quotidiana degli italiani. In particolare, subito prima del conflitto si cominciava a diffondere un nuovo mezzo di trasporto che avrebbe rivoluzionato tutto il mondo dei trasporti: l'automobile. La guerra diede una spinta forte alla produzione di motori e mezzi di trasporto su gomma.
Le relazioni annuali della Camera di Commercio descrivono bene questo passaggio tra gli anni Venti e gli anni Trenta in cui il trasporto su tramvia di merci soprattutto, ma anche di passeggeri, continuò a diminuire costantemente.[20]
Tra le infrastrutture di trasporto la tramvia ha saputo meglio di tutte integrare la città con il territorio circostante: la sua rete 'modulare' cittadina, suburbana (connessioni con le Grazie, Borgo Pompilio, sede del nuovo ospedale civile e Dosso del Corso) e provinciale si era adattata bene alla realtà locale e rispondeva ai bisogni di una popolazione per lo più contadina legata a movimenti tradizionali e periodici. L'obsolescenza tecnologica e la dimensione ridotta della città che non aveva bisogno di costosi mezzi di trasporto per essere percorsa la obbligò a cedere il passo al trasporto su gomma, più economico, veloce e 'personalizzato'. Col senno di poi, al giorno d'oggi, si può constatare, comunque, la vittoria del tram per il trasporto pubblico urbano rispetto alla gomma nei centri di medie dimensioni o della metropolitana, che del tram è l'evoluzione sotterranea, nelle grandi metropoli europee.

3.1. Il Fascismo e la trasformazione verso il trasporto su gomma

Questa emorragia nei primi anni Trenta spinse l'Amministrazione provinciale a smantellare prima le tramvie extraurbane, per le quali ormai il trasporto di merci aveva subito un calo non più gestibile per le casse provinciali, e più tardi anche le tramvie urbane. Tra il 1933 e il 1937 furono smantellate le tramvie extraurbane, sostituite da corse di autobus. L'ultima corsa della tramvia urbana fu, invece, nel maggio del 1953.
Fin dagli anni Trenta si istituirono corse con bus che andavano piano piano a sostituire i tram. Colpisce come all'inizio la rete di trasporto

Fig. 5 – Piazzale Mondadori con la stazione degli autobus negli anni Sessanta (in «Archivio fotografico Camera di Commercio»)

[20] Camera di Commercio di Mantova (da ora CCMn), Relazioni Camerali annuali, anni 1895-1926. In seguito, Relazioni statistiche 1927-1930. Bollettini mensili della CCMn, anni 1912-1941 e 1946-1955. Poi, Rassegna della CCMn, anni 1956-1965. In seguito, «Mantova», Rivista della CCMn, anni 1966-1996. Infine, Universitas Mercatorum Mantuae, anni 1997-2004.

pubblico su gomma rispecchi quella dei tram. Tra la fine del periodo fascista e la ricostruzione furono finanziate nuove linee di bus per tutta la provincia, tanto che nel 1949 si contavano 94 linee di bus extraurbani di cui 28 in connessione con la ferrovia. Il 'mercato' ceduto dalle tramvie fu raccolto non solo dal trasporto su gomma, ma, in particolare per le merci, dal trasporto ferroviario. I primi anni dopo la Seconda Guerra Mondiale videro un incremento dei trasporti ferroviari almeno nelle principali stazioni della provincia, *in primis*, Mantova con i suoi due scali di città e di Frassine. Ancor più della prima, la Seconda Guerra Mondiale segnò un'ulteriore frattura nell'evoluzione economica e tecnologica in territorio mantovano. La ricostruzione fu efficace e permise di tornare alla normalità in tempi rapidissimi. Purtroppo, come spesso accade, essa mirò solo a ripristinare velocemente lo *status quo* ante guerra, senza cogliere l'occasione di un possibile miglioramento o cambiamento progettuale. I danni inflitti dai bombardamenti, dalla crisi economica e dall'occupazione nazista erano stati pesantissimi, non vi era tempo di programmare soluzioni alternative a quanto esisteva prima della guerra. Fu così che gli storici problemi della ferrovia, del porto Catena e delle tramvie non furono presi in conto e affrontati con progetti di ampio respiro. L'obiettivo era un altro: chiudere al più presto le parentesi fascista e bellica e tornare al passato. Un'ultima osservazione merita questo glorioso mezzo di trasporto in relazione al suo naturale successore, il trasporto pubblico su gomma: il tram e il bus nella loro fase iniziale conservarono la struttura centralizzata della stazione principale e delle altre minori sparse sul territorio. Così per anni il cosiddetto Piazzale Mondadori fu il punto di riferimento principale prima per il tram e poi per il bus. Dal punto di vista urbanistico, invece, recentemente la società di gestione del trasporto pubblico su gomma, l'APAM, ha deciso di decentralizzare la stazione principale. Piazzale Mondadori è stato abbandonato e al suo posto sono stati creati cinque poli in città cui la rete degli autobus fa riferimento: alla stazione ferroviaria, al polo scolastico dell'Istituto tecnico ITIS, accanto al Piazzale Mondadori, in piazza Cavallotti/Corso della Libertà e lungo il viale Risorgimento. Un modo di adeguarsi ai bisogni della cittadinanza e fornire un servizio migliore con particolare attenzione agli studenti che sono forse la prima risorsa economica della Società di esercizio. È innegabile che il bus non solo sostituì il tram, ma migliorò enormemente la qualità della mobilità dei cittadini. Il bus è più flessibile, più adattabile, più veloce e capillare del suo genitore su strada ferrata. La sua crescita durò oltre la fine del miracolo economico; dopodiché il maggior benessere e una non celata preferenza per il trasporto privato crearono le condizioni per una maggiore diffusione delle automobili. Il bus dalla fine degli anni Sessanta entrò in una fase di diminuzione delle persone trasportate che dura fino ad oggi, allorquando il trasporto pubblico su gomma rappresenta non più del 10% del totale. Val la pena ricordare la riflessione di Stefano Maggi[21] a proposito dell'evoluzione del trasporto pubblico in Italia. Egli sostiene, infatti, che se dall'Unità alla Seconda Guerra Mondiale lo Stato cercò di garantire il trasporto pubblico attraverso i diversi vettori via via succedutisi (omnibus, ferrovie, navi, tramvie e bus), con il miracolo

[21] S. Maggi, *Storia dei trasporti in Italia*, Bologna, Il Mulino 2009.

economico lo Stato decise di gestire solo (e quindi di investire su) le infrastrutture di trasporto (strade e autostrade). Il trasporto pubblico divenne, perciò, residuale non solo a causa della diminuzione dei passeggeri, ma anche per gli alti costi delle imprese di trasporto pubblico, in particolare alla voce 'personale'.

4. Il Porto Catena

Il porto Catena ha una lunga storia: esso fin dal tardo Medioevo e per tutta l'età moderna fu il porto interno più importante della Pianura Padana e forse anche di tutta la penisola. Era in connessione con Venezia, grazie all'affluente Mincio che era navigabile nel tratto tra la sua foce e la città. Le chiuse di Governolo permettevano di superare un salto di dislivello e proteggevano, in parte, dalle piene del Po.
Mantova, grazie al suo porto Catena, facilitava il trasporto e la distribuzione dei prodotti che arrivavano da Venezia e dovevano raggiungere l'entroterra padano. Per secoli la città godette di questo commercio e della sua posizione di privilegio senza peraltro investire quasi nulla in infrastrutture, tecnologia o tipologia di natanti. Fino al XVIII secolo tale situazione restò immutata e permise alla città uno sviluppo economico notevole e persino una visibilità politica ben superiore al suo reale valore. L'Ottocento fu un secolo di grandi trasformazioni per tutta l'Europa e anche per la piccola città virgiliana che, trasformata in piazzaforte dai Francesi e dagli Austriaci, dovette adeguarsi alla nuova situazione. Gli accordi presi a Vienna nel 1814 dopo la caduta di Napoleone ebbero conseguenze anche sulla navigazione del Po che, per ragioni politiche, nonostante nel Trattato di Vienna fosse definito «fiume internazionale», in realtà fu considerato una linea di confine, piuttosto che una via di comunicazione. Navigare il Po divenne sempre più difficile, come insegna l'esperienza di Confalonieri, Visconti e Lambertenghi con l'Eridanio nel 1821.[22]
Al momento dell'Unificazione (1866-1868) la situazione dal punto di vista del trasporto via acqua non si era modificata di molto. La nuova situazione geo-politica permetteva, però, di nutrire speranze che il commercio da e verso Venezia si sarebbe potenziato e che per il Porto Catena sarebbe cominciato un periodo fiorente e di crescita. Nonostante un inizio lento, i dati confermano la crescita che però solo a partire dal 1909 può dirsi sostenuta e convincente.

[22] Per una descrizione più approfondita e una rassegna bibliografica sull'episodio, cfr. S. Sabbioni, *Aspetti, problemi e progetti della navigazione interna nel Mantovano tra il 1814 ed il 1914*, Tesi di Dottorato, Università di Verona, XIII ciclo, 2001.

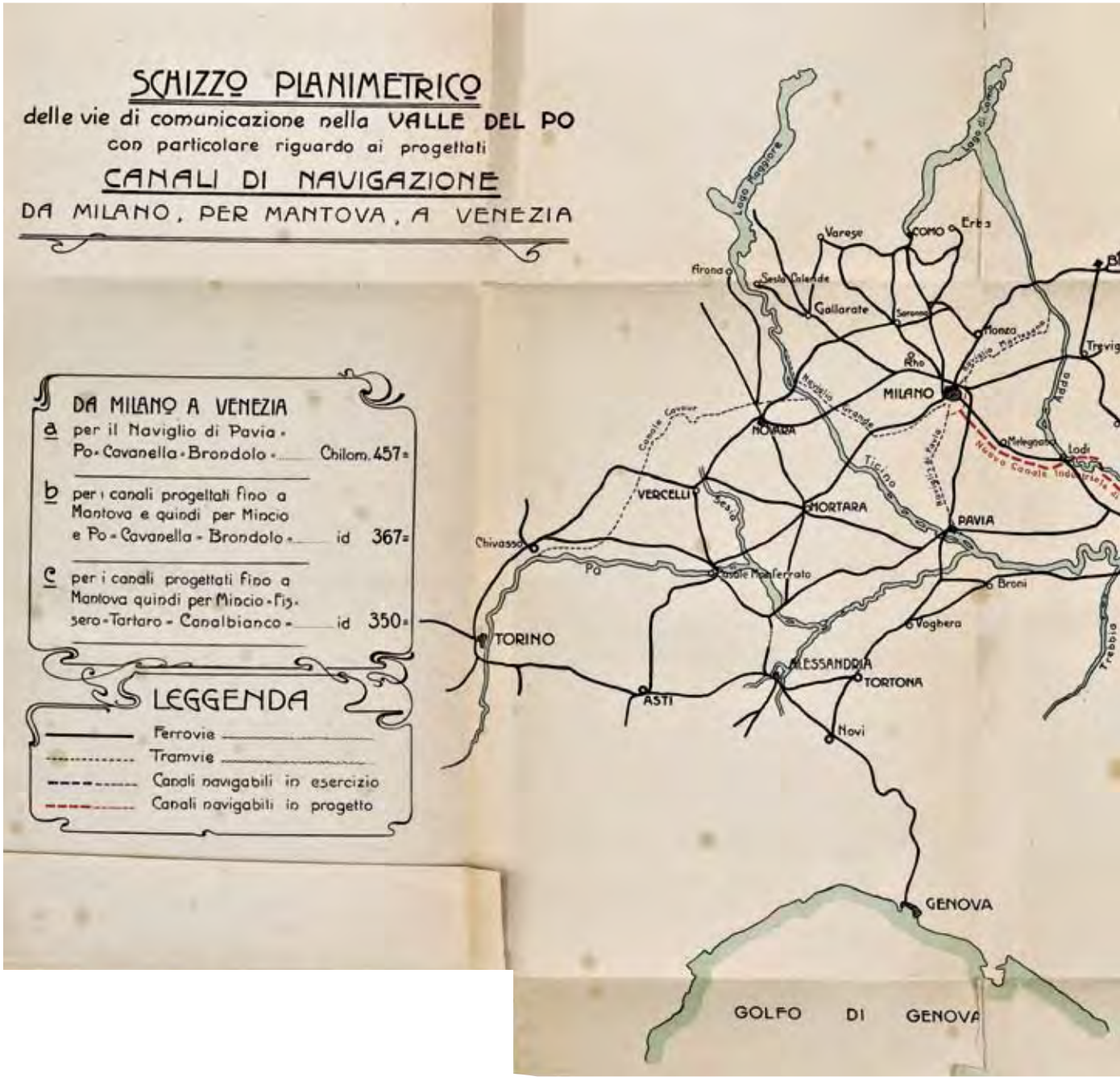


Fig. 26 – Progetti e proposte di modificazione delle strutture fluviali e lacuali della provincia (in «Relazione annuale della CCMN», anno 1906)

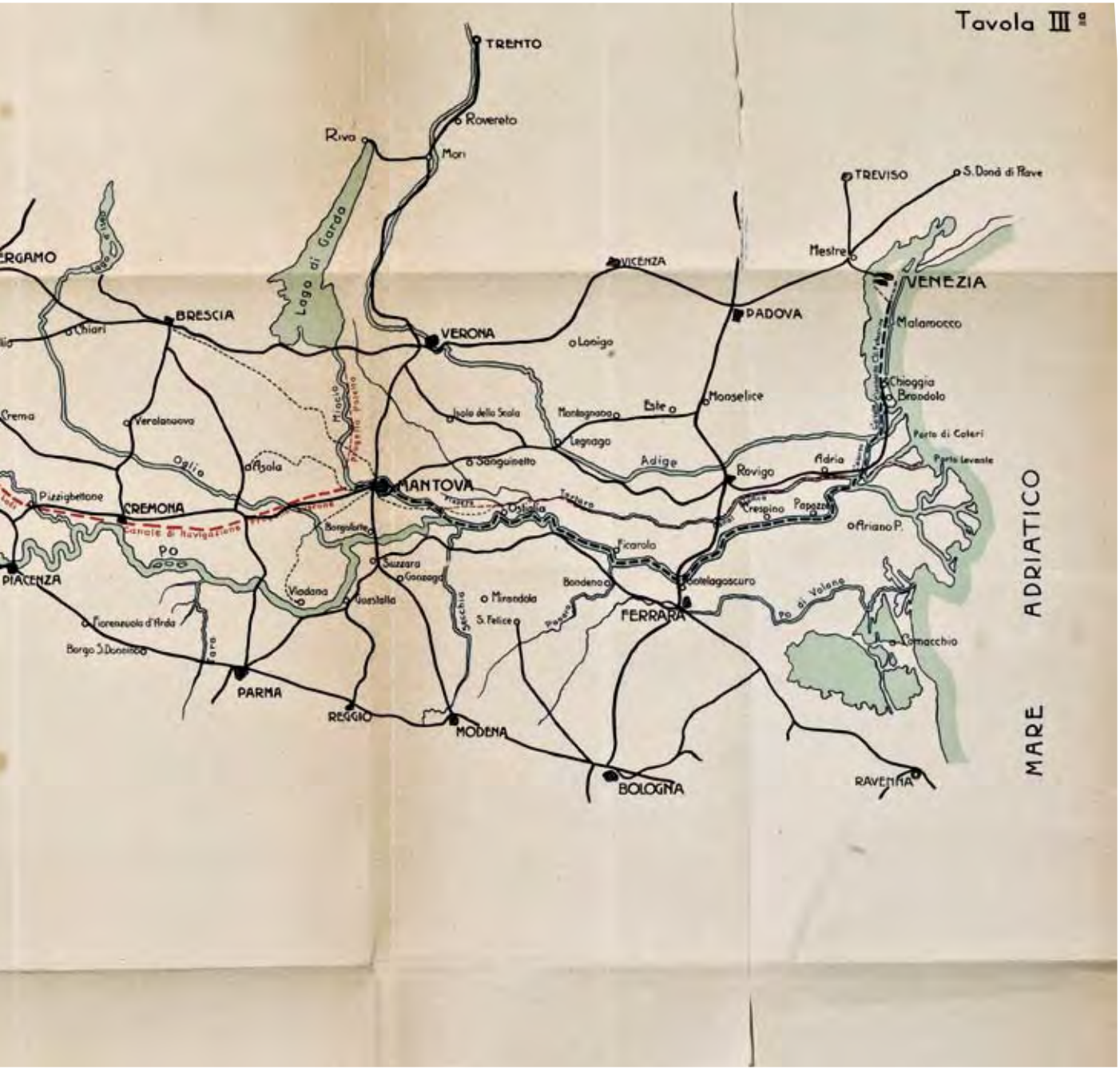


Tavola III ª
TRENTO
Rovereto
Riva
Mori
Lago di Garda
TREVISO
S. Donà di Piave
Mestre
VENEZIA
VICENZA
PADOVA
Malamocco
BRESCIA
Chiari
VERONA
Lonigo
Chioggia
Brondolo
Monselice
Este
Montagnana
Isola della Scala
Legnago
Porto di Caleri
Porto Levante
Adria
Rovigo
Adige
Sanguinetto
Verolanuova
Asola
Oglio
MANTOVA
Pizzighettone
CREMONA
Canale di navigazione
Po
Borgoforte
Ostiglia
Crespino
Papozze
Ariano P.
Ficarolo
Suzzara
Gonzaga
Bondeno
Pontelagoscuro
PIACENZA
Viadana
Guastalla
Mirandola
S. Felice
FERRARA
Po di Volano
Comacchio
Fiorenzuola d'Arda
Borgo S. Donnino
PARMA
REGGIO
MODENA
BOLOGNA
RAVENNA
MARE ADRIATICO

Anni	*Ascesa/ sbarcate/ arrivo*	*Discesa/ imbarcate/ partenza*	*Totale*
1903	49220	2271	51491
1904	48612	5756	54368
1905	60981	7690	68671
1906	77576	4962	82538
1907	76395	9287	85682
1908	78317	6779	85096
1909	95256	6710	101966
1910	107025	8449	115474
1911	109202	6736	115938
1912	109674	4196	113870
1913	108079	10001	118080
1914	105374	7734	113108
1915	72810	5111	77921
1916	35380	4946	40326
1917	27957	807	28764
1918	27017	203	27220
1919	45372	172	45544
1920	37412	231	37643
1921	68821	–	68821
1922	102731	240	102971
1923	126420	249	126669
1924	98553	2826	101379
1925[a]	93170	3738	96908
1926	78309	3395	81704
1927	76795	14985	91780
1928	83535	16430	99965
1929	43784	840	44624
1930	65978	815	66793
1931[b]	60328	53212	113540
1932	71935	111872	183807
1933	109376	124815	234191
1934	143310	118367	261677
1935	133210	175022	308232
1936	130807	141123	271930
1937	131063	53677	184740
1938	127194	42877	170071
1939	137002	41079	178081
1940	101755	40665	142420
1941	64345	15425	79770
1942	89547	12587	102134
1943	71520	8680	80200
1948			52325
1949			62242
1950			99350
1951			68080
1952			88484
1953			94787
1954[c]			123929
1955			199787
1960			100771
1961			50908
1962			10020
1963	–	–	–

Traffico di navigazione per il porto Catena in Tonnellate

[a] Va ricordato che nel 1925 ci fu un crollo della struttura della conca di Governolo che rimase praticamente inagibile fino al 1932.

[b] Dal 1931 al 1943 la fonte è P. Torelli, *Notizie storiche sullo sviluppo topografico e commerciale del porto Catena di Mantova (1353-1953) tratte dai documenti dell'Archivio Storico Gonzaga di Mantova*, Mantova, L'Artistica 1953; citato in F. Foroni, *La navigazione interna nel Mantovano dall'inizio dell'Ottocento ad oggi*, Tesi di Laurea, Università di Modena e Reggio, a.a. 2003-2004, p. 67.

[c] Riapre la conca di Governolo dopo la Seconda Guerra Mondiale.

4.1. Traffico di navigazione per il porto Catena in Tonnellate[23]

Questi dati mettono in luce sommariamente l'attività del porto e confermano che i periodi di massimo splendore per questa infrastruttura furono quello precedente il primo conflitto mondiale e la prima metà degli anni Trenta. Le guerre, così come la grande crisi economica del '29, interruppero la progressione positiva che a inizio secolo caratterizzò i traffici via acqua. Va inoltre chiarito che lo sviluppo di questa infrastruttura in epoca postunitaria resta legato principalmente al traffico di materiali edili e laterizi utilizzati per lo più dalla ditta Ceramica Mantovana che aveva fatto, fin dalla sua costituzione, del porto Catena il suo approdo privato.[24] Questa analisi permette di spiegare meglio il lungo periodo di declino che caratterizzò il porto dopo la chiusura della Ceramica (anni Cinquanta) e, forse, contribuisce a spiegare anche l'atteggiamento di distacco e quasi di rifiuto dei mantovani per tutto quello che aveva a che fare con la navigazione, in particolare dei laghi, nel secondo Novecento e fino ad oggi.

4.2. Movimento delle merci nell'intero Porto di Mantova in Tonnellate[25]

Anni	*Ascesa/ sbarcate/ arrivo*	*Discesa/ imbarcate/ partenza*	*Totale*
1968	616215	415590	1031805
1969	573481	355914	929395
1970	709719	367048	1076767
1971	837101	315118	1152219
1972	843334	301368	1144702
1973	955212	169006	1124218
1974	1353731	211050	1564781
1975	1046139	265020	1311168
1976	746048	142911	888959
1977	676991	175358	852349
1978	737100	221910	959010
1979	763438	204197	967635
1980	642762	119513	762275
1981	881105	119513	1000618
1982	708705	113073	821778
1983	504506	86241	590747
1984	539139	77370	616509
1985	625701	52617	678318
1986	587730	48222	635952
1987	507024	95890	602914
1988	448180	208800	656980
1989	581318	164830	746148
1990	550999	131107	682106
1991	440707	136020	576727
1992	338192	135395	473587
1993	320066	138131	458197
1994	266937	250424	517361
1995	342799	327119	669918
1996	461696	401533	863229
1997	359232	340722	699954
1998	428359	433873	862232

[23] Fonte: Elaborazioni da CCMn, *Relazioni statistiche annuali*.

[24] Un'analisi dettagliata delle tipologie di trasporto è presente nel già citato S. Sabbioni, *Aspetti, problemi e progetti*, cit.; ulteriori commenti si trovano ancora nelle Relazioni statistiche per gli anni 1929 e 1930. Non può comunque essere dimenticato che anche il gasometro dai primi del Novecento usufruisce delle infrastrutture portuali di Catena per il trasporto di carbone e prodotti chimici. Probabilmente la sua posizione fu scelta proprio in base alla vicinanza del porto per la fornitura di materie prime e l'invio di prodotti derivati.

[25] Fonte: F. Foroni, *op. cit.*

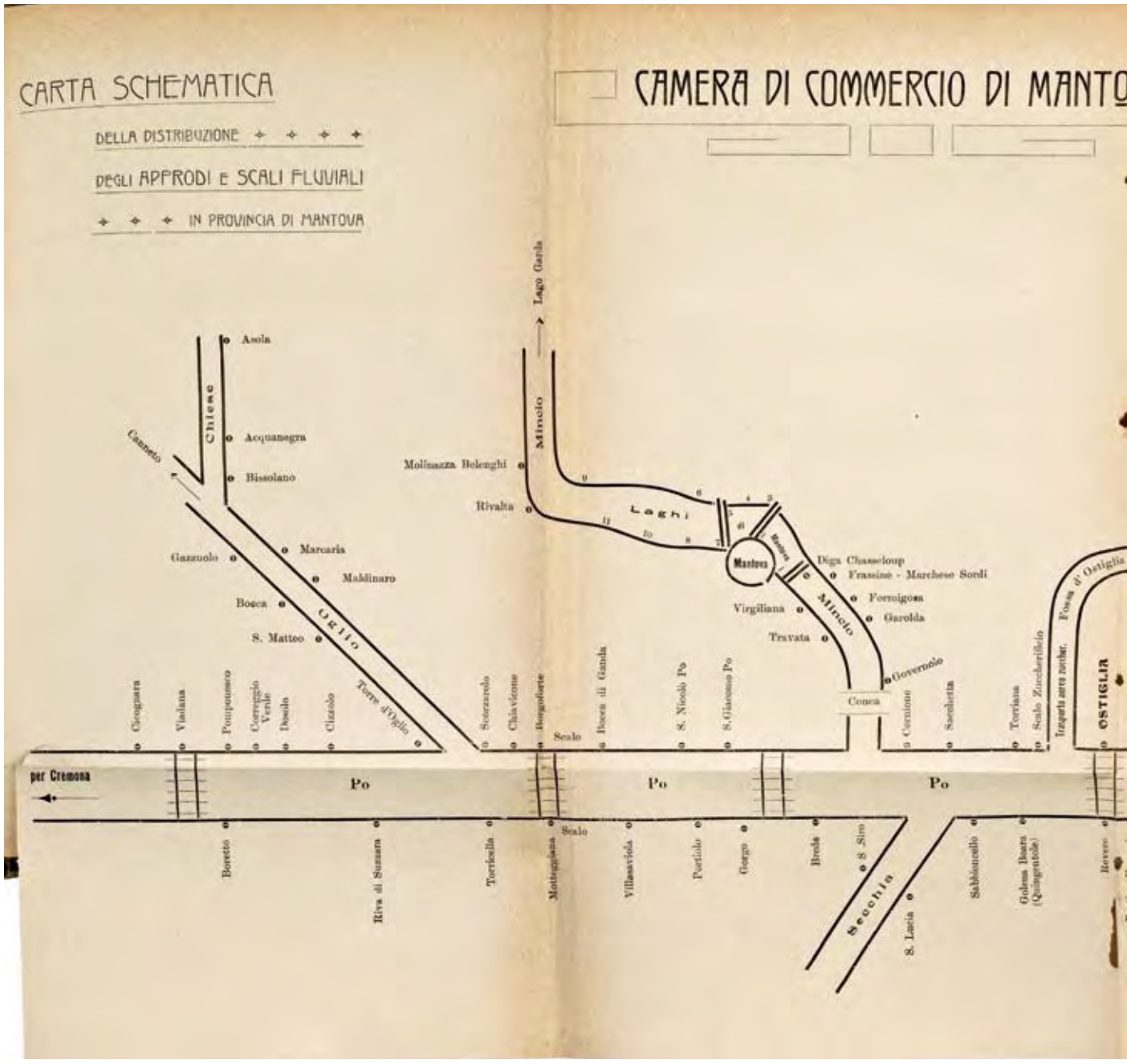
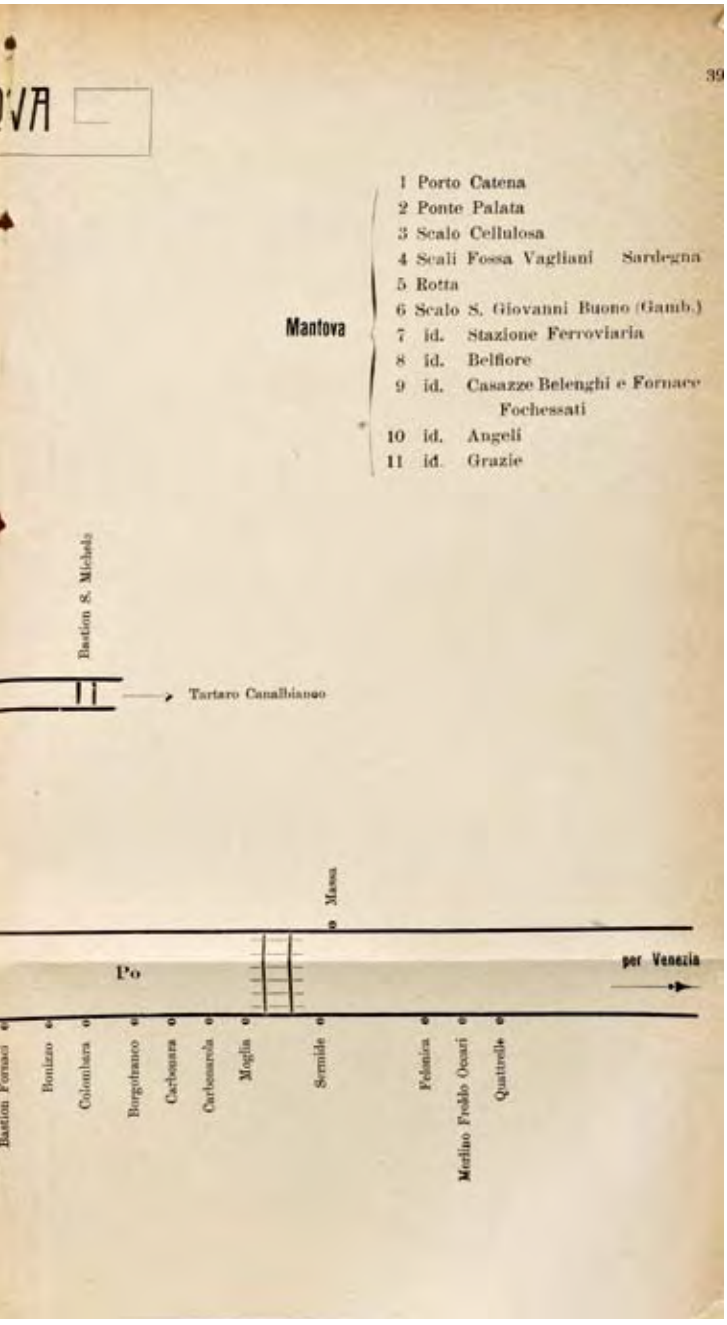


Fig. 7 – CCMN, «Relazione annuale», anno 1906



A partire dagli anni Sessanta del Novecento, una nuova tabella è necessaria per riassumere il traffico in ascesa e discesa non più dal porto Catena, ma dall'intero porto lacuale di Mantova. Infatti, dagli anni Sessanta, come si può vedere, il porto Catena non fu più usato come porto commerciale, ma soltanto per il trasporto turistico di persone. Al contrario, i vari scali 'privati' delle maggiori imprese meccaniche, alimentari, chimiche e della carta continuarono ad essere utilizzati con profitto. La tabella riassume un traffico che qualitativamente può essere così ripartito: 50% prodotti petroliferi, 35% prodotti chimici e industriali e 15% altri prodotti, tra cui quelli edilizi. Fino alla metà degli anni Settanta il traffico resta sostenuto; probabilmente, bisogna ricercare tra le cause del definitivo declino lo shock petrolifero dei primi anni Settanta, la concorrenza degli oleodotti, i quali meriterebbero uno studio più approfondito per valutarne l'impatto sul trasporto via acqua e ferrovia, e il mancato ammodernamento delle infrastrutture.
Le spese per la navigazione interna durante il XX secolo furono sempre in costante aumento anche a causa dei due conflitti mondiali. Tra il 1910 e il 1922 lo Stato spese circa 76 milioni di lire correnti per tutta l'Italia; tra il 1929 e il 1939 furono spesi circa 300 milioni di lire correnti, in media trenta milioni all'anno con una sensibile flessione tra il 1932 e il 1934. La spesa esplose durante e subito dopo il secondo conflitto mondiale: tra il 1939 e il 1948 furono spesi per la navigazione interna in Italia circa 20 miliardi di lire correnti, di cui in media circa 130 milioni tra 1939 e 1945 e poi, tra 1945 e 1948, rispettivamente 3, 6 e più di 9 miliardi all'anno. Durante gli anni Sessanta non sono state trovate informazioni su

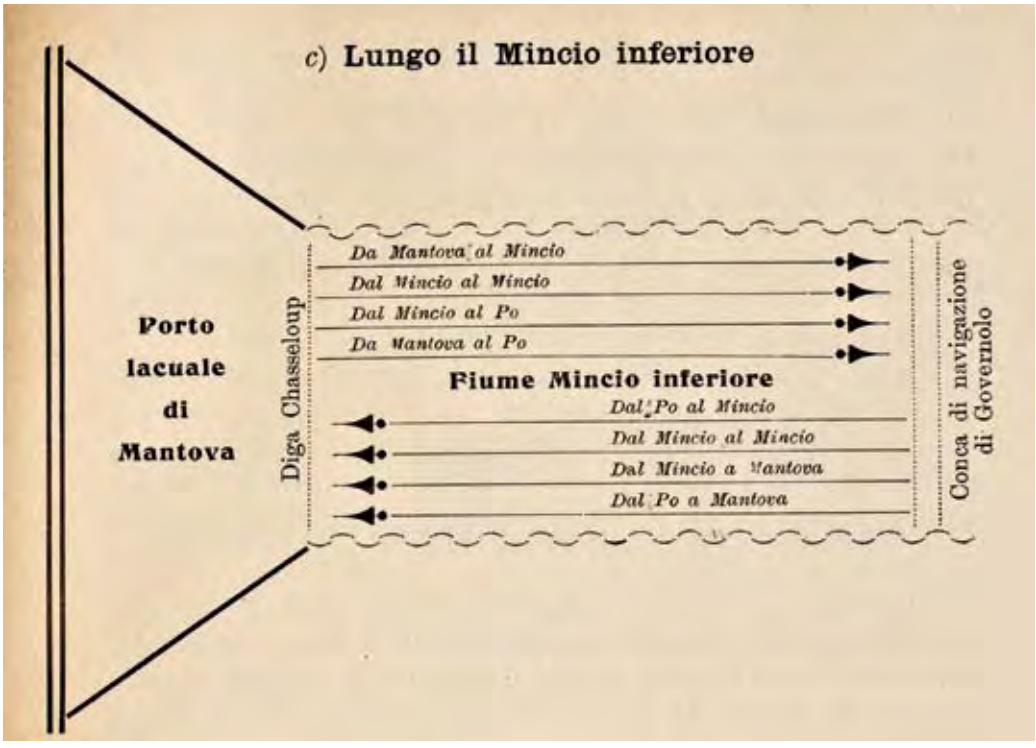


Fig. 8 – CCMN, «Relazione annuale», anno 1905, pagg. 117-119

finanziamenti particolarmente importanti, mentre si nota un rifiorire di convegni sulla navigazione che stimolano il dibattito politico ed economico. Dagli anni Settanta riprende l'interesse dello Stato e delle Regioni, novellamente create, che stanziano tra il 1975 e il 1989 circa 200 miliardi per la navigazione in pianura padana.
Nel 1990, con la Legge 380, sono stanziati altri 110 miliardi per le infrastrutture delle idrovie e nel 1994 altri 11 miliardi arrivano per il Porto di Mantova-Valdaro. Uno studio del 1993 aveva comunque stimato che i fondi già stanziati non erano sufficienti e aveva calcolato che tra il 1993 e il 2000 per l'intero bacino idroviario padano (dal Piemonte all'Adriatico) sarebbero stati necessari almeno altri 4906 miliardi di lire correnti.
A tale sforzo economico non corrisponde alcun progresso nel traffico; al contrario, l'emorragia di merci dal trasporto su acqua a quello su gomma continua inesorabile fino ai giorni nostri, laddove si stima infatti che meno del 0,1% del traffico si svolge su acque interne, ad oggi.[26]

4.3. Il trasporto turistico

Una seconda occasione viene concessa alle infrastrutture portuali distribuite lungo le rive dei laghi dal trasporto turistico che si è andato affermando negli ultimi venti anni e attrae molte persone. Durante buona parte dell'anno è possibile visitare i laghi e le loro sponde con motonavi che navigano nelle due direzioni: dal lago superiore verso il santuario delle Grazie e dal lago di mezzo verso il Mincio e le chiuse di Governolo. Per il momento il porto Catena è interessato solo in minima parte da questa nuova attività; infatti, le motonavi attraccano fuori dal porto direttamente sulla sponda dei laghi. Il movimento turistico è stato calcolato dall'Amministrazione Provinciale intorno alle 200.000/250.000 persone all'anno. In futuro, forse, questa opportunità potrebbe essere colta per promuovere una antica struttura che meriterebbe un interesse maggiore da parte delle autorità locali e che potrebbe essere oggetto di una riqualificazione e riuso nel rispetto dell'antica funzione a favore di tutta la cittadinanza e del settore turistico oltre che di quello scolastico.
Al momento in cui si scrive questo contributo, un grande progetto di riqualificazione dell'area cosiddetta di Fiera-Catena è in fase di realizzazione. Si vedrà tra qualche anno se questo progetto permetterà al porto Catena di tornare ad essere un luogo importante per la città; magari si potrà sperare di avere una rete stradale adeguata per garantire l'accesso a quest'area attualmente completamente isolata.

5. Il Porto di Mantova-Valdaro: una promessa o un'incognita per il futuro?

In realtà, Valdaro[27] è molto più di un porto sul punto del Mincio che, uscendo dal lago Inferiore e dalla diga Masetti, riprende il suo corso verso Governolo e si divide per collegarsi anche al sistema di canali navigabili Fissero Tartaro Canal

[26] Altre informazioni sul porto di Mantova-Valdaro in *Sistema idroviario padano-veneto, un piano stralcio delle opere prioritarie per potenziare e valorizzare l'esistente*, «Rassegna navigazione interna», n. 3-4, 1996, marzo 1997, Cremona.

[27] Per un riassunto dei progetti in corso all'inizio degli anni Novanta, vedere Amministrazione Provinciale di Mantova, *Porto industriale, centro intermodale ed infrastrutture al trasporto merci*, «Quaderno 22», Mantova, 1993.

Bianco (navigabili dal giugno del 2002).[28] Valdaro viene definito, con un anglicismo molto di moda oggi, un *hub*. La classe dirigente locale individuò, ancora nel 1984 (Piano urbanistico Tintori), nel settore sud-orientale della città, in prossimità della zona industriale e della stazione di Frassine, l'area in cui creare un rinato porto commerciale in connessione con la rete autostradale, oltre che con la rete ferroviaria. La linea di collegamento Frassine-Valdaro è stata inaugurata nel 2005 ed è costata più di quaranta miliardi di lire (dati di preventivo al 1999).[29]
Quanto non si è riusciti a fare nei centocinquanta anni precedenti, si cerca di realizzarlo ora in un solo luogo 'strategico' e in un relativamente breve lasso di tempo. Il porto vero e proprio fu inaugurato nell'ottobre 1994 insieme al primo tratto del canale navigabile Fissero Tartaro Canal Bianco e alla Conca di San Leone che mette in diretta connessione il porto con il canale.

5.1. Dati quantitativi e tipologia di merci trasportate.

Relativamente al traffico merci, mancano dati quantitativi affidabili e quanto si è potuto ricostruire sono dati sul trasporto alla conca di Trevenzuolo per il 2008. Poiché questa si trova sulla linea di navigazione del canale Fissero Tartaro Canal Bianco, a pochi chilometri da Valdaro,[30] si può presumere che almeno approssimativamente i movimenti a Trevenzuolo e al porto di Mantova-Valdaro siano di simile entità. In realtà,si tratterebbe di una sottostima del traffico, poiché, mentre Trevenzuolo si trova sulla sola linea di navigazione del canale, Valdaro è in collegamento sia con il canale che con i fiumi Mincio e Po e può godere di un traffico maggiore. I dati raccolti parlano di una quantità in discesa verso Venezia di circa 48.000 tonnellate nel 2008 (di cui per lo più carboni, petroli, gas, prodotti chimici, gomma e plastiche) e in risalita di circa 111.000 tonnellate (di cui soprattutto prodotti agricoli e pesca).[31]
Questa diversità di tipologie di merci trasportate in discesa o in risalita causa il problema dei frequenti ritorni a vuoto. Per lo studio del porto di Mantova-Valdaro è interessante la conferma che l'industria chimica, petrolifera e meccanica sono coinvolte nel trasporto fluviale e molto del futuro delle idrovie dipende dall'andamento di questi settori merceologici. Il periodo considerato in cui sono stati fatti i rilevamenti quantitativi (2008-2009) risulta particolarmente significativo in quanto corrisponde all'ultimo anno di lenta crescita economica prima della grande crisi economica mondiale che ha colpito così duramente anche la provincia di Mantova.

5.2. Intermodalità

Val la pena ricordare che presso l'*hub* di Mantova-Valdaro hanno trovato sede non solo ditte che usano le infrastrutture di trasporto in relazione fra loro grazie ai collegamenti intermodali (acqua,

---

[28] Cfr. I. Marangoni, *Il canale Fissero Tartaro Canal Bianco: una nuova opportunità per il trasporto idroviario?*, Tesi di Laurea, Università di Verona, a.a. 2009-10. Ed anche ACCMn, b. n. 876, Ritagli Stampa - 2001.
[29] ACCMn, b. n. 1655, Valdaro - Raccordo ferroviario - 1993-1999.
[30] Per una breve informazione sulle questioni di navigabilità del Po e dei canali Fissero Tartaro e Canal Bianco si veda I. Penazzi, *Problemi portuali*, «Mantova. Rivista di Economia e Attualità della Camera di Commercio, Industria, Artigianato e Agricoltura di Mantova», n. 49, gennaio-marzo 1965, pp. 10-16 e L. Masotto, *Le idrovie e la posizione di Mantova nella futura rete idroviaria padana*, ivi, pp. 24-30.
[31] I. Marangoni, *op. cit*., pp. 39-40.

ferro, gomma), ma anche imprese che ricorrono solamente al trasporto su gomma data la favorevole vicinanza del casello autostradale.
Il futuro del porto di Mantova-Valdaro si gioca sul sottile equilibrio tra tipologia di merci trasportate, tipi di industrie che utilizzano l'acqua come mezzo di trasporto ideale, intermodalità e mercati di interesse per queste merci.
Bisogna sottolineare la criticità della lentezza del trasporto e del costo di carico/scarico rispetto alla relativa brevità del tratto di navigazione che per ora è Venezia-Mantova, con un possibile prolungamento al massimo fino a Pizzighettone.
In generale l'idrovia acquista interesse economico se incontra le giuste tipologie di merci e di imprese che, potenzialmente, possono usarla. Inoltre, più che sui brevi tratti isolati, essa offre il miglior servizio su lunghe distanze, su reti capillari di navigazione o su specifici tratti in cui non è possibile costruire altri mezzi di trasporto; perciò la possibilità di ampliamento dei tratti di navigazione verso Milano e la Svizzera, piuttosto che il lago di Garda, avrà un'incidenza forte sullo sviluppo di Valdaro.
Un altro criterio che va tenuto presente per il successo di un trasporto fluviale è la tipologia di produzioni che usano questo sistema di trasporto. Da un questionario[32] diffuso negli anni Novanta tra gli imprenditori delle province di Mantova, Verona e Rovigo (per Mantova le imprese contattate furono settantaquattro) sul potenziale uso della navigazione per i loro prodotti, risultò che pochi erano coloro che avrebbero avuto interesse ad usare la navigazione proprio a causa del tipo di merce da essi prodotta.
Ancora oggi risulta evidente che le merci più adatte a questo tipo di trasporto sono quelle prodotte e localizzate in prossimità del fiume Po o dei canali adiacenti, in particolare metalli e derivati minerari non metalliferi, oltre che macchinari (produzioni di industrie che, peraltro, avevano già un loro attracco privato da lungo tempo).

6. Le tangenziali

È riconosciuto che il sistema di viabilità cosiddetta ordinaria ha un impatto molto forte sull'urbanistica di una città. Chi scrive si rende conto che, per quanto riguarda le tangenziali, non si potrà esprimere un'ipotesi storiografica o proporre una ricostruzione definitiva. L'argomento, infatti, è ancora politicamente molto dibattuto e lungi dall'essere concluso. Perciò le ipotesi di studio saranno piuttosto relative al processo con cui si è arrivati ad avere una serie di tratti di tangenziali e come questi hanno influito sul tessuto urbano della città. Su un aspetto fin da ora l'autore ha una certezza: non si può parlare, per ora, di un 'sistema' di tangenziali. Il sostantivo 'sistema', infatti, prevede l'esistenza di una struttura organizzata, che funziona grazie alla collaborazione di più elementi posti in essere e collegati per uno scopo funzionale comune; elementi che insieme formano una struttura volta a risolvere un problema. Tutto si può dire delle tangenziali, tranne che siano al momento un sistema: le modalità con cui si sta procedendo alla loro costruzione, la tempistica e l'organizzazione dei lavori mostrano come il processo di realizzazione sia disorganico e fortemente dipendente anche da fattori quali gli

[32] Ivi, p. 38 e ACCMn, b. n. 5036, Trasporti marittimi, lacuali e fluviali (1988-1999).

SISTEMA TANGENZIALE DI MANTOVA

PROTOCOLLO D'INTESA

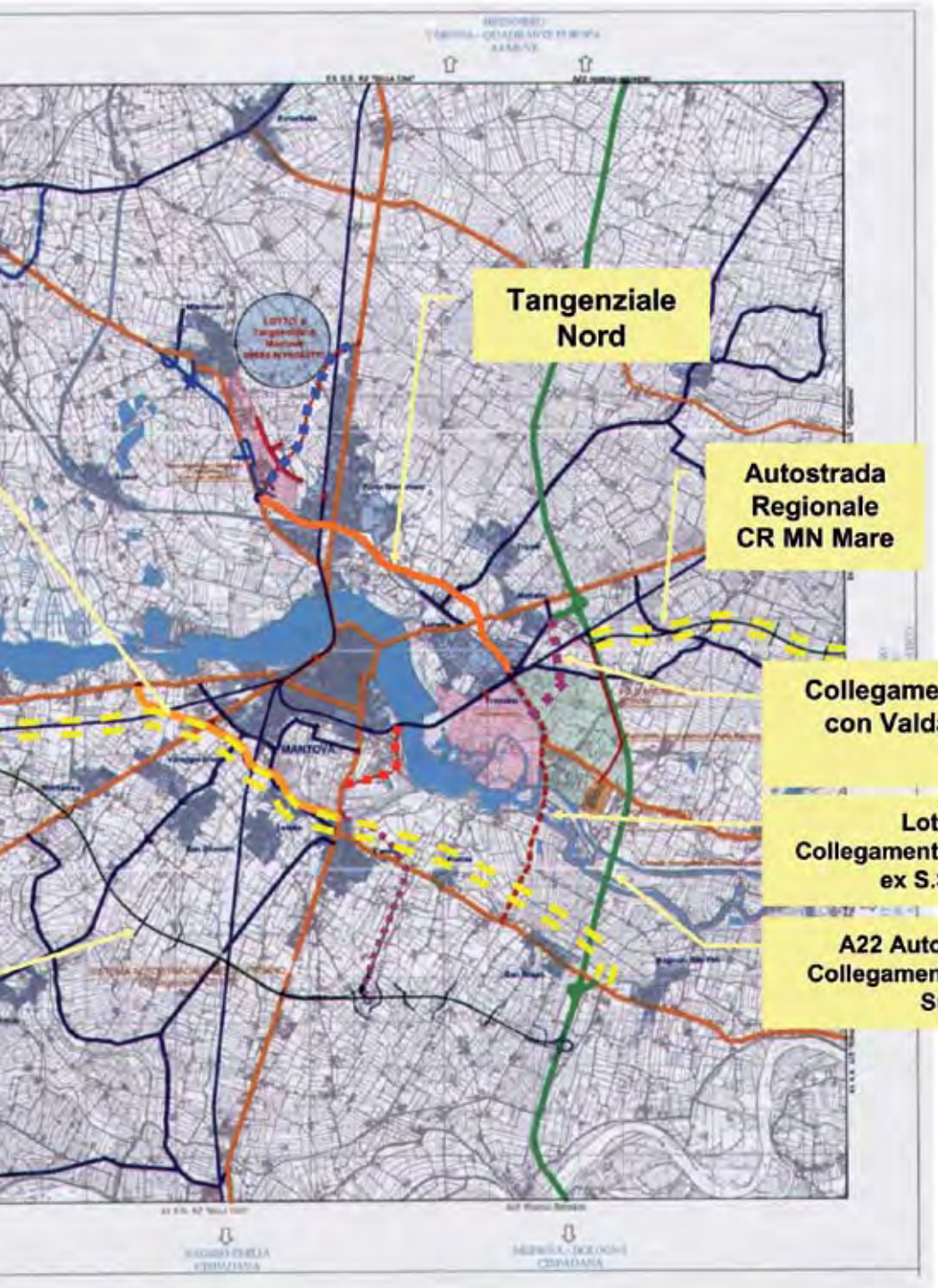
Per la riqualificazione e il potenziamento del sistema viabilistico delle Province di Cremona e Mantova

Sottoscritto tra:

Regione Lombardia
Autocamionale della Cisa
Provincia di Cremona
Provincia di Mantova
Rete ferroviaria Italiana
Comune di Mantova

in data 02/2003

Fonte: Elaborazione preparata da Amministrazione Proviniale di Mantova, 2017


Tangenziale Nord
Autostrada Regionale CR MN Mare
Collegamento Casello A22 MN Nord con Valdaro Fin. Autobrennero e Valdaro S.P.a
Lotto B Collegamento tra ex 482 e ex S.S. 413
A22 Autobrennero Collegamento MN Nord-Sud

interessi puramente localistici e, a volte, di tipo politico e partitico.
Un breve cenno merita la cronologia degli eventi che hanno portato alla costruzione dell'attuale rete viaria delle tangenziali.
Nonostante che di tangenziali si parlasse già negli anni Settanta del secolo scorso,[33] i primi passi concreti per un circuito di strade che alleggerissero il traffico della città e dei paesi ad essa adiacenti risalgono alla metà degli anni Ottanta. In quel periodo la Regione Lombardia, sulla spinta di una decisione presa a livello della Comunità europea, lancia un progetto-pilota per la realizzazione della tangenziale di Mantova. Tale progetto si concretizzerà alcuni anni dopo in un protocollo di intesa tra le amministrazioni locali interessate che sarà firmato nell'ottobre del 1996 da Regione Lombardia, ANAS, Autostrada del Brennero, Provincia e Comune di Mantova, Camera di Commercio, Comune di Virgilio e di Bagnolo San Vito. Il primo tratto, inaugurato di lì a poco, viene chiamato tangenziale nord e va dal cosiddetto Gombetto (Porto Mantovano) fino a incontrare la S.S. Ostigliese nei pressi dell'industria Carta Grossi. Nel protocollo d'intesa fu previsto un secondo tratto che corre a sud della città da Curtatone a Cerese di Virgilio. I lavori cominciarono nel 2003 e l'entrata in funzione fu in due fasi tra il 2007 e il 2008.
Il progetto prevedeva di completare i tratti già costruiti con altri che chiudessero l'anello intorno alla città: da Cerese l'Asse sud doveva arrivare fino a congiungersi con la tangenziale Nord ad est della città nella zona industriale. Quest'ultimo tratto risultava però il più costoso perché doveva attraversare il lago inferiore e per questa ragione ne era stata posticipata la costruzione.
Il protocollo d'intesa fu aggiornato nel 2003, in seguito alla proposta di costruire una nuova autostrada tra Cremona e Mantova con lo scopo di accorciare le distanze con Milano e rafforzare il corridoio medio-padano che, secondo le indicazioni dell'Unione Europea, dovrebbe collegare il sud della Francia con i paesi dell'est europeo attraverso il collegamento via Torino, Piacenza, Brescia, Cremona, Mantova e Ferrara. Tale nuova proposta cambiò gli equilibri locali riguardo al progetto di tangenziali da completare e, in particolare, riguardo alle priorità dei tratti da costruire per completare la rete. Al momento della redazione del presente saggio, il progetto di completamento prevede di riqualificare la Tangenziale sud, di farla arrivare fino all'autostrada A22 del Brennero nei pressi di Mantova Sud e di utilizzare l'autostrada del Brennero come tangenziale Est tra i caselli di Mantova Sud e Mantova Nord.
Quest'ultimo casello poi sta per essere potenziato grazie alla bretella di connessione con l'area industriale che dal Porto di Mantova-Valdaro arriva al casello autostradale di Mantova nord.
Va ricordata infine la piccola tangenziale che unisce Porto Mantovano al Gombetto (il cosiddetto lotto 0) costruita dall'Amministrazione Provinciale per evitare che il traffico pesante attraversi l'abitato di Porto Mantovano, Bancole e Cittadella.
Purtroppo, non sono stati trovati dati quantitativi

[33] Cfr. ACCMn, b. n. 2147. Va inoltre ricordato che nel piano urbanistico Bottoni del 1959 si accenna alla necessità di studiare una soluzione per bypassare la città da nord a sud e da est a ovest per il traffico di transito. Solamente con il piano urbanistico Tintori (1974-1984), però, la questione è affrontata e un primo studio dell'Ing. Gelmini sulle direttrici del traffico fa propendere per la progettazione di una tangenziale a est della città ed una a sud.

sul traffico merci prima e dopo la costruzione delle tangenziali, perciò è possibile solo trarre conclusioni sui possibili benefici sociali per la popolazione residente.
Questi, a parere di chi scrive, sono ancora limitati a causa del fatto che i due tratti esistenti, tangenziale Nord e asse interurbano, ossia la tangenziale Sud, non essendo ancora tra loro collegati, non possono apportare il grande beneficio di allontanare completamente il traffico di transito dalla città. Il traffico è ancora costretto a ritornare sulla viabilità ordinaria una volta percorso il tratto di tangenziale disponibile. In conseguenza di ciò i punti più caldi del traffico cittadino, come gli ingressi in città di porta Cerese, di porta San Giorgio e di porta Pradella, restano ancora sovraccarichi di veicoli con grave danno non solo degli abitanti dei quartieri interessati, ma anche della viabilità urbana costretta a sostenere un traffico sproporzionato rispetto alla sua capacità di assorbimento.
Paradossalmente, il breve tratto di tangenziale costruita dall'Amministrazione Provinciale tra Porto Mantovano e il cosiddetto Gombetto per il traffico pesante risulta essere il più efficace nel raggiungimento del suo scopo. Infatti tutto il traffico pesante proveniente da nord con questa bretella raggiunge facilmente la tangenziale Nord e può dirigersi verso l'area industriale ad est senza invadere la viabilità ordinaria cittadina e raggiungere il casello autostradale di Mantova Nord.
Una volta completato l'anello, si potrà finalmente parlare di sistema di tangenziali e i benefici di riduzione del traffico cittadino, con conseguente riduzione dell'inquinamento ambientale e acustico, si faranno sentire concretamente.

7. L'Autostrada del Brennero: il casello di Mantova nord

La storia di questa infrastruttura[34] risale al periodo d'oro delle costruzioni autostradali, il secondo dopoguerra ed in particolare il periodo del miracolo economico. Infatti il primo progetto risale al 1948, ma la concessione per la costruzione fu ottenuta dalla Società esercente solo nel 1961. I lavori partirono nel 1963 e nel 1968 fu aperto il primo tronco; nel 1971 tutto il tratto italiano era in funzione tranne la parte Bolzano-Chiusa che fu aperta nel 1974.
Il costo totale dell'opera fu di più di 243 miliardi di lire, circa 780 milioni al Km. Da un punto di vista imprenditoriale, fu un grande successo. L'Italia del miracolo economico deve i suoi formidabili risultati (nel bene e nel male) anche all'industria edilizia delle autostrade spinta dai grandi imprenditori dell'industria automobilistica e del suo indotto (FIAT, Pirelli, Italcementi, Italstrade, alcune compagnie petrolifere e assicurative). Politicamente la Democrazia Cristiana, il primo partito di governo in quegli anni, puntò molto sui lavori pubblici come strumento di occupazione e di conservazione del bacino elettorale. Insomma, molti fattori contribuirono insieme a promuovere le costruzioni autostradali in tutto il paese, tanto che negli anni Settanta l'Italia si trova ad essere il terzo paese al mondo per sviluppo autostradale.[35]

---

[34] Cfr. D. Turrini, *L'autostrada del Brennero nella sua storia*, Trento, Autostrada del Brennero 1991 e M. Balzanelli, *Mantova e la rete delle strade, autostrade e ferrovie*, in «Mantova. Rivista di Economia e Attualità della Camera di Commercio, Industria, Artigianato e Agricoltura di Mantova», Ottobre-Dicembre 1958, pp. 41-42.
[35] Per avere un'idea della percezione del trasporto autostradale in questa fase del suo sviluppo si legga B. Bottau, *L'autostrada "padana"*

La costruzione dell'autostrada del Brennero fu parte di questo momento particolarmente positivo per l'industria edilizia legata alle infrastrutture di trasporto. Inoltre il tracciato fu particolarmente indovinato se la società esercente riuscì ad avere il primo esercizio utile nel 1984, quindici anni prima della previsione di ammortamento!
Va infatti sottolineato che non fu il Fascismo a privilegiare il trasporto su gomma, ma il secondo dopoguerra. Fino al fascismo incluso (a parte la soppressione delle tramvie extraurbane e la soppressione degli enti portuali nel 1922) non si percepisce un netto appoggio al trasporto su gomma. Si nota lo sforzo per una riorganizzazione generale con taglio di linee di spesa importanti, ma anche finanziamenti e realizzazioni in campo ferroviario e idroviario a sostegno di questi mezzi di trasporto. Il secondo dopoguerra segna, invece, il tramonto della ferrovia e della idrovia per il trasporto merci a solo favore del trasporto su gomma. Anche nell'immaginario collettivo la ferrovia diventa nel secondo dopoguerra sinonimo di emigrazione e quindi di disagio, mentre la gomma rappresenta il benessere, il futuro e il progresso del Paese.
Merita di essere spesa qualche parola per la storia del tracciato tra Verona e Bologna anche perché essa presenta forti analogie con precedenti esperienze che Mantova visse nel settore ferroviario. Gli enti trentini interessati alla realizzazione dell'autostrada, le due province autonome e le Camere di commercio, fin da subito proposero un progetto che a sud si allacciasse all'autostrada del sole. Perciò esso doveva arrivare a Verona per poi raggiungere Bologna. La loro idea era di passare per Mantova, Modena e la provincia di Reggio Emilia perché in questo modo l'autostrada avrebbe beneficiato di un bacino di utenza molto maggiore rispetto ad un tracciato diretto da Verona a Bologna. Le autorità bolognesi premevano, invece, per un tracciato più lineare avanzando l'argomento che esso sarebbe stato decisamente più breve e veloce e che il bacino di utenza 'naturale' dell'autostrada era la costa adriatica e perciò bisognava rimanere il più ad est possibile. Fortunatamente per Mantova, gli argomenti dei trentini (oltre che dei Modenesi insieme alle autorità mantovane) furono più convincenti e il Ministero dei Lavori Pubblici approvò il tracciato originario. Va poi sottolineato che il passaggio per Modena (e dunque più ad ovest, rispetto a Bologna) fu poi la causa dello sviluppo di tutti quei progetti di collegamento dell'autostrada con il mare Tirreno. Quello che tra la fine del XIX ed il XX secolo venne proposto per via ferroviaria, viene riproposto da più di trent'anni a questa parte per via autostradale (il cosiddetto collegamento TIBRE). Questa vicenda presenta fortissime analogie con la storia della nascita della linea ferroviaria Verona-Mantova-Modena e di quella 'direttissima' Verona-Bologna di cui si è accennato nel capitolo sulla stazione di Mantova. In quest'ultimo caso, la linea diretta da Verona via Nogara fino a Bologna divenne molto più importante della linea Verona-Mantova-Modena-Bologna che fu costretta a rimanere una linea secondaria. Gli stessi argomenti furono avanzati al momento della costruzione delle linee ferroviarie, ma allora la decisione fu a favore del tracciato diretto verso Bologna.

---

necessario completamento della rete autostradale della Valle del Po, «Mantova. Rivista di Economia e Attualità della Camera di Commercio, Industria, Artigianato e Agricoltura di Mantova», n. 49, gennaio-marzo 1965, pp. 33-36.

Fig. 9 – Porta Ceresa: il passaggio a livello (Archivo fotografico Camera di Commercio)

Il casello di Mantova nord si trova ad est della città, poco lontano dalla zona industriale. In questi ultimi anni la zona del casello è oggetto di una grande trasformazione edilizia. Infatti si può constatare che ormai tra il casello e il confine della città quasi tutto il territorio è stato urbanizzato: il borgo di San Giorgio ha costruito una zona residenziale nella direzione del casello e, in prossimità del casello e lungo tutta la via Brennero, si è sviluppata la zona artigianale e industriale fino a raggiungere il distretto petrolchimico.
Tra gli anni Settanta ed oggi il traffico è aumentato sensibilmente e fino ad oggi la rete stradale ha servito un traffico pesante sempre in crescita. Ora, la sola via Brennero non può sostenere più questo aumento ed infatti si sta costruendo la bretella che dal casello raggiunge il porto di Mantova-Valdaro, nella speranza che una parte del traffico stradale si converta in traffico ferroviario o su acqua. L'allacciamento del casello con la tangenziale sud sarà l'ultimo passo per completare il sistema delle tangenziali, come più sopra descritto, e permetterà di separare definitivamente il traffico locale dal traffico pesante e di transito che ad oggi rende ancora difficoltosa la circolazione in ingresso ed in uscita dalla città.

7.1 Veicoli entrati e usciti per classe alla stazione di Mantova Nord[36]

Come si può vedere dalla tabella, la crescita del movimento dei mezzi, pur con le dovute differenze di classi di veicoli e per le due direzioni di entrata e uscita, è molto importante. In particolare i mezzi più pesanti (autotreni a cinque o più assi) rappresentano circa il 12% del traffico al casello e sono aumentati del 30% circa negli ultimi 15 anni. Un tale traffico necessita di una rete viaria adeguata che lo distribuisca secondo le direttrici e nei modi più rapidi senza causare un impatto negativo sulla qualità della vita dei residenti.

Le infrastrutture e la città: prime ipotesi di ricerca

La rapida descrizione compiuta sulle infrastrutture cittadine nel settore dei trasporti dall'Unificazione ai giorni nostri consente di delineare alcune conclusioni, almeno parziali, sul loro impatto urbanistico.
La prima conclusione riguarda il sistema di trasporto dominante. Come si è detto in premessa, la storia dei sistemi di trasporto in Italia ed anche a Mantova è una storia di competizione e mai di cooperazione. Perciò, in questi ultimi centocinquanta anni Mantova ha visto succedersi tre diversi tipi di trasporti che hanno lottato tra di loro per sopravvivere e quello che ha vinto è la

[36] Fonte: Autostrada del Brennero S.p.A., Trento, ottobre 2017.

VEICOLI ENTRATI							
anno	leggero	pesante					totale
	cl. A	cl. B	cl. 3	cl. 4	cl. 5	tot.	
1991	1.050.639	175.417	46.205	19.907	220.559	462.088	1.512.727
1992	1.094.631	185.835	47.330	22.060	222.172	477.397	1.572.028
1993	1.136.755	187.084	46.697	23.062	224.324	481.167	1.617.922
1994	1.195.655	203.248	51.344	27.088	240.621	522.301	1.717.956
1995	1.251.680	217.758	53.894	33.326	250.292	555.270	1.806.950
1996	1.295.210	220.062	50.680	34.983	246.466	552.191	1.847.401
1997	1.381.937	231.795	51.521	41.608	263.694	588.618	1.970.555
1998	1.484.423	251.589	50.766	48.847	278.535	629.737	2.114.160
1999	1.547.875	264.606	52.088	51.310	284.461	652.465	2.200.340
2000	1.633.441	294.769	57.388	58.408	319.549	730.114	2.363.555
2001	1.825.069	299.027	57.590	50.099	317.825	724.541	2.549.610
2002	1.798.786	313.108	58.323	53.138	322.258	746.827	2.545.613
2003	1.874.145	328.912	60.173	56.748	338.082	783.915	2.658.060
2004	1.993.247	335.605	63.782	58.545	364.145	822.077	2.815.324
2005	1.985.742	344.168	64.100	59.078	371.836	839.182	2.824.924
2006	2.079.902	356.126	66.342	64.320	386.719	873.507	2.953.409
2007	2.072.718	346.349	67.389	66.363	387.585	867.686	2.940.404
2008	2.169.047	347.533	62.964	62.961	371.141	844.599	3.013.646
2009	2.142.069	323.029	60.258	55.090	317.615	755.992	2.898.061
2010	2.161.130	328.641	61.209	57.429	330.081	777.360	2.938.490
2011	2.141.204	324.204	58.593	54.971	319.561	757.329	2.898.533
2012	2.017.985	296.411	54.904	52.974	309.990	714.279	2.732.264
2013	1.981.778	287.256	59.662	48.163	308.751	703.832	2.685.610
2014	2.042.708	287.210	61.893	48.935	287.587	685.625	2.728.333
2015	2.108.953	296.866	59.779	52.764	305.563	714.972	2.823.925
2016	2.194.735	312.068	65.130	60.321	315.318	752.837	2.947.572
Totale	**45.661.464**	**7.358.676**	**1.490.004**	**1.262.498**	**7.904.730**	**18.015.908**	**63.677.372**
%	**71,71**	**11,56**	**2,34**	**1,98**	**12,41**	**28,29**	**100,00**

Legenda

Classe A: Motoveicoli e veicoli a due assi con altezza uguale o inferiore a 1,30 m sul primo asse (autovetture)

Classe B: Veicoli a due assi con altezza maggiore di 1,30 m sul primo asse (motocarri, motofurgoni, autobus auto-caravan autocarri)

Classe 3: Veicoli a tre assi (autovetture con carrello o caravan ad un asse, autobus, autocarri, autoarticolati a tre assi)

Classe 4: Veicoli e convogli costruiti a quattro assi (autovetture con carrello o caravan a due assi, autocarri, autoarticolati autotreni a 4 assi)

Classe 5: Veicoli e convogli a cinque o più assi (autoarticolati e autotreni a 5 o più assi)

VEICOLI USCITI							
anno	leggero	pesante					totale
	cl. A	cl. B	cl. 3	cl. 4	cl. 5	tot.	
1991	1.063.645	180.177	48.747	19.640	208.425	456.989	1.520.634
1992	1.102.289	189.510	49.701	20.235	210.436	469.882	1.572.171
1993	1.140.814	187.536	48.542	20.367	212.436	468.881	1.609.695
1994	1.223.031	197.720	48.438	36.825	225.598	508.581	1.731.612
1995	1.276.386	203.625	47.707	50.202	223.244	524.778	1.801.164
1996	1.339.898	212.940	47.954	54.012	228.622	543.528	1.883.426
1997	1.402.240	229.140	49.529	52.404	239.890	570.963	1.973.203
1998	1.479.271	244.837	48.529	67.621	248.608	609.595	2.088.866
1999	1.544.496	261.639	51.210	73.161	251.504	637.514	2.182.010
2000	1.649.208	308.246	56.237	88.892	280.539	733.914	2.383.122
2001	1.851.831	298.774	53.087	105.745	254.297	711.903	2.563.734
2002	1.808.186	314.735	51.479	103.011	260.545	729.770	2.537.956
2003	1.901.706	316.533	54.952	84.680	296.702	752.867	2.654.573
2004	2.001.121	322.865	59.412	76.859	329.962	789.098	2.790.219
2005	2.028.901	333.579	60.477	70.869	343.840	808.765	2.837.666
2006	2.126.656	323.647	64.406	41.696	392.961	822.710	2.949.366
2007	2.155.656	314.014	62.866	38.166	401.659	816.705	2.972.361
2008	2.206.175	317.910	60.728	38.442	387.852	804.932	3.011.107
2009	2.161.740	294.348	55.791	35.221	336.617	721.977	2.883.717
2010	2.187.448	291.737	55.850	36.312	345.890	729.789	2.917.237
2011	2.166.006	282.942	53.515	34.607	327.764	698.828	2.864.834
2012	2.043.266	263.117	49.697	34.435	318.440	665.689	2.708.955
2013	2.032.512	258.149	50.780	35.256	316.461	660.646	2.693.158
2014	2.069.955	262.214	51.119	32.259	306.775	652.367	2.722.322
2015	2.145.243	264.441	50.028	34.052	327.401	675.922	2.821.165
2016	2.246.840	278.106	49.366	37.859	341.719	707.050	2.953.890
Totale	**46.354.520**	**6.952.481**	**1.380.147**	**1.322.828**	**7.618.187**	**17.273.643**	**63.628.163**
%	**72,85**	**10,93**	**2,17**	**2,08**	**11,97**	**27,15**	**100,00**

Legenda

Classe A: Motoveicoli e veicoli a due assi con altezza uguale o inferiore a 1,30 m sul primo asse (autovetture)

Classe B: Veicoli a due assi con altezza maggiore di 1,30 m sul primo asse (motocarri, motofurgoni, autobus auto-caravan autocarri)

Classe 3: Veicoli a tre assi (autovetture con carrello o caravan ad un asse, autobus, autocarri, autoarticolati a tre assi)

Classe 4: Veicoli e convogli costruiti a quattro assi (autovetture con carrello o caravan a due assi, autocarri, autoarticolati autotreni a 4 assi)

Classe 5: Veicoli e convogli a cinque o più assi (autoarticolati e autotreni a 5 o più assi)

gomma. Il trasporto su strada ordinaria ha prevalso non solo dove era naturale per la conformazione territoriale, ma anche dove la idrovia o la ferrovia avrebbero potuto diventare valide alternative. Mantova è divenuta una città per auto e la viabilità stradale è diventato il solo criterio tenuto presente nell'organizzazione dei trasporti urbani. La ferrovia con la sua stazione periferica e nascosta e il porto che è stato addirittura abbandonato e ricostruito fuori dalla città ne sono la prova evidente.
L'investimento sulle tangenziali è, dunque, in linea con l'ipotesi formulata, ma necessita ancora tempo per verificarne la correttezza scientifica.
La ricostruzione compiuta sui sistemi di trasporto via acqua ha confermato che le distanze coperte dalle idrovie dall'Unificazione ad oggi sono economicamente produttive solo per un numero limitatissimo di prodotti. I tratti navigabili non riescono a soddisfare, per ora, un significativo numero di imprenditori che trovi conveniente utilizzare il trasporto via acqua. Addirittura, in mancanza di uno scalo "privato" una tale ipotesi è completamente irrealistica. Questo limite è sempre esistito. Fin dal XIX secolo i periodi di sviluppo del porto Catena furono legati a trasporti di specifici prodotti per specifiche industrie: argille e prodotti edilizi per la Ceramica Mantovana nella prima metà del XX secolo e, per il porto lacuale, i prodotti petrolchimici tra gli anni Cinquanta e Sessanta.
Probabilmente la navigazione diventerebbe interessante se da Venezia si potesse arrivare in Svizzera con natanti di portata superiore alle 1300 tonnellate, con trasporti relativamente veloci e per tutto l'anno; ma al contempo se si trovassero tipi di merci e imprenditori disposti ad usare questo vettore perché economicamente interessante.
Nell'attuale situazione è irrealistico pensare ad un cambiamento repentino della situazione. Valdaro in questo ipotetico scacchiere giocherebbe un ruolo importante, ma la presente situazione economica non permette di prevedere una tale soluzione. Va infine sottolineato che i tipi di industrie presenti sul territorio mantovano, fatta eccezione per il polo petrochimico e meccanico, sono lontani da quelli che potrebbero beneficiare della navigazione.
In teoria i benefici della navigazione sono molti e importanti: costa meno degli altri sistemi, è meno inquinante, e più silenziosa; trasporta enormi quantità che sostituiscono centinaia di vagoni o autocarri con rimorchio. Purtroppo, per la specifica realtà mantovana questi benefici si concretizzeranno se la distanza da coprire è lunga, se le zone toccate sono industrialmente molto sviluppate, se si trovano prodotti adeguati al trasporto su acqua e se i tempi di percorrenza non sono troppo lunghi.
I problemi descritti nel presente saggio relativi al trasporto su ferro e alla navigazione hanno costretto i due vettori ad una evoluzione molto limitata e marginale rispetto al trasporto su gomma. Essi si sono adattati a giocare un ruolo secondario, seppure in determinati periodi molto utile al tipo di sviluppo economico della città. Non si può, per esempio, non riconoscere un ruolo centrale allo scalo ferroviario di Frassine per la zona industriale nel secondo dopoguerra; come, alla stessa maniera, non si può non riconoscere agli scali lacuali privati delle industrie del petrolchimico lo stesso ruolo fondamentale per il trasporto via acqua durante lo stesso periodo.
D'altra parte, non è ugualmente corretto sostenere che questi mezzi di trasporto rappresentarono un'infrastruttura di pubblica utilità per l'intera città. La stessa conclusione si può tirare per il

porto Catena tra la fine del XIX secolo e la prima metà del XX. Resta, pertanto, la gomma la grande protagonista del secolo passato e di questo primo scorcio di XXI secolo. Un vettore che ha modellato il tessuto urbano e suburbano a sua immagine e somiglianza, ridefinendo i canoni non solo estetici, ma anche funzionali dell'architettura cittadina. «Si vuole, pertanto, ancora una volta formulare il più fervido auspicio affinché [...]»[37]. Così scriveva l'anonimo autore dell'articolo pubblicato sull'organo ufficiale della Camera di Commercio di Mantova, per l'ennesima volta, a proposito dell'ennesimo problema ferroviario o idroviario che impediva la realizzazione dell'ennesimo progetto presentato dalle autorità locali nel quadro dell'ennesima potenziale rinascita economica della città. Si potrebbe prendere questa retorica frase a modello e paradigma dell'evoluzione delle infrastrutture di trasporto alternative in territorio mantovano. Si potrebbe anche concludere in questo modo il presente saggio con delle parole di speranza in un futuro di progresso sociale ed economico. La ricerca storica, invece, è una scienza basata su ipotesi e fatti che ragionevolmente possono accadere. Sembra all'autore molto più onesto limitarsi ad affermare che per il momento è prematuro fare ipotesi su una rinascita del trasporto ferroviario o di navigazione in città e alla sua periferia. Il tessuto economico della città dopo due guerre mondiali, due crisi economiche (1929 e 2008) che hanno toccato profondamente il territorio e l'attuale assenza di risorse a livello centrale e locale per un investimento produttivo non permettono di formulare altre ipotesi che non riguardino il trasporto su gomma.

[37] *Ferrovie anno zero*, «Mantova. Rivista di Economia e Attualità della Camera di Commercio, Industria, Artigianato e Agricoltura di Mantova», n. 103, aprile-giugno 1975, p. 16.

TRA VECCHIE MURA, NUOVI GIARDINI E PARCHI URBANI

Claudia Bonora Previdi

«Anche la giornata di ieri passò in mezzo al giubilo generale. Percorrendo le vie ed i portici non avresti incontrato che volti ilari, manifestanti la piena soddisfazione, di cui ognuno è compreso. Baci, strette di mano, cordiali auguri, esclamazioni di gioia e di meraviglia nel ravvisare antichi conoscenti ed amici, erano le scene che ad ogni passo s'incontravano, ed alle quali impossibile sarebbe stato il rimanere insensibile».[1] Nell'ottobre 1866, firmata la pace, gli austriaci lasciavano definitivamente Mantova e mentre la milizia cittadina ovunque li sostituiva, la vita sembrava scorrere senza scosse apparenti: i vecchi organi amministrativi austriaci continuavano ad assolvere la propria funzione ma per la città e il suo territorio iniziava un nuovo, importante e storico capitolo.
A conclusione della terza guerra d'indipendenza, infatti, durante la quale il Mantovano era stato per l'ennesima volta teatro di vicende belliche e distruzioni, Mantova fu definitivamente annessa al Regno d'Italia e nonostante la sua riconosciuta importanza militare, confermata almeno fino al primo conflitto mondiale (anche se in un ruolo di seconda linea e nell'ambito di differenti piani strategici), prese avvio la progressiva conclusione di quel lungo periodo che l'aveva vista fra i protagonisti assoluti degli avvenimenti bellici che per secoli avevano investito l'Italia settentrionale e durante il quale la realizzazione di opere difensive, strettamente connesse alla morfologia e conformazione geografica, sempre aggiornate sulla base delle moderne esigenze belliche, incise profondamente sul disegno della città e del territorio (fig. 1).
La ridefinizione dei confini statali, il conseguente adeguamento a nuove e differenti strategie militari e la comparsa di nuove classi politiche e amministrative gettarono, infatti, le basi per il progressivo smantellamento di un sistema che, a metà del XIX secolo, aveva raggiunto il proprio culmine evolutivo in un disegno prefigurato quasi dalla natura stessa, realizzato per gradi e per successive elaborazioni progettuali. Processo che portò alla dismissione e alla conseguente scomparsa della maggior parte delle opere di difesa che avevano a lungo caratterizzato il disegno e l'immagine di Mantova, della città chiusa, compatta, della *città-fortezza*. Una lenta smilitarizzazione che, all'interno del più ampio contesto di trasformazione urbana e territoriale, fu guidata da superiori esigenze di igiene e decoro ed entro cui la città fu chiamata ad affrontare, per sé e per i limitrofi territori di tradizionale riferimento, la ricerca di un nuovo ruolo, di una nuova identità e di un nuova classe dirigente, con conseguenti azioni che portarono alla variazione dei limiti e dei confini comunali e al modificarsi qualitativo e tipologico

[1] «Gazzetta di Mantova», 13 ottobre 1866, p. 3.

Fig. 1 – La fortezza di Mantova nel suo assetto pressoché definitivo (ÖStA Wien, KA, *Karten-und Plansammlung*, KV 654-1, 4)

degli interventi architettonici, destinati ad adeguarsi a nuove e differenti necessità e requisiti con l'introduzione di un inedito concetto e uso degli spazi urbani anche attraverso la realizzazione di nuove componenti, come per esempio giardini e parchi pubblici, a lungo ostacolate o limitate dal ruolo di fortezza assegnato alla città stessa.

L'annessione al Regno d'Italia: il dibattito sulle fortificazioni e i primi interventi di demolizione

Alla vigilia dell'annessione al Regno d'Italia, nella *Guida storica artistica amministrativa del Mantovano*, Mantova era orgogliosamente descritta «come una bella e gradevole città, nella quale era possibile vivere senza essere oppressi dalla monotonia. Si trovavano aperti sale da ballo, ampie birrerie, alberghi confortevoli e un buon numero di caffè. Sei erano i teatri».[2] Purtroppo, la sua «condizione di fortezza, con un raggio fortilizio assai esteso, e con opere esterne di difesa ben ragguardevoli, non permette che questa città abbia il notevole sviluppo di passeggiate, con viali ombrosi e boschetti, che veggiamo in altre città anche più piccole di Mantova e meno ricche. Tuttavia, le adiacenze del Te, con belli alberi e viali coperti, offrono un sufficiente ed abbastanza ameno passaggio pubblico; il quale collegandosi alla strada esterna di circonvallazione, che uscendo da Porta Pradella progredisce fino a Porta Cerese, presenta una bella comodità per una gradevole passeggiata, sufficientemente ombreggiata in estate, e che lambendo la città non manca di essere un po' variata. La piazza Virgiliana poi, nell'interno della città, prestasi molto bene a pubblico passeggio, col bel verde che la circonda, co' suoi tappeti di verdura, ne' quali, come ne' viali, non fanno difetto marmorei sedili; e nel vasto e regolare recinto offre agio al gradevole spettacolo de' corsi di carrozze [...]».[3] Accanto ai noti problemi legati alla salubrità della sua aria la città mostrava anche segni di modernizzazione: la ferrovia, terminata nel 1851 e che collegava Verona a Sant'Antonio, era integrata da un servizio di *omnibus* per il collegamento fra la città e la stazione; sempre nel 1851 era stata aperta la stazione telegrafica e nel 1864, in ritardo rispetto alle città vicine, era giunta l'illuminazione pubblica a gas. Tuttavia, appariva inadeguata al processo di modernizzazione che il nuovo Stato intendeva avviare.[4]

Fin dall'inizio, la nuova classe dirigente locale, che aveva sostituito funzionari in gran parte di provenienza straniera, sovente assoggettati all'autorità militare, dovette confrontarsi con problematiche essenzialmente connesse ai trasporti, ai temi dell'economia, alle servitù militari e alle conseguenti dispute e controversie di carattere igienico-sanitario. Furono in particolare

[2] R. Salvadori, *Studi sulla città 1814-1960*, Milano, Franco Angeli 1997, p. 68.

[3] *Guida storica artistica amministrativa del Mantovano*, Mantova, Lorenzo Podestà 1864, pp. 254-255.

[4] Cfr. in particolare R. Salvadori, *op. cit.*, pp. 68-69. Inoltre S. Sabbioni, *Dall'Unità al periodo liberale (1866-1914)*, in *Mantova e il suo territorio*, a cura di G. Rumi, G. Mezzanotte, A. Cova, Milano, Cariplo 1999, pp. 55-77; M. Vaini, *Dalla Restaurazione alla grande depressione (1814-1885)*, in *Mantova e il suo territorio*, cit., pp. 269-291. Per un quadro degli interventi in ambito architettonico nella seconda metà del XIX secolo cfr. in particolare C. Bonora Previdi, L. Roncai, *L'architettura: da città ducale a capoluogo di provincia*, in *Storia di Mantova. Uomini, ambiente, economia, società, istituzioni. Le radici del presente (1792-1960)*, a cura di M.A. Romani, vol. II, Mantova, Tre Lune Edizioni 2008, pp. 123-130.

le onerose servitù militari, che assediavano il centro urbano inibendo ogni forma di espansione, le opere di difesa e la presenza all'interno del centro urbano di caserme, magazzini e depositi, così come la gestione del sistema idraulico cittadino, determinante per la salubrità dell'aria e parte integrante del sistema difensivo (ancora di competenza del Genio militare che poteva discrezionalmente intervenire in caso di ravvisata necessità), che continuarono a caratterizzare e a condizionare in modo decisivo la vita e lo sviluppo della città, divenendo i temi di un dibattito politico e amministrativo che, assieme a quello per l'ampliamento territoriale del Comune e per i collegamenti infrastrutturali, indirizzarono, intrecciandosi, le azioni che portarono alla definizione del disegno della città moderna, disegno che avrebbe determinato un riassetto infrastrutturale, un riordino idraulico-igienico così come, assieme all'ampliamento dei confini comunali, la conquista di aree di espansione urbana e la realizzazione di un sistema di spazi e aree verdi attorno alla città.

La ricostituzione della provincia ebbe per conseguenza l'immediata necessità di dotare la città di alcune infrastrutture essenziali; in particolare nel tentativo di risolvere l'annosa questione del suo isolamento e di offrire nuove opportunità al sistema economico locale, si tentò di pianificare un sistema di collegamento ferroviario regionale ed extraurbano, proposte subito inserite nel più ampio disegno riguardante le strade ferrate dell'intero territorio italiano. Nel 1873, dopo circa quattro anni di lavori per la costruzione e il completamento della linea che da Porto Mantovano doveva raggiungere il centro urbano, fu inaugurata la stazione ferroviaria di Mantova e furono realizzate le linee Mantova-Modena, Mantova-Cremona e un decennio più tardi Mantova-Cerea, Suzzara-Parma e Suzzara-Ferrara. Nel 1893 il sistema ferroviario mantovano poteva dirsi completato nel suo assetto attuale e se finalmente poteva garantire il collegamento della città con l'esterno, già si poneva come elemento che di lì a poco ne avrebbe condizionato e vincolato lo sviluppo e l'espansione.[5]

Allo stesso modo si provvide alla realizzazione di un sistema di servizi urbani: nel 1885 furono praticate brecce nella cortina muraria del fronte meridionale per consentire il transito della linea tranviaria Brescia-Mantova-Ostiglia (detta la Belga), la cui stazione fu costruita sul Te, e nel 1887, per il passaggio della tranvia Asola-Viadana. Pur essendosi accordata l'autorizzazione ad abbattere qualche fortilizio o tratto di cortina, per imprescindibili ragioni di pubblica utilità, le servitù militari permanevano in tutta la loro estensione e la necessità della loro soppressione diveniva per la cittadinanza una questione sempre più sentita e urgente.

Le prime concrete iniziative, ormai indifferibili, che parve potessero contribuire a risolvere il problema, possono essere considerate le interpellanze e interrogazioni rivolte dalla rappresentanza politica mantovana al Parlamento dal 1883 che, riguardanti le condizioni igienico-sanitarie e la questione delle servitù militari, contraddistinsero l'inizio della trasformazione urbanistica e architettonica della città. Sulla «Gazzetta di Mantova» del 3 marzo 1883 si legge: «Effettivamente a Mantova oggi toccano tutti i danni e nessuno dei vantaggi dell'essere fortezza. Mantova è soffocata da un

[5] Per approfondimenti si rimanda al contributo di Secondo Sabbioni in questo stesso volume.

cerchio di forti proprio attorno alle ultime case; non può respirare; non può risanarsi e ne avrebbe bisogno; non può stabilire delle industrie; non può porsi convenientemente in comunicazioni col resto d'Italia e della provincia stessa per mezzo di ferrovie, o per mezzo di tranvie, giacché vi è sempre l'enorme difficoltà delle opere fortilizie che non si possono in alcun modo toccare, opponendosi risolutamente il Genio militare ad ogni lesione dell'integrità dei forti». Con queste parole l'onorevole Antonio d'Arco iniziava il proprio discorso col quale chiedeva al ministro della Guerra, onorevole Ferrero, di far esaminare «da una speciale commissione quali delle vecchie opere fortilizie di Mantova siano del tutto inutili in ogni eventualità, qualunque abbia da essere la destinazione futura di Mantova».[6] Nella seduta del Consiglio comunale del 14 maggio 1883 si comunicava che la commissione municipale, recatasi a Roma, «ebbe affidamento che dietro produzione di un rilievo tecnico identificante i terrapieni od opere fortilizie prossimi alla città, di cui si desidera l'atterramento, questo potrà essere disposto senza ritardo; essendo già stabilito dai competenti dicasteri militari che nell'assetto futuro della fortezza di Mantova i forti immediatamente circondanti la città saranno inutili, dovendosi invece portare le fortificazioni a più rilevanti distanze a norma delle esigenze moderne per una importante fortezza».[7]

Iniziava così una lunga e difficile trattativa che avrebbe portato alla sistematica demolizione delle opere di difesa più esterne e di tratti della cinta muraria e delle porte urbane che per secoli avevano tracciato il limite e l'immagine della città stessa.[8] Un desiderio di rinnovamento e di risanamento che nel tentativo di far fronte ai numerosi problemi legati alla *città-fortezza* fu inevitabilmente l'inizio della frantumazione e conseguente perdita dell'immagine storica della città nel suo complesso.

Già alla fine del 1883, mentre si completavano i lavori della difesa idraulica, l'ingegnere Ernesto Coen presentava i progetti elaborati dall'Ufficio tecnico comunale nel chiaro intento «di rimuovere quei danni in ordine d'igiene, di viabilità e d'estetica, che provengono dalla esistenza di quelle speciali opere fortificatorie adossate agli imbocchi od in prossimità delle porte urbane». Sottolineava come «le opere progettate riflettono miglioramenti agli accessi nella città, con che si ebbe di mira di poter poi sostituire agli attuali fabbricati murari delle porte, delle barriere a cancellate per guisa da far scordare il non certo invidiabile carattere di città chiusa e la gravezza opprimente che si collega dei tristi ricordi delle passate dominazioni». In particolare, i progetti prevedevano lo spianamento del rivellino di porta Pradella con colmatura del fossato e del bacino antistante e sostituzione dell'angusto fabbricato della porta con «un'elegante barriera esterna a cancellate». Interventi che si univano a quelli riguardanti il raddrizzamento di un tronco della strada provinciale cremonese, il

[6] *Pro Mantova*, «Gazzetta di Mantova», 3 marzo 1883, p. 1.
[7] Ivi, 17 maggio 1883, p. 2.

[8] Un primo quadro delle vicende riguardanti le dismissioni militari è tracciato da A. Fontana, *La dismissione delle fortificazioni di Mantova (dal 1870 al 1940)*, tesi di laurea, relatore Sandri Maria Grazia, correlatore Roncai Luciano, Politecnico di Milano, Facoltà di Architettura, a.a. 1989-1990. Per approfondimenti sul dibattito di questi anni cfr. in particolare la documentazione conservata in Archivio Storico Comune di Mantova (da ora ASCMn), *Sezione ottocentesca*, Tit. XII.10.1, b. 916.

Fig. 2 – *Piano d'insieme indicante i terreni Demaniali Militari in prossimità di Porta Pradella*, Mantova 19 marzo 1895 (ASCMn, *Atti di Cauta Custodia*, b. 1, fasc. 7)

miglioramento dell'ingresso da porta San Giorgio e il raddrizzamento del tratto di strada provinciale parmense in corrispondenza dell'ingresso di porta Cerese con la demolizione del rivellino, la parziale colmatura del fossato antistante le mura e lo spostamento dell'apertura della porta.[9] Progetti che furono il fondamento delle ripetute interpellanze formulate al Ministero della Guerra che trovarono una prima concreta risposta solo nel 1892 quando l'amministrazione comunale, con l'obiettivo di migliorare le condizioni igieniche della città, ottenne il benestare per la demolizione dei primi fortilizi. Al 9 dicembre di quell'anno risale, infatti, lo schema di convenzione fra l'amministrazione militare e il municipio di Mantova per la concessione del rivellino di porta Pradella e della porzione di terreno antistante la porta assieme al bacino omonimo, mentre al 29 dicembre il verbale di consegna dell'intera area, di estensione pari a «ettari 2 are 62 centiare 40», nominalmente suddivisa in tre appezzamenti: quelli a destra e a sinistra della porta, delimitati dalla cinta muraria e dalla sede tranviaria, e quello di estensione maggiore che comprendeva tutta l'area antistante il rivellino e il bacino delimitato dalla strada provinciale, dalla ferrovia e dalla tranvia Brescia-Mantova-Ostiglia.[10] Il 3 e il 7 gennaio 1893 il Consiglio comunale approvava i lavori di demolizione, delibera resa esecutiva il 9 gennaio, e il 23 marzo 1893 il rivellino veniva escluso dal novero delle fortificazioni dello Stato; i lavori di demolizione furono eseguiti in pochi mesi. Il 9 novembre 1895 il terreno era venduto al Comune con alcuni vincoli causati dalle servitù militari: il canale Paiolo non poteva mutare andamento e se l'amministrazione avesse deciso il riempimento del bacino a livello stradale avrebbe dovuto attenersi alle indicazioni del Genio militare. Inoltre, la destinazione d'uso concessa era unicamente quella di pubblico servizio (fig. 2).[11]

Tutto questo era però di irrilevante entità e certo non sufficiente a soddisfare le aspirazioni ben più vaste e giustificate della cittadinanza, ben esemplificate dall'immediato intervento sull'area dei Giardini di Pradella, auspicato luogo di svago per i cittadini. Sull'area dove prima sorgeva il rivellino fu, infatti, costruita, riprendendo l'impianto del giardino all'inglese, la prima parte di questo nuovo spazio verde, disegnata da Odoardo Bustaffa e Sebastiano Cavallero, mentre quella del bacino, colmata con il trasporto della terra risultante dalle prime operazioni di spianamento dei bastioni di Ognissanti e Sant'Alessio, deliberate proprio nello stesso periodo, fu occupata dall'ampliamento del giardino stesso realizzato nel 1900 su progetto dell'architetto-giardiniere torinese Giuseppe Roda, professionista che diede un importante contributo al disegno del verde urbano. Fortemente caratterizzato dalla presenza del canale Paiolo, il nuovo giardino definì un sistema di spazi erbosi di forma irregolare con piante e cespugli disposti a gruppi a creare un disegno in immediata relazione con i movimenti di terra e la ricerca di visuali.[12]

---

[9] ASCMn, *Sezione ottocentesca*, Tit. XII.10.1, b. 916, PG. 7762 del 1893, 1° ottobre 1883.

[10] Cfr. la documentazione conservata in ASCMn, *Sezione ottocentesca*, Tit. XII.10.1, b. 916; *Atti di Cauta Custodia*, b. 1, fasc. 7.

[11] ASCMn, *Atti di Cauta Custodia*, b. 1, fasc. 7.

[12] Per approfondimenti riguardanti la costruzione dei giardini di porta Pradella si rimanda in particolare a I. Comin, *Giuseppe Roda architetto del verde a Mantova e il caso dei giardini di Porta Pradella e viale Piave*, in *Parchi e giardini pubblici. Il verde a Mantova dalla fine del Settecento al secondo dopoguerra*, a cura di A. Mortari, C. Bonora

Con decreto del 7 febbraio 1895 porta Pradella era radiata dal novero delle fortificazioni e il 21 marzo veniva consegnata al Comune che già aveva concretamente pensato alla sua demolizione. L'incertezza dettata dal senso di grande responsabilità che derivava dall'attenzione che la cittadinanza stava riservando all'intervento indusse però il Comune a bandire un pubblico concorso; i progetti presentati furono diciotto e nessuno fu ritenuto degno di premio da parte della commissione giudicatrice che, composta dagli architetti Camillo Boito, Gaetano Moretti e Diego Brioschi, era «convinta che ad un'opera già esistente e degna di considerazione non si possa sostituire un'altra che non sia una vera e propria opera d'arte [...]».[13] La riforma della porta fu eseguita in conformità a un progetto redatto dall'Ufficio tecnico municipale che ne prevedeva la conservazione, la sistemazione della parte demolita, la costruzione di un nuovo ponte e l'inserimento di cancellate.[14]
Mentre il controllo della difesa idraulica perimetrale passava dall'autorità militare al Genio civile, diverse porte cittadine venivano assegnate alla competenza del Demanio civile, passaggio che assieme alla riforma daziaria accelerò gli interventi di demolizione non ritenuti tali da compromettere l'assetto generale della fortezza di Mantova (ancora fondamentale nel piano generale di difesa dello Stato), ma indispensabili a garantire i tanto invocati ed essenziali miglioramenti d'igiene, viabilità ed estetica. Nell'ottobre 1898, allo scopo di migliorare la viabilità, l'amministrazione chiedeva alle competenti autorità militari l'autorizzazione per lo spianamento del rivellino di porta San Giorgio e secondo il progetto dell'Ufficio tecnico del Comune, guidato dall'ingegnere Carlo Andreani, padre di Aldo, la posa in opera della barriera di San Giorgio; il 3 settembre 1901 veniva presentata la relazione di collaudo delle opere di abbattimento del rivellino e la ricostruzione di un tronco di strada nazionale d'accesso al ponte di San Giorgio con il rivestimento delle sue scarpe verso i laghi (fig. 3).[15]
Il 19 luglio 1900 il sindaco Riccardo Cristofori scriveva alla Deputazione provinciale spiegando come porta Virgilio (porta Cerese), a causa delle sue dimensioni, della sua ubicazione e per l'andamento della strada esterna, non rispondesse affatto alle esigenze dell'importante transito veicolare che già all'epoca gravava sull'asse viario. L'amministrazione comunale, «impressionata da tale grave inconveniente, facendosi anche interprete dei desideri più volte espressi dalla cittadinanza e dal Comunale Consiglio, concepì il progetto di abbandonare l'attuale porta, per costruire in sua vece, una barriera in corrispondenza dell'asse di Corso Garibaldi, rettificando inoltre l'attuale andamento della strada cremonese», di competenza provinciale (figg. 4 e 5).[16] Il 15 gennaio 1901 il Consiglio comunale approvava il progetto definitivo di

Previdi, Mantova, Publi Paolini 2004, pp. 65-81. Più in generale sull'attività di Giuseppe Roda a Mantova si rimanda a I. Comin, *Giuseppe Roda architetto del verde a Mantova*, tesi di laurea, relatore Maurizio Boriani, correlatore Alberta Cazzani, Politecnico di Milano, Facoltà di Architettura, a.a. 1997-1998.

[13] «Gazzetta di Mantova», 8-9 gennaio 1896.

[14] Per approfondimenti cfr. la documentazione conservata in ASCMn, *Sezione novecentesca*, Cat. X.3.12, 1901-1904, 1901-1933 e in *Ufficio Tecnico*, b. 163, fasc. 1.

[15] In particolare ASCMn, *Sezione novecentesca*, Cat. X.3.12, 1901-1904, PG. 2550/2551 del 1902 e *Ufficio Tecnico*, b. 163, fasc. 2.

[16] In particolare ASCMn, *Sezione novecentesca*, Cat. X.3.12, 1901-1904, PG. 47/7835 del 1901 e PG. 279/3286 del 1903 e *Ufficio Tecnico*, b. 163, fasc. 3.

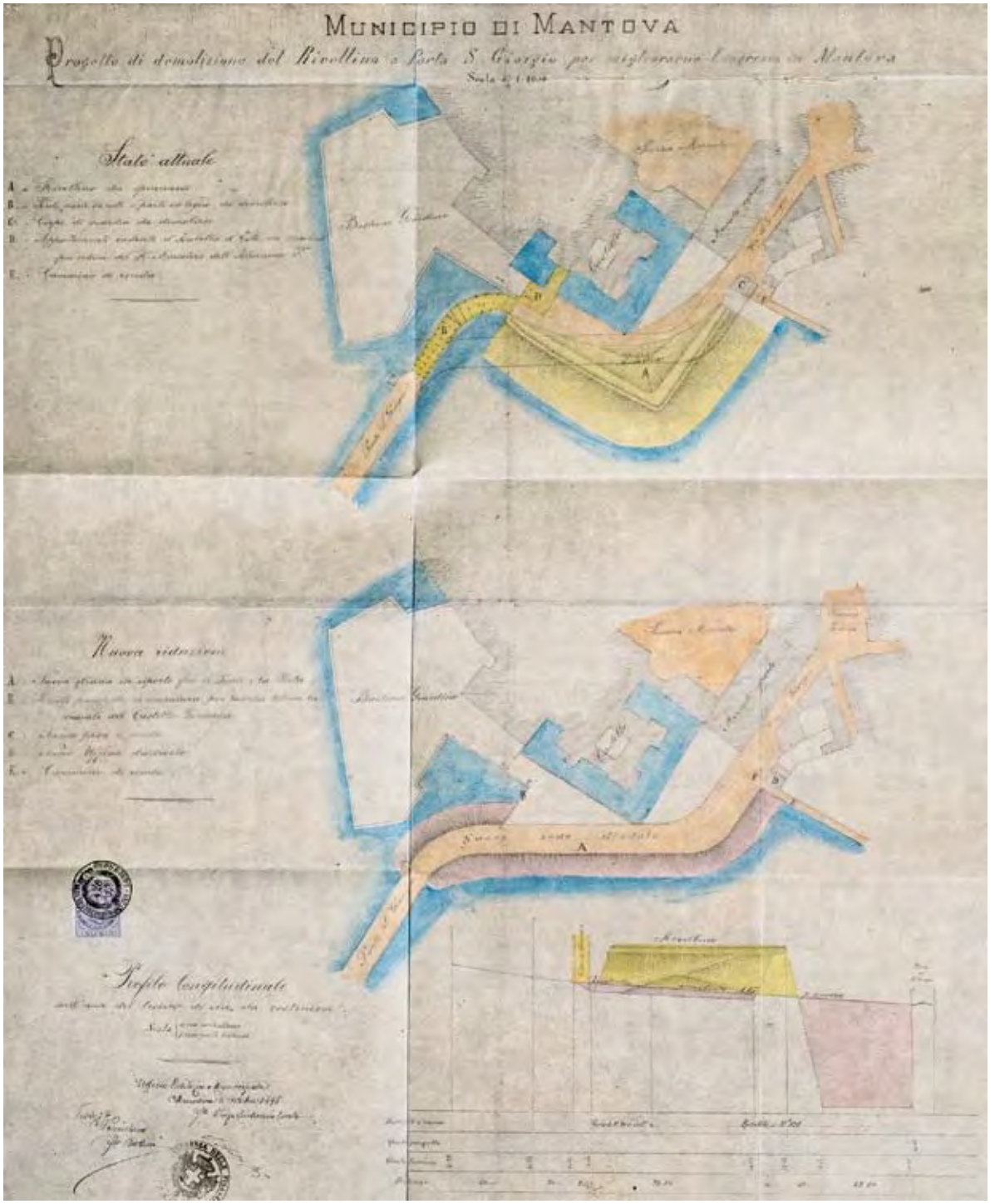


Fig. 3 – *Progetto di demolizione del Rivellino a Porta San Giorgio per migliorarne l'ingresso in Mantova*, ingegnere Carlo Andreani, Mantova 8 ottobre 1898 (ASCMn, *Sezione novecentesca*, Cat. VIII.14, 1905, PG. 241/2440 del 1905)

Fig.4 – Porta Cerese poco prima della demolizione (ASCMn, *Raccolta fotografica*, cartella 16, fasc. 7/3, foto 3)

Fig. 5 – Barriera Virgilio, primi anni del Novecento (Mantova, collezione privata)

demolizione, la costruzione della barriera, nonché del ponte sulla fossa magistrale, così come il necessario capitolato d'asta. Il progetto fu sottoposto sia al parere della Commissione provinciale per la conservazione dei monumenti sia della Commissione municipale d'ornato che non riscontrarono quei «pregi artistici e storici» necessari alla conservazione della porta.[17] Passaggi accompagnati da un vivace e acceso dibattito; lo stesso onorevole Antonio d'Arco, che già aveva dato avvio al dibattimento parlamentare per la smilitarizzazione della città, in quegli stessi giorni scriveva sulla «Gazzetta di Mantova» come la città si trovasse di fronte a «una ingenua ma furiosa smania di demolizione», e come fosse «ormai evidente, e gli atterramenti a Porta Pradella ed a Porta S. Giorgio sono lì a dimostrarlo, che quanto più togliete a Mantova del suo carattere di città fortezza, tanto più date risalto all'altro carattere di città palustre». Precisava come occorresse «mettersi bene in mente che i criteri che valgono pel risanamento e l'abbellimento delle altre città, non servono per Mantova, la quale, unica fra tutte, è chiusa in un pantano. Per le altre oltre le mura comincia l'aria libera e sana, il verde delle campagne, la bellezza della natura; per Mantova invece, oltre le mura, sta una larga cerchia di desolazione. [...] Conserviamo quanto più è possibile di questi schermi contro il triste spettacolo delle paludi, di questi ricordi della nostra storia; ma i bastioni diventino ombrose passeggiate, e di arbusti e di aiuole si rallegrino gli spalti ed i revellini. [...] Questa è l'opinione di chi pensa che il giusto amore del nuovo, possa compenetrarsi nel rispetto dell'antico».[18] Il 12 febbraio 1901 il ministro dell'Istruzione pubblica scriveva al sindaco: «Malgrado i suffragi che la proposta di abbattere la Porta in discorso ha raccolto in seno ad ambedue le Commissioni e malgrado le ragioni di varia indole che furono poste innanzi a sostegno di tale proposta non debbo nascondere alla S.V. Ill.ma che l'attuazione del progetto onde trattasi non mi sembra bastantemente giustificata, né in linea d'arte, né in linea di pratica opportunità. È bensì vero che la Porta Virgilio, per l'epoca a cui risale la sua costruzione, non ha quello spiccato carattere di vetustà, che tanto conferisce al pregio dei monumenti. Non si tratta però meno di un edificio il quale, e per la sua mole, e per la correttezza delle sue linee architettoniche, offre, nei riguardi artistici, qualche importanza; e di un edificio il quale, avendo conservato la ubicazione originaria della Porta di cui si ha notizia sino dal XIV secolo, è di grande interesse per lo studio della topografia mantovana. Né concorrono, d'altra parte impellenti ragioni d'indole pratica, a consigliare la proposta demolizione». Precisava come l'Ufficio regionale per i monumenti della Lombardia avesse messo giustamente in evidenza come la realizzazione dei progetti per il prolungamento del corso Garibaldi e il rettifilo della strada provinciale parmense non avrebbero necessitato della demolizione della porta che poteva quindi essere conservata. Concludeva: «Ma se, a cagione d'impegni in precedenza assunti da codesto Comune con l'autorità militare, la porta in questione, che pure sarebbe potuta servire ancora a qualche uso utile, deve senz'altro essere demolita, dato che gli

[17] *La questione di Porta Cerese*, «Gazzetta di Mantova», 17-18 gennaio 1901, p. 2.

[18] «Gazzetta di Mantova», 24 gennaio 1901, p. 2.

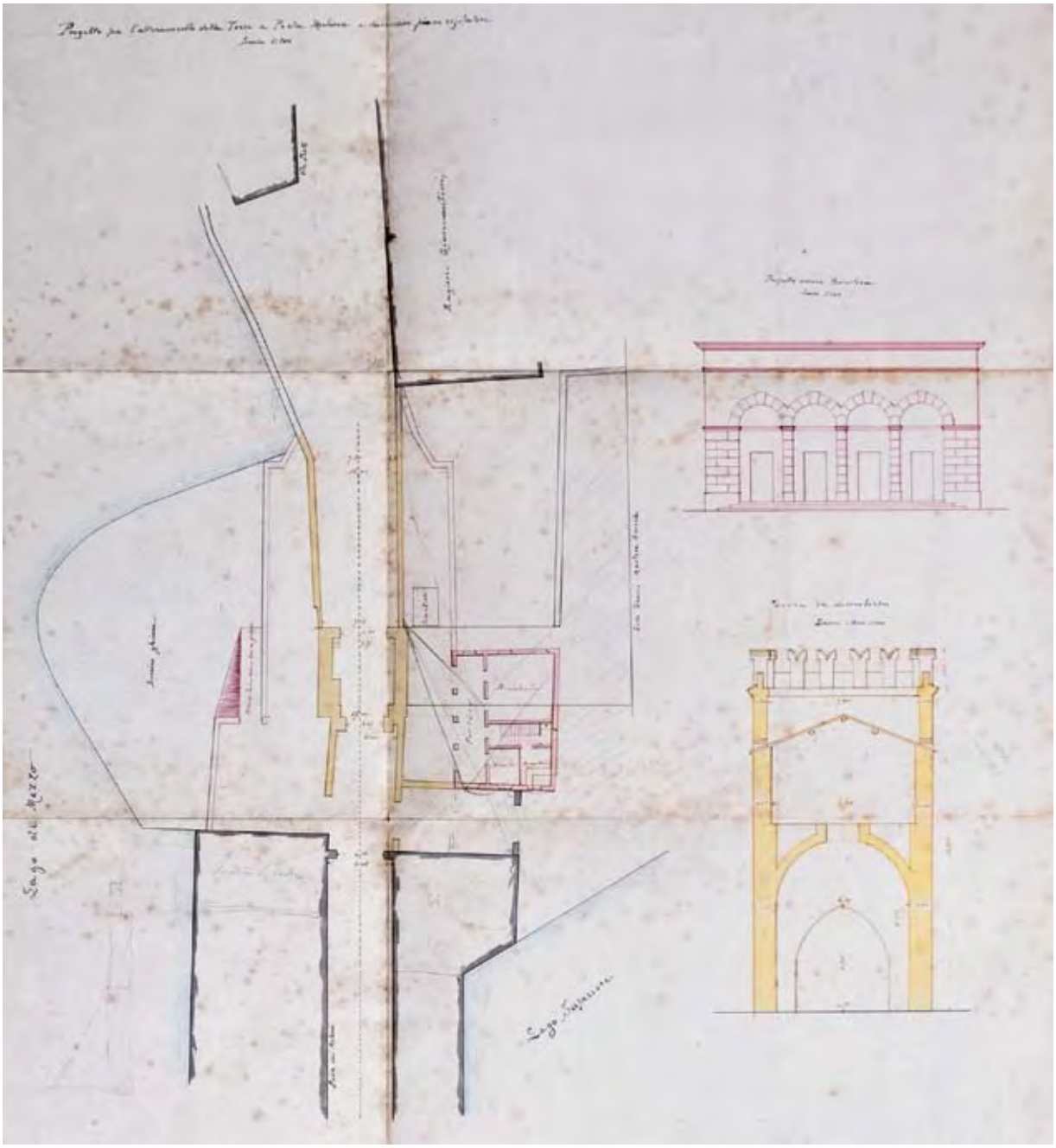


Fig. 6 – *Progetto per l'atterramento della Torre a Porta Mulina e successivo piano regolatore*, Mantova 13 dicembre 1901 (ASCMn, *Sezione novecentesca*, Cat. X.3.12, 1901-1904, PG. 158/3992 del 1902)

impegni di cui trattasi non possono assolutamente modificarsi, questo Ministero dovrà, quantunque a malincuore, sottostare alle necessità delle cose e lascerà a chi tocca la responsabilità di un fatto che certo conveniva evitare, a tutela delle memorie storiche di codesta città».[19]
Furono inoltre pianificate le demolizioni della torre di porta Mulina e di porta Pusterla. Il 13 dicembre 1901 l'Ufficio tecnico municipale rassegnava, infatti, il *Progetto per l'atterramento della torretta che fronteggia il ponte dei Mulini e costruzione di un casello daziario e allargamento strada*, che aveva ottenuto tutte le necessarie approvazioni. In particolare, la demolizione della torretta avrebbe consentito di abbreviare la lunghezza del ponte e con la demolizione delle mura di cinta si sarebbe potuto valutare di allargarne l'imbocco, ampliamento che avrebbe consentito di poter ricavare un piazzale di sosta dei carri, quando fosse impedito l'androne del ponte, e un piazzale di fermata d'innanzi all'Ufficio daziario. Interventi questi suggeriti dalla presenza verso il lago di Mezzo di fondazioni «di mura antiche per cui basta sulle stesse costruire il nuovo muro di parapetto. Dalla parte poi di proprietà Giannantoni basta fare la permuta dell'area che il Militare ha ceduto al Comune con quella Giannantoni». Il 23 dicembre dello stesso anno il Consiglio comunale discuteva e deliberava i lavori e la relativa spesa (fig. 6).[20]
Nel 1902 era ormai chiaro come con l'aggregazione delle praterie del Te alla giurisdizione territoriale del Comune di Mantova, e «col rendersi sempre più importante la ricorrenza della fiera annuale del bestiame nelle dette praterie, mediante anche esposizioni speciali di animali bovini, e finalmente colla recente attivazione del mercato mensile del bestiame si impone come una necessità imprescindibile il miglioramento del passaggio dei pedoni e dei ruotabili per Porta Pusterla». Era intenzione della Giunta municipale «includere l'esecuzione di tali migliorie in un progetto generale di spianamento di tutta la cinta dei fortilizi che attorniano la città da Porta Belfiore a Porta Virgilio. Ma poiché tale progetto già presentato all'Autorità militare resta ancora sospeso per talune difficoltà sollevate dall'amministrazione militare, diventa ancora più impellente la necessità di ovviare intanto agli inconvenienti che riguardano l'accesso di Porta Pusterla; inconvenienti che si rendono manifesti non solo in occasioni straordinarie di ressa di gente sul Te, ma che si riscontrano anche in circostanze ordinarie, essendo da tutti lamentata la ristrettezza degli imbocchi dell'androne della porta il cui asse non è neppure in linea retta». Il Comune, «per facilitare lo scambio dei ruotabili e il libero passaggio ai pedoni», aveva già avanzato richiesta di autorizzazione all'abbattimento dei muri laterali dell'androne della porta e del terrapieno sovrastante, prevedendo la conservazione, «per ragioni d'arte», della torretta cinquecentesca, la formazione di un piazzale e la costruzione di una barriera. Il progetto, il 12 novembre 1902, fu deliberato dal Consiglio comunale; seguì l'asta per l'appalto dei lavori che, diretti da Carlo Andreani, iniziarono nel febbraio 1903; interrotti poco dopo perché la torretta isolata fino a terra nei lati di levante e mezzogiorno presentava

[19] ASCMn, *Sezione novecentesca*, Cat. X.3.12, 1901-1904, PG. 47/7835 del 1901; si veda inoltre PG. 279/3286 del 1903.
[20] Ivi, Cat. X.3.12, 1901-1904, PG. 158/3992 del 1902.

Fig. 7 – Lavori di demolizione a porta Pusterla, Studio Calzolari, primi del Novecento (ASCMn, *Raccolta fotografica*, cartella 16, fasc. 7/2, foto 1)

evidenti tracce di instabilità, furono completati nel 1904 (fig. 7).[21] Infine, risale sempre al 1904 il progetto dell'ingegnere Del Fabbro per demolizione completa di porta Pradella (detta Belfiore) e delle attigue barriere, interamente attuata però, con modalità differenti, solo alcuni decenni più tardi.[22]

La convenzione del 1905: la demolizione delle opere a ridosso della cinta magistrale e l'abolizione delle prime servitù militari

Le azioni intraprese dall'amministrazione comunale finalizzate al miglioramento delle condizioni igieniche della città raggiunsero risultati significativi il 28 novembre 1904, quando, dopo anni di trattative, di sopralluoghi e di visite, fu concordato con l'amministrazione militare uno schema di convenzione, poi stipulata il 17 luglio 1905, per la cessione dei terreni demaniali attorno alla città.[23] L'amministrazione comunale aveva, infatti, fatto istanza al Ministero della Guerra per abbattere i terrapieni e alcuni bastioni della cinta dei fronti sud e ovest allo scopo di sopraelevare il fondo della fossa magistrale e di sistemarla «in modo da evitare il ristagno delle acque e ridurre così le cause di malaria».[24] L'amministrazione militare in accordo con quelle dell'Interno e dei Lavori pubblici procedette con studi e valutazioni e tenuto conto che il Comune «compilava da parte sua un progetto per bonificare i terreni circostanti alla città» approvava le richieste avanzate; l'amministrazione militare cedeva al Comune di Mantova «i terreni demaniali […] costituenti parte della cinta fortificata ed opere annesse in compenso dei lavori di sistemazione dei fronti sud e ovest di detta cinta e la bonificazione dei terreni contigui alla cinta medesima, che il Comune si obbligava di eseguire a tutta sua cura e spese, in base ai progetti compilati rispettivamente dalla Direzione del Genio di Verona e dell'Ufficio tecnico municipale coll'approvazione dell'ufficio del Genio Civile di Mantova» (figg. 8-12).[25] I lavori da eseguirsi riguardavano nello specifico: «A) Spianamento completo del Bastione di S. Barnaba fino al nuovo livello della fossa […]. B) Abbassamento del Bastione di S. Alessio e sopra elevazione della fossa in corrispondenza delle faccie del Bastione […]. C) Spianamento del ramparo esistente tra il suddetto Bastione e Porta Pusterla fino al livello determinato dal cammino di ronda al nord di S. Alessio e dal piano di detta Porta; costruzione sopra l'attuale muro di scarpa di un parapetto per fucileria […]. D) Spianamento del ramparo da Porta Pusterla a Porta Virgilio, compreso il Rondello di Sant'Anna fino al livello della strada di circonvallazione interna retrostante, e, costruzione di un parapetto in muratura come sopra, anche lungo il contorno del Rondello S. Anna […]. E) Lo stesso lavoro di spianamento

---

[21] Ivi Cat. X.3.12, 1901-1904, PG. 463/5793 del 1904 e ASCMn, *Ufficio Tecnico*, b. 163, fasc. 3.

[22] ASCMn, *Sezione novecentesca*, Cat. X.3.12, 1901-1904, PG. 4321 del 1904. Per le vicende che hanno portato alla demolizione di porta Pradella si rimanda anche a ivi, Cat. X.3.12, 1901-1933. L'ultima porzione della porta corrispondente alla parte interna fu demolita nel 1940.

[23] Si rimanda in particolare alla documentazione in ivi, Cat. VIII.14, 1905, PG. 49 del 1905.

[24] Ivi, Cat. VIII.14, 1906-1909, PG. 22/5549 del 1906, *Schema di convenzione fra la Amministrazione Militare ed il Municipio di Mantova per la sistemazione della cinta fortificata di quella Città lungo i fronti sud e ovest della piazza stessa e per la bonificazione di alcuni terreni demaniali circostanti a Mantova*.

[25] B. Ricci, *Le servitù militari a Mantova e loro conseguenze*, 20 gennaio 1941, ivi, Cat. VIII.14, 1942-1945, PG. 5835 del 1942.

Fig. 8 – *Piano d'insieme della Cinta fortificata di Mantova*, Verona 31 marzo 1903 (ASCMn, *Ufficio Tecnico*, b. 206, fasc. 3.1.22)

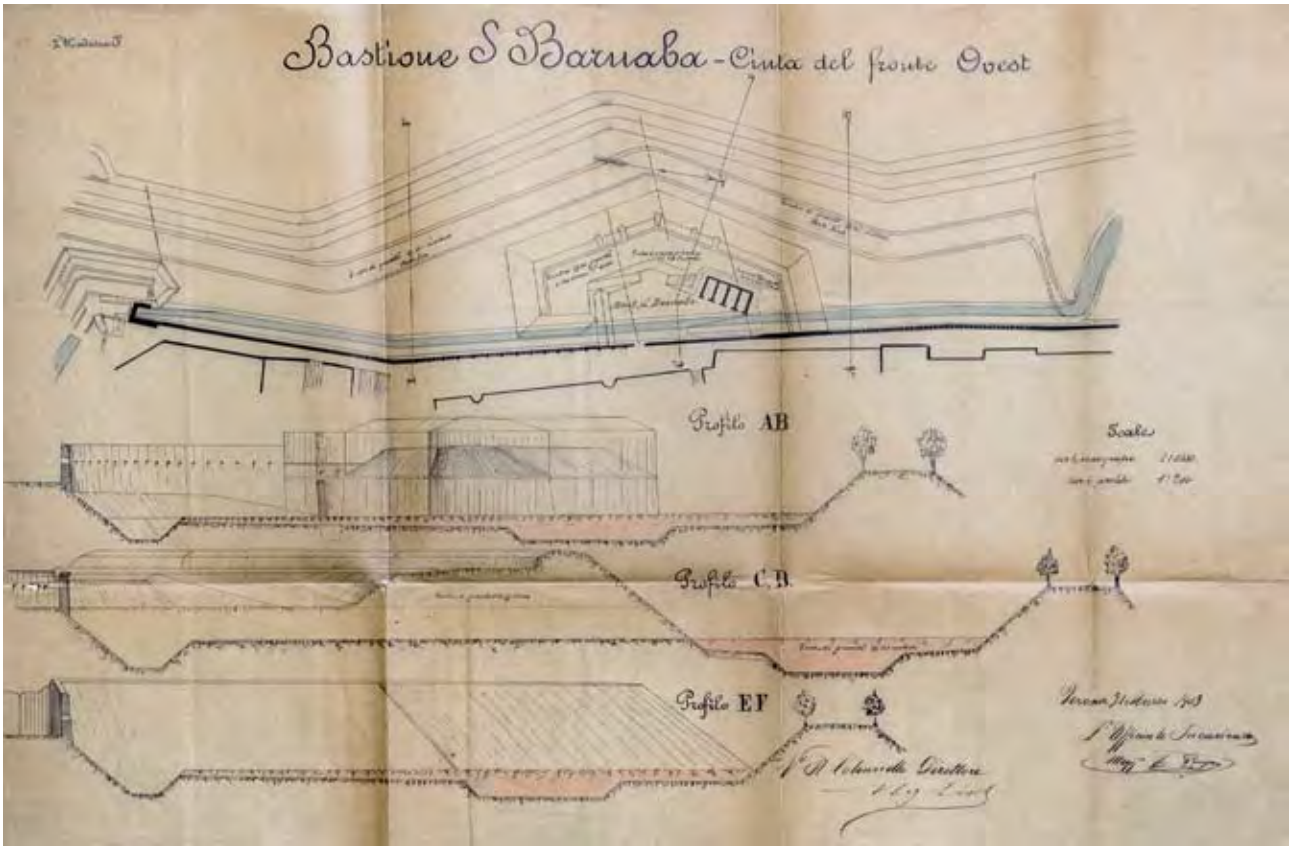


Fig. 9 – *Bastione San Barnaba-Cinta del fronte Ovest*, Verona 31 marzo 1903 (ASCMn, *Ufficio Tecnico*, b. 206, fasc. 3.1.22)

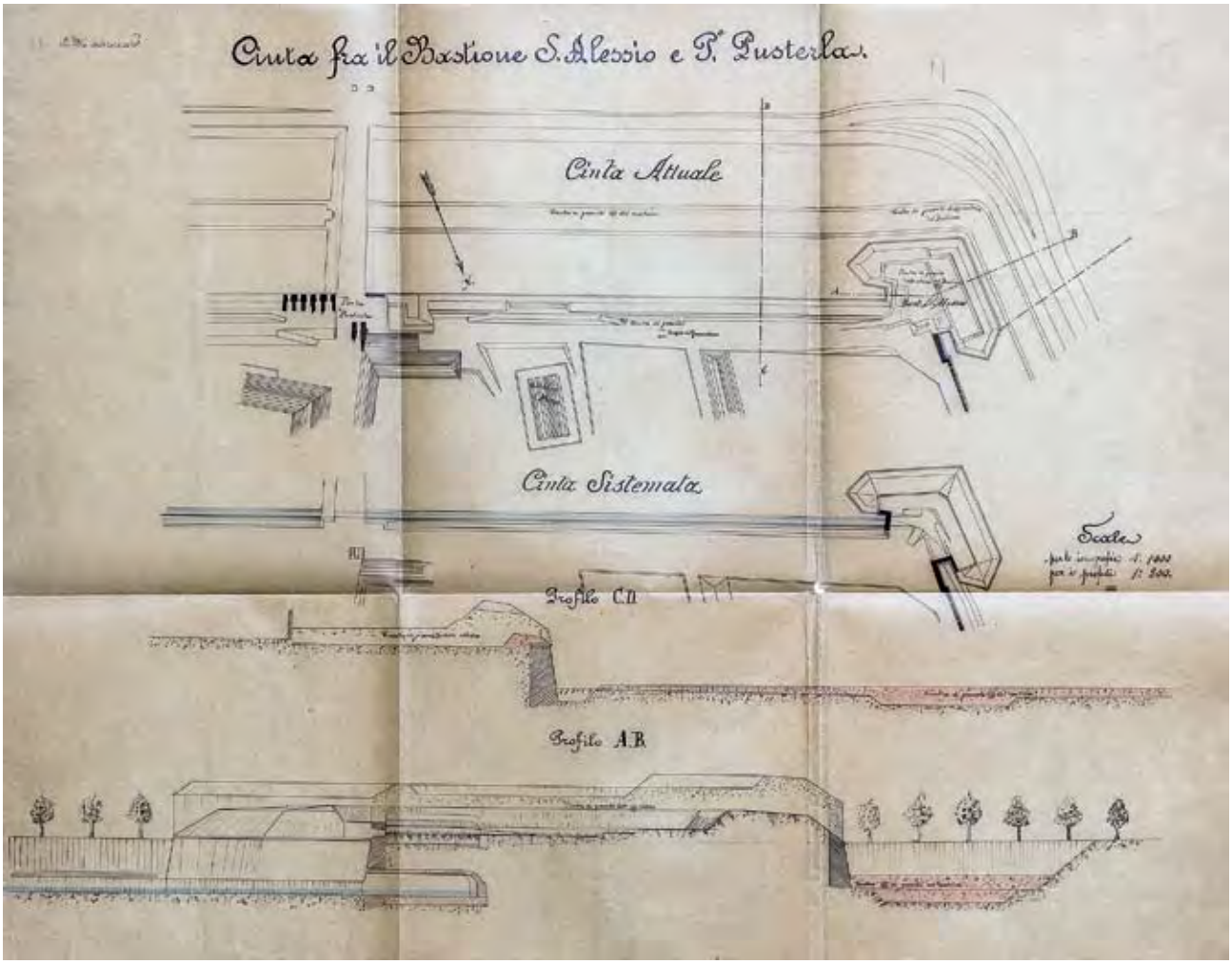


Fig. 10 – *Cinta fra il Bastione Sant'Alessio e Porta Pusterla*, Verona 31 marzo 1903 (ASCMn, *Ufficio Tecnico*, b. 206, fasc. 3.1.22)

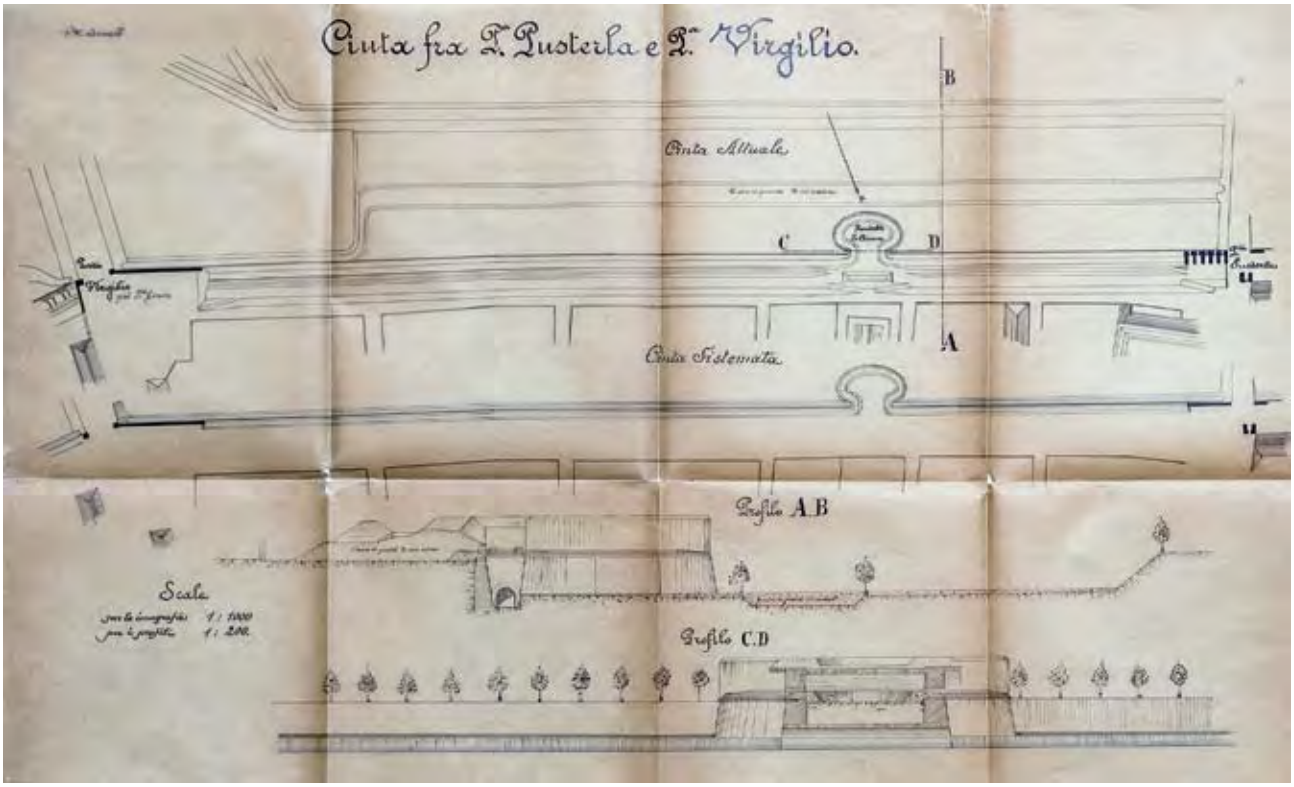


Fig. 11 – *Cinta fra Porta Pusterla e Porta Virgilio*, Verona 31 marzo 1903 (ASCMn, *Ufficio Tecnico*, b. 206, fasc. 3.1.22)

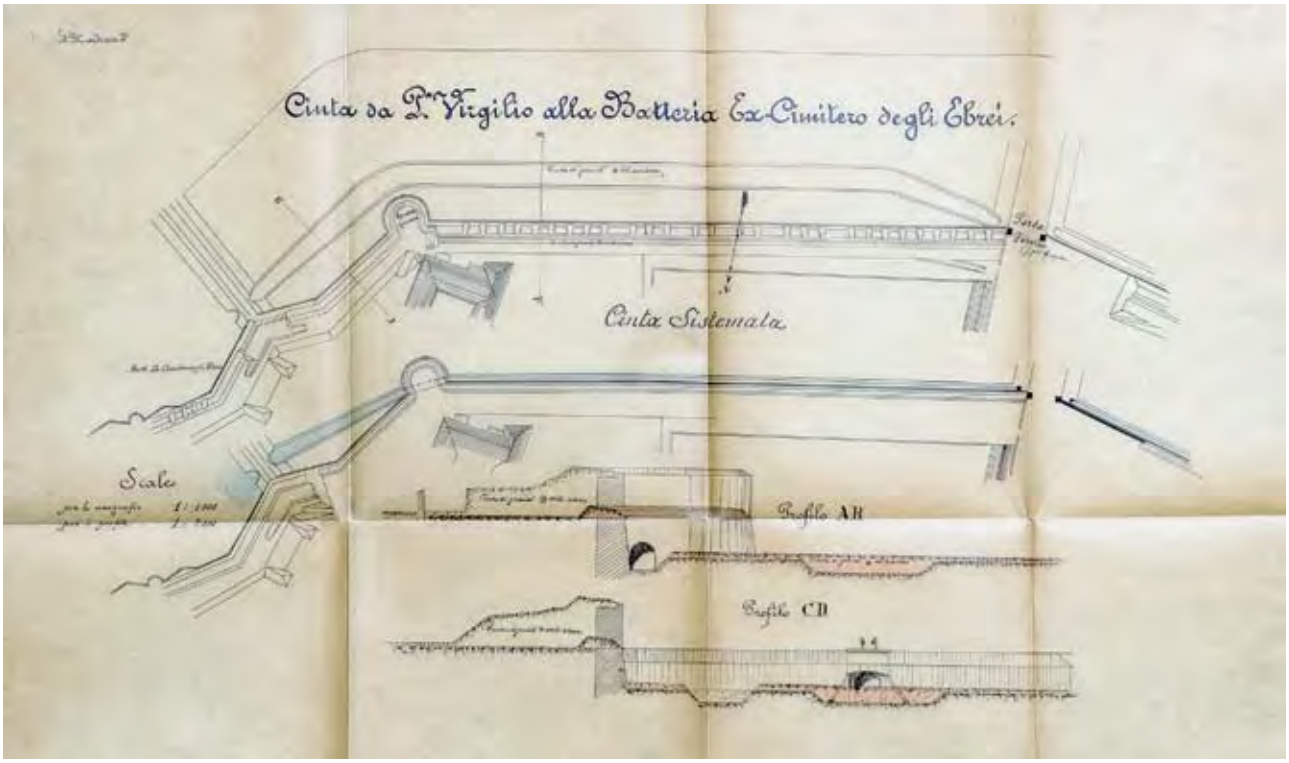


Fig. 12 – *Cinta da Porta Virgilio alla Batteria Ex Cimitero degli Ebrei*, Verona 31 marzo 1903 (ASCMn, *Ufficio Tecnico*, b. 206, fasc. 3.1.22)

da Porta Virgilio alla Batteria ex Cimitero degli Ebrei compreso il Rondello Gradaro, costruzione del parapetto in muratura come sopra». La terra proveniente dall'opera a corno di Pradella, dal forte di Belfiore, da parte dei trinceramenti del Te e dal rilevato compreso tra la ferrovia Mantova-Legnago e la strada militare della diga Chasseloup sarebbe servita per rialzare i terreni adiacenti dove sarebbero stati aperti nuovi fossati per il sollecito scolo delle acque. Il Comune avrebbe dovuto costruire due nuovi tratti di muro in corrispondenza della batteria dell'ex cimitero degli Ebrei e del bastione di San Barnaba. Si precisava che il Comune non poteva cedere né gratuitamente né onerosamente a privati o a enti pubblici le terre e i materiali provenienti dalle demolizioni, che si fossero resi disponibili, senza aver prima ottenuto l'assenso del Ministero della Guerra, e che i lavori si sarebbero dovuti eseguire nel più breve termine possibile, o al più tardi entro cinque anni dalla data di approvazione della convenzione da parte del Ministero; in caso di inadempienza la convenzione si intendeva annullata e gli immobili già passati al Comune sarebbero ritornati allo Stato. Alla fine dei lavori sarebbero stati ceduti al Comune «ettari 106, 3301 di terreno» parte degli antichi lotti demaniali IV (trinceramenti del Migliaretto e del Te), V (forte Belfiore, opere a corno di Pradella; terreni fra il canale Paiolo e la strada del Pompilio, terreni fra la strada cremonese e la batteria del Lago), VIII e IX (cinta, fossa magistrale e bastione Giardino) (fig. 13).[26]

Per esigenze legate alla difesa, secondo le quali Mantova avrebbe dovuto essere trasformata in un grande campo trincerato e divenire una piazzaforte di riserva per l'equipaggiamento e il vettovagliamento delle truppe, sui terreni ceduti non poteva essere concessa l'abolizione delle servitù militari, «con avvertenza che, quantunque non fosse ancora stata tracciata la zona interna della cinta, essa si doveva egualmente considerare come imposta, per modo che il Comune non poteva fare eseguire costruzioni di sorta sui terreni dietro la cinta, che gli venivano ceduti, nei limiti prescritti dalla legge delle servitù militari e cioè in una zona distante 10 metri dal muro di cinta». Inoltre «il Comune si obbligava di mantenere non solo all'Amministrazione Militare ma anche ai privati e ad altri enti tutti i diritti di transito e le altre servitù che ai medesimi fossero state concesse dall'Amministrazione stessa». Si stabiliva ancora a carico del Comune il pagamento di un canone di lire duemila «a titolo di riconoscimento della proprietà demaniale militare e quale compenso dei frutti che esso potesse ricavare dai detti terreni, i quali si intendevano per questo tempo come affittati al Comune». Infine, per il Comune veniva definito l'obbligo di curare, per tale periodo di tempo «la manutenzione delle strade militari attraversanti i terreni stessi».[27] La convenzione fu chiarita e modificata con quella del 2 gennaio 1906, approvata con decreto ministeriale il 14 gennaio dello stesso anno. In particolare, fu introdotta una variante al progetto di sistemazione del bastione Sant'Alessio e il tempo utile per

[26] Ivi, Cat. VIII.14, 1906-1909, PG. 22/5549 del 1906, *Schema di convenzione fra la Amministrazione Militare ed il Municipio di Mantova per la sistemazione della cinta fortificata di quella Città lungo i fronti sud e ovest della piazza stessa e per la bonificazione di alcuni terreni demaniali circostanti a Mantova*.

[27] B. Ricci, *op. cit.*, ivi, Cat. VIII.14, 1942-1945, PG. 5835 del 1942.

Fig. 13 – *Terreni demaniali militari ceduti in proprietà al comune di Mantova* (ASCMn, *Ufficio Tecnico*, b. 197, fasc. 3)

l'esecuzione dei lavori fu prorogato ad anni sei.[28] L'inizio dei lavori fu decisamente rapido. Già nel 1904 mentre si completava lo spianamento del rivellino di Ognissanti[29] si approvavano i lavori per spianare il bastione di San Barnaba, abbassare quello di Sant'Alessio per la sistemazione della strada di circonvallazione e spianare il ramparo della barriera Pusterla; veniva inoltre presentato il progetto di spianamento del bastione del Giardino presso porta San Giorgio.[30] Nel 1907 si decideva di proseguire e ultimare le opere di abbattimento del ramparo tra porta Pusterla e porta Virgilio e del rondello di Sant'Anna[31] e si discuteva della demolizione del ramparo da porta Virgilio all'ex cimitero degli Ebrei, lavori che avrebbero consentito di trasportare terra nella valletta Valsecchi.[32] Nel 1909 si deliberarono d'urgenza i lavori di spianamento del forte che nella tenuta del Te era addossato alla ferrovia Mantova-Legnago[33] e lo spianamento del forte di Belfiore, dell'opera a corno di Pradella, la sistemazione a scopo di bonifica dei terreni compresi fra il canale Paiolo e la strada del Pompilio e di quelli fra la ferrovia Mantova-Cremona e la batteria del Lago secondo il progetto già presentato nel 1906 dell'ingegnere Angelo Azzi addetto straordinario all'Ufficio tecnico.[34]

Contemporaneamente proseguivano le azioni finalizzate all'ottenimento dell'affrancamento dalle servitù militari per le quali il Ministero della Guerra fu inflessibile in quanto strettamente collegate alla sistemazione difensiva della piazza. Prometteva però che avrebbe preso in benevola considerazione ogni domanda per lavori in zona di servitù militare che gli sarebbe pervenuta, facilitando l'esecuzione delle opere e degli impianti industriali, fin dove le norme lo avessero eventualmente consentito. Assicurazioni ben presto disattese tanto che l'amministrazione comunale insistette facendo notare come la piazzaforte di Mantova rientrasse «esattamente nella fattispecie prevista dall'art. 42 del vigente Testo Unico sulle servitù militari, secondo il quale entro il termine di due anni della legge 10 dicembre 1899 dovevano essere escluse o limitate le piazze forti che per mutate condizioni difensive, o per ragioni di vetustà non rappresentavano nell'ordinamento generale della difesa, un valore che giustificasse il peso che derivava dalla imposizione delle servitù militari e, di conseguenza, queste dovevano essere, con Decreto Reale, fatte cessare». Le servitù militari di Mantova stabilite in base al Regio Decreto del 13 dicembre 1891 erano state verificate tra il 1899 e il 1901; il Comune chiese che la prevista revisione decennale fosse in via straordinaria anticipata. Il Ministero prendeva in considerazione la richiesta avvertendo però che Mantova, proprio per la sua «speciale posizione, sarebbe sempre stata chiamata ad esercitare la funzione di piazza forte di conseguenza sarebbe stato vano chiedere

[28] Ivi, Cat. VIII.14, 1906-1909, PG. 22/5549 del 1906, *Convenzione fra l'Amministrazione Militare ed il Municipio di Mantova a modificazione della convenzione precedente, in data 17 luglio 1905, riguardante la sistemazione della Cinta fortificata di quella Città lungo i fronti Sud ed Ovest della Piazza e la bonificazione di terreni demaniali militari ad essa circostanti*.

[29] Ivi, Cat. VIII.14, 1901-1904, PG. 220/2507 del 1904.

[30] Ivi, Cat. VIII.14, 1905, PG. 5688 del 1905 e PG. 241 del 1905.

[31] Ivi, Cat. VIII.14, 1906-1909, PG. 59 del 1908.

[32] Ivi, Cat. VIII.14, 1910-1912, PG. 2433 del 1912.

[33] Ivi, Cat. VIII.14, 1906-1909, PG. 953 del 1909.

[34] Ivi, Cat. VIII.14, 1913, PG. 304/5124 del 1910. Sulla demolizione del forte di Belfiore, le vallette e il canale Paiolo si veda anche la documentazione in ivi, Cat. VIII.14, 1913, PG. 93/5571 del 1912 e PG. 212/5279 del 1913. Per la demolizione del forte di Belfiore si veda anche ASCMn, *Protocollo riservato*, b. 27, fasc. A.

Fig. 14 – *Piano d'insieme dei terreni circostanti alla città di Mantova soggetti alle servitù militari*; sono indicati i terreni demaniali militari e i terreni soggetti alle servitù militari, 22 novembre 1909 (ASCMn, *Sezione novecentesca*, Cat. VIII.14, PG. 769/6846 del 1933)

che, in una futura trasformazione, dovessero cessare del tutto i vincoli delle servitù». A distanza di un anno e più precisamente il 17 febbraio 1908 l'amministrazione comunale inoltrava al Ministero della Guerra un nuovo memoriale con la richiesta che mediante un opportuno sopralluogo si potesse giudicare se le opere di difesa potessero ancora attribuire alla città il carattere di piazzaforte. Azione che questa volta ottenne un esito positivo; il Ministero informava, infatti, l'amministrazione di aver già dato corso alle azioni necessarie per la proposta abolizione delle servitù che gravavano sulla zona compresa fra la cinta magistrale e la ferrovia Mantova-Legnago, così come di quelle gravanti sulle acque e sulle sponde del lago nel tratto compreso tra il ponte dei Mulini e la diga Chasseloup. Per le rimanenti servitù si avvertiva come la loro abolizione o riduzione fosse intimamente collegata alla sistemazione difensiva della piazza, anche se si era disposto che la questione fosse risolta con la maggiore sollecitudine possibile. Con dispaccio del 2 marzo 1909 il Ministero disponeva l'esenzione, dal vincolo delle servitù, poi concessa con Regio Decreto del 20 giugno 1909, per il terreno compreso fra la cinta magistrale e i fronti di gola della batteria del Lago, del forte Belgioioso e del forte Pompilio, per la zona costituente la valletta Valsecchi, per il terreno interno al campo trincerato e per quello alla gola della lunetta Frassino, oltre che per la superficie dei laghi di Mezzo e Inferiore e una parte notevole del lago Superiore segnalando che per il resto erano in corso studi e valutazioni (fig. 14).[35]

[35] B. Ricci, *op. cit.*, ASCMn, *Sezione novecentesca*, Cat. VIII.14, 1942-1945, PG. 5835 del 1942. Cfr. inoltre ivi, Cat. VIII.14, 1906-1909, PG. 953 del 1909 e Cat. VIII.14, PG. 769/6846 del 1933.

La definitiva abolizione delle servitù militari e l'abbattimento dei forti esterni

Per il Comune le azioni fino ad allora compiute non furono ritenute soddisfacenti; si trattava di provvedimenti limitati e non risolutivi nell'ottica di un più ampio disegno di sviluppo ed espansione della città; molti dei terreni ottenuti erano, infatti, paludosi o allagabili e in quel momento non idonei per nuove costruzioni. L'unico terreno su cui si sarebbe potuto costruire era quello interno al campo trincerato costituito dalla piazza d'armi (fig. 15). La questione rimaneva quindi aperta e l'azione del Comune proseguì sempre più ostinata, finalizzata all'abbattimento dei forti esterni e all'abolizione sui terreni di risulta delle servitù militari. In particolare, si insisteva affinché alle stesse condizioni della convenzione del 1906 fossero ceduti la batteria del lago Superiore, i contrafforti del Te a ridosso della linea ferroviaria Mantova-Legnago, parte della Cittadella, tutta o parte della lunetta San Giorgio e l'area dell'ex cimitero degli Ebrei.
A fronte delle continue e pressanti richieste il Ministero affermava che per ragioni strettamente legate a ragioni di sicurezza non era possibile, dopo il decreto del 20 giugno 1909, pensare a ulteriori affrancamenti ma che si poteva riconoscere la possibilità di cedere i contrafforti del Te, a ridosso della linea ferroviaria Mantova-Legnago, e alcuni tratti delle opere di Cittadella, della lunetta di San Giorgio e dell'ex cimitero degli Ebrei, per consentire al Comune di sistemare la viabilità cittadina e raccordare porto Catena alla linea ferroviaria. Si escludeva qualsiasi cessione riguardante la batteria del Lago e le polveriere San Nicolò, Gradaro, Sant'Anna e Sant'Alessio, la cui

Fig. 15 – Piano d'insieme della città di Mantova ove sono indicati i terreni fabbricabili, le paludi e i terreni sommergibili [1909] (ASCMn, *Sezione novecentesca*, Cat. VIII.14, PG. 769/6846 del 1933)

conservazione era fondamentale ai fini della difesa. Il Comune ritornava sull'argomento segnalando il bisogno di costruire un nuovo ospedale e un manicomio e la necessità quindi per la città di espandersi oltre le mura, in particolare, per le condizioni idrauliche, igieniche e per l'insufficienza della difesa perimetrale, sulle alture dei forti Pompilio e Belfiore. Rimarcava anche come gran parte della valletta Valsecchi fosse ancora palude, inficiando l'efficacia dell'opera di bonifica intrapresa che per essere completata necessitava dello sterro ricavato dai bastioni posti a ridosso della ferrovia Mantova-Legnago, appartenenti al trinceramento del Migliaretto per il quale il Comune aveva già avanzato richiesta di cessione. Intanto con Regio Decreto del 15 dicembre 1910 fu affrancato dall'onere delle servitù tutto il tratto di terreno attiguo ai forti Pompilio e Belgioioso su cui avrebbe dovuto sorgere il nuovo Ospedale civile, e con Regio Decreto del 6 luglio 1911 si radiavano dal novero delle fortificazioni (e per i terreni circostanti cessava qualunque onere di servitù militare) tutte le opere esistenti in riva destra di Mincio a eccezione del forte di Pietole e di parte dei terreni demaniali costituenti i trinceramenti del Migliaretto, ceduti provvisoriamente il 4 gennaio 1912 al Comune, che intraprese e regolarmente proseguì i lavori progettati.[36]

Il 30 aprile 1912 scadeva il termine di sei anni stabilito per la sistemazione della cinta difensiva e per la bonifica dei terreni contigui; il Comune, avendo eseguito tutti i lavori concordati, avanzò quindi la richiesta di definitiva consegna dei terreni demaniali militari. La cessione fu regolata dalla convenzione del 4 dicembre 1913 che apportò però alcune varianti a quanto stabilito nel 1905 e nel 1906. In particolare, per le necessità connesse alla difesa idraulica, furono stralciati dai terreni da cedersi definitivamente circa 8,5 ettari che sarebbero passati all'Amministrazione idraulica, ovvero «a) […] la scarpata esterna della Diga Chasseloup pel tratto compreso fra lo stradello del bosco del Migliaretto e la ferrovia Mantova-Legnago. b) […] la strada di ronda da Piazza Virgiliana a Porta Mulina (via Porto). c) […] i terreni demaniali militari costituenti la piazza del Lago di Mezzo, pel tratto da Porta Mulina a Piazza Virgiliana […]. d) […] i terreni demaniali compresi fra la piazza Virgiliana ed il Lago di Mezzo. e) […] la strada di ronda da Piazza Virgiliana a Via S. Giorgio […]. f) i terreni demaniali militari costituenti la piazza del Lago Superiore, nel tratto compreso fra la diga Valsecchi e la strada della Diga Chasseloup […]. g) i terreni demaniali compresi fra la strada Provinciale Mantova-Cremona, la Batteria del Lago, ed il Lago Superiore […]». In cambio delle aree specificate, che sarebbero rimaste proprietà dello Stato, l'amministrazione militare cedeva in piena e assoluta proprietà al Comune di Mantova i terreni demaniali militari costituenti parte dei trinceramenti del Migliaretto e più precisamente quelli confinanti «in lato sud colla linea ferroviaria Mantova-Legnago, in lato nord e sud est con la strada militare di Rochevine o del Migliaretto e per breve tratto con la strada di accesso al Campo di Tiro a Segno Nazionale; ai lati sud-ovest e nord-est con la strada del Bersaglio vecchio (strada compresa) ed infine in lato est con la strada del Bosco del Migliaretto (strada esclusa)» (fig. 13). La cessione prevedeva per il Comune l'obbligo di completare, in conformità al

[36] Per l'abolizione delle servitù militari per tutti i terreni in destra Mincio cfr. ivi, Cat. VIII.14, 1942-1945, PG. 769/6846 del 1933.

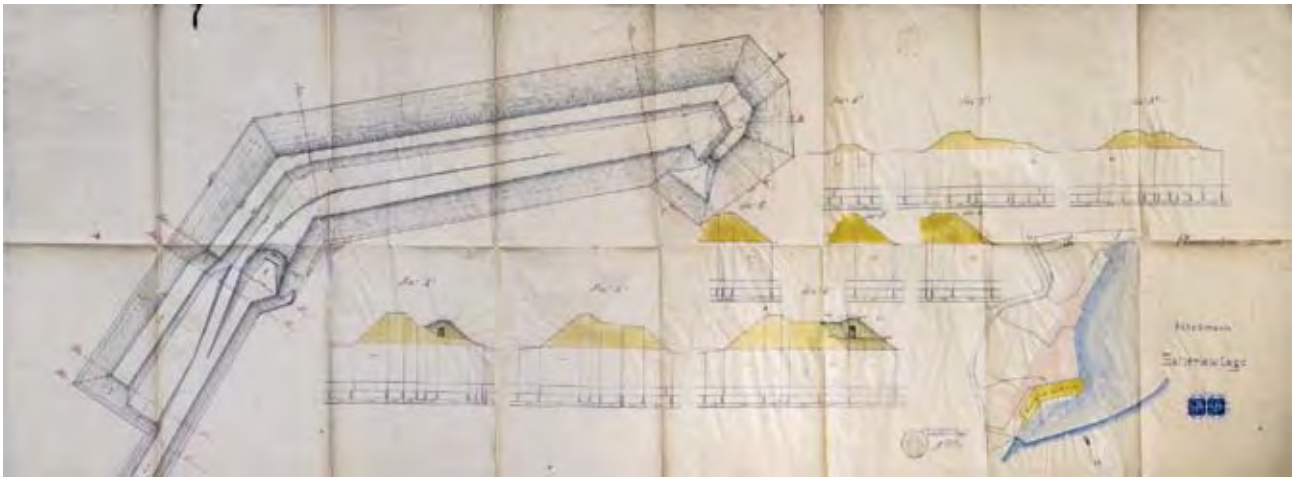


Fig. 16 – *Abbattimento Batteria del Lago,* ingegnere Arnaldo Coggi, Mantova 4 novembre 1913 (ASCMn, *Sezione novecentesca*, Cat. VIII.14, 1914, PG. 1288 del 1914)

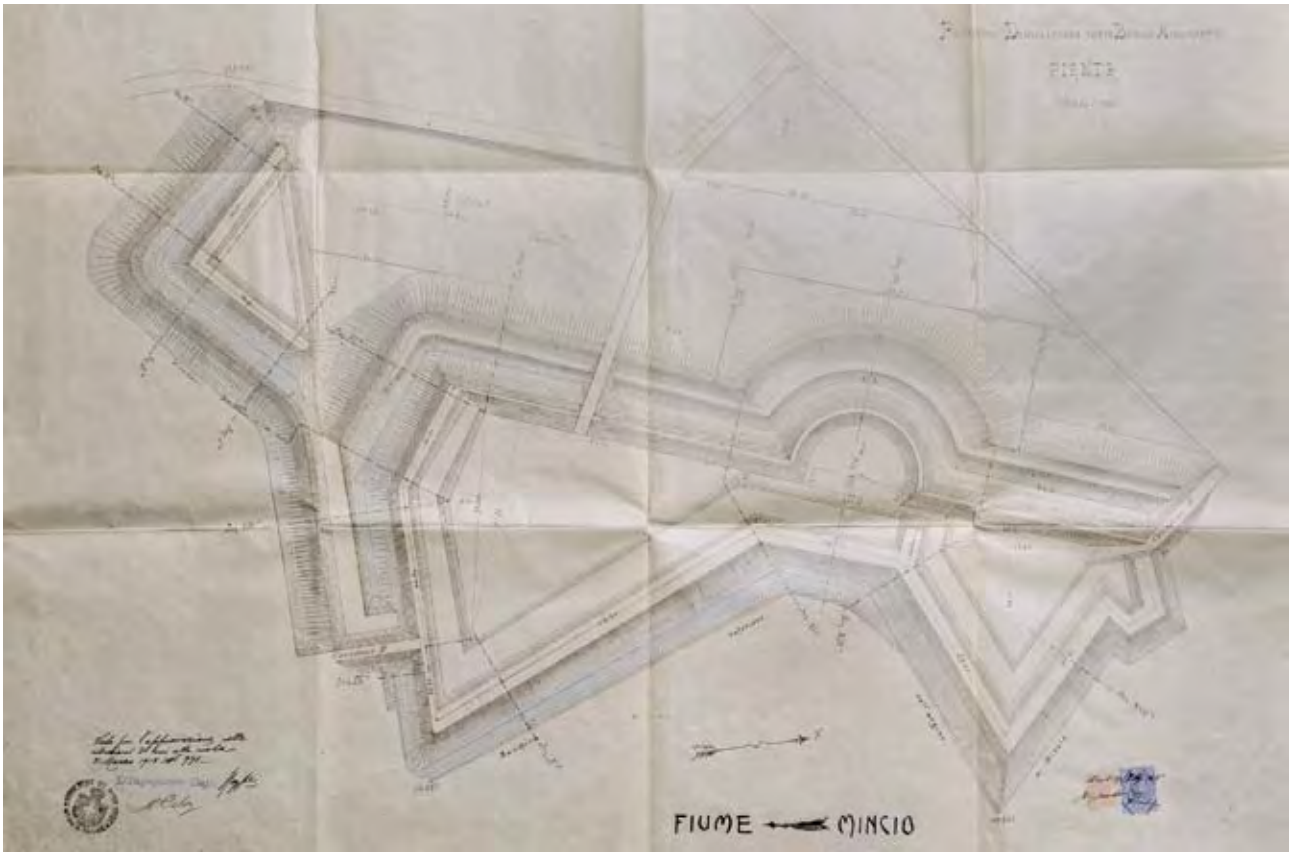


Fig. 17 – *Progetto Demolizione forte Bosco Migliaretto*, pianta, ingegnere Arnaldo Coggi, Mantova 17 febbraio 1915 (ASCMn, *Sezione novecentesca*, Cat. VIII.14, 1915-1923, PG. 3199 del 1921)

progetto del 17 marzo 1911 compilato dall'Ufficio tecnico municipale e approvato dalla direzione del Genio militare di Verona e del competente ufficio del Genio civile, i lavori necessari per lo spianamento dei trinceramenti citati e per la bonifica della contigua valletta Valsecchi. Sui terreni ceduti avrebbero continuato a sussistere e avere piena validità le servitù militari e il Comune non avrebbe potuto far costruire sugli stessi fabbricati di sorta se non nei limiti e con l'adempimento delle formalità stabilite.[37] Con decreto del 20 settembre 1914 furono radiate anche le fortificazioni in riva sinistra di Mincio compreso il forte di Pietole sulla riva destra che fu tuttavia conservato dall'amministrazione militare e trasformato in deposito.[38]

Il Comune poteva quindi proseguire nelle opere di spianamento dei fortilizi e di bonifica dei terreni attorno alla città. Già nel 1914 si procedeva con gli atti di cessione e demolizione della batteria del Lago per esigenze legate alla sistemazione dei laghi e all'esercizio della riserva di pesca (fig. 16).[39] Nello stesso anno l'Ufficio tecnico comunale predisponeva il progetto per l'abbattimento del forte Belgioioso, giustificato dall'urgenza di avere a disposizione una grande quantità di sterri da adoperare in opere di assoluta necessità quali la costruzione di terrapieni per le nuove strade di accesso ai cavalcavia e la bonifica dei terreni paludosi. Nel 1915 si perfezionava la voltura catastale dell'ex forte mentre nel giugno dello stesso anno l'Ufficio tecnico comunale rassegnava la stima dei lavori eseguiti per la demolizione del forte e la relativa bonifica delle valli del Paiolo e Pompilio a lavoro ultimato; del 1915 è anche il saldo del mutuo.[40] Seguivano le operazioni per i lavori di spianamento, secondo il progetto dell'ingegnere Arnaldo Coggi approvato dal Genio civile, dei fortilizi del bosco del Migliaretto addossato alla ferrovia Mantova-Legnago e gli incartamenti relativi alla diga Chasseloup con la bonifica della valletta Valsecchi (fig. 17).[41] Lo scoppio della Prima guerra mondiale rallentò le operazioni e i lavori furono ripresi solo dopo la fine del conflitto quando la demolizione delle mura magistrali fu ritenuta opportunità di lavoro per i tanti disoccupati.

All'inizio degli anni Venti del Novecento, dopo la stasi della Grande guerra, la ripresa delle attività economiche ed edilizie contribuì a definire le future direttrici di espansione e sviluppo della città. A nord, se la demolizione delle opere della Cittadella di Porto poteva concorrere al miglioramento dell'accesso in città,[42] la presenza dei laghi rappresentava un elemento di forte ostacolo per qualsiasi azione di sviluppo mentre a sud e a ovest lo spianamento dei fortilizi, la bonifica dei terreni e la creazione di viali di circonvallazione anticipavano le nuove linee di espansione, definitivamente programmate con una serie di piani predisposti in rapida successione fin dal 1923[43] e confermate da interventi come la costruzione dell'Ospedale psichiatrico e di quello civile realizzato sull'area dell'ex forte Pompilio ceduto direttamente dal

[37] Ivi, Cat. VIII.14, PG. 769/684 del 1933.
[38] Ivi, Cat. VIII.14, 1914, PG. 4084 del 1914.
[39] Ivi, Cat. VIII.14, 1914, PG. 1288 del 1914.
[40] Ivi, Cat. VIII.14, 1915-1923, PG. 93 del 1915.
[41] Ivi, Cat. VIII.14, 1915-1923, PG. 3199 del 1921.
[42] Si rimanda a Archivio di Stato di Mantova, *Genio Civile*, b. 566; si veda anche la b. 1709.
[43] Per approfondimenti si rimanda in particolare al contributo di Francesco Caprini nel presente volume.

Demanio all'azienda ospedaliera.[44] Intanto nel 1925 trovava finalmente soluzione la questione dell'ampliamento del territorio comunale, problema che si trascinava ormai da oltre un secolo e che simboleggiava l'esigenza di incentivare lo sviluppo economico della città. Il 26 febbraio 1925, infatti, un Regio Decreto sanciva l'aggregazione al Comune di Mantova di 1.885 ettari di territorio appartenenti ai comuni di Curtatone, Virgilio, Porto Mantovano e San Giorgio. La superficie del Comune si triplicava e i nuovi confini inglobavano gli antichi borghi sparsi attorno alla città: Borgo Angeli, Dosso del Corso, la borgata di Chiesa Nuova, il Migliaretto, la lunetta di San Giorgio, parte del Frassino e Cittadella; l'amministrazione comunale intraprese con celerità lo studio di dettaglio dei piani di ampliamento per i nuovi territori.[45] Già nel 1926, con la redazione e approvazione del piano regolatore per la ricostruzione del borgo di San Giorgio, il Comune acquistava i terreni dell'ex lunetta di San Giorgio, messa in vendita dal Demanio; rimanevano esclusi dalla cessione la torre di San Giorgio (oggi Sparafucile), ritenuta monumento nazionale, e il tratto di strada che attraversava la torre.[46] Nel 1927 il trinceramento del Migliaretto fu radiato dal novero delle fortificazioni con completa affrancazione dalla relativa servitù e nel 1932 il Comune acquistò dal Demanio i terreni dell'ex campo trincerato del Te per poterne cavare terra da impiegare nella realizzazione delle vallette.[47] E ancora, con convenzione del 15 maggio 1933, si consentiva la soppressione dei vincoli e delle servitù militari imposte sui terreni ceduti in base alla convenzione del 1905-1906 e nel 1942 per i terreni ceduti in base alla convenzione del 1913.[48] Operazioni che decretarono la scomparsa anche dei fortilizi esterni e l'affrancazione dalle ultime servitù militari che ancora vincolavano il disegno della città.

Con il trasferimento delle aree poste oltre le mura dal Demanio militare alla proprietà comunale si delinearono definitivamente le direttrici per l'allargamento e la creazione di nuove strade e l'espansione e lo sviluppo della città in direzione sud e sud-ovest; prendeva così avvio quel processo insediativo che si sarebbe concluso solo negli anni Sessanta del Novecento e che frantumò definitivamente e irrimediabilmente l'immagine della *città-fortezza*.

Quando si erano quasi compiuti i lavori di prosciugamento e livellamento della valletta Paiolo e di connessione dell'isola del Te alla città con la chiusura della fossa magistrale, l'intera area lungo i fronti occidentale e meridionale, racchiusa entro i limiti della vecchia cinta fortificata e della nuova linea ferroviaria divenne il luogo del rapporto tra 'vecchio' e 'nuovo', dove fu realizzata la continuità con la città storica all'interno di un processo ampio e articolato, comune a molte città italiane ed europee ma nel contesto mantovano affrontato senza un'idea compiutamente organica e in modo rallentato, frammentario e

---

[44] Sulla vendita del forte Pompilio direttamente all'amministrazione ospedaliera cfr. ASCMn, *Protocollo riservato*, b. 28, fasc. B. Sul tema si rimanda inoltre al contributo di Dino Nicolini nel presente volume.

[45] Per un primo approfondimento sul *Piano dei Borghi* si rimanda a R.M. Rombolà, *Mantova. Piani 1883-2004,* Milano, Libreria Clup 2006, pp. 34-35, 93-97.

[46] ASCMn, *Atti di Cauta Custodia,* b. 1, fasc. 19.

[47] Ivi, b. 1, fasc. 17. Cfr. inoltre ASMn, *Sezione novecentesca*, Cat. VIII.14, 1930-1938, PG. 1065 del 1934.

[48] Sulle servitù militari cfr. ivi, Cat. VIII.14, 1942-1945, PG. 769/6846 del 1933.

Fig. 18 – Lavori di interramento della fossa magistrale all'altezza dell'attuale via Allende, Studio Calzolari, fotografia eseguita il 13 gennaio 1930 (ASCMn, *Raccolta fotografica*, cartella 2, fasc. 1, foto 2)

Fig. 19 – Giardini nuovi di viale Piave, scorcio dell'originario impianto geometrico tra le alberature di platani, 1942 (ASCMn, *Sezione novecentesca*, Cat. I.1, PG. 3512 del 1942)

Fig. 20 – Bosco Virgiliano, viale d'ingresso di pioppi cipressini, 1942 (ASCMn, *Sezione novecentesca*, Cat. I.1, PG. 3512 del 1942)

discontinuo (fig. 18). La demolizione delle mura di difesa lasciò, infatti, spazio ai nuovi viali di circonvallazione che se da un lato segnavano la cesura con la città storica, così come i laghi sul resto del perimetro urbano, dall'altro assolvevano alle moderne esigenze di viabilità disegnando le maglie delle nuove realizzazioni edilizie, dove accanto alle funzioni residenziali e di servizi pubblici, trovarono collocazione anche componenti urbane a lungo sconosciute e ostacolate dal ruolo di fortezza riconosciuto a Mantova per quasi due secoli, come lunghe e rigogliose alberature, nuovi giardini e parchi urbani. Accanto ai Giardini di Palazzo Te, definitivamente connessi alla città, all'estremità del versante occidentale, all'interno del più ampio programma di urbanizzazione della zona, all'inizio degli anni Trenta furono realizzati i Giardini di viale Piave, naturale ampliamento dei Giardini di Pradella, la cui progettazione fu affidata sempre all'architetto torinese Giuseppe Roda. Con vincoli ridotti rispetto ai precedenti, i nuovi giardini sorsero su un'area di maggiore estensione e collegati ai giardini 'vecchi' per mezzo di due sottopassaggi (necessari per attraversare la strada per Cremona e viale Fiume) tra i quali fu prevista un'area verde di collegamento con un piccolo viale d'accesso; furono concepiti, come mostra il disegno dell'impianto caratterizzato da zone differenziate in tracciato regolare e giardino irregolare, con lo scopo di offrire una vasta area di passeggio accanto a zone più isolate e immerse nel verde idealmente discoste dal futuro edificato circostante (fig. 19).[49] Intervento che trovava quasi una logica prosecuzione in ciò che, nello stesso periodo, si andava pianificando e realizzando all'estremità orientale del fronte meridionale; qui, nel 1930, a ridosso del limite della linea ferroviaria Mantova-Legnago, per iniziativa di Arnaldo Mussolini e finanziato dal Comitato Nazionale Forestale, fu realizzato il nuovo Bosco Virgiliano. Fu ancora una volta Giuseppe Roda a curarne l'impianto assieme all'ingegnere capo del comune Aldo Badalotti,[50] che si occupò in particolare del viale d'ingresso, lungo ben 700 metri e realizzato a spese del Comune. Esteso su un terreno demaniale di cinque ettari, con 14.000 metri quadrati di viali e piazzali, il bosco, oltre alle numerose specie arboree e arbustive messe a dimora, comprendeva un labirinto verde (di palese eco gonzaghesca), un piccolo specchio d'acqua, un pomario e una vigna, evidenziando la pluralità di intenti e funzioni cui era destinato e che oscillavano fra l'idea di un parco della Rimembranza, la volontà celebrativa della ricorrenza del bimillenario virgiliano e la volontà di salvaguardia del paesaggio autoctono (fig. 20).[51] Un progetto che si inseriva in quel complesso di interventi che testimoniavano la scelta, compatibile con le altimetrie dei terreni finalizzate non solo alla difesa della città ma anche a originali attività produttive tipiche degli ambienti umidi, di conservare l'area lungo i fronti occidentale e meridionale, racchiusa entro i limiti della vecchia cinta fortificata e a cavallo della nuova linea

[49] Per approfondimenti cfr. nota 12.

[50] Su Aldo Badalotti si rimanda a A. Briani, *Aldo Badalotti e la città. Dal risanamento e riqualificazione di Mantova allo sviluppo dell'architettura sociale di Trieste,* tesi di laurea, relatore Laura Giacomini, correlatore Claudia Bonora, Scuola di Architettura, Urbanistica, Ingegneria delle costruzioni, Corso di Laurea in Scienze dell'Architettura, Politecnico di Milano, Polo Territoriale di Mantova, a.a. 2015-2016.

[51] L. Roncai, *Il Bosco Virgiliano*, in *Parchi e giardini pubblici*, cit., pp. 95-106.

ferroviaria, prevalentemente a verde pubblico. Ragioni e argomenti di un dibattito culturale condiviso e partecipato dalla comunità, confermati anche in piani elaborati successivamente, come quello del 1934 degli architetti Andreani, Columbo, Morone, Montale e Perelli, rimasto senza alcun esito, ma che ispirò alcune successive azioni di intervento. Un piano che accanto a soluzioni piuttosto radicali, tra le quali il prosciugamento completo dei laghi e del Rio, presentava un sistema di lungolaghi che, collegato alle arterie di circonvallazione esistenti, intendeva realizzare un anello completo attorno alla città prestando particolare attenzione anche alle aree e agli spazi verdi, progettati pressoché integralmente nell'antico invaso lacustre a sud del Te. Soluzioni queste in parte riprese nel piano regolatore edilizio approvato nel 1942,[52] mentre il territorio comunale si ampliava ulteriormente incorporando territori dei comuni di Roncoferraro, Porto Mantovano, San Giorgio e Curtatone e raggiungendo i confini attuali.

Il secondo dopoguerra: gli ultimi frammenti della città-fortezza tra ricostruzioni e ampliamenti

All'indomani della Seconda guerra mondiale, quando la città dovette affrontare la ricostruzione, il disegno della città chiusa, compatta, della *città-fortezza* era ormai irrimediabilmente compromesso; delle più antiche fortificazioni rimanevano oltre a porzioni della vecchia cinta muraria, fondamentali per la difesa idraulica della città, il tracciato del Campo trincerato, tratti della bastionata Cittadella di Porto, le lunette del Frassino e Fossamana e l'imponente forte di Pietole, posto però al di fuori dei confini comunali. Le altre opere, spianate e demolite, lasciavano ancora alcune tracce nelle curve e nei dislivelli del terreno quando non sostituite da nuovi interventi edilizi e da nuove aree verdi che nell'insieme avevano rimodulato i limiti e l'immagine della città stessa. Ad abbracciare Mantova rimanevano però ancora, così come oggi, le acque del fiume Mincio, da sempre l'essenza e la principale forza difensiva della città, la zona di transizione tra natura e artificio, l'elemento di separazione dalla campagna e il collegamento dell'interscambio fluviale nelle alterne vicende tra natura, urbanità ed economia, e che, dopo la bonifica del Paiolo, alimentavano e alimentano i laghi Superiore, Inferiore e di Mezzo. Quelle acque a cui la città da sempre voltò metaforicamente le spalle per i problemi igienico-sanitari, per le periodiche e storiche inondazioni che esse cagionarono e per il fondamentale valore difensivo che da sempre ricoprirono e con le quali era ora chiamata a rivedere e riconsiderare il rapporto (fig. 21).[53]

L'importante fase di trasformazione e le particolari opportunità economiche che caratterizzarono l'immediato dopoguerra portarono a ulteriori evidenti modificazioni dell'impianto della città. Da subito l'attenzione dell'amministrazione si

[52] Per un primo approfondimento si rimanda a R.M. Rombolà, *op.cit.*, pp. 39, 103-105.

[53] Più in generale sulle trasformazioni del secondo dopoguerra si rimanda al contributo di M.C. Treu, *La città di Mantova*, in *Storia di Mantova. Uomini, ambiente, economia, società, istituzioni. Tra presente e futuro (1960-2005)*, a cura di G. Leoni, vol. III, Mantova, Tre Lune Edizioni 2012, pp. 51-105.

Fig. 21 – Mantova, veduta del ponte di San Giorgio, sullo sfondo il castello, inizio anni Cinquanta del Novecento (ASCMn, *Raccolta fotografica*, b. 9, fasc. 2/3, foto 4)

concentrò sulle possibilità offerte dal piano di ricostruzione che consentiva d'intervenire su singole aree ed edifici purché interessati dalle distruzioni belliche con accesso a finanziamenti pubblici per le opere di urbanizzazione. Fu nel 1947 che Mantova ottenne dal Ministero dei Lavori Pubblici l'autorizzazione a dotarsi di tale strumento e gli interventi più rilevanti riguardarono l'area di Cittadella e il ponte-diga dei Mulini dove le distruzioni erano state più consistenti.[54] Il piano, approfittando dei danni e delle distruzioni subite, prevedeva anche sistemazioni e rettifiche stradali; rispetto a tutte le varianti previste, particolarmente significativa fu la creazione del sistema lungolago Superiore, da porta Mulina a porta Belfiore, con la realizzazione, grazie allo spostamento dell'Arsenale, di una nuova arteria stradale sulla sede dell'ex linea tramviaria Mantova-Brescia, parallela alla linea ferroviaria. Tracciato che, assieme al sistema di circonvallazione che da porta Pradella giungeva a porta Cerese, abbozzava l'anello viario attorno al centro storico che raggiunse il suo assetto definitivo solo quando la città iniziò a espandersi anche al di là dei laghi, innescando anche l'avvio di quel processo che portò al recupero delle sponde dei laghi e alla loro sistemazione quale spazio di fruizione collettiva. Concetto del tutto nuovo per la città che trovò forse la sua prima concreta azione all'inizio degli anni Cinquanta quando, in seguito al rinnovato interesse per il verde urbano che con la realizzazione di nuovo tracciati viari portò alla realizzazione di viali alberati e nuovi spazi verdi,[55] in occasione del Centenario dei 'martiri' di Belfiore, particolare attenzione fu rivolta all'area a ridosso del lago Superiore, denominata valletta Belfiore. Qui già nel 1911 si era realizzata la sistemazione a verde della zona a ridosso del cippo posto in memoria dei 'martiri' e nel 1923 era stato progettato un viale della Rimembranza che dai giardini di porta Pradella avrebbe dovuto articolarsi lungo la via postale per Milano fino al cippo commemorativo.[56] Ora, affidato l'incarico all'architetto mantovano Aldo Andreani, si intendeva realizzare una passeggiata pedonale rialzata che, quale prolungamento di corso Vittorio Emanuele, avrebbe dovuto sorpassare il nodo ferroviario per giungere al cippo attorno al quale era stata prevista una sistemazione monumentale. Un progetto oggetto di molte critiche che non ostacolarono la volontà di conferire alla valletta di Belfiore un nuovo assetto, al quale si pervenne in seguito agli esiti del concorso di architettura a livello nazionale, promosso nel 1954 dal comitato cittadino per le celebrazioni del centenario, vinto ex aequo dagli architetti Italo Insolera e Mario Manieri Elia di Roma, Carlo Santi e Vittorio Borachia di Milano e l'inserimento dell'intera area nel Piano Regolatore Generale, definitivamente approvato nel 1959, fra le «zone verdi e panoramiche ambientali da vincolare».[57]

Il nuovo piano affrontava la città nel suo insieme

[54] Per un primo inquadramento del *Piano parziale di ricostruzione* approvato nel 1950 si rimanda in particolare a R.M. Rombolà, *op.cit.*, pp. 40-41, 106-108.

[55] A. Mortari, C. Bonora Previdi, *La memoria del verde pubblico nelle carte dell'Archivio Storico Comunale*, in *Parchi e giardini pubblici*, cit., pp. 11-24.

[56] Cfr. in particolare C. Bonora Previdi, *Il luogo della memoria*, in *I Martiri di Belfiore tra storia e memoria*, a cura di A. Mortari, D. Ferrari, G. Manzoli, Archivio Storico del Comune di Mantova, Mantova, 2003, pp. 71-82.

[57] Per un primo inquadramento del *Piano regolatore generale* del 1959 si rimanda in particolare a R.M. Rombolà, *op. cit.*, pp. 41-44, 109-113.

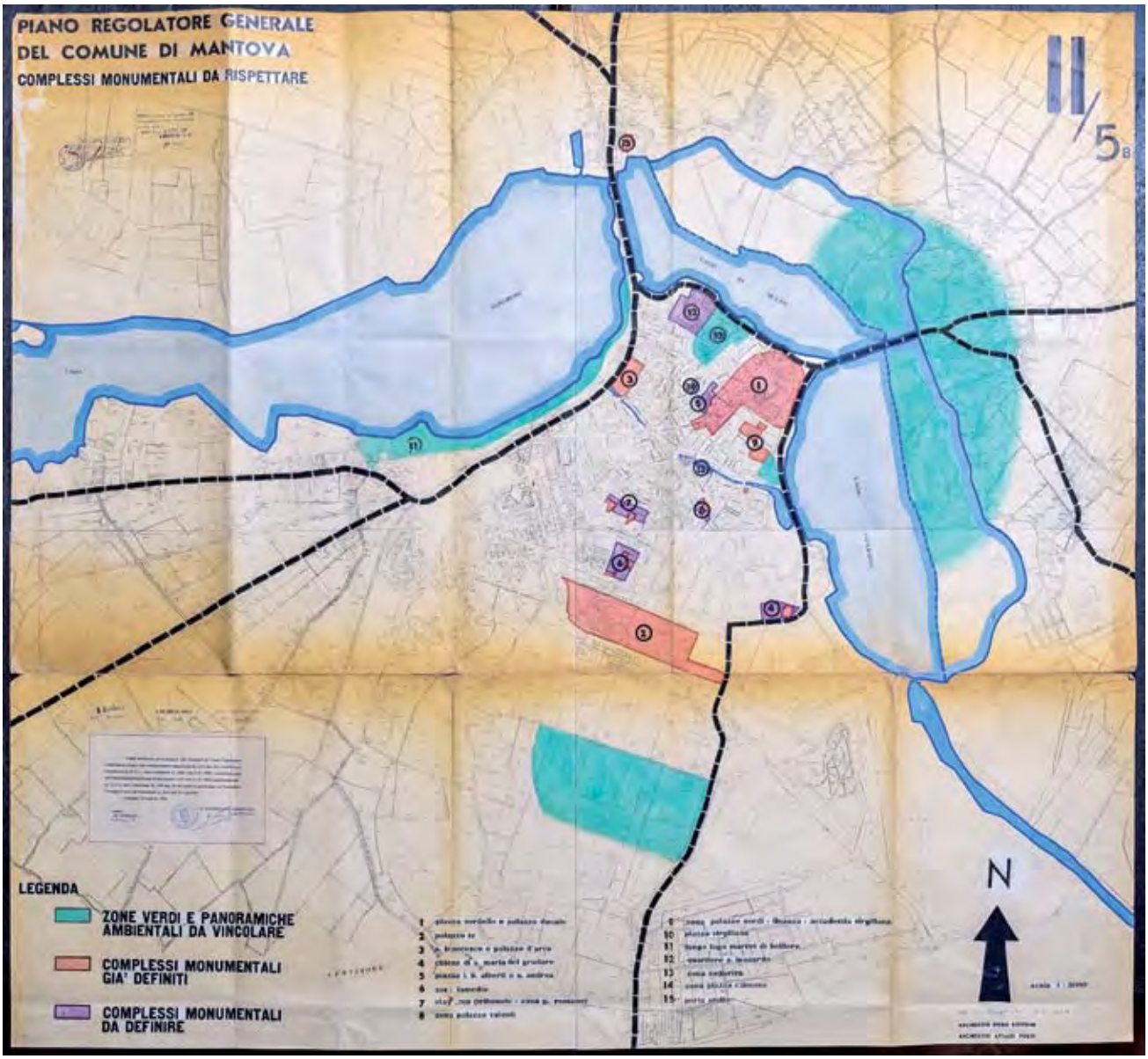


Fig. 22 – Piano regolatore generale del Comune di Mantova: complessi monumentali da rispettare, 1959 (ASCMn, *Piano Regolatore Generale del Comune di Mantova 1956-1959*)

e in un contesto complessivo ampliato; accanto al completamento dei nuovi quartieri posti a sud, proponeva un accrescimento della porzione urbana mediante la realizzazione di «nuovi pezzi di città», anche al di là dei laghi, nelle aree resesi disponibili in seguito alla dismissione delle servitù militari e dagli ampliamenti del territorio comunale. Si definiva così un nuovo disegno della città all'interno del quale era prevista anche la tutela di ampie aree verdi: parte dell'area meridionale dell'ex campo trincerato, il lungolago Martiri di Belfiore e un'ampia fascia lungo la sponda sinistra dei laghi di Mezzo e Inferiore, mentre sulla sponda di destra si confermavano definitivamente le soluzioni della viabilità dei lungolaghi, già anticipate negli anni Venti e approvate nel piano del 1942, rese possibili anche dalla costruzione del Diversivo che portò ad una stabilizzazione dei laghi (fig. 22).[58] La sistemazione del bacino d'acqua coincise, infatti, sulla sponda a ridosso delle vecchie mura con un'operazione di recupero e interramento che permise di ricavare, da porto Catena a porta Mulina, un'arteria che completava il sistema di circonvallazione e che, nel tentativo di dare risposta alle più moderne esigenze di viabilità, tracciava al contempo i limiti della città storica.[59] Con la creazione dei lungolaghi e la bonifica dei laghi si creò inoltre quell'«area di mediazione» che avrebbe definitivamente alterato il millenario diretto rapporto tra città murata e acqua (figg. 23 e 24).

Quando nel 1969 il Ministero dei Lavori Pubblici, in base a un ridimensionamento delle previsioni di crescita, autorizzava la revisione del piano l'attenzione si concentrò sulla «città in essere», sul controllo dell'urbanizzazione nelle zone periferiche e sul contenimento della compromissione del suolo rimasto allo stato naturale o agricolo.[60] Nelle varianti in seguito approvate l'attenzione si concentrò sul centro storico attraverso scelte di «adeguamento del contingente di aree disponibili per il soddisfacimento, secondo il dispositivo legislativo, degli standards da riservare alle attrezzature di interesse collettivo ed ai servizi come pure a fini di tutela e salvaguardia di zone ad elevato interesse paesistico ambientale».[61] Assumevano particolare rilievo gli interventi programmati per il recupero delle mura e del cammino di ronda in rapporto alla salvaguardia di tutte le sponde dei laghi e ad una loro «rifunzionalizzazione» per le attività di svago, nel tentativo di definire anche il collegamento con il centro.[62] Interventi di carattere ambientale furono ipotizzati anche sul tracciato delle mura magistrali, per le quali furono previsti l'eventuale recupero e ripristino nel tentativo di ricostruire un riferimento figurativo al margine della città storica. Furono inoltre programmati interventi finalizzati a rendere collettivamente più apprezzabili gli spazi e le aree intorno a Palazzo Te, con il ridisegno del verde e l'integrazione di quest'ultimo con la porzione di territorio posto oltre la massicciata ferroviaria

[58] M.C. Treu, *op. cit.*, p. 66.

[59] Per la realizzazione delle strade di circonvallazione da Porto Catena a San Giorgio e da San Giorgio a Mulina si rimanda in particolare alla documentazione conservata in ASCMn, *Ufficio Tecnico*, bb. 135, fasc. 2 e 138.

[60] Per approfondimenti si rimanda a R.M. Rombolà, *op. cit.*, pp. 44-46, 114-115.

[61] Ivi, p. 115.

[62] In questo contesto rientra il Progetto prioritario per il recupero del quartiere di Fiera Catena per la cui attuazione il Comune indisse un concorso nazionale di idee, che vide la partecipazione di molti studiosi e professionisti e a cui seguì la predisposizione di un piano particolareggiato che non fu però mai attuato.

Fig. 23 – Lungolago Gonzaga, Foto Benatti, inizio anni Sessanta (ASCMn, *Raccolta fotografica*, b. 10, fasc. 1/36, foto 1)

Fig. 24 – Mantova, veduta aerea, Studio fotografico Giovetti, 1965 (ASCMn, *Raccolta fotografica*, b. 2, fasc. 18/1, foto 1)

mediante la realizzazione di percorsi pedonali che avrebbero trovato sviluppo fin dentro l'area dell'ex campo trincerato, destinato a parco pubblico, «polmone verde» a sud della città escludendo così interventi insediativi.[63] Scelte confermate anche dai successivi strumenti urbanistici nei quali l'ex campo trincerato fu destinato a «parco agricolo» con la predisposizione di un piano particolareggiato che, mediante un sistema di strutture pubbliche e percorsi di mobilità lenta, intendeva connetterlo con la città e il territorio; nel frattempo nell'area posta a sud si insediarono però, accanto al campo di aviazione del Migliaretto, alcune attività e complessi residenziali.[64] Si trattò di linee guida che contribuirono all'ulteriore definizione di un sistema di aree verdi esteso da ovest a est, realizzato a partire dal tracciato della città storica e progressivamente integrato da una sequenza di strutture sportive, come lo stadio, la piscina comunale e il palazzetto dello sport, per continuare con gli impianti posti oltre la ferrovia.[65] Quando nel 1984 fu approvata la variante generale del piano regolatore fu anche istituito il Parco Regionale del Mincio, che includeva all'interno dei suoi confini le sponde e i laghi di Mantova e con il quale si riproponeva il tema della salvaguardia delle zone umide; alla fine degli anni Ottanta poi, fu avanzata la richiesta di finanziamento per il progetto del Parco Periurbano, proseguito per stralci successivi sino ai giorni nostri. Azioni finalizzate a consentire la fruizione e il recupero ambientale delle sponde dei laghi che pur non incidendo direttamente sulla qualità delle acque hanno progressivamente avvicinato i cittadini al "lago", contribuendo ad accrescere la sensibilità verso i temi della qualità ambientale, saldandoli indissolubilmente alle politiche di tutela del patrimonio culturale della città di Mantova. Dagli anni Novanta del Novecento, infatti, i temi principali della pianificazione urbanistica concentrarono l'attenzione sulle questioni ambientali legate alla gestione delle risorse naturali, storico-culturali ed economico-sociali, che portarono anche al progetto di riqualificazione dell'identità di Mantova, oltre che come *città d'arte* anche come *città d'acqua*. Con il piano territoriale di area vasta del 1991-1994, il piano territoriale di coordinamento provinciale del 1993-2000 e i successivi strumenti urbanistici la dimensione paesaggistica diventava, infatti, condizione peculiare per la salvaguardia e la pianificazione urbana.[66] La sistemazione a parco pubblico dei lungolaghi, l'istituzione all'interno del Parco Regionale del Mincio della Riserva naturale della Vallazza (SIC/ZPS-Sito di Importanza Comunitaria/ Zona di Protezione Speciale), il proseguimento delle azioni di progetto del Parco Periurbano[67]

[63] R.M. Rombolà, *op. cit.*, p. 120.
[64] M.C. Treu, *op. cit.*, p. 82.
[65] Si rimanda anche al contributo di Dino Nicolini in questo stesso volume.

[66] Per un primo approfondimento dei piani citati cfr. R.M. Rombolà, *op. cit.*, pp. 49-51.
[67] Si ricordano i seguenti interventi: avvio lavori e riqualificazione delle sponde dei laghi di Mezzo e Inferiore (1994); demolizione dei capanni sponda destra del lago Superiore (1996); realizzazione della pista ciclopedonale Porta Mulina-Cittadella (1998); riqualificazione della sponda destra del lago Superiore (2001-2002); riqualificazione ambientale e acquisizione delle aree poste in sponda sinistra dei laghi di Mezzo e Inferiore - Buco del Gatto e Campo Canoa (2002-2005); realizzazione del parcheggio del Campo canoa (2004); interventi di rinaturalizzazione e valorizzazione paesistica del Parco Periurbano nell'area del Buco del Gatto e di Sparafucile (2007-2008); interventi nell'area compresa tra la Cartiera Burgo e Cittadella (2009); convenzione stipulata tra Comune di Mantova e Agenzia Interregionale per il fiume Po finalizzata alla valorizzazione del ruolo di Porto Catena come interfaccia tra città e laghi (2008).

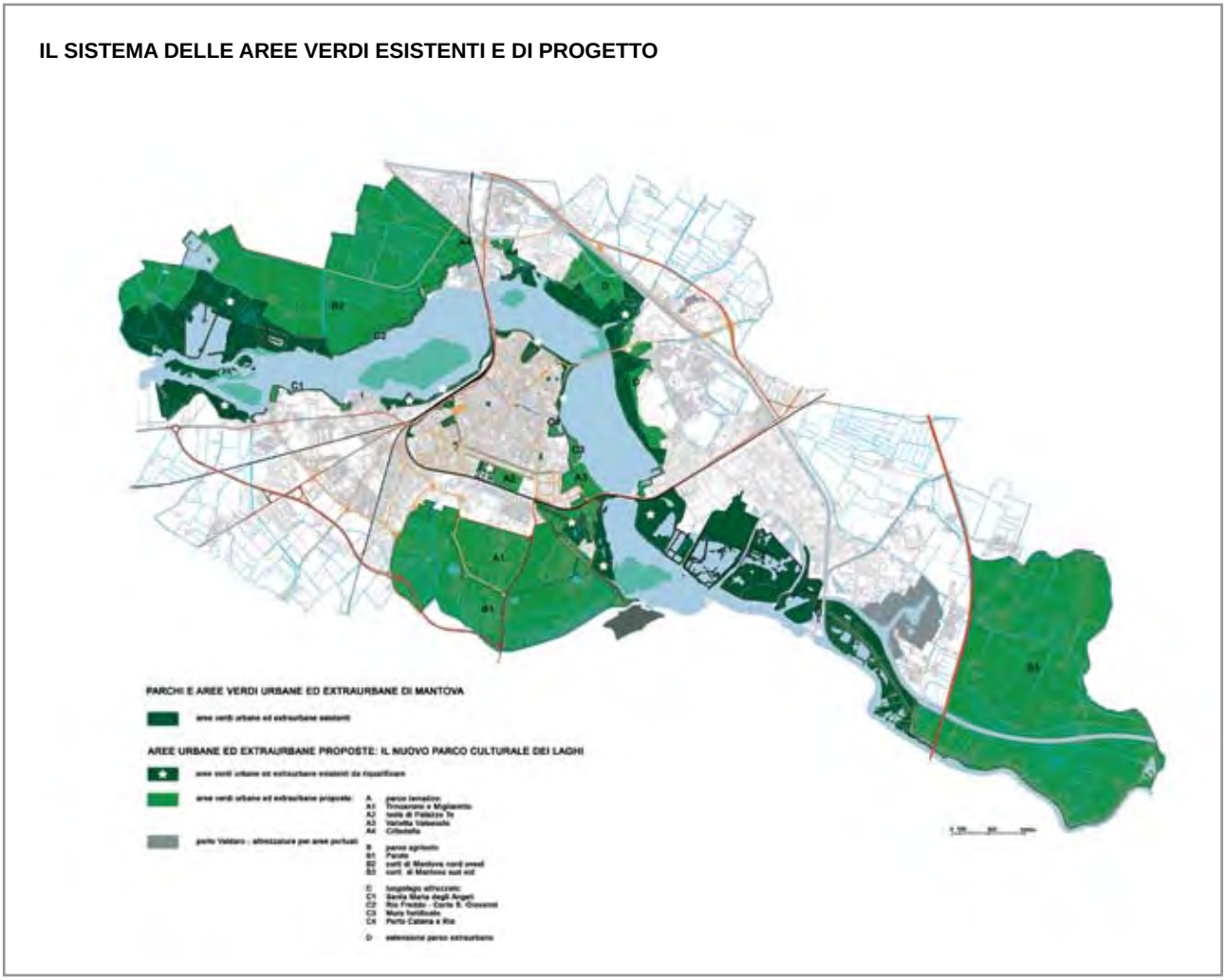


Fig. 25 – *Il Parco Culturale dei lagni di Mantova. Il paesaggio culturale e le strategie integrate per il recupero della città d'acqua*, *Il sistema delle aree verdi esistenti e di progetto,* Ufficio Mantova e Sabbioneta Patrimonio Mondiale UNESCO, 2010

e da ultimo l'iscrizione alla Lista del Patrimonio Mondiale dell'Umanità hanno contribuito alla progressiva individuazione di quell'ampio sistema di aree verdi che si snoda attorno alla città, lungo gli argini e le sponde dei laghi, e che, inglobando le zone del Trincerone, del Paiolo e del Migliaretto, si estende su scala territoriale rivelando la natura di manufatto ambientale globale di Mantova e la conseguente necessità di pianificare e creare percorsi privilegiati finalizzati a rafforzare l'immagine della città storica (fig. 25).[68]
Processo all'interno della cui complessità trova finalmente spazio anche la volontà di valorizzare gli ultimi silenziosi e quasi casualmente conservati frammenti della *città-fortezza:* oltre ai laghi, ai ponti e alle dighe, brani della cinta muraria, i resti della cittadella bastionata di Porto, la rocchetta di Sparafucile e le ottocentesche lunette Fossamana e Frassino; opere queste che assieme all'imponente forte di Pietole posto però nel territorio del Comune di Borgo Virgilio, documentano il grandioso disegno che trasformò la città in una moderna piazzaforte al centro di un complesso sistema idraulico. Una piazzaforte che nel suo impianto si estese fino a Borgoforte sul Po, dove rimangono il forte Centrale e i resti del forte Noyeau, frammenti della doppia testa di ponte qui realizzata del Genio militare asburgico poco prima della Terza guerra d'indipendenza.
Ma il viaggio continua: lasciata Mantova alle spalle e superata la Vallazza, il corso del Mincio prosegue con andamento tortuoso fino a gettarsi in Po presso Governolo, a lungo nodo essenziale del sistema idraulico-difensivo mantovano e teatro nei secoli di importanti scontri e battaglie. Componenti determinanti il disegno del paesaggio, simboli e spesso sconosciuti testimoni di un passato ormai indistinto, in queste opere si possono ancora leggere i caratteri dell'evoluzione dell'arte fortificatoria, la capacità e il talento degli ingegneri militari e ancora l'eco e la memoria di scontri e battaglie che hanno scritto alcune tra le più significative pagine della storia europea.
Rimangono tuttavia ancora senza un complessivo progetto su scala territoriale capace di restituirne concretamente una corretta lettura e una più efficace e mirata valorizzazione.[69]

[68] Si segnala in particolare il progetto per *Il Parco Culturale dei laghi di Mantova. Il paesaggio culturale e le strategie integrate per il recupero della città d'acqua,* Ufficio Mantova e Sabbioneta Patrimonio Mondiale UNESCO, 2010.

[69] Un sincero ringraziamento a Eugenio Camerlenghi e a Francesco Caprini per avermi sostenuto in questo lungo lavoro, a Giovanni Iacometti per gli stimolanti e costruttivi confronti, a Marinella Bonafini e Paola Somenzi per l'aiuto e la pazienza che ogni volta mi riservano nella ricerca d'archivio.

IL NUOVO NEL VECCHIO. TRASFORMAZIONI DEL CENTRO ENTRO LE ANTICHE MURA*

Giovanni Iacometti

Da architetto, pur consapevole di quanto i manufatti urbani siano espressione di vicende più complesse, sono portato a leggerli nella loro dimensione tecnica autonoma e quindi a considerarne la evoluzione storica attraverso la struttura attuale del corpo urbano, che giudica a ritroso la progressività o meno di quella evoluzione, in modo per certi versi antistorico. Perciò in questo scritto cerco di subordinare la cronologia alla condizione odierna dei luoghi analizzati o a qualche problematica omogenea che si afferma attraverso il tempo e che ci riguarda ancora. Grazie anche al modo in cui il centro storico mantovano ha vissuto le proprie trasformazioni: con lente continuità più che attraverso rivolgimenti radicali. Mi interessano le logiche urbane che hanno informato il dialogo tra vecchio e nuovo al suo interno in un tempo vicino a noi, l'analisi delle dinamiche strutturali di alcuni eventi esemplari che stanno in gran parte ancora sotto i nostri occhi e ci condizionano, le questioni e gli insegnamenti ancora validi per avvistare anche i rischi residui di certi modi di operare. Il che mi spinge a prescindere dalle qualità artistiche delle vicende edilizie singolari, a non valutare gli eventi in termini di 'bello e brutto', stante la crisi di questi concetti e dei linguaggi artistici avvenuta in questo ultimo secolo, e a evidenziare i fenomeni regolativi dell'edilizia corrente oltre che gli eventi più eclatanti. Il mio ideale sarebbe di mostrare il passato urbano come un progetto in corso, che si fa mentre lo si analizza; perciò nelle illustrazioni, piuttosto che il risultato finale (che è visibile direttamente da tutti), preferisco presentarne la gestazione progettuale precedente, compresa quella ideata e non attuata, nella relazione che instaura con la condizione preesistente.
La dinamica socio-economica mantovana postunitaria e anche successiva, fino al dopoguerra, viene presentata solitamente dagli storici come scarsamente dinamica da molti punti di vista, evidenziandone il mancato sviluppo (demografico, infrastrutturale, economico, sociale, imprenditoriale, culturale ecc.), la decadenza igienico-sanitaria della *città isola-fortezza-caserma* arrivata in ritardo all'unità nazionale e molte altre condizioni di minorità che ovviamente influenzano

---

* Per abbreviare e facilitare la lettura ho deciso di citare progettisti e date in modo schematico fra parentesi e di inserire i nomi attuali delle strade, semplificati.
Gli interventi edilizi e urbanistici colgono in genere periodi lunghi con acquisti di aree, approvazioni, lavori, agibilità ecc.: le date inserite, a seconda dei documenti consultati, colgono momenti particolari e perciò possono differire da quelle citate in altri testi. Il testo ha preso l'avvio dalle indagini svolte nelle tesi concernenti il tema, conservate in copia presso l'Archivio Storico Comunale, che contengono anche le indicazioni delle bibliografie e delle fonti archivistiche utilizzate, sostanzialmente documenti dello stesso Archivio, ho attinto per ulteriori indagini. Un grazie agli studenti e ai loro professori che hanno svolto un lavoro encomiabile e al personale dell'Archivio per la competenza, la gentilezza e la curiosità entusiasta.

gli eventi urbanistici. Il punto di vista disciplinare prescelto mi spinge a non trasferire questa condizione negativa alla lettura dei fatti urbani e a riconoscere che molte inadeguatezze passate hanno contribuito a offrirci oggi un manufatto considerato generalmente ben conservato, partecipe del benessere cittadino non solo turistico, ufficialmente registrato come tale dalle statistiche nazionali degli ultimi decenni. Questa astuzia della ragione storica invita a non protrarre, dal 1866 fino a oggi, una visione troppo vittimistica del destino mantovano, impegnando piuttosto a distinguere tra eredità che restano negative e carenze evolute in senso positivo, difetti divenuti virtù, e a diffidare dell'innovazione puramente distruttiva come mito della modernità. Il passato dovrebbe trasmetterci consegne positive più che senso del declino, spronarci all'emulazione del meglio trascorso e, a Mantova, non spingerci alla deriva del suo mito – rinascimentale prima e asburgico poi – soprattutto non chiuderci nella ideologia consolatoria della decadenza che accompagna spesso la nostalgia del 'bel tempo che fu'. La storia urbana è un modo paradossale di vedere una città nella sua vitalità continuamente rinnovata, il suo continuo ringiovanimento e il suo futuro, non il suo perenne invecchiamento degenerativo, il che implica un rapporto dialettico e non passivo con la sua storia.

La liberazione dal passato

Lo sfasamento fra arretratezza economica e ideologia modernista del progresso fatale influenza la prima urbanistica mantovana postunitaria e la sua ansia innovatrice-distruttiva *(*caratteristica di tutto il dibattito nazionale) che si concentra inizialmente sul sistema fortificatorio e i suoi vincoli, trascinando ideologicamente gli altri aspetti. La contrapposizione fra il mito della città-corte e la contrazione della città-fortilizio, soffocata dal sito lacustre, distoglie dal riconoscimento progressivo del sito mantovano e della sua eccezionalità (per certi versi paragonabile alla realtà veneziana) e accentua la volontà di opporsi a certe costrizioni fisiche, funzionali e simboliche del passato invece di valorizzarle, omologandosi a certi standard generici del progresso.
La cultura urbanistica cittadina di questo primo periodo, rappresentata per lo più da una visione tecnicista di professionisti ingegneri (provenienti da vari Politecnici del Norditalia), sia nel mondo della libera professione che nella direzione degli uffici tecnici, registra costantemente questo sfasamento tra desiderio di liberazione dai vincoli-limiti, sogni di rinnovamento, possibilità reali di trasformazione, scarsa dinamica economico-sociale e perdita di identità anche culturale. È fatale quindi che la nozione di progresso urbano veda inizialmente nel passato un fatto da contrastare e da superare estremizzando, ideologicamente più che praticamente, quella dialettica fra storicismo umanistico e modernismo positivistico-scientista che vive tutta la cultura italiana, urbanistica e non, dalla fase postunitaria fino al Fascismo e prosegue fino alla ricostruzione democratica.
Mantova sembra derivare, più di altre città, dai propri vincoli militari e lacustri (resi entrambi più oppressivi dall'ultimo potere asburgico) una maggiore smania di liberazione che però non può eludere la consapevolezza orgogliosa di un grande retaggio da conservare e da protrarre come potenzialità. Questa dissociazione culturale, ancora

oggi operante sia tra gli studiosi che tra la gente comune, fa parte di quella ideologia urbana – l'idea che una città si dà di se stessa, del proprio passato e del proprio destino, di cui questo testo cerca di rendere conto – che spesso influenza l'evoluzione cittadina più dei fatti economici reali. La struttura delle fortificazioni intorno al centro storico viene quindi avviata, a sud e a ovest, alla progressiva demolizione non tanto o non solo sulla spinta di una reale forza espansiva interna che cerca di conquistare economicamente il suolo libero adiacente al suo perimetro, come in altre città maggiormente dinamiche, ma, agli inizi e anche oltre, sulla base, per l'appunto, di un imperativo ideologico forte di liberazione dai limiti storici, che trova un riscontro pratico nel tempo lungo, oltrepassando le istanze di carattere igienico, speculativo ecc. La lentezza e la molteplicità temporale e spaziale di queste operazioni non ne riducono comunque la distruttività che si conclude nel Novecento inoltrato con la completa perdita della identità perimetrale del centro storico a sud e a ovest. In alcune città italiane il superamento del limite murario avviene conservandolo quasi integralmente (Verona, Ferrara, Lucca), creando così una condizione altamente positiva delle *Aree Verdi e dei Servizi* nella città futura (altra astuzia della ragione storica); in altre la pressione evolutiva produce progetti di riuso delle tracce più organici (Modena) mentre in certune porta alla pura utilizzazione infrastrutturale e speculativa (Milano). Mantova fortunatamente mantiene una buona parte del proprio segno murario perimetrale a nord e a est proprio in virtù del suo sito fluviale-lacustre, anche grazie al fatto che esso funziona da barriera idraulica durante le piene (fino alla creazione del canale diversivo).
Nonostante lo sviluppo rallentato e la conseguente frammentazione temporale e fisica delle operazioni, sviluppate sotto il mutare dei regimi politici, Mantova riesce a produrre, nel tempo lungo, consistenti trasformazioni tipo-morfologiche non solo intorno ma anche dentro al vecchio centro, le quali acquisiscono un senso omogeneo proprio come sommatoria e successione di pezzi e frammenti. La cui molteplicità compositiva e stilistica è dovuta anche al fatto che la cultura architettonica mantovana agisce attraverso linguaggi di importazione diversificati (persa una scuola locale di architettura), connessi a una certa medietà qualitativa; dapprima protraendo gli ideali neostoricisti di derivazione eclettica tardo-ottocentesca e in seguito aderendo a linguaggi consuetudinari e minori del professionalismo, non affiliati alle sperimentazioni più radicali.

La riforma del cuore urbano

Stanti le lentezze di fine Ottocento nel superamento della barriera fortificatoria meridionale e la presenza del confine lacustre, le prime operazioni postunitarie sono di natura puramente demolitoria (case intorno all'area del gasometro, 1883-1985) e retorica-rappresentativa, con la collocazione di monumenti celebrativi (della nuova realtà postunitaria e dei suoi personaggi) in siti emblematici, di cui il colossale monumento in piazza Sordello (Pasquale Miglioretti, 1872, rimosso nel 1930) dedicato ai Martiri di Belfiore e quello dedicato a Virgilio in piazza Virgiliana, ideato nel 1877, ultimato da Luca Beltrami e inaugurato nel 1927, dopo la demolizione dell'anfiteatro

neoclassico (1918-1919), sono gli esempi più eclatanti.
Il cuore medievale della città diventa invece protagonista di una trasformazione esemplare anche sul piano simbolico, tra gli inizi e la seconda metà del Novecento. Per una città di scarsa dinamica produttiva, ansiosa di mostrare la propria volontà di progresso sopra e anche contro la storia, l'occasione dell'ex Ghetto, quartiere degradato alle spalle delle piazze più antiche, si può considerare per certi versi uno sfogo liberatorio, giustificato ufficialmente dalle esigenze di bonifica igienica-sociale, di razionalizzazione viabilistica e dalla volontà delle nuove classi dirigenti di un rinnovamento rappresentativo in senso terziario della centralità urbana.
La dialettica locale tra desiderio di modernità e nostalgia della grandezza perduta, il senso di inadeguatezza e di inferiorità nei confronti sia del passato che del progresso si esprimono già in questi primi approcci e sempre più in seguito, grazie all'azione preminente del professionismo ingegneresco, come applicazione di modelli standard dell'urbanistica accademica. Secondo una concezione manualistica dello sventramento, della rettificazione, della riedificazione per isolati compatti e regolari, più che per attenzioni puntuali – artistiche in senso lato – alla eccezionalità dei siti. La geometria elementare di base applicata in tempi diversi a interventi differenti, di piccola e media dimensione, agisce come trama unificante che produce nel tempo, per addizione di atti anche minimali, impianti trasformativi di notevole impatto, tendendo a produrre un volto normale e normativo – medio per l'appunto – della città.
Le istanze di rinnovamento demolitore e di risanamento ordinatore sono sostenute in questa fase con maggiore energia dalla rappresentanza politica popolare-progressista (che assume il potere locale alla fine dell'Ottocento), entro cui si evidenzia l'azione dell'avvocato Fermo Rocca, assessore, sindaco e poi deputato, membro delle prime commissioni locali per la Conservazione dei Monumenti, che si fa portavoce di molte azioni distruttive con finalità migliorative e progressive sia dell'ex Ghetto (1883-1886) che ai margini del Palazzo Ducale. Risulta significativo rilevare che alla fine del processo, nel secondo Novecento, l'istanza progressista, che nel frattempo ha ritrovato il valore della storicità, si trova a sostenere invece il recupero urbano integrale, rivolto non solo ai monumenti principali ma anche all'edilizia minore, per il mantenimento dei ceti popolari, contro i meccanismi distruttivi patrocinati da certe visioni della speculazione edilizia puramente quantitativa, tesa alla loro totale espulsione dal centro (di cui si parla in altro saggio).

La vicenda dell'Ex Ghetto ebraico e di San Leonardo dalla fase demolitoria a quella conservativa

Il Ghetto ebraico, recintato e chiuso dai Gonzaga tardivamente (1610) rispetto alle decisioni di Paolo IV (1555), che aveva imposto agli ebrei dello Stato Pontificio di stabilirsi in un unico quartiere chiuso di notte, aveva subito la progressiva intensificazione edilizia caratteristica di tutti i ghetti, con innalzamento dei fabbricati, massima occupazione delle aree libere e di conseguenza condizioni di sovraffollamento e di progressivo degrado igienico, problematica che la riapertura

da parte dei Francesi (1798) aveva riportato nella continuità del cuore urbano.
Negli ultimi tre decenni del XIX secolo si avviano dibattiti e si susseguono iniziative amministrative comunali per la demolizione di parti dell'ex Ghetto ebraico con riferimento alla nuova legislazione in materia di espropri di pubblica utilità (Legge sul Risanamento di Napoli, 1885). La foga demolitrice iniziale è spinta via via a coinvolgere quasi tutto il Ghetto, ovvero una grande parte urbana centrale, e a sostituirla integralmente. A frenare questi intenti, più che la preoccupazione culturale degli eccessi distruttivi, agisce la mancanza di una dinamica economica e sociale forte, radicalizzata in seguito dall'evento della Prima Guerra Mondiale.
Le prime iniziative in zona producono l'apertura di un tratto di via Goito fino a vicolo Carbone (ing. Clemente Viterbi, 1896), completato più tardi (1908) fino alla piazza Marconi, nonché la demolizione di un intero isolato con la creazione di un enorme piazzale quadratico denominato piazza Sventramento, tra via Spagnoli, via Calvi, via Scuola Grande e via Bertani (1904-1906). La demolizione dell'isolato di confine dell'ex Ghetto prospiciente piazza Erbe, porta alla riscoperta della Rotonda di S. Lorenzo (1906-1907), occultata per secoli, la quale, restaurata, nel reintegrare un pezzo di memoria medievale, ridefinisce il senso della piazza antistante e il luogo alle sue spalle.
Altre ipotesi demolitorie tra via Giustiziati, via Bertani, via Dottrina Cristiana e via Governolo, vengono formulate per la collocazione del nuovo edificio delle Poste e Telegrafi (1906), soluzione scartata a favore della postazione attuale lungo il Rio e, in seguito, per la realizzazione di un grande mercato coperto e bagni pubblici (1909-1911). Per l'utilizzazione di queste aree si formulano diverse ipotesi funzionali con visioni alternative, sociali – case popolari (anche per risolvere il problema degli sfrattati dalle stesse demolizioni), scuole, giardini – o di natura più terziaria.
Superata l'idea di trasformarla in giardino pubblico, l'area dello Sventramento viene ceduta a Enti Pubblici per le loro sedi, con intenti non speculativi, come dichiarato nella Delibera Comunale di assegnazione (1911), al prezzo di 20 L./mq. (pari a circa 60 euro al 2001, dato ISTAT): al Consorzio di Bonifica (ing. Pietro Ploner, 1913-1915) e alla Banca d'Italia (arch. Gaetano Moretti con ing. Luigi De Gaetani, 1912-22). Mentre alla Camera di Commercio (arch. Aldo Andreani, 1912-1914) l'area viene ceduta gratuitamente. Sull'area di via Bertani retrostante la Rotonda, in angolo con via Giustiziati, viene edificato Palazzo Gallico (ing. Vito Cantoni, 1925) che ottiene il 1° premio al concorso *La casa più bella* (1927) tra quelle costruite tra il 1924 e 1926. Tale intervento inaugura una sequenza di sostituzioni edilizie integrali, sul lato nord di via Bertani, attuate prima e dopo la Seconda Guerra Mondiale, fino alla Casa del Rabbino, conservata.
Scompaiono nelle prime azioni demolitrici (1904) le sinagoghe site nell'area dello Sventramento (tra cui la Norsa Torrazzo) e, in quelle fasciste (1938-1940), la Scuola Grande Italiana e la Cases, ovvero si perde la caratterizzazione ebraica della zona.
Si crea così, in uno spazio centralissimo, addossato alle architetture urbane più antiche, un frammento di corpo-volto nuovo, molteplice e differenziato nelle evocazioni eclettiche ma coeso da un punto di vista planimetrico e volumetrico, che afferma un ruolo terziario e residenziale (per le nuove classi emergenti) in continuità funzionale con quello medievale. I blocchi edilizi regolari dei tre edifici pubblici, non eccedenti le altezze

circostanti, dopo una prima ipotesi di coesione reciproca in una piazzetta retrostante (quadratica o tondeggiante), sulla via Castiglioni, si rivolgono con le facciate preminenti e gli accessi principali a ovest, verso le vecchie centralità. Del rapporto con le piazze medievali si fa portavoce la proposta tipologica e stilistica della Camera di Commercio che evoca un antico palazzo Pubblico-Mercato, porticato al piano terreno.
L'impianto urbanistico standard, da manuale ottocentesco, con il tessuto compatto del ghetto ebraico squarciato dalle nuove ortogonalità stradali e dai loro volumi elementari, crea effetti scenografici fortuiti tra preesistenze e nuovi frammenti di ordine. Sia per via Goito, che affaccia una casa *picta* rinascimentale di piazza Marconi all'ingresso centrale della Banca d'Italia, che per gli scorci ambientali da piazza Concordia verso la facciata e il fianco di Sant'Andrea, attraverso la quinta cilindrica di San Lorenzo (e viceversa). Avviene dunque che il nuovo ordinamento manualistico riformuli lo spazio preesistente in modo più fluido e aperto, traslando autorità direzionale dalla vecchia centralità medievale, avvalorandosi nella casualità. In realtà, in una proposta più radicale di demolizioni (1906) dell'ex Ghetto, basata su un nuovo tessuto a isolati regolari calibrati con un asse puntato sul volume edilizio che nasconde ancora la Rotonda, si propone una maggiore istanza scenografica di valorizzazione del sito ma la soluzione realizzata stabilisce un rapporto con piazza Erbe prospetticamente più articolato e accattivante, a ribadire che a Mantova la minor distruttività e il dialogo serrato con il tessuto esistente può produrre una spazialità urbana di maggiore valore.
Le solite motivazioni igienico sanitarie e di risanamento sociologico unite alle ragioni viabilistiche e di ammodernamento funzionale si traducono successivamente in adesione alla pratica dello sventramento radicale, sostenuta sempre più spesso (contro una urbanistica del diradamento patrocinata da teorici come Gustavo Giovannoni) dal fascismo. Il nuovo Regime riattiva la visione distruttiva dell'ex Ghetto in due fasi: la prima, in occasione del Concorso per il Piano Regolatore cittadino (1934-1935), con la richiesta di ipotesi in merito da parte dei concorrenti, in seguito tramite un Piano specifico (1935-1938). Gli ulteriori abbattimenti del quartiere con diverse proposte di rinnovamento a impianto viario ortogonale e grandi isolati regolari a cortina stradale continua, molto schematici nella disposizione, alle spalle delle trasformazioni da poco intraprese, vengono fortunatamente limitati e attuati solo in parte, salvaguardando l'area di vicolo Norsa-piazza Sermide.
La stessa impostazione si esplicita per il quartiere popolare di San Leonardo-Mulina, con identica radicalità demolitrice, analoghe ipotesi viabilistiche a grandi isolati regolari compatti, tramite la rettificazione di via Zambelli e la liberazione della chiesa di San Leonardo, la creazione di giardini lungo il lago, senza prevedere tipologie edilizie precise per la riedificazione, con piena libertà dell'intervento privato. Entrambi i quartieri vengono inseriti nel Piano Regolatore predisposto nel 1939-1940 e approvato nel 1942 (poco prima della entrata in vigore della nuova Legge Urbanistica Nazionale n. 1150).
Dopo la Seconda Guerra Mondiale, alle spalle della Banca d'Italia (oggi sede di uffici privati), in attuazione delle pianificazioni prebelliche, con una impostazione funzionale mista, viene realizzato

un intero isolato quadratico compatto fra le vie Bertani, Calvi, Scuola Grande e San Francesco da Paola, di cui si segnalano, come capisaldi: l'edificio della Cooperativa Edilizia Maestri Elementari, sull'angolo tra via Bertani e via Scuola Grande (ing. Giovanni Borella, 1950); il condominio Calvi per abitazioni, negozi e magazzini, sull'angolo tra via Calvi e via S. Francesco da Paola (ing. Bruno Dall'Aglio, 1950-1951); l'albergo della rete alberghiera CIATSA, Jolly (oggi Rechigi) sull'angolo tra Via Bertani e via Scuola Grande (ing. Ottorino Bisazza, 1952), ampliato in seguito (arch. Renato Iscra, 1962); il condominio Vecchia Mantova per negozi e appartamenti, tra via Bertani, via Governolo e piazza Bertazzolo (arch. Liegi Padovani, 1968-1972), che immorsa la casa del Rabbino. Il contagio innovativo coglie, tra anteguerra e dopoguerra, molte altre porzioni dell'area secondo la logica intrapresa della ortogonalità insediativa e dell'allargamento stradale, per lo più con residenze condominiali. Le due aree dell'ex Ghetto e di San Leonardo Mulina vengono affrontate di nuovo con Piani Particolareggiati nel secondo dopoguerra con una visione diametralmente opposta, tesa alla conservazione degli impianti viari, alla ristrutturazione e al rinnovamento puntuale degli edifici esistenti. La nuova visione politico-sociale progressista vede infatti nella difesa dei tessuti storici, nella persistenza in essi delle classi popolari e della funzione residenziale un punto di forza per la riattivazione della città storica. Tant'è che i due quartieri vengono sottoposti a pianificazione particolareggiata con finalità più conservative (arch. Alfonso Galdi e arch. Claudio Bassani, 1974), e poi inseriti parzialmente, in base alle nuove leggi dei governi di centro sinistra, nei Piani di Edilizia Economica e Popolare; in tempi diversi e a più riprese (sin dal 1963) e infine su progetto dell'Ufficio Tecnico (arch. Marisa Bonfatti Paini con geom. Carlo Brutti, 1984). Tali scelte favoriscono il progressivo e consistente recupero dei due quartieri nel giro di qualche decennio con interventi sul patrimonio edilizio sia di conservazione che di sostituzione, puntuale (su via Dottrina Cristiana, vicolo Norsa, piazza Bertazzolo e Sermidi), sostenuti dall'Amministrazione, da cooperative di varia natura e da privati imprenditori con edilizia convenzionata e agevolata (rivolta a ceti medi sostitutivi di quelli precedenti, in grado di accedere a mutui). Mentre alcune innovazioni parziali cercano di nobilitare in senso terziario (con negozi, supermercati, uffici e appartamenti di prestigio) l'affaccio verso il Palazzo della Ragione, su via Giustiziati, come nel caso della nuova costruzione disposta a L sull'angolo tra via Dottrina Cristiana e via Giustiziati, con un supermercato al piano terreno (studio architetti Bassani-Caprini-Galdi-Poltronieri, 1968-1972).

Prime ipotesi di copertura del Rio

L'altro grande evento urbanistico di modernizzazione del cuore cittadino riguarda la zona del Rio che va dalla piazza Cavallotti alla piazza Martiri fino all'imbocco di via XX Settembre, area di sutura fra antica città medievale ed espansione protorinascimentale (sec.XIV-XV) dei sobborghi a sud del centro. Il Rio, come protagonista urbanistico della riforma idraulica del Libero Comune, rappresenta l'unica infrastruttura continua in senso est-ovest, senza elementi viari

continui, soprattutto verso sud, di collegamento trasversale fra gli assi di attraversamento nord-sud. Tale debolezza strutturale di origine storica si palesa e si ingigantisce con lo sviluppo del traffico veicolare e con l'addensarsi di opifici e attività produttive sulla via d'acqua interna, creando criticità igienico-sanitarie. La trasformazione urbanistica di quest'area si sviluppa in più di mezzo secolo con azioni molteplici che perseguono grosso modo lo stesso obiettivo unitario, attuandosi in tempi e modi differenziati, secondo una procedura per frammenti interconnessi che sembra essere una peculiarità dello sviluppo urbanistico mantovano. In tal caso l'istanza ideologica del rinnovamento dialoga strettamente con una problematica infrastrutturale molto realistica.
Antenato mallevadore dell'operazione si può considerare l'abbattimento delle chiese di San Silvestro e San Giacomo al seguito delle riforme teresiane-giuseppine della seconda metà del Settecento in materia di edifici religiosi, che vede la creazione di slarghi agli estremi di questo tratto, nelle piazze Martiri e Cavallotti. Le quali fungono da snodi per due assi portanti nord sud, quello centrale del Principe (piazza Sordello-Palazzo Te) e quello, a ovest, della Borghesia (corso Vittorio Emanuele II), dove la nuova classe borghese si spettacolarizza nei riti all'aperto del passeggio urbano e in quelli al chiuso del nuovo teatro Sociale (arch. Luigi Canonica, 1822).
Sull'estremo opposto, ulteriore condizione preliminare alla ristrutturazione urbanistica novecentesca è il parziale crollo (1843) del vecchio Macello cittadino di Giulio Romano (1546), che drammatizza la problematica funzionale e igienico sanitaria del Rio, con la concentrazione di numerose attività produttive, artigianali e commerciali, incompatibili con la nuova visione funzionale del centro; il crollo suggerisce l'ipotesi del suo spostamento anche per ragioni viabilistiche. Si propone per la prima volta la copertura di un tratto del Rio e il suo utilizzo a percorso pubblico con la creazione di una strada pedonale che collega le Pescherie a piazza Martiri, affiancata da porticati laterali in ghisa e fontane di arredo, integrando alle funzioni del Macello alcuni locali del convento di San Domenico (arch. Giovanni Cherubini, 1843), ipotesi unitaria di una certa qualità morfologica, che rappresenta l'ultimo progetto di vecchia scuola per la città. Tale soluzione viene scartata a favore di una sistemazione parziale del complesso, senza un immediato spostamento dell'edificio, attuato in seguito con progetto dello stesso Cherubini, in via Garibaldi (1872), subito dopo l'Unità D'Italia. La eliminazione del vecchio Macello apre letteralmente la strada alla possibilità di trasformazione radicale della zona, con varie ipotesi di utilizzazione del sedime dell'edificio tra fine Ottocento e primo Novecento (mercati, portici ecc.).
Dentro a una ipotesi di Piano Regolatore cittadino (ing. Alberto Cristofori, 1921) viene proposta per la prima volta l'idea guida che verrà sviluppata e completata nel corso del Novecento: il collegamento viabilistico trasversale est-ovest tra i tre assi che si aprono a ventaglio verso sud, dal nucleo urbano più antico verso l'espansione meridionale: oltre all'asse del Principe e quello della Borghesia, l'asse del Popolo (corso Garibaldi e via Trieste), tramite il prolungamento di via XX Settembre, il tombinamento parziale del Rio e la sua trasformazione in strada. A partire da questa idea di base, assunta in seguito dai progetti comunali, nell'ambito delle ipotesi di nuovo

Piano Regolatore cittadino, si produce l'evento urbanistico ed architettonico più rilevante del centro storico mantovano nel corso del Novecento.

La trasformazione dell'area Piazza Martiri - ex convento di San Domenico/Caserma Landucci

Dopo la prima ipotesi di collocazione nell'ex Ghetto, favorita dall'autorità locale ma malvista dalla sede centrale romana, la nuova sede mantovana delle Poste e Telegrafi (arch. Osvaldo Armanni, 1909-1915), tra Rio e piazza Martiri, instaura un nuovo caposaldo nella struttura storica del luogo. Lo fa anche tramite l'adozione di uno stile neorinascimentale di facciata, esibito come moderno contro quello neomedievale proposto nella prima soluzione da Carlo Andreani, criticata dall'architetto milanese Gateano Moretti come non moderna. La sua collocazione sul sito dell'antica chiesa di San Silvestro (demolita nel 1789), la sua forma a blocco compatto, a sostituzione di una edilizia seriale di retaggio medievale, producono una nuova polarizzazione in senso terziario-rappresentativo del sito, incrementando ulteriori tensioni infrastrutturali dentro al tessuto antico. La piazza Martiri, connessa anticamente a una porta urbana con la tipica viabilità in uscita a 'zampa di gallina', si rigenera, ampliandosi e regolarizzandosi, come ganglio viabilistico a più direzioni (da quelle nord-sud a quelle est-ovest), attraendo confluenze e nuove gerarchie spaziali, con le relative criticità.
Il complesso conventuale di San Domenico (costruito nel XIV-XV secolo, soppresso nel 1797 e trasformato in magazzino per foraggi militari), divenuto con la invasione napoleonica Caserma Landucci, dopo aver subito numerosi cambi di destinazione d'uso, passato al Demanio, si presenta come un forte ostacolo al collegamento ipotizzato dal Cristofori fra via XX Settembre e la piazza Martiri e quindi trova molte ragioni oggettive alla propria demolizione (1924) che risparmia solo il campanile. La scelta distruttiva registra poche opposizioni di uomini di cultura per i valori artistici della antica chiesa, soprattutto degli affreschi che vengono strappati e spostati.
La progettazione dell'area vede applicata anche in tal caso una soluzione manualistica di stampo ottocentesco con grandi isolati regolari delimitati da strade nuove e da vecchie vie allargate (via Matteotti, via Mazzini, via Principe Amedeo, via Madonna dell'Orto e via Filzi) trovando un riscontro diretto nel tessuto regolare esistente verso sud. Essa viene attuata a lotti edilizi successivi con una certa lentezza, con funzioni pubbliche addensate verso la via Matteotti (appena creata come allungamento di via XX Settembre) e si completa nel primo dopoguerra come edificazione mentre vengono realizzate subito le nuove strade (via Filzi nel 1928). L'operazione, per farsi una idea comparativa delle dinamiche economiche di allora, si attua, dopo l'acquisto del complesso da parte del Comune (1924) presso il Demanio a una cifra di Lire 500.000 per tutto il complesso (circa 350.000 euro nel 2001, ISTAT), tramite la successiva vendita a enti o privati, nella prima fase, a 60-70 lire al mq per singoli lotti (circa 38 euro nel 2001, ISTAT).
Tale trasformazione produce un cambio di struttura radicale di questa parte urbana, sul piano fisico, funzionale e infrastrutturale oltre che rappresentativo, una nuova polarità urbana di carattere direzionale-terziario-commerciale

mista a residenza di prestigio, che stabilisce un raccordo con la vecchia centralità tramite via Roma. Lo schema a grandi isolati compatti parcellizzati in lotti di varie dimensioni (a seconda delle propensioni di acquisto) assegna un ruolo primario al lotto triangolare residuale che si crea tra il Rio e via Matteotti, sistemato come giardino pubblico (1927), implementato con la demolizione del palazzo ex-Lamberti (1931) tra le Pescherie e il campanile di San Domenico. Questo spazio libero apparentemente residuale, collegato a piazza Martiri in forma relativamente chiusa, prima dell'apertura di corso della Libertà, per date, quantità e concentrazione di funzioni istituzionali fasciste coinvolte, può essere considerato l'intervento più consistente e rappresentativo del Regime, seppure in attuazione di una ideazione viabilistica precedente. Esso si pone come un sistema di due strade-piazze concatenate tra loro a L, che però, per la frammentazione dell'attuazione, per le impostazioni stilistiche variegate degli edifici attardate su retaggi eclettici di derivazione ottocentesca, non intende o non riesce a manifestare una volontà simbolica unitaria del genere di quella che esprimono le piazze monumentali fasciste in molte città italiane.
Fra via Matteotti e Principe Amedeo sorge la Casa dell'Agricoltore, poi palazzo dei Sindacati (ing. Carlo Finzi, 1926-1927), modificato con un innalzamento delle ali e un rifacimento dell'attico (ing. Adolfo Zanella,1939-1940) che esalta, con una soluzione curvilinea dell'accesso principale, la posizione angolare fra quelle che diventano le due principali direzioni mantovane, prodotte e/o potenziate dalla nuova struttura urbana. Nel 1924 la Banca CA.RI.P.LO acquista un'area adiacente su via Matteotti per realizzare uffici ed abitazioni (1926) e in seguito (1931) chiede di costruire una filiale in angolo con via Mazzini con un portico di collegamento verso il palazzo dei Sindacati. Una parte dell'area viene venduta all'I.N.FA.I.L. che vi progetta la propria sede (ing. Ernesto Suardo, 1935-1936). Dopo una vendita-permuta tra Cariplo e l'ente fascista, prima della Seconda Guerra Mondiale, la sede viene acquistata dal Comune (1961) e sistemata per gli Uffici Comunali (1965) relativi ad Anagrafe, Tributi, Economato. Sul fronte opposto, in piazza Martiri, davanti all'edificio delle Poste, si avvia la demolizione della schiera di edilizia minore a fianco del Rio (1935), dove viene edificato il palazzo dell'I.N.F.P.S. (arch. Mario Loreti, 1935-1939). La soluzione adottata, ad angolo curvilineo colonnato sull'ingresso principale, con una scalinata esterna circolare, si rapporta a quella analoga del palazzo dei Sindacati, sul fronte opposto. L'edificio può essere considerato l'unico segnale palese dello stile fascista che agisce in questo comparto. Il valore morfologico del nuovo sistema di piazze degli Enti Pubblici di Regime si afferma quindi per differenze di componenti, senza aderire a programmi spaziali forti, di natura retorica, e senza linguaggi uniformanti.
La trasformazione di piazza Martiri, la affermazione del suo molteplice volto nuovo, trascina nel Dopoguerra con sé anche la testata edilizia di via Roma che viene riformata sui due angoli simmetrici di via Corridoni e via Grazioli con due fabbricati progettati dallo stesso architetto (arch. Fernando Cazzaniga) in tempi vicini, prima su via Corridoni (1952-1953), poi su via Grazioli (1956-1957), entrambi per negozi, uffici e abitazioni di prestigio. I due edifici, di altezza aderente a quella media della piazza antistante, e quindi emergenti dal

vecchio tessuto seriale, con facciate tradizionaliste similari, funzionano da nuovo portale edilizio di via Roma e della prospettiva puntata sulla cupola di S. Andrea. Una ipotesi iniziale di grattacielo vetrato formulata per l'edificio su via Grazioli mostra il forte valore, sia rappresentativo che speculativo, assunto da questo punto nevralgico della vita urbana, quale soglia di mediazione fra città vecchia e città rinnovata. Nel contempo l'aspirazione al grattacielo moderno dentro al cuore cittadino segnala i rischi di certe velleità modernizzatrici che hanno imperversato e imperversano ancora nella cultura della trasformazione urbana, soprattutto nelle grandi metropoli europee (Vienna, Londra) ma anche nelle piccole città; non trovando a Mantova (fortunatamente?) appoggio nelle istituzioni di controllo, forse anche grazie a una debole spinta economica e culturale.

L'istanza trasformativa della piazza Martiri contagia anche il vecchio sito dell'albergo Senoner che viene sostituito dalla nuova sede centrale della Banca Commerciale (arch. Aldo Andreani, 1950); e dalla parte opposta, tra via Corridoni e il Rio, sollecita la riabilitazione del fabbricato che diventa sede della azienda telefonica STIPEL tramite un primo progetto di ristrutturazione parziale e la vendita del fabbricato da parte del Comune (ing. Ludovico Schiavi, 1927). Il quale viene unificato nel 1961 con l'ex palazzo Pasotelli e interessato da un nuovo progetto (ing. Giuseppe Volpi Ghirardini, 1961) fino a coinvolgere tutto l'isolato. L'affaccio verso il Rio di questo fabbricato mostra ancora oggi la stratificazione storica delle sue trasformazioni (antenna compresa), introducendo un tono minore rispetto al maggior decoro delle facciate circostanti.

Il completamento degli isolati sostitutivi della Caserma Landucci avviene verso sud per lotti di varie dimensioni e in tempi differenti, mescolando diverse funzioni, tipologie edilizie e qualità stilistiche. Si evidenziano, come caposaldi prebellici, sull'angolo tra via Mazzini e via Filzi, la casa del notaio Adolfo Sissa (arch. Luigi Fossati, 1925-1926) e la casa del dott. Alete Borrella, tra via Mazzini e vicolo Madonna dell'Orto (ing. Giovanni Borella, 1925-1926), entrambi in forma di palazzetti all'antica, con appartamenti di prestigio, in seguito soggiogati da costruzioni più intensive. Tra cui, nel dopoguerra, l'apice volumetrico e tipomorfologico è costituito dal condominio Ariston (arch. Otha Sforza di Milano, 1947-1949), fra via Principe Amedeo, via Filzi e via Madonna dell'Orto, primo vero condominio intensivo in città, alto 28 m, destinato ad appartamenti signorili, uffici e negozi, e un grande cinema-teatro ancora oggi funzionante. L'edificio esibisce il proprio impegno urbano di retaggio accademico con un grande porticato a doppia altezza verso via Principe Amedeo, anticipando quelli di corso della Libertà. Da segnalare che l'intervento, non soddisfacendo inizialmente gli ideali abitativi dei mantovani, crea difficoltà nelle vendite e conseguentemente alla società promotrice A.C.S.A. di Milano; fatto che manifesta la peculiare cautela della visione abitativa dei mantovani di allora (e di oggi) nell'aderire ai processi di modernizzazione. La molteplicità funzionale dell'isolato è confermata dalla sistemazione della Concessionaria FIAT in parcheggio Mazzini, garage pubblico a più piani, su via Mazzini, nella parte retrostante il teatro (arch. Corrado Nicolini, 1987).

Il Piano Regolatore del 1939-42 e la copertura postbellica del Rio

Tra il 1939 e il 1942, come sviluppo della idea primaria dell'ing. Cristofori e delle ipotesi conseguenti dell'Ufficio Tecnico comunale, delle tematiche sviluppate dal Concorso del 1934-1935, si dipana la vicenda del Piano Regolatore che contiene una proposta di risanamento di alcune parti significative del centro storico. Tra cui assume un rilievo particolare la proposta di piano Particolareggiato relativa allo sventramento del tessuto storico tra la piazza Cavallotti e piazza Martiri con la demolizione degli isolati storici affacciati sul Rio, il tombinamento parziale del Rio e la creazione di una nuova strada al suo posto. Le esigenze di attraversamento da parte della viabilità statale che qui confluisce e qui si contorce, in mancanza di un sistema circonvallatorio, motivano tecnicamente l'operazione insieme alle necessità di risanamento igienico-sanitario e di modernizzazione funzionale, data la presenza sul Rio di edifici produttivi di varia natura con i prelievi d'acqua e gli scarichi connessi (panetterie, mulini, tipografie, concerie, meccanici, osterie e depositi di legnami ecc.).
La proposta comunale di Piano Particolareggiato Comunale per quest'area, concomitante a quella del Piano Regolatore, si traduce nel progetto di una società immobiliare milanese (sulla base di una convenzione con il Comune) per un grandioso insediamento unitario (arch. Cesare Donini, 1939-1940, progettista partecipe della società, di origini mantovane), pubblicato sul n. 2 di «Urbanistica» con una critica significativa per l'eccesso edificatorio considerato non in linea con la nuova politica ruralista del regime. Il progetto si articola su di una strada larga 22 metri e su di una piazza con edifici continui alti 8 piani, porticati a doppia altezza, ma con funzioni differenti di carattere bancario, alberghiero, terziario, commerciale e residenziale di lusso. Di fronte al teatro Sociale, sul lato sud della nuova piazza Cavallotti viene proposto un nuovo grande teatro-cinema. Questo progetto, risolto unitariamente nello stile del classicismo razionalista di scuola milanese, a vocazione monumentale, tale da poter rappresentare il più grande progetto fascista della città, viene bloccato dalla guerra e sospeso nell'immediato dopoguerra per essere ripreso nel 1953 con una impostazione non più unitaria ma a lotti differenziati.
La società Carletti Tartarini realizza la testata del lato nord della strada verso il teatro Sociale, ovvero il palazzo della Banca Nazionale del Lavoro con, oltre alla sede bancaria, appartamenti e studi professionali (arch. Fernando Cazzaniga, 1953-1955). La stessa società realizza il condominio Grazioli, a proseguimento del precedente edificio e affiancato all'edificio delle Poste, con appartamenti, studi e la Galleria commerciale Ferri (arch. Fernando Cazzaniga, 1956). La Società di Rinnovamento Edilizio Mantova Prima, formata dallo stesso progettista del 1940 (arch. Cesare Donini con ing. Giorgio Voglino e Giulio Zaccheo, 1955-1958) costruisce il palazzo INA, per 80 alloggi, in angolo con la piazza Martiri e l'inizio di via Chiassi. Si tratta di un edificio in linea composto da sei lotti con edifici di 18-29 m di altezza per attività terziarie e commerciali, oltre alle residenze, articolato a pettine verso il retro, con corpi più bassi. Di seguito, verso il teatro Sociale, vengono costruiti il condominio Leona e l'hotel Italia, per conto della società immobiliare milanese S.A.I.M (arch. Pierluigi Requiliani, 1956-1958) per case negozi, albergo e appartamenti

di pregio. Viene così pressoché completato (con le Giunte presiedute dai sindaci socialisti Eugenio Dugoni e Luigi Grigato) tutto lo sviluppo della strada prevista e delle parti retrostanti con l'allargamento della piazza antistante il teatro Sociale, il raccordo con via Principe Amedeo da una parte e con via Chiassi e piazza Martiri dall'altra. Da rilevare, nella varietà di soluzioni tipologiche e stilistiche, assegnabili a una visione ordinaria del professionalismo corrente, non interessata a sperimentazioni moderniste anzi ripiegata su retaggi tradizionalisti e lontana anche dalla determinazione unificante del primitivo progetto di Donini, il valore morfologico e monumentale del grande porticato a doppia altezza, affermato in tutti i progetti, che ne esalta il ruolo di nuovo centro commerciale in continuità circolare con via Roma e corso Umberto.

La creazione di Piazza 80° Fanteria e dintorni

Tale impianto fortemente distruttivo del vecchio tessuto urbano seriale e misto, viene completato e ampliato, rispetto alla primitiva proposta del 1940, verso sud con la creazione ex novo di piazza 80° Fanteria, la rettificazione di via Moro, l'aggancio del nuovo impianto a via Chiassi, a cui si aggiunge la riforma di via Mario, via Viani e via Einaudi, fino ai giardini Valentini. La società Dyadema di Verona costruisce gli edifici che definiscono lo spazio della nuova piazza (completamente edificato nella proposta del 1940) verso sud, in due lotti: il fabbricato tra via Moro e Bellalancia (arch. Liegi Padovani, 1957-1959) e il condominio Superdomus (arch. Liegi Padovani e arch. Marcello Zamarchi con ing. Alessandro Polo, 1957-1961) ad uso abitazioni, uffici, negozi e un grande cinema non realizzato, sostituito in variante con un grande garage sotterraneo, ancora oggi esistente a fianco della sede ACI attuale, al primo piano del quale viene creata in seguito una scuola professionale. L'impegno innovativo dell'area produce in serie un nuovo condominio porticato con negozi su via A. Moro, di proprietà Mondovì e Benetti poi Pasino (ing. Mario Pavesi, Studio Molinari-Pavesi, 1958-1959) e la completa riforma dell'angolo tra via Bellancetto e via Chiassi, con il condominio Maurizio e la galleria commerciale omonima di proprietà Pasino (ing. Mario Pavesi, 1961-1964). Quest'ultimo intervento, implicando come gli altri la demolizione completa dei fabbricati preesistenti sulla via Chiassi, ripropone la sagoma e la facciata preesistente di un edificio di valore, ovvero simula l'apparenza esteriore della vecchia edilizia nonostante il rifacimento completo del complesso. Tale scelta palesa una nuova procedura trasformativa che si va diffondendo nella pratica corrente, a livello generale, grazie alle stesse azioni degli organi di salvaguardia: il 'volto finto vecchio del corpo nuovo', che rinnova completamente i corpi strutturali e mostra facciate rifatte all'antica. La propaggine terminale verso sud di questo comparto di innovazione urbana è completata con blocchi edilizi condominiali regolari e compatti su via Viani, alle spalle della chiesa di San Maurizio, prospicienti il giardino di palazzo Valentini, realizzati su di un'area produttiva dismessa (ITAS), ex proprietà del nobile mantovano Perdomini, acquisita dalla società Virgiliana di Milano (arch. Luciano Gerola, ing. Ottorino e Gabriele Pavesi, 1968-1971), vicenda avviata da tempo (1963) con progetti iniziali non approvati. I referenti immobiliari indicati in queste vicende

pongono in evidenza come la trasformazione urbana di questa zona, patrocinata inizialmente dalla volontà pubblica, con espropri per pubblica utilità e vendite a enti o privati e con finanziamenti, progetti e figure per lo più esterne alla realtà locale, connessi a interventi molto consistenti, veda affermarsi via via anche la presenza di enti, società immobiliari e progettisti di estrazione mantovana, a segnalare una riattivazione delle capacità locali di investimento e realizzazione negli anni Sessanta. Gli interventi sono generalmente affiliati alla moderna visione condominiale della città medio-alta e intensiva che caratterizza il rinnovamento di tutte le città italiane in questo periodo, con funzioni miste residenziali, terziarie e commerciali (al piano terreno, generalmente porticato) e anche pubbliche-collettive, tramite soluzioni tipologiche e morfologiche standard (a vani scala distributori di due o tre appartamenti per piano).
L'articolazione elementare dei corpi edilizi, per lo più doppi ovvero a due file di locali, adattabile alle varie condizioni proprietarie, abbandona via via impostazioni classiciste-razionaliste verso gli ammiccamenti regionalistici del professionismo, senza con ciò costituire nuove individualità morfologiche o stilistiche particolarmente distintive, come accade in tutte le città italiane (che in queste parti innovate perdono di riconoscibilità individuale). Gli impianti planivolumetrici restano legati ai tentativi di regolarizzazione geometrizzante della viabilità secondo schemi elementari. Seppure il retaggio accademico prebellico riesce a trasmettere il tema monumentale della via porticata di corso della Libertà e anche quello della galleria Commerciale, indirizzando a una rappresentazione della dimensione urbana collettiva. Questi complessi realizzati a partire da corso della Libertà nel loro insieme spostano più a sud alcune polarità commerciali del vecchio centro, creando in un primo tempo relative differenziazioni merceologiche dei vari comparti, con strutture dimensionalmente maggiori (piccoli supermercati specialistici e popolari, nella prima fase) verso l'esterno.
Precede e affianca tutta questa operazione di rinnovamento radicale del nuovo baricentro urbano la modernizzazione funzionale ed estetica del primo tratto di corso Vittorio Emanuele. Il quale si specializza in attività terziarie e soprattutto bancarie. Con la perdita anche di gioielli artistici del passato come nel caso del palazzo del Diavolo, edificato ai primi del Cinquecento per il nobile umanista Paride Ceresara (con affreschi del Pordenone), ceduto al comune e da questi rivenduto nel 1892, che viene demolito per ospitare i nuovi uffici della Banca Agricola Mantovana (fondata nel 1871). La stessa Banca patrocina la costruzione del palazzo delle due Rose (ing. Alberto Cristofori, 1927) al posto dello stallo delle due Rose (costruito a metà Ottocento), con la copertura di un tratto di Rio nel sito dove sorgeva la chiesa di S. Giacomo. La soluzione di facciata, con l'angolo curvilineo, può essere messa in relazione con quelle coeve degli edifici di piazza Martiri come se dialogassero tra loro prima della realizzazione del Corso della Libertà, a suggerire, per frammenti, l'unitarietà del comparto, e il legame espressivo con la dinamica viabilistica.
La Banca Mutua Popolare (fondata nel 1867) compra (1910) e riformula completamente l'antico palazzo Strozzi (arch. Giovanni Giachi, 1912) che diventa poi la nuova sede della Banca Agricola (1949) di fronte alla precedente. Lo stesso genere

di rinnovamento riguarda la Cassa di Risparmio di Verona Vicenza (arch. Pio Beccherle, 1927), oggi adibita ad altra sede bancaria, che si avvale in facciata, di mosaici realizzati del prof. Someda de Marco. Questa ristrutturazione terziaria della testata interna del Corso, che ne muta la vecchia vocazione a *passeggio borghese,* prosegue verso l'esterno con la ristrutturazione-innovazione di vari edifici che ospitano enti pubblici particolari (il Consorzio di Bonifica, il Genio Civile, il Circolo Ufficiali). Anche in questo caso la trasformazione di senso funzionale e di significazione collettiva produce una radicale alterazione urbanistica a un livello diverso di quella edilizia (che può anche non mutare materialmente).

L'idea di città fascista per il centro

Dal 1924 alla Seconda Guerra Mondiale, sotto il fascismo, il centro storico mantovano recepisce, reimposta e progetta ex novo le sue più grandi trasformazioni strutturali ma, a partire anche dalle esperienze illustrate sinora, è possibile rilevare come l'idea di città fascista non si esprima come in altre città con progetti ideologici forti e unitari, dotati di peso celebrativo. Certamente non si producono operazioni così significative dei gangli centrali come a Brescia, a Torino o anche a Piacenza, Cremona e Bergamo, secondo i modelli ufficiali delle nuove piazze monumentali, legate a volontà declamatorie del nuovo stile littorio, a vocazione romana-mediterranea traslata più o meno in stile razionalista. A Mantova si opera, nel bene e nel male (grazie al peso delle eredità localistiche, alle lentezze, alla subordinazione culturale, a rinunce che diventano spesso prerogative), per interventi edilizi autonomi e differenziati che diventano fatti urbani unificati nella continuità con altri nel tempo lungo, sulla base di impianti morfologici innestati nella cultura urbana precedente, grazie anche al realismo dei progettisti coinvolti. Con una veste stilistica molteplice mai radicale, di derivazione eclettica tardo-ottocentesca o vagamente *liberty*, senza stravolgere l'esistente, perlomeno in apparenza, senza esposizione plateale dei valori stilistici adottati dal regime. Dell'ideologia ufficiale fascista l'urbanistica e l'edilizia mantovana non sostengono sicuramente la componente retorica di natura enfatica, preferendo quella in minore, ordinaria, dell'edilizia corrente, senza agganciarsi alle sperimentazioni più innovative dei linguaggi artistici.

I segnali figurativi delle istituzioni del Regime fascista per il centro storico sono quindi legati a postazioni singolari in modo sparso e non impongono stravolgimenti dei contesti morfologici esistenti (o in corso di attuazione). Così operano, per citare gli interventi più significativi, il Dispensario Antitubercolare (ing. Giuseppe Mozzi, 1933-1935), posto tra viale Monte Grappa e viale della Repubblica, di poco esterno alla linea delle mura meridionali, affacciato a viale della Repubblica come manufatto isolato all'interno del proprio lotto, alla maniera di una villa; l'Opera Nazionale Balilla (ing. Costantino Costantini, 1932-1933), in angolo tra via Solferino e via Bonomi, al posto dell'ospedale Sant'Orsola, il più razionalista nell'articolazione dei volumi, divenuto scuola, a lungo inutilizzata, oggi in ristrutturazione; le Case Rionali del Fascio Michele Bianchi (ing. Girolamo Bonatti e arch. Fernando Cazzaniga, 1939-40), affacciata su largo Pradella, Arnaldo

Mussolini, in piazza Virgiliana (arch. Attalo Poldi, con gli ing. Angelo Azzi, Ottorino Pavesi, Pietro Ploner, 1938-1939), divenuto ufficio pubblico, oggi inutilizzato, Filippo Corridoni, in corso Garibaldi (ing. Giuseppe Masotto, 1939-1940) ora sede della Guardia di Finanza; l'ampliamento dell'Istituto Pro Lattanti (ing. Alberto Cristofori, 1933-1934) sull'angolo tra viale Risorgimento e via V. da Feltre che trasla il linguaggio eclettico della parte precedente in quello moderno. In questi episodi puntuali, sviluppati a mo' di edifici isolati per lo più, restano protagoniste le regole della trama urbana esistente (strade e fronti edilizi in essere) senza stravolgimenti tipo-morfologici ed eversioni linguistiche.
L'edificazione dell'I.N.F.P.S. in angolo col Rio, già citata, partecipa anch'essa alla composizione variegata di piazza Martiri come unico emblema evidente del Regime rispetto a tutti gli altri interventi svolti nel periodo fascista. Anche in tal caso nessuno scenario metafisico dello svuotamento all'interno del tessuto urbano preesistente, nessuna mutazione radicale dello spazio urbano, massima adesione parcellizzata e composita al progetto ideato precedentemente, alle assialità impostate e agli spazi liberi già tracciati secondo manuale. Fatto da attribuire più che a una volontà politica di piano, all'atteggiamento realistico dei professionisti che operano a Mantova durante il fascismo, più o meno impegnati politicamente con il regime, più o meno sospinti dai suoi slanci ideologici, sicuramente affiliati a tematiche tradizionaliste e non ai linguaggi ufficiali più moderni. Tanto che anche gli interventi più dichiarati sul piano decorativo come le Case del Fascio rionali riescono ad adeguare all'intorno urbano, arricchendolo e non storcendolo, certe tematiche compositive tipicamente fasciste come le caratteristiche combinazioni di corpi regolari e torri.
Allo stesso atteggiamento appartiene anche il nuovo complesso di via Tasso costituito da due edifici affacciati tra loro: il Convitto Mussolini (arch. Arnaldo Coggi, 1921-1924), divenuto liceo scientifico provinciale (1933), diviso poi fra varie scuole (1949), ancora oggi utilizzato come scuola, e la scuola elementare antistante Ippolito Nievo (arch. Aldo Badalotti, 1928-1929). I due interventi ristrutturano completamente gli isolati preesistenti, rispettandone gli allineamenti e creando una strada-piazza di collegamento fra via Sauro e via Rippa con un linguaggio diversificato per i due edifici, più legato alla tradizione precedente che alle istanze espressive del Regime.

Proposte per il centro fra ideale e reale, dai primi Piani Regolatori alla città postbellica

Le prima visione urbana per il vecchio centro assimilabile a un Piano Regolatore unitario viene formulata da parte dell'ing. Alberto Cristofori (1921), e concerne principalmente un ammodernamento viabilistico della città con alcuni nuovi assi di attraversamento (il futuro corso della Libertà-via Matteotti-via XX Settembre, già considerato) e collegamento (via Bonomi, per collegare corso V. Emanuele alla stazione), alcuni prolungamenti di attacco del centro ai viali delle mura (via Chiassi prolungata in via Dugoni). Successivamente l'Ufficio Tecnico con il capo ing. Aldo Badalotti (1921-1923) formulano un nuovo progetto con nuovi tratti stradali interni e un sistema circonvallatorio lungo i laghi che anticipa,

nell'idea generale, quello realizzato nel dopoguerra, con percorsi che in parte costeggiano la linea ferroviaria, circondano le mura esistenti verso i laghi anche tramite interramenti e in qualche tratto attraversano il tessuto edilizio preesistente. L'idea dell'anello viabilistico dei lungolaghi (realizzato nel dopoguerra) in continuità con le circonvallazioni meridionali si rende indispensabile per liberare il centro antico dall'attraversamento, che tende, in una città *isola*, a ingarbugliarlo nelle ristrettezze del tessuto storico.

In esecuzione della nuova politica urbanistica nazionale viene predisposto il bando per il nuovo Piano Regolatore cittadino (1934-1935), i cui temi preminenti per il centro sono preliminarmente individuati. Tra questi: la eliminazione del traffico di transito nel centro, la creazione di una circonvallazione dei lungolaghi, il risanamento dei quartieri ex Ghetto e San Leonardo, la sistemazione della stazione ferroviaria, di Porto Catena e di alcuni complessi monumentali. Dei progetti presentati, prodotti anche da figure di livello nazionale, la Commissione Giudicatrice formula una proposta di sintesi, con quelle che ritiene le migliori soluzioni relativamente ad alcuni aspetti tra cui: il nuovo sistema circonvallatorio dei lungolaghi, il prolungamento di via Chiassi verso la circonvallazione, lo spostamento della stazione in asse con corso Vittorio Emanuele II, lo spostamento di Porto Catena, le riforme dei quartieri ex Ghetto e San Leonardo. Al di là delle lentezze pianificatorie e realizzative molte di queste proposte funzionano da traino e da traccia per la pianificazione e la realizzazione successiva.

Il progetto, considerato migliore e premiato come tale, del gruppo presieduto dall'architetto mantovano Aldo Andreani, presenta le soluzioni più chiare e radicali sia da un punto di vista concreto che utopistico. Oltre a proporre la soluzione 'paradossale' del prosciugamento dei laghi per una futura espansione urbana, indica un sistema circonvallatorio dei lungolaghi molto simile a quello realizzato in seguito, più rispettoso di altri dei confini e dei tessuti storici. Esibisce inoltre una serie di scelte per i complessi monumentali in linea con le idee allora dominanti di valorizzazione e di isolamento dei monumenti, oggi del tutto superate dalle istanze di conservazione integrale dei tessuti urbani. Per il complesso di S. Andrea propone la liberazione dalle botteghe laterali e l'isolamento dei portici antistanti, l'isolamento del campanile con la eliminazione dal tessuto esistente sulla piazza e su di una parte di via Verdi, per creare una continuità con la piazza Alberti, regolarizzata, e liberare il braccio esistente del vecchio chiostro; per il Palazzo della Ragione ipotizza la liberazione dai corpi superfetativi sul retro, in linea con i progetti formulati precedentemente dallo stesso architetto; per San Sebastiano la demolizione della Case Popolari di via Sauro da poco edificate dall'ing. Cristofori e la creazione di un giardino con monumento ai Caduti. Soluzioni analoghe vengono proposte per i complessi del Gradaro, di Porta Giulia, di San Francesco (liberato dalle fortificazioni e arricchito di giardini). Tra le proposte più estreme di altri concorrenti per i siti storici: la creazione di una grande piazza Mantegna con demolizioni consistenti degli edifici antistanti la facciata di Sant'Andrea e la ricostruzione completa del Palazzo della Ragione.

Le formulazioni della Giuria del Concorso, le crescenti preoccupazioni per certe scelte distruttive, le difficoltà dell'Ufficio Tecnico comunale di fornire un progetto-sintesi del meglio prodotto dai

concorrenti producono uno stallo decisionale che si protrae fino alla Seconda Guerra Mondiale. Tale stallo, può, col senno di poi, considerarsi per molti versi positivo in quanto salvifico per il centro, per la sospensione che stabilisce della carica demolitrice di certa urbanistica fascista. Così che molti eventi agognati dai piani possono essere guardati con semplice curiosità storica dell'ingegnosità ideativa, come sogni irrelati, senza nostalgia ambigua del 'non perduto'.
Come accade per certe proposte precedenti di allargamento della piazza Mantegna antistante Sant'Andrea e la liberazione della chiesa stessa dalle costruzioni annesse al campanile, anticipatrici di quelle del Concorso o di costruzione di una nuova galleria commerciale Battisti (ing. Alberto Cristofori e colleghi, 1927), su modello di quella milanese, a croce, coperta da vetrate, da erigersi sull'intero isolato (sottoposto a totale demolizione) tra via Roma e corso Umberto con una facciata monumentale di stampo eclettico su piazza Marconi. Progetto preceduto da una meno distruttiva (ing. Alberto Cristofori e ing. Giovanni Borella 1924), che prevede la copertura vetrata di via Battisti, individuata come uno dei bracci della galleria. Anche in tal caso le scelte stilistiche impediscono di assegnare la proposta all'ideologia architettonica e urbana fascista, piuttosto che alla cultura professionalistica tardo-ottocentesca, seppure nel passaggio dalla prima alla seconda proposta si rileva una crescita di volontà innovatrice forse in linea con i nuovi afflati politici.
Operato finale della urbanistica fascista: il Piano Regolatore avviato nel 1939 e approvato nel 1942 che contiene un vero e proprio programma di risanamento per la parte interna alla cinta muraria, già citato. Esso consegna alla città postbellica i temi urbanistici fondamentali che sono a loro volta il portato di varie sedimentazioni precedenti, tra cui: il tratto di collegamento est-ovest tramite la tombinatura del Rio, ideato nel 1921, prima dell'avvento del fascismo, pianificato durante il fascismo e realizzato nel dopoguerra dalle giunte democratiche; le circonvallazioni-lungolaghi e certe ristrutturazioni di comparti edilizi degradati tra cui i comparti ex Ghetto, San Leonardo-Mulina e di via Campana. A dire che le problematiche urbane hanno nella componente ideologica la spinta per la modalità risolutiva ma la struttura reale emana e sostiene, nella continuità, le questioni pratiche più oggettive. Con le quali si debbono fare i conti, compresi i sogni non realizzati e certi atteggiamenti visionari che misurano, come contraltare, il positivo realismo delle soluzioni praticate quando il professionismo più nobile riesce a risolverle in modo poco vistoso e non volgare.
Fondamentale per l'affermarsi della moderna concezione di salvaguardia della struttura urbana storica risulta essere la normativa nazionale, emanata nel 1939 (Leggi n. 1089 e 1497), che fissa il principio del vincolo puntuale sugli edifici da sottoporre a restauro, con il controllo progettuale da parte delle Soprintendenze.
Tale principio, applicato non solo ai grandi complessi monumentali pubblici ma anche a singole architetture e beni spaziali privati, viene, nelle concezioni e legislazioni urbanistiche del dopoguerra di intento progressista, esteso via via alla pianificazione regionale e comunale, con individuazione e controllo anche locale. Il primo Piano Regolatore cittadino postbellico, su incarico della giunta presieduta dal sindaco comunista Giuseppe Rea (arch. Piero Bottoni, 1955-1959), inserisce nelle Normative di Piano un elenco di

edifici da salvaguardare e una serie di luoghi urbani, strade intere, da sottoporre, nei progetti edilizi, al vaglio di una commissione speciale, con altezze massime per gli edifici a seconda delle zone (m 15 e 21). Con il Piano Regolatore successivo (arch. Silvano Tintori, 1974-1975), avviato dalla giunta di sinistra presieduta dal sindaco socialista Gianni Usvardi, viene introdotto, sulla base della nuova cultura legislativa, un vincolo puntuale, edificio per edificio, in tutto il centro storico, che assegna a ognuno un valore e una possibilità di intervento, dal restauro alla demolizione, in rapporto a una valutazione svolta da tecnici locali. Tale carattere normativo, basato sulla individuazione puntuale dei vincoli, viene sostanzialmente confermato nelle successive evoluzioni dalle varianti al Piano Regolatore (1984) fino al nuovo Piano di Governo del Territorio (2012). Un simile atteggiamento porta a considerare il tessuto urbano storico come un insieme di edifici singolari da valutare puntualmente in tutte le loro virtù e virtualità, secondo la visione intelligente del caso per caso; il che tende a distogliere la pianificazione urbanistica dagli schematismi formalistici e soprattutto da quel genere di azioni a grande scala caratteristiche del primo Novecento (demolizioni di interi comparti, creazione di nuovi assi viari, occupazione intensiva di aree residue ecc.) che tendono a scomparire dalla pianificazione interna del centro cittadino sin dal Piano Bottoni (1959). Seppure restano disponibili alla innovazione anche viabilistica molte aree libere o ricostruibili previa demolizione e pianificazione circostanziata. Da sottolineare comunque che tale attenzione ai valori edilizi, unità per unità, del centro storico, la sua salvaguardia generale e specifica, si compensano nelle politiche espansive che si sviluppano per tutto il Novecento e oltre, essendo il portato fondamentale del progresso urbano nell'epoca dello sviluppo postbellico. La stessa legge di compensazione può coinvolgere in parte anche le politiche di protezione del centro dal traffico tramite la creazione di isole pedonali, le quali possono favorire la fuoriuscita di molte attività commerciali verso le zone espansive.

Urbanizzazione dei margini del Centro storico tra la prima e la seconda metà del Novecento. Vincoli e riforme

Dopo la lunga trattativa fra le istituzioni locali e centrali per la liberazione della città dai vincoli militari e l'avvio delle demolizioni di una parte del perimetro murario con la creazione dei viali di circonvallazione sud (di cui si parla in altro saggio), la fascia urbana delle mura meridionali, ricca di aree inedificate, diventa, nei primi due decenni del Novecento, una grande riserva edificatoria per una espansione ancora interna al perimetro murario o di poco più ampia, un luogo protagonista del rapporto fra vecchio e nuovo, fra antica *forma urbis* fortificata e nuova viabilità sostitutiva. Alcune città hanno fatto di questo un evento progettuale unitario, rappresentativo di nuove visioni urbane. Mantova lo affronta, come è nella sua vocazione, in modo rallentato, diluito nel tempo, composito e differenziato, mescolando varie istanze sia di uso pubblico che privato, residenziale e produttivo, per il nuovo ceto borghese dei villini e anche per case economiche e popolari, per edifici pubblici e commerciali o produttivi con le infrastrutturazioni connesse. E con logiche

edilizie diverse, senza un rigido piano unitario, per interventi puntuali, per fronti discontinui e continui, edilizia puntiforme o seriale, con altezze differenziate; creando, a frammenti, nel tempo, nuovi tratti di palazzate compatte miste a fronti permeabili, in un continuum edificatorio traforato da spazi liberi a verde; derivando ordine interno dalla circonvallazione esterna o protraendo ordine interno verso di essa, a seconda dei casi. Frammentazione e molteplicità agiscono ancora oggi sui viali meridionali di circonvallazione sostitutivi delle mura, che in tal modo ci parlano di questa cesura storica della città e della vecchia forma perimetrale come fanno, in modo più perentorio, i laghi fluviali sul resto del perimetro. Per cui si può dire che complessivamente Mantova, come Venezia, e ben poche altre città, mostra ancora oggi con una certa precisione i propri confini antichi, anche nel modo di rielaborarli con varietà di soluzioni.
Così parla la stessa 'rivoluzione conservativa' apportata al fronte edilizio sul lago superiore dalla creazione della linea ferroviaria (1873-1874) che sostituisce la linea muraria verso il lago Superiore e, come tale, media il rapporto della città con il lago, funzionando, nel bene e nel male, da barriera alla possibile erosione edificatoria delle rive. Allo stesso modo la linea ferroviaria agisce a sud, lungo Palazzo Te. Accade che i vincoli infrastrutturali di questo genere abbiano un ruolo positivo nel preservare il confine naturalistico oltre a costituirsi come fatti paesaggistici di per sé; fino ad assumere senso evocativo nelle arti figurative, dai trenini delle piazze dechirichiane ai gasometri sironiani (presenza tecnologica che Mantova ha voluto eliminare da Porto Catena, mentre altre città europee l'hanno valorizzata).

La fascia muraria meridionale

L'urbanizzazione delle mura meridionali, nel procedere lungo tutto il Novecento in modo episodico, senza un programma edilizio unitario, attua un completo stravolgimento di tutto il tessuto urbano addossato alle mura, caratterizzato da grandi aree libere a verde di natura quasi rurale, per lo più ortaglie annesse ad ex conventi, e giardini privati di grande dimensione, con un tessuto edilizio rado e slabbrato. Le quali vengono via via tutte edificate in modo misto, con densità edilizie variabili, funzioni e architetture molto differenziate, in modo più estensivo nella prima fase ed intensivo nella seconda. La prima fase edificatoria dialoga con questa naturalità residuale e agisce per postazioni discontinue di caseggiati isolati di dimensione media e piccola – villini signorili con giardini, case popolari, edifici assistenziali, depositi ecc. – guardando ai nuovi viali di circonvallazioni come luoghi del verde urbano. Il rapporto morfologico iniziale con certi residui fortificatori (come le polveriere rimaste, la soppressa via Panchetta affiancata ai terrapieni) influenzano la conformazione di molte aree edificabili lungo viale Risorgimento, producendo lotti stretti e allungati paralleli ai nuovi viali, che vengono edificati con piccoli edifici di due piani, a destinazione mista e di natura popolare, ancora oggi presenti (tra via Garibaldi e la polveriera di S. Anna, in angolo con via Rippa, ad esempio). Per farsi una idea delle dinamiche economiche, all'inizio dei processi, nei primi anni dieci del Novecento, in queste aree (vendute al Comune dal Demanio Militare e poi rivendute a privati) i prezzi di vendita sono di 6 L/m. (E. 18 al 2001, dato ISTAT).

Si allineano, in questa attuazione episodica lungo i viali, fatti edilizi di varia destinazione e conformazione. Il nuovo Macello Comunale (arch. Giovanni Cherubini, 1872), oggi Centro Culturale 'Gino Baratta' (biblioteca, archivio comunale, istituto di storia), costruito quasi al termine di via Garibaldi, attira funzionalmente alle sue spalle, lungo viale Allende, le fabbriche della Società per la Lavorazione e il Commercio delle Carni Suine (ing. Alberto Cristofori con ing. Ugo Scalori, 1911), ex Salumificio Villani, oggi ristrutturato per funzioni commerciali, che comporta la separazione dal complesso del Gradaro e la creazione della via Don Mazzolari. La quale crea il primo accesso dalla circonvallazione sud all'interno del quartiere Fiera Catena dove all'alba del Novecento era sorto il complesso industriale della ceramica (oggi rudere in via di recupero). A metà di viale Risorgimento, angolo via Rippa, sorge la sede dell'Istituto Pro Lattanti (ing. Alberto Cristofori, 1919-1921), asilo clinica per bambini abbandonati e ragazze madri, oggi sede ARPA, ampliato in epoca fascista.
Poco più avanti, in angolo con via Nazario Sauro, lo stesso Cristofori, in qualità di membro della Commissione Case Popolari, realizza (con ing. Ulisse Malanca, 1910) un complesso di case popolari che nella loro disposizione a U aperta verso via Sauro affermano un fronte continuo di 4 piani su viale Risorgimento, con la schiena rivolta al tempio albertiano.
Questa configurazione morfologica introduce sui viali il tema del fronte continuo di media altezza e di una certa densità edilizia, in discontinuità con il tema estensivo dei villini isolati e con quelle degli edifici allungati di due piani, come il progetto di Stallo (impresario Gaetano Spiller, 1914, poi officina e bar, oggi ristorante) in largo XXIV Maggio (a fianco della caserma di San Sebastiano, ex convento, attualmente in disuso), la cui tipologia prosegue oltre le mura, verso Palazzo Te. Una analoga disposizione a cortina continua mista, caratterizza tutta l'edificazione originaria (ancora oggi esistente in alcuni punti) delle testate degli isolati fra via Garibaldi e Largo XXIV Maggio, con la presenza di costruzioni continue basse, intervallate inizialmente da modesti villini isolati, il cui intervento stilisticamente più significativo è il Garage Vaccari (poi fabbrica del ghiaccio, oggi sede bancaria) sull'angolo di via Valsesia (ing. Attilio Viterbi, 1912).
Una disposizione a villini e schiere edilizie basse caratterizza inizialmente anche viale Piave (tracciato poco oltre il limite murario preesistente, in linea con esso), confermando quella vocazione alla residenza signorile nel verde dell'area delle mura, comune a molte città (come a Padova, con le grandi ville collocate sulle stesse mura conservate). L'esempio più rilevante di questo tratto è la villa del sig. Romolo Rossini (Studio Tecnico Luigi Corsini, 1926-1929), figura caratteristica di committente *self-made man*, che giustifica paradossalmente la straordinaria impresa edilizia della villa, la più grossa della zona, che nel dopoguerra è proprietà Nuvolari, ceduta poi come lascito all'ospedale, postazione in seguito della Croce Rossa e di una scuola infermieristica, oggi sede di uffici bancari.

La urbanizzazione dell'Ex Orto Botanico e degli Orti Carpi

L'intervento pianificatorio più strutturato lungo le mura e più coerente dal punto di vista

dell'immagine urbana riguarda la edificazione dell'ex Orto Botanico (fondato nel 1780, divenuto Orto Pastorelli) e degli Orti Carpi annessi un tempo al palazzo Lanzoni che aveva inglobato la Casa del Mantegna divenendo una scuola di Agraria. In quest'area si realizza un Piano relativamente unitario che prende l'avvio con la cessione dell'area dell'ex Orto Botanico a una Società Anonima Cooperativa per le case economiche degli Impiegati di Mantova formatasi nel 1919, che presenta e realizza un progetto per quest'area (1921-1922), di 4 palazzine a piccole stecche parallele, simmetricamente disposte due a due (una quinta in seguito), lungo la nuova via Chiesa, derivata dalla circonvallazione delle mura perpendicolarmente alla interna via Conciliazione. A partire da questo incrocio, in prosecuzione della via Chiesa, sulle aree degli ex Orti Carpi, divenute di proprietà comunale, viene tracciato un Piano di lottizzazione (1923-24) con il viale delle Rimembranze (come vengono definiti i parchi e i viali che ricordano in ogni albero piantato un morto della guerra 1915-1918) che assume valore scenografico nel puntare verso il tempio albertiano di San Sebastiano. Da questo viale viene derivato perpendicolarmente, verso la circonvallazione, viale Gioppi con un semplice impianto viabilistico che identifica un quartierino a bassa densità con vialetti alberati lineari e villini signorili, l'unico di questo genere e di questa grandezza entro la cerchia muraria antica. Esso mostra ancora oggi una immagine urbanistica a bassa densità, relativamente coerente, dialogando direttamente con l'antico asse del Principe e la casa del Mantegna, articolandosi fin quasi alla nuova piazza Gramsci, che coordina la prima espansione urbana extramuraria.

Di questo quartiere, all'inizio di viale Rimembranze, si possono citare come esemplari: il villino Madella (1924-1925), il villino Maccari, in angolo con via Acerbi (ing. Angelo Mortari, 1925-1926); il villino Bevilacqua (ing. Mario Romani, 1925-1927); la casa dell'ing. Aldo Badalotti, progettata da lui stesso (1932) e divenuta poco dopo l'abitazione di Tazio Nuvolari, l'unica a parlare un linguaggio più moderno mentre le altre si muovono genericamente fra eclettismo e stile *liberty*, senza vistose avventure compositive e stilistiche. Nell'attacco di viale Gioppi su viale Risorgimento, sull'area della demolita Polveriera di Sant'Alessio, di fronte al palazzo gonzaghesco di San Sebastiano, viene realizzata in brevissimo tempo la Villa Grossi, divenuta poi proprietà Ruffini e in seguito passata a vari enti e banche (edificata su iniziativa dell'impresario Terzilio Mozzini, 1924). Molti di questi edifici partecipano al concorso *La casa più bella* del 1927 dedicato agli edifici costruiti fra 1924-1926, a segnalare l'impegno qualitativo a cui aspirano.
Propaggine terminale ovest di questo impianto morfologico, seppure tipologicamente diverso, impostato su condomini lineari di altezza media, possono essere considerati gli edifici costruiti per i dipendenti della Provincia dietro il giardino della Casa del Mantegna (arch. Ricciardo Campagnari, 1953-1956) e anche l'edificio ex O.N.M.I. per la Casa della Madre e del Bambino (ing. Giuseppe Mozzi, 1937-1940), che si inserisce nella logica della fabbricazione a padiglioni.
Un progetto non realizzato di villini popolari, di forma composita e in stile neomedievale, proposto come tale per l'area di viale Risorgimento, tra via Valsesia e via Mori, dall'impresario Attilio Spiller (ing. Gino Norsa, 1913), con una qualità

compositiva e stilistica che ne mette in dubbio il carattere economico dichiarato, conferma la tendenza iniziale a considerare i viali delle mura, come accade in molti altri centri urbani, un ideale frammento di città-giardino, vocazione presto contraddetta dalla nuova edificazione.

Episodi di urbanizzazione intensiva postbellica dei margini sud e ovest

Questa fase primaria di costruzione per oggetti edilizi separati, a bassa densità, lungo il lato interno dei viali, è integrata, sul fronte esterno a sud, da una edificazione mediamente più alta e intensiva che tende a formare una palazzata seriale seppure permeabile per via della presenza di numerosi edifici lamellari perpendicolari ai due ordini di viali (secondo il miglior orientamento eliotermico). Nella seconda metà del Novecento la tendenza del fronte interno alla città bassa e discontinua viene in parte negata e integrata con interventi di modello opposto, che cercano anch'essi di costituire pezzi di una palazzata omogenea di notevole altezza (fino a 21 m, come da Piano Regolatore di Bottoni del 1959). L'intervento più consistente è il complesso condominiale S. Pio X, per appartamenti di prestigio, negozi e supermercati (impresa Carrani di Parma, arch. Gino Carrani, 1968-1970) tra le vie Valsesia e Vittorino da Feltre. Il complesso, forse influenzato dalla dialettica tra continuo e discontinuo che si va creando sui viali, è scisso in due parti: un corpo doppio continuo a L a est e due corpi trasversali a ovest (orientati al meglio dal punto di vista eliotermico) che mediano interno ed esterno siglando postazioni angolari. La stessa impresa parmense, con tipologia e altezza analoga, realizza precedentemente il condominio Anita (ing. Nicola Scarpa, 1963-1968), in angolo tra viale Risorgimento e corso Garibaldi, nel punto dove un tempo esisteva un impianto dell'acquedotto comunale. Con la sua elevazione isolata e la sua disposizione a L esso assume il ruolo di caposaldo volumetrico di un importante ingresso cittadino.
La vocazione alla palazzata condominiale alta è confermata in altre postazioni interne della vecchia linea muraria: in piazzale Gramsci dall'edificio in mattoni (materiale automaticamente evocativo in tal caso del vecchio assetto murario) posto in angolo tra viale della Repubblica e via Chiesa, che insieme ad altri due interventi, uno a fianco e un altro sul lato opposto, completa il comparto della via Chiesa, su commissione dello stesso genere di Cooperativa Case Economiche per Impiegati Statali (arch. Bruno Sacchi 1963-1968) che lo aveva avviato nel 1919. Da rilevare, per la postazione in angolo, la formulazione di una prima ipotesi di grattacielo composito di altezza analoga a quello edificato sul fronte opposto, la Torre Montello (1956), rimasto il grattacielo cittadino urbanisticamente più significativo.
La piazza Gramsci, cardine della prima espansione urbana pianificata, posta su un cambio di direzione delle linee murarie, poco oltre il loro sedime, nonostante il disegno planimetrico regolarizzatore, si afferma volumetricamente e stilisticamente come composita e variegata anche sul lato del centro storico, a segnalare che in questo punto il perimetro storico curva e fonde varie parti confluenti. Il precedente intervento cooperativo, che completa via Chiesa a ovest, si accosta a quello di un'altra cooperativa Leon Battista Alberti, che funziona da fronte omogeneo e da confine

lineare del vecchio centro, con due palazzine identiche e allineate di 5 piani (arch. Fernando Cazzaniga, 1951-1953), ampliate in seguito con una terza simile tipologicamente alle prime due. Una postazione nevralgica di tale operazione intensificatrice, ancora oggi inconclusa e in fase di rielaborazione, è rappresentata da piazzale Mondadori (area ex sede APAM messa in vendita) dove si propone una lottizzazione, da parte dell'Ente Provinciale (1964), del tutto indifferente al retaggio fortificatorio e tesa alla regolarizzazione viabilistica con isolati di completamento ad alta densità. Il progetto viene realizzato in minima parte e in variante con abitazioni della cooperativa per dipendenti pubblici Cedip-Dante-Casa Nostra (ing. Ernesto Baldassarri, 1966-1968), edificio lamellare che raccorda, perpendicolarmente, via Conciliazione e via Fancelli. Il comparto è ancora oggi in corso di ridefinizione con la collocazione di un edificio commerciale. I resti delle fortificazioni rintracciati non sembrano suggerire alcuna figura evocativa di tali presenze nei nuovi progetti. Gli interventi puntuali di una possibile palazzata alta sono però rimasti (fortunatamente?) tali così che oggi è possibile leggere la linea perduta del confine murario (piazza Gramsci compresa, nonostante il suo intento unitario) anche per alternanze volumetriche, che si possono leggere in carrellata in modo composito (anche scomposto). Il rimando al segno delle mura perdute motiva invece deliberatamente l'intervento della Cooperativa UNICASA (studio COPRAT, 1978-1981) posto in angolo tra viale Allende e via Garibaldi, che tenta di ricostruire una sequenza ordinata di torrette binate come evocazione analogica di quelle caratteristiche delle antiche porte murarie.

Dalla linea di demarcazione muraria a sud, dalla sua fascia di aree libere o liberate che si vanno addensando di costruzioni, la città nuova penetra con profondità all'interno con interventi di sostituzione trasformativa del vecchio tessuto compatto disgregandolo in parte sul piano edilizio ma mantenendo in genere l'impianto viabilistico di base, che i piani regolatori postbellici non distorcono. Così operano anche molti servizi pubblici, soprattutto scuole (di cui si parla in altro saggio) che ristrutturano all'interno molti comparti di aree libere e le nuove vie che vedono innalzarsi i loro fronti a lotti diversificati con edifici condominiali standard (via Dugoni e via Bonomi ad esempio). Alcuni impianti residenziali operano all'interno degli isolati non alterando la linea dei fronti, come nel condominio San Barnaba di via Chiassi 88 (ing. Dino Nosari, 1962), dove un edificio più alto occupa il lotto all'interno mentre il fronte stradale si pone in linea con quello esistente.

Sul fronte murario ovest, sostituito dalla linea ferroviaria, la perdita diretta di un convento come quello di San Giovanni, tra piazza d'Arco e via Finzi, vede sorgere case economiche di ceti medi impiegatizi, committenza che si presenta frequentemente nelle trasformazioni sulla linea muraria. L'I.N.C.I.S. realizza un consistente intervento con il fronte principale sulla piazza San Giovanni e uno secondario su piazza d'Arco a contrapporre palesemente regole dell'edilizia popolare moderna e vecchi palazzi nobiliari (arch. Mario Paniconi e arch. Giulio Pediconi, 1948-1950). Una prima soluzione a pettine, con tre bracci disposti su via XXV Aprile a mo' di quinte, viene mutata con la sostituzione del braccio centrale tramite una palazzina allineata su strada (1955-1956). Di fianco a questo edificio

residenziale, quel che resta del vecchio convento-caserma posto tra viale Pitentino, via Bertazzolo, e via XXV Aprile, adibito in parte a mulino, ristrutturato per l'Associazione degli Industriali (arch. Corrado Nicolini, 1978-1981), tende a suggerire ancora un aggancio alla traccia muraria attraverso un portico prospiciente viale Pitentino.

Un protagonista strutturale del margine tra fine Novecento e primo Duemila: Fiera Catena

Dalla fine degli anni Settanta del Novecento ad oggi il quartiere denominato Fiera-Catena assume un ruolo protagonista nel rinnovamento urbano dei margini lacustri. Agli inizi degli anni Ottanta del Novecento si presenta ancora irrisolto nell'impianto viario ed edilizio, anche a causa della sua decostruzione settecentesca effettuata per ragioni militari, fortemente degradato in alcuni impianti produttivi anche di grande calibro come la ex-Ceramica (dismessa e riutilizzata a brandelli da piccoli laboratori artigianali e depositi), a cui si associano consistenti abbandoni d'uso (ex convento di Santa Paola, depositi militari, ex polveriera, porto) in stato di progressiva ruderizzazione e disposizioni casuali e disordinate delle aree libere a verde. Grazie a questo carattere residuale non ancora interessato da grandi trasformazioni moderniste e anche ai vincoli ambientali, il quartiere, sul fronte del Lago Inferiore, fa da contrappunto verdeggiante alla massa edilizia del Palazzo Ducale, esibendo al suo interno un carattere periferico indeterminato e disordinato, quasi paesano, una natura secondaria contrapposta al centro più aulico, con una forte tradizione di vita popolare (sottoproletaria).
Anche per controllare la presenza di una grande quantità di aree libere o sottoutilizzate che attirano interessi speculativi, la giunta comunale di sinistra (presieduta dal sindaco Gianni Usvardi) indice un concorso di idee (1982-1983), a cui partecipano anche figure di valore nazionale e internazionale, oltre al professionismo locale.
Nelle proposte pervenute, per come sono selezionate e presentate sulla rivista «Casabella» (n. 493, 1983) si può rilevare una dialettica generale tra quelle che dialogano con la particolarità morfologiche e gli episodi eccezionali del sito, le sue presenze, le sue memorie, la sua vocazione a *locus solus* e quelle che vi importano una modellistica espansiva di prammatica ovvero un tessuto edilizio geometrizzato e uniformato.
Del primo atteggiamento si fa carico il progetto secondo classificato (gruppo diretto dall'arch. Aldo Rossi con Gianni Braghieri e lo studio COPRAT) che celebra il ruolo morfologico e simbolico del porto Catena (esaltato nella sua evocazione anfiteatrale) con la presenza dominante della ex Ceramica riabilitata, proponendo la ricomposizione della viabilità esistente nonché il rinnovamento del tessuto artigianale, mentre il progetto vincitore (gruppo milanese diretto dall'arch. Emilio Battisti), patrocina la regolarizzazione omogenea centrata sull'asse longitudinale di via Daino-Polveriera-Mazzolari, che distribuisce un fitto impianto a isolati compatti di altezza media e tende a inglobare le tracce del passato, avanzando con la propria palazzata dentro al paesaggio ripale. Riutilizzando per certi versi, a scala maggiore, lo stesso modello insediativo degli interventi primonovecenteschi inseriti nel cuore del centro storico con una visione della edificazione moderna

come sostitutiva più che integrativa del passato. Anche in tale vicenda la condizione economica rallentata e le problematiche politico-culturali sono portatrici di adattamenti e ridimensionamenti che mitigano (fortunatamente?) l'impatto trasformativo e la estensione edilizia del nuovo tessuto edilizio verso il lago. Un nuovo Piano Particolareggiato affidato a progettisti legati alla sede locale del Politecnico di Milano (arch. Vittorio Boracchia, arch. Cesare Stevan, arch. Maria Cristina Treu, 1999) riduce la volumetria edificabile, dispone un tessuto di corti frammentarie a completamento del tessuto preesistente, con un impianto viario più duttile del precedente e la individuazione di una nuova sede del Tribunale cittadino accanto alla ex Ceramica. La successiva realizzazione attua ulteriori variazioni planivolumetriche e funzionali, confermando l'addossamento edilizio su Porto Catena, la perdita di funzioni produttive minori a favore di una edilizia mista residenziale e commerciale, con alcuni edifici realizzati, interrotti e ruderizzati (per questioni fallimentari). Le realizzazioni, affidate a un professionismo non interessato alla ricerca tipologica e formale innovativa, introducono sulle rive portuali un volto normativo, assimilabile a certa edilizia periferica e alle località turistiche lacustri, secondo quella categoria della medietà che sembra consona al gusto mantovano, non portata a stravolgere il volto urbano in modo vistoso. La fascia di aree ancora libere lungo il bordo ripale è stata di recente assoggettata a un progetto di massima di sistemazione fondato sulla valorizzazione delle aree verdi e sui recuperi degli edifici ex militari esistenti, che coinvolge anche la ex Ceramica (studio Stefano Boeri Architetti, 2016-2017).

La re-visione degli ingressi urbani

In una *città-isola* come Mantova gli ingressi sono emblemi fondamentali della sua trasformazione specialmente per come si esibiscono negli affacci lacustri. Nella punta nord verso Cittadella, dopo quelle apportate dalla ferrovia, le demolizioni belliche (1944-1945) colpiscono il ponte coperto dei Mulini, testimonianza antica dei luoghi padani di lavoro sull'acqua, per il quale già prima della guerra si erano ipotizzate parziali demolizioni per questioni viabilistiche e che il Piano di Ricostruzione postbellico considera definitivamente perduto. Mentre permane la torre dell'acquedotto (1907), unico segno di questo panorama tecnologico-produttivo rimasto nello *skyline* urbano visibile dai laghi. Il riordinamento postbellico della punta procede funzionalmente da dentro a fuori, aggregandosi alla struttura urbana preesistente, in particolare alla mole del complesso conventuale dei Cappuccini, divenuto ricovero per anziani (ristrutturato in seguito ad abitazione comunale come il vicino palazzo Biondi). Il quale, nell'emanare le proprie propaggini funzionali, anche nelle recentissime riforme, afferma un riordino planimetrico da fuori a dentro, con l'idea di una palazzata continua sull'andamento delle mura lacustri. La creazione del complesso I.N.A.M., oggi sede A.S.S.T., si articola al contrario in parallelo a via Trento fornendo all'ingresso assiale di via dei Mulini, una specie di spaccato della propria articolazione in corpi secondari (arch. Gaspare de Fiore, 1963). Diversamente dalla riforma dell'isolato di testata tra via Porto, via dei Mulini e viale Pitentino, per conto della immobiliare San Gervasio (arch. Corrado Nicolini, 1995-2000), che riporta all'edilizia continua l'ingresso urbano,

con le aree a parcheggi dal carattere residuale, i frammenti abitativi residui, il protagonismo dei rondò viabilistici, palesando ancora il suo carattere irrisolto e le sue sconnessioni. Condizione che ha prodotto vari progetti (di torri-garage, di costruzioni miste intensive ecc.), tra cui uno affidato a una figura internazionale come Mario Botta, senza esito pratico per via della problematicità del luogo e della prudenza mantovana nell'affrontare innovazioni radicali.
L'ingresso urbano principale di San Giorgio mostra invece platealmente, come in un manifesto (a tutto scapito della modernità, si direbbe) il confronto fra antica architettura monumentale e nuova edilizia residenziale corrente. La demolizione del vecchio teatro del Piermarini (1898) e la sua sostituzione parziale con il Mercato dei Bozzoli, poi mercato ortofrutticolo (1930), oggi Museo Archeologico (1980), abbinato alla demolizione del sistema fortificato di accesso e delle relative pertinenze, riceve anch'esso un senso ulteriore dalla soluzione circonvallatoria dei lungo laghi e del ponte di San Giorgio che culmina nella creazione del rondò antistante il castello. La riforma edilizia di via s. Giorgio, avviata nel primo Novecento, si completa nella seconda metà con la creazione di una nuova palazzata condominiale continua parallela alle mura (ing. Carlo Boari, 1962-1966), con un grande garage interrato che scardina completamente il vecchio tessuto di via Campana (comparto di trasformazione previsto dal Piano di Risanamento del 1939-1942). Il complesso, costruito unitariamente, espone sul lago una formula di facciata che mima palazzine diversificate, come fosse composto da più case, in ciò confermato dalle soluzioni terminali: la testata d'angolo verso il castello progettato inizialmente come corpo regolare in mattoni, conforme agli altri, completato in seguito in forma di piccola palazzina angolare e la testata ovest, casa Bettinelli-Dugoni (arch. Fernando Cazzaniga, 1971), separata dal resto. L'ingresso di largo Pradella mostra anch'esso il proprio incastro viabilisitico come fatto fruitivo preminente rendendo l'isolato-edificio tra le vie Bettinelli, via Nuvolari e largo Pradella (arch. Liegi Padovani, 1963-1964) un rondò edilizio di una certa altezza, il quale fa da portale di accesso a Corso Vittorio Emanuele. In palese contrasto volumetrico, sul lato opposto, con la nuova sede della Borsa Merci (arch. Corrado Niccolini con ing. Pietro Squassabia e arch. Paolo Reali, 2000-2003), integrata all'edificio ex Michele Bianchi, che espone verso l'esterno, verso i giardini creati sui sedimi fortificatori, un portico-stoa di foggia neoclassica, accostato al retro di un vecchio villino primo Novecento.

Il rapporto con il passato e gli edifici monumentali fra distruzioni e recuperi

A Mantova il rapporto urbanistico col passato, tra Ottocento e Novecento, non palesa apertamente quella visione attualizzante delle eredità che opera in altre realtà: dal medievalismo post risorgimentale teso al recupero delle identità comunali libertarie alla visione fascista della romanità mediterranea imparentata con il minimalismo razionalista, su su fino alla democrazia pluralista che porta a considerare equivalenti tutte le tradizioni e le loro culture materiali. A Mantova il retaggio rinascimentale gonzaghesco – la sua stessa continuità con la matrice medievale – agisce come un fatto

preminente delle attenzioni fisiche e culturali mentre il passato militare asburgico diventa, nella prima fase, un antagonista. E le teorie dominanti sulla liberazione dei monumenti dal tessuto edilizio minore, caratteristiche del dibattito nazionale agli inizi del secolo, non hanno una influenza diretta sulle azioni di recupero dei retaggi monumentali per il carattere estremamente integrato del tessuto edilizio mantovano e l'eccezionalità del sito lacustre. Mantova esibisce il proprio orgoglio ereditario attraverso la cura di un fatto testimoniale come il Palazzo Ducale gonzaghesco che, seppure svuotato nel tempo, funziona da vessillo storico della conservazione da esibire come tale, forse compensando altri generi di distruzioni.
Ciononostante l'ansia di liberazione da un passato considerato soffocante per il progresso urbano, nell'aggredire il nemico principale – il sistema fortificatorio a ovest e a sud, con la creazione della ferrovia e della stazione (1873-74) e tutte le porte urbiche – fa le sue vittime anche nel Palazzo Ducale. Il quale, su spinta dell'avv. Fermo Rocca, sostenitore, in nome del progresso, anche delle demolizioni dell'ex Ghetto, viene assalito da alcuni colpi distruttivi, nel suo rapporto sia con il centro che con il lago: il teatro del Piermarini e la palazzina della Paleologa (1898) di Giulio Romano, antistante il castello verso il lago, nonché l'esedra seicentesca di raccordo col Duomo in piazza Sordello. Demolizioni non a caso operate in concomitanza con quelle del sistema di accesso militare dal ponte di San Giorgio e che trovano giustificazione nella problematica degli allargamenti stradali per il nuovo traffico, nel degrado edilizio raggiunto, nonché nello scarso valore attribuito a certi manufatti.
Nello stesso tempo il Palazzo Ducale, che comincia a passare dal Comune allo Stato (dal 1886) viene interessato da una prima campagna di inventari e di rilievi (1875-1881) e da alcune azioni di restauro locali (in un primo tempo in modo sporadico e dilettantesco, come viene denunciato dalle autorità centrali), dagli apparati decorativi alle strutture murarie e di copertura. Il Conservatore statale del Palazzo Ducale si trova a gestire oltre alle demolizioni anche il ripristino della facciata medievale del palazzo del Capitano su piazza Sordello (arch. Achille Patricolo, 1898-1903); il quale viene attuato tramite la ricostituzione del suo aspetto medievale, mutuato dal quadro rinascimentale di Domenico Morone *Cacciata dei Bonacolsi*. Tale intervento 'di facciata falso-vera' ha una immediata valenza urbanistica in quanto ne riforma radicalmente l'azione semantica riportandola alla eredità medievale – sempre difesa come un emblema dinastico dai Gonzaga – e quindi aggiornando il meccanismo mnemonico di piazza Sordello con la cancellazione del segno asburgico. Il processo di restauro interno del complesso percorre tutto il Novecento fino ad oggi a fasi alterne, rendendo, a partire dal dopoguerra, via via l'edificio un protagonista non solo della economia turistica locale ma anche una riserva vitale della cultura cittadina. Dall'isolamento decadente e aristocratico esaltato da D'Annunzio in un suo romanzo agli usi collettivi e democratici della prima utilizzazione aperta, plurima e promiscua dei suoi cortili e di certe sue stanze, suggerita dalla Festa Nazionale dei Beni Culturali del P.C.I. (1978), ripercorsa dai FestivaLetteratura (dal 1997) e, più recentemente, dal festival musicale Trame Sonore, che ne hanno esaltato la fruizione spaziale popolare, sempre più praticata dalle varie iniziative culturali di grande respiro,

per mostre, per concerti, per feste e anche per *location* cinematografiche. L'evento memorabile della mostra sull'opera di Andrea Mantegna (1961) inaugura una visibilità internazionale che coinvolge tutti gli aspetti della cultura materiale mantovana e che impegna all'emulazione progressiva.
Lo stesso valore primario, nel panorama delle salvaguardie monumentali rinascimentali, assume la chiesa di S. Andrea che inizia, con i primi restauri nazionali agli affreschi e al campanile gotico (1875-1994), il suo *work in progress* restaurativo proseguendolo fino all'oggi.
L'attenzione ricostruttiva al passato medievale-comunale si concentra invece sul Palazzo della Ragione e del Podestà che viene interessato da un primo organico progetto di restauro (architetti Andreani Carlo, morto nel predisporne i rilievi, e il figlio Aldo, 1913-1915), realizzato molto più tardi (1939-1943), che rimuove gli interventi settecenteschi e le superfetazioni di botteghe e portici posteriori su via Giustiziati, per riportare l'edificio alla sua figura medievale. Il recupero e il restauro dell'edificio continuano a più riprese con una riforma significativa delle facciate (ing. Giuseppe Volpi Ghirardini, 1970) fino ad oggi, con un intervento che vede il cantiere ancora aperto di riforma del palazzo del Podestà dopo gli interventi di sistemazione del Palazzo della Ragione. La natura di grande *insula* promiscua di alloggi popolari, artigiani d'arte, negozi alimentari, trattorie storiche, si perde via via con il suo riuso per uffici comunali e scompare del tutto negli ultimi svuotamenti legati all'ultima fase di restauro, che segnala, con le sue lentezze, il problema della sua concreta utilizzazione. Questa vicenda avverte del rischio che una certa visione funzionale nobilitante, interessata solo all'uso culturale e museale degli edifici storici, pervasa da un certo perbenismo funzionale ostile alle funzioni minori, limiti le possibilità di un loro riutilizzo, e la loro stessa vitalità potenziale dentro quella trascorsa.
Il passato monumentale mantovano, riscoperto come risorsa economica attiva e non solo come fardello culturale, vede il progressivo recupero dei suoi pezzi migliori, fatto che si accentua nel dopoguerra dopo le distruzioni belliche e il relativo Piano di Ricostruzione (1947-1950). Il tempio di San Sebastiano, progettato dall'Alberti (1459-1960), viene riformato come Mausoleo dei Caduti nel fronte edilizio che domina viale Rimembranze (ing. Andrea Schiavi, 1925), con una nuova scala doppia che raccorda al suolo antistante l'aula superiore, oggi utilizzata come salone di rappresentanza per conferenze di livello internazionale. La Casa del Mantegna, parte del palazzo ex Lanzoni, lascito testamentario di Felice Carpi al Comune (1854), utilizzata come scuola dal 1868, viene ceduta alla Provincia (1937) e restaurata (progetto Ufficio Tecnico – restauro diretto da Soprintendenti arch. ti Raffaello Niccoli e Piero Gazzola, 1939-1944) con il ripristino del volume originario, divenendo sede di mostre e iniziative culturali di livello non solo locale. Il convento di San Francesco (divenuto arsenale) subisce, come tutta la parte urbana nord-ovest, le più consistenti distruzioni belliche e viene completamente ricostruito secondo il modello conventuale canonico (arch. Francesco Banterle, 1949-1953), grazie anche all'azione di un religioso illuminato. Utilizzato come sede di mostre, di convegni e di attività universitarie, rappresenta l'elemento dominante del prospetto lacustre verso ovest.
Le demolizioni belliche acquisiscono un'anima per come vengono affrontate o meno dalle

ricostruzioni. Il bombardamento del Ponte dei Mulini chiude per certi versi un problema affrontato negli anni Venti e Trenta con ipotesi di demolizioni parziali per ragioni viabilistiche mentre la stessa problematica viabilistica produce la riforma (con il suo mascheramento tramite un terrapieno) del ponte vecchio di San Giorgio (1946-1947). La chiesa dei Filippini, che dominava in altezza la antistante piazza Virgiliana, non viene ricostruita, producendo un buco urbano che non riesce a diventare una piazza. La casa della Cervetta (arch. Luca Fancelli, 1485) posta a fianco della facciata principale di S. Andrea verso piazza Erbe, dopo essere rimasta a lungo un buco urbano anch'essa, viene ricostruita con un progetto *'in stile'* (architetti Ricciardo Campagnari, Fernando Cazzaniga, Enzo Mastruzzi, Attalo Poldi, 1957-1966). Un destino ricostruttivo della forma perduta concerne molti altri edifici come la chiesa di S. Orsola (1950-1958) e la chiesa di san Leonardo (1946-1947).

La ristrutturazione diffusa

Oltre gli episodi analizzati occorre riconoscere che, anche a Mantova come in molte altre città storiche, la vera trasformazione fisica e funzionale del centro storico risiede nella miriade di interventi sparsi che hanno sostituito via via il corpo e il volto della cosiddetta edilizia minore, sempre più velocemente negli ultimi decenni. Fatto che tende a manifestarsi, con la crisi dei linguaggi apportata dal Novecento ovvero con la rottura fra tradizione e ricerca di avanguardia, attraverso una astensione (forzata dalle norme) dal palesare esternamente la virulenza del nuovo a tutti i costi e la spinta a realizzare una sostanziale mascheratura in senso genericamente tradizionalista. Nella realtà tutto il vecchio diventa nuovo, non solo stilisticamente, attraverso innumerevoli alterazioni della vita funzionale (anche solo di ceto abitativo), della struttura muraria, dei sistemi distributivi, spesso con rifacimenti completi, e il corpo urbano ringiovanisce internamente ma le facciate sono tenute, da regolamenti, consuetudini, gusti e altro, a non dire sfacciatamente il mutamento. Il che, se frustra in parte la volontà di molti progettisti, invita quelli più responsabili a una ricerca motivata sulla possibile continuità fra linguaggio del nuovo e della tradizione, nelle case di tutti, per protrarre l'immagine complessiva della città vecchia, per dialogare con essa senza stravolgerla. Alcuni centri storici come Mantova, in alcune loro parti, non tutti e non dappertutto, richiedono una sospensione della pura esibizione formalistica d'avanguardia del soggettivismo creativo; implicano piuttosto la ricerca della continuità ancora possibile e progressiva fra storia e progetto moderno, con la tensione residuale verso un linguaggio ereditario comune. Il che non costringe a una rinuncia e a una falsificazione, all'ammiccamento stilistico facile e banalizzato, alla pura imitazione decorativa, tantomeno alla contaminazione dilettantesca della tradizione locale con quelle più estranee, provenienti da regioni lontane (nei casi peggiori). Il problema diventa quello della qualità compositiva di ogni realizzazione e della consapevolezza dei mutamenti di senso e di valore annessi alle forme, della abilità progettuale nel sapere rispondere al compito di tenere insieme passato e presente e di dichiararlo.
Di tale condizione del mimetismo di facciata – in tutti i sensi – separato dalla innovazione strutturale è impossibile inventariare le gamme

fenomenologiche più diffuse; mi limito a segnalare due esempi sporadici della edificazione corrente, uno precedente e uno seguente la Seconda Guerra Mondiale. La ristrutturazione volumetrica (con rialzo), ma soprattutto di facciata, della casa di piazza Dante, tra via Accademia e via Ardigò, di fronte alla facciata piermariniana dell'Accademia (arch. Ricciardo Campagnari, 1939) mostra il tentativo di nobilitare il volto minore di una vecchia costruzione dall'aria paesana (forse già moderna), tramite un fodero decorativo nobilitante, a impostazione classicistica, che si adegua agli alti valori della piazza e inscena l'aura di un palazzo nobiliare per una casa ad appartamenti tramite gli apparati decorativi classicisti. Il condominio San Giovanni, in angolo tra via Acerbi, via Grioli, su iniziativa immobiliare del geometra Tommaso Mascaro, trasforma, in 4 lotti successivi (ing. Ugo Bernini 1966/68-67/69-68/70-71), un grande pezzo di isolato urbano con preesistenze parcellari di edifici anche significativi, sostituendole con una grande corte unica, con garage sotterraneo, per residenze, uffici e negozi di prestigio. Il fronte urbano non esprime però questa condizione unificante ma simula una sommatoria di case differenziate, quasi fossero unifamiliari, tra la natura seriale della casa medievale e il palazzetto post-rinascimentale (a memoria della casa mantovana che non c'è?), come già notato nelle case di via Campana. Da rilevare l'influsso su tale ideologia tipologica della regolamentazione edilizia che, in una prima fase, fissa una dimensione massima delle facciate continue.

Appartengono, entrambi i casi, come tanti altri, a una sostanziale traslazione dei valori che accompagna la trasformazione urbanistica e architettonica degli ultimi decenni verso una sorta di *fiction* urbana. Entrambi, in modi e livelli differenti, cercano di stare in un passato più o meno prossimo. Esistono altre possibilità progressive della ricerca progettuale che non simulino e deformino il passato nel tentare di protrarlo? E in questa dialettica dei valori che sottostà alle forme è possibile salvaguardarne il progresso senza perdere la integrità vitale del centro, la sua istanza rigeneratrice e senza ricondurlo al congelamento museale? È possibile comporre la città in senso moderno dicendo la verità del nuovo senza perdere le ragioni del vecchio? Domande che indicano i temi di ricerca futuri per progettisti e cittadini.

Elenco delle illustrazioni

Fig. 1 – *Pianta della Regia Città di Mantova*, A. Campi, 1865. Biblioteca Comunale Teresiana di Mantova, 0035-STM-ALC019.

Fig. 2 – *Mappa satellitare attuale di Mantova*.

Fig. 3 – *Zona ex Ghetto.* Estratto dalla Unione digitale delle Mappe delle Parrocchie di Mantova (fine XVIII sec.) a cura di Nicola Cimarosti, Laboratorio di Progettazione 2, Polo Territoriale di Mantova del Politecnico di Milano, /proff. Massimo Ferrari, Marco Introini con Nicola Cimarosti, Claudia Tinazzi.

Figg. 4-5 – *Proposte A e B dell'Ufficio Tecnico di demolizione e ricostruzione nella zona dell'ex Ghetto,* 1906-07. ASCMn, *Ufficio Tecnico*, b.198, fasc. 8.

Fig. 6 – *Ipotesi per l'area dello Sventramento con piazzetta quadrata davanti la Banca d'Italia,* 1911.

ASCMn, *Sezione novecentesca*, Cat. X.5.1, PG. 214/972 del 1911.

Fig. 7 – *Pianta della Banca d'Italia,* 2013. ASCMn, *Ufficio Tecnico*, b.22, fasc.1.

Figg. 8-9 – *Proposta di Piano per l'area di via Bertani, angolo piazza della Concordia con un nuovo mercato coperto; planimetria generale e pianta del mercato,* 1911. ASCMn, *Ufficio Tecnico*, b.72, fasc.3.

Fig. 10 – *Lottizzazione definitiva area Sventramento,* 1911. ASCMn, *Sezione novecentesca*, Cat. X.5.1, PG. 214/972 del 1911.

Figg. 11-12 – *Piano per la zona ex-Ghetto, demolizioni e nuove costruzioni,* 1935. ASCMn, *Ufficio Tecnico*, b. 202.

Fig. 13 – *Progetto per l'albergo Jolly,* 1952. ASCMn, *Sezione novecentesca*, Cat. III.2.5, PG. 9070 del 1952 e PG. 5097 del 1961.

Figg. 14-15 – *Assonometria e prospetto del condominio Vecchia Mantova,* 1968-1972. ASCMn, *Sezione novecentesca*, Cat. III.2.5, PG. 8456 del 1968.

Figg. 16-17-18 – *Piante tipo, veduta delle preesistenze e prospetto relativi al condominio di Via Dottrina Cristiana,* 1968-1972. ASCMn, *Sezione novecentesca*, Cat. III.2.5, PG. 8537 del 1968.

Fig. 19 – *Piazza della Concordia dalla Rotonda. Foto* U. Righi.

Fig. 20 – *Via Bertani verso Piazza della Concordia*. Foto di U. Righi.

Figg. 21-22 – *Via Goito e l'ingresso della Banca d'Italia da via Goito tra sede del Consorzio di Bonifica e la Camera di Commercio.* Foto di U. Righi.

Fig. 23 – *Veduta dall'alto, attuale, della zona dell' ex Ghetto*.

Figg. 24-25 – *Quartiere San Leonardo-Mulina. Piano Regolatore (1935), con demolizioni e nuove costruzioni*. ASCMn, *Ufficio Tecnico*, b. 207, fasc.2.

Fig. 26 – *Veduta dall'alto, attuale, della zona di San Leonardo-Mulina*.

Fig. 27 – *Zona Rio coperto - piazza Cavallotti* - Estratto dalla Unione digitale delle Mappe delle Parrocchie di Mantova (fine XVIII sec.) a cura di Nicola Cimarosti, Laboratorio di Progettazione 2, Polo Territoriale di Mantova del Politecnico di Milano, proff. Massimo Ferrari, Marco Introini con Nicola Cimarosti, Claudia Tinazzi.

Fig. 28 – *Proposta dell'ing. Cristofori di nuove strade per la zona del Rio*. ASCMn, *Sezione novecentesca,* Cat. X.1.1, PG. 929/1377 del 1922.

Fig. 29 – *Palazzo dei sindacati,* 1926-1940. ASCMn, *Sezione novecentesca,* Cat. III.2.5, PG. 588 del 1940.

Figg. 30-31 – *Palazzo di Adolfo Sissa*, *prospetto su Via Filzi (1924) e l'edificio in costruzione*. ASCMn, Cat. III.1.1 PG. 623/749 del 1927 (concorso "La casa più bella").

Figg. 32-33 – *Casa di Alete Borrella dopo la costruzione (1927) e veduta interna del disimpegno di un appartamento*. ASCMn, *Sezione novecentesca*, Cat. III.1.1, PG. 623/749 del 1927 (concorso "La casa più bella").

Figg. 34-35-36 – *Palazzo INFPS, planimetria dell'area (1935-39), veduta preesistenze, ipotesi volumetrica di progetto.* 1935-1939. ASCMn, *Sezione novecentesca*, Cat. III.2.5, PG.4318 del 1935.

Figg. 37-38-39 – *Piano con demolizioni, confronto e nuove costruzioni per la creazione di Corso della Libertà,* 1939-40. ASCMn, *Ufficio Tecnico*, b. 208 e b. 210, fasc.2

Figg. 40-41 – *Corso della Libertà, progetto esterno e interno del teatro,* 1940. ASCMn, *Ufficio Tecnico*, b. 108.

Fig. 42 – *Sezione del teatro Ariston,* 1947-1949. ASCMn,

Sezione novecentesca, Cat. X.3.10, PG. 8359 del 1967.

Figg. 43-44-45 – *Ipotesi di progetti vari (realizzati e non) per le testate di via Roma su piazza Martiri di Belfiore,* 1952-1957, fotomontaggi e disegni. ASCMn, *Sezione novecentesca*, Cat. III.2.5, PG. 5197 del 1952. ASCMn, *Sezione novecentesca,* Cat. III.2.5, PG. 1415 del 1957.

Figg. 46-47 – *Interventi di ristrutturazione per la Cassa di Risparmio di Verona (1950): prospetto e pianta parziali*. ASCMn, *Sezione novecentesca,* Cat. III.2.5, PG. 3511 del 1950.

Fig. 48 – *Veduta attuale dall'alto della zona corso della Libertà-piazza Martiri di Belfiore- ex Caserma Landucci.*

Fig. 49 – *Veduta attuale dall'alto di Corso della Libertà da piazza Cavallotti a piazza Martiri di Belfiore*.

Fig. 50 – *Planimetria delle Case per impiegati di via Chiesa su ex orto Pastorelli, 1921-1922*. ASCMn, *Sezione novecentesca,* Cat. V.3.1, PG. 1256/2014 del 1920.

Figg. 51-52-53 – *Villino Maccari di viale delle Rimembranze, planimetria, pianta e veduta,* 1925-26. ASCMn, *Sezione novecentesca,* Cat. III.1.1, PG. 623/749 del 1927 (concorso "La casa più bella").

Figg. 54-55-56 – *Villino Bevilacqua di viale delle Rimembranze, pianta, prospetti e fotografia d'epoca,* 1925-1927. ASCMn, *Sezione novecentesca,* Cat. III.1.1, PG. 623/749 del 1927 (concorso 'La casa più bella').

Figg. 57-58-59-60 – *Villino Badalotti-Nuvolari, planimetria, pianta, prospetto,* 1932. *Fotografia della recinzione*. ASCMn, *Sezione novecentesca,* Cat. III.2.5, PG. 1430/3967 del 1935.

Figg. 61-62 – *Planimetria con edificio ex ONMI nell'area degli ex Orti Carpi e prospettiva del progetto,* 1937-1940. ASCMn, *Sezione novecentesca,* Cat. III.2.5, PG 5055 del 1937.

Figg. 63-64 – *Progetto di quartiere giardino (non realizzato) per le classi popolari lungo Viale Risorgimento tra via Valsesia e Mori (impresa Attlio Spiller, 1913), piante e prospetti parziali.* ASCMn, *Sezione novecentesca,* Cat. X.5.1, PG. 4512/5200 del 1913.

Figg. 65-66-67-68-69-70-71-72-73 – *Architetture urbane tra eclettismo e fascismo razionalista e monumentalista: villino Badalotti Nuvolari (1932), Ex Salumificio Villani (1911) e ampliamento Istituto Pro Lattanti (1933-34) dello stesso architetto, Opera Balilla (19232-33), sedi rionali Filippo Corridoni (1938-39), Michele Bianchi (1939-40) Arnaldo Mussolini (1938-39), sede INFPS (1935-39), Casa dell'Agricoltore (1926-40).* (foto di Dino Nicolini).

Fig. 74 – *Proposta di Galleria Battisti: prima (1924) e seconda soluzione (1927).*

Fig. 75 – *Prospettiva su piazza Marconi. ASCMn, Sezione novecentesca, Cat. X.3.7, PG. 649/2047 del 1927.*

Fig. 76 – *Piano Regolatore Generale di massima della Città di Mantova, Stralcio,* 1939-1942. Sono evidenziati: i complessi monumentali da salvaguardare e le aree di demolizione-innovazione (zona San Leonardo- Mulina, zona vicolo Campana, zona ex Ghetto, zona corso della Libertà-piazza Martiri di Belfiore- ex Caserma Landucci); le circonvallazioni lungolago che attraversano in parte il tessuto storico passando a ovest davanti al complesso dell'arsenale di san Francesco e a est dietro al Palazzo Sordi e al complesso del Carmine per infilare via Garibaldi; alcuni allargamenti o collegamenti stradali verso le mura meridionali, con isolati sparsi da demolire e rinnovare. ASCMn, cartella cassettiera.

Figg. 77-78-79 – *Stallazzo di G. Spiller in angolo viale Risorgimento/via Acerbi, di fianco alla caserma di S. Sebastiano; progetto con planimetria e prospetti,* impresa Gaetano Spiller, 1914. ASCMn, *Sezione novecentesca*, Cat. X.5.1, PG. 222/2597 del 1914.

Figg. 80-81-82 – *Villino su viale Risorgimento/via Magistrello addossato alla ex Polveriera S. Anna, allungato adiacente alla polveriera S. Anna; progetto con planimetria pianta e prospetto,* geom. Ugo Buzzi, 1914. ASCMn, *Sezione novecentesca*, Cat. X.5.1, PG. 3054/3293 del 1914.

Fig. 83-84-85 – *Viale Risorgimento, Istituto pro-Lattanti*, 1919-1921 ed *ex Garage Vaccari*, 1912 in foto d'epoca e foto attuale (foto di U. Righi). Per la fig. 83 ASCMn, *Sezione novecentesca*, Cat. II.3.37, PG. 704 del 1924.

Figg. 86-87-88 – *Case cooperative L. B. Alberti di media altezza in piazzale Gramsci,* 1951-53. ASCMn, *Sezione novecentesca*, Cat. III.2.5, PG. 2763 del 1951.

Fig. 89 – *Edificazione intensiva sui margini del Centro Storico: veduta prospettica delle case INCIS in piazza San Giovanni, con scorcio su palazzo d'Arco, 1948-1950*. ASCMn, *Sezione novecentesca,* Cat. III.2.5, PG. 6158 del 1948.

Fig. 90 – *Prospettiva di progetto per il condominio tra Viale Nuvolari, via Bettinelli, largo Pradell*a, 1963-1964). ASCMn, *Sezione novecentesca,* Cat. III.2.5, PG. 8231 del 1966.

Fig. 91 – *Progetto di torre (non realizzato) per case cooperative impiegatizie, realizzate con edificio più basso e in mattoni, sull'angolo di viale della Repubblica e via Chiesa* (1963-68). ASCMn, *Sezione novecentesca,* Cat. III.2.5, PG. 10144 del 1963; ASCMn, *Sezione novecentesca,* Cat. III.2.5, PG. 2366/7099 del 1963.

Fig. 92 – *Margini urbani: piazza Gramsci con le case impiegatizie cooperative, angolo via Chiesa.*

Fig. 93 – *Margini urbani: viale Risorgimento con case alte intensive S. Pio X di fianco a ex garage Villani.*

Fig. 94 – *Margini urbani: viale Pitentino con case INCIS su piazza d'Arco e convento di S. Francesco.*

Figg. 95-96 – *Concorso per il quartiere Fiera-Catena, vedute prospettiche dei progetti classificati primo (capogruppo arch. Battisti) e secondo (capogruppo arch. Rossi), 1982.* Casabella Continuità, n. 493, 1983.

Fig. 97 – *Planimetria Variante di Piano,* 1999. Ufficio Tecnico del Comune di Mantova.

Fig. 98 – *Progetto di massima per le rive,* 2017. Ufficio Tecnico del Comune di Mantova.

Fig. 99 – *Veduta attuale dall'alto del quartiere Fiera-Catena*.

Figg. 100-101 – *"Risignificazione" di una casa di Piazza Dante, fotografia dell'edifico preesistente e nuova facciata,* 1939. ASCMn, *Sezione novecentesca,* Cat. III.2.5, PG. 1001/2704 del 1939.

Figg. 102-103-104 – *Interventi unitari in forma apparente di case seriali in via Acerbi, via Grioli (1966-1971) e in via Campana (1962-1966), con affaccio sul lago.* Foto di U. Righi.

Fig. 105 – Piazzale Mondadori, luogo delle antiche mura e problema aperto del margine urbano, destinato di recente a spazio commerciale; veduta dall'alto, attuale, con il condominio CEDIP (1966-68) sulla sinistra, l'ex Michele Bianchi con ampliamento per la nuova borsa Merci (2000-03) al centro e a destra il condominio-isolato urbano a pianta triangolare (1963-64). Fotografia fornita da D. Nicolini.

Bibliografia

Bagnani Francesca, Grigoletti Simone, *Il rio di Mantova: dalla conoscenza alla pianificazione, linee guida per la gestione degli interventi di conservazione*, tesi di laurea a.a. 2009-2010, Politecnico di Milano, sede di Mantova, Facoltà di Architettura, relatore prof. Paola Bassani.

Balzarro Chiara, Evangelisti Roberto, *Il rio di Mantova: conoscenza, pianificazione, vincoli, materiali per un'archeologia urbana della città*, tesi di laurea a.a. 2009-2010, Politecnico di Milano, sede di Mantova, Facoltà di Architettura, relatore prof. Paola Bassani.

Belluschi Elisabetta, Brutti Diletta, Hannin Mathilde, Panzeri Matteo, *Ex Convitto "Benito Mussolini" Mantova,* tesi di laurea a.a. 2015-2016, Politecnico di Milano, Ingegneria Edile Architettura, Laboratorio di Storia dell'Architettura2, relatori prof. O. Selvafolta, prof. B. Galli, prof. A. Breda, prof. M. Aresi.

Belfanti Riccardo, *L'architettura del consenso nel mantovano: dalla città alla Casa del Fascio – uomini, progetti, tecniche, realizzazioni*, tesi di laurea a.a. 2008-2009, Politecnico di Milano, sede di Mantova, Facoltà di Architettura, relatore prof. Carlo Togliani, correlatore prof. Claudia Bonora Previdi.

Bologni Giada, *Mantova e la seconda guerra mondiale: distruzioni e ricostruzioni dei monumenti,* tesi di laurea a.a. 2006-2007, Università di Firenze, Facoltà di Architettura, relatore prof Daniela Lamberini, correlatori prof. Raffaella Grilli e prof. Barbara Giannessi.

Fontana Angioletta, *La dismissione delle fortificazioni di Mantova (dal 1870 al 1940),* tesi di laurea a.a. 1989-1990, Politecnico di Milano, Facoltà di Architettura, relatore prof. Maria Grazia Sandri, correlatore prof. Luciano Roncai.

Maragna Stefano *Mantova. Città e campagna nei Piani Regolatori (1921-1959)*, tesi di laurea a.a. 1997-1998, IUAV di Venezia, Facoltà di Architettura, relatore prof. Giulio Ernesti.

Merlotti Ilaria, *Urbanistica di epoca fascista a Mantova,* tesi di laurea a.a.1997-1998, Università degli Studi di Parma, Facoltà di Architettura, relatore prof. C.A. Quintavalle.

Morselli Francesca, *Mantova 1866-1927: architettura e città*, tesi di laurea a.a. 1989-1990, IUAV di Venezia, Facoltà di Architettura, relatore prof. Amerigo Restucci.

Paolo Munari, *Le pescherie e le beccherie a Mantova: Ipotesi di riqualificazione lungo il rio*, tesi di laurea, a.a. 1999-2000, Università di Ferrara, Facoltà di Architettura, relatore prof. Michela Toni.

Sergio Nicocelli, Massimo Parma, *Tutela e conservazione dei monumenti a Mantova dalla seconda metà del secolo scorso al 1908,* tesi di laurea a.a. 1994-1995, Politecnico di Milano, Facoltà di Architettura, relatore prof. A. Bellini, correlatore prof. G.P. Treccani.

Fonti archivistiche consultate
presso l'Archivio Storico Comunale di Mantova

ASCMn, *Sezione novecentesca*, Cat. III.1.1, PG. 623/749/1927 (concorso 'La casa più bella').
ASCMn, *Sezione novecentesca*, Cat. III.2.5, PG. 5962/1965 (condominio S. Giovanni, ing. Bernini).
ASCMn, *Sezione novecentesca*, Cat. III.2.5, PG. 5197/1952 (via Roma 1, arch. Cazzaniga).
ASCMn, *Sezione novecentesca*, Cat. III.2.5, PG. 1415/1957 (via Roma 2, arch. Cazzaniga).
ASCMn, *Sezione novecentesca*, Cat. III.2.5, PG. 10144/1963 (viale della Repubblica 21, arch. Sacchi).
ASCMn, *Sezione novecentesca*, Cat. III.2.5, PG. 2366/7099/1963 (via Chiesa, arch. Sacchi).
ASCMn, *Sezione novecentesca*, Cat. III.2.5, PG. 4029/1966 (condominio Anita, arch. Saccani).
ASCMn, *Sezione novecentesca*, Cat. III.2.5, PG. 2763/1951 (condominio Alberti, piazzale Gramsci).
ASCMn, *Sezione novecentesca*, Cat. III.2.5, PG. 398/1931 (Istituto pro Lattanti, arch. Cristofori).
ASCMn, *Sezione novecentesca*, Cat. III.2.5, PG. 704/1924 *idem*.
ASCMn, *Sezione novecentesca*, Cat. III.2.5, PG. 447/1928 *idem*.
ASCMn, *Sezione novecentesca*, Cat. III.2.5, PG. 3118/1934 (piani ed edificio via Allende, Salumificio Villani).
ASCMn, *Sezione novecentesca*, Cat. III.2.5, PG. 1243/1937 *idem*.
ASCMn, *Sezione novecentesca*, Cat. III.2.5, PG. 4197/1935 *idem*.
ASCMn, *Sezione novecentesca*, Cat. III.2.5, PG. 2764/1955 *idem*.
ASCMn, *Sezione novecentesca*, Cat. III.2.5, PG. 3854/1956 *idem*.
ASCMn, *Sezione novecentesca*, Cat. III.2.5, PG. 4110/1963 *idem*.
ASCMn, *Sezione novecentesca*, Cat. III.2.5, PG. 1589/1965 *idem*.
ASCMn, *Sezione novecentesca*, Cat. III.2.5, PG. 1430-3967/1935 (viale Rimembranze, casa Nuvolari).
ASCMn, *Sezione novecentesca*, Cat. III.2.5, PG. 4224/1932 *idem*.
ASCMn, *Sezione novecentesca*, Cat. III.2.5, PG. 6158/1948 (case INCIS, piazza S. Giovanni).
ASCMn, *Sezione novecentesca*, Cat. III.2.5, PG. 172/1954 *idem*.
ASCMn, *Sezione novecentesca*, Cat. III.2.5, PG. 7780/51 (villa Rossini, viale Piave).
ASCMn, *Sezione novecentesca*, Cat. V.3.7, PG. 1964/1942 *idem*.
ASCMn, *Sezione novecentesca*, Cat. III.2.5, PG. 5289/68 (condominio S. Pio X, viale Risorgimento).
ASCMn, *Sezione novecentesca*, Cat. III.2.5, PG. 2658/1924 (villa Ruffini, via Gioppi).
ASCMn, *Sezione novecentesca*, Cat. III.2.5, PG. 1001/2704/1939 (casa Lamberti, piazza Dante).
ASCMn, *Sezione novecentesca*, Cat. III.2.5, PG. 5278/1953 (Dispensario, viale delle Rimembranze).
ASCMn, *Sezione novecentesca*, Cat. III.2.5, PG. 9070/1952 in PG. 5097/1961 (albergo Rechigi, ex Ghetto).
ASCMn, *Sezione novecentesca*, Cat. III.2.5, PG. 1292/1924 (Istituto Soncini, viale Risorgimento).
ASCMn, *Sezione novecentesca*, Cat. III.2.5, PG. 5234/1971 (via Campana, ing. Boari).
ASCMn, *Sezione novecentesca*, Cat. III.2.5, PG. 2828/1962 (condominio S. Giorgio).
ASCMn, *Sezione novecentesca*, Cat. III.2.5, PG. 2366-7099/1963 (viale Risorgimento-via Chiesa, arch. Sacchi).
ASCMn, *Sezione novecentesca*, Cat. III.2.5, PG. 4532/1962 (ex I.N.A.M., via Trento).
ASCMn, *Sezione novecentesca*, Cat. III.2.5, PG. 8231/1966 (largo Pradella, arch. Padovani).
ASCMn, *Sezione novecentesca*, Cat. III.2.5, PG. 3661/1950 (Banca Commerciale, via Roma).
ASCMn, *Sezione novecentesca*, Cat. III.2.5, PG. 7752/1964 (PI area ex APAM, piazzale Mondadori).
ASCMn, *Sezione novecentesca*, Cat. III.2.5, PG. 11116/1965 (case CEDIP, ing. Baldassarri).

ASCMn, *Sezione novecentesca*, Cat III.2.5, PG. 4224/1932 (viale Rimembranze, Casa Badalotti).
ASCMn, *Sezione novecentesca*, Cat III.2.5, PG. 1430-3967/1935 (viale Rimembranze, Casa Tazio Nuvolari).
ASCMn, *Sezione novecentesca*, Cat III.2.5, PG. 61587/1948 (condominio INCIS, piazza d'Arco).
ASCMn, *Sezione novecentesca*, Cat III.2.5, PG. 172/1954 *idem*.
ASCMn, *Sezione novecentesca*, Cat III.2.5, PG. 588/1940 (sopralzo Casa dell'Agricoltore).
ASCMn, *Sezione novecentesca*, Cat III.2.5, PG. 8456/1968 (piazza Bertazzolo, arch. Padovani).
ASCMn, *Sezione novecentesca*, Cat III.2.5, PG. 1115/6296/1950 (condominio Calvi, ing. Dall'Aglio).
ASCMn, *Sezione novecentesca*, Cat III.2.5, PG. 5055/1937 (ex O.N.M.I., Casa della madre e del Bambino, via Conciliazione).
ASCMn, *Sezione novecentesca*, Cat III.2.5, PG. 8537/1968 (condominio di via Giustiziati angolo via D. Cristiana).
ASCMn, *Sezione novecentesca*, Cat. V.3.1, n.67 (scuole di via N. Sauro).
ASCMn, *Sezione novecentesca*, Cat. X.1.1 (PRG 56-59).
ASCMn, *Sezione novecentesca*, Cat. X.3.7, PG. 649/2047 del 1927 (Galleria Battisti).
ASCMn, *Sezione novecentesca*, Cat. X.3.10, PG. 8359/1967 (condominio Ariston).
ASCMn, *Sezione novecentesca*, Cat. XV.2.2, PG. 47/1923 (Parchi e strade delle Rimembranze).
ASCMn, *Sezione novecentesca*, Cat. X.1.1, PG. 368/1978 (via S. Giorgio).
ASCMn, *Sezione novecentesca*, Cat. X.5.1, dal 1911 al 1920 (interventi ex Ghetto e circonvallazioni).
ASCMn, *Sezione novecentesca*, Cat. X.5.1, dal 1921 al 1926 (interventi vari su viale Risorgimento).
ASCMn, *Sezione novecentesca*, Cat. X.5.1, PG. 4850/1921 (area Villani vicino ex macello Comunale).
ASCMn, *Sezione novecentesca*, Cat. XI.8.1, PG. 6188/1938 (Banca d'Italia, via Castiglione).
ASCMn, *Ufficio Tecnico*, b. 103 (Orto Carpi, casa colonica, 1924-28).
ASCMn, *Ufficio Tecnico*, b. 126, fasc. 16 (via Goito).
ASCMn, *Ufficio Tecnico*, b. 108 (Albergo Ducale e Cinema Teatro, arch C. Donini 1940).
ASCMn, *Ufficio Tecnico*, b. 208 (Piano zona piazza Leona-Martiri di Belfiore).
ASCMn, *Ufficio Tecnico*, b. 210 (PRG 1921 ing. Badalotti, progetto per piazza Leona, 1940, arch. Donini).
ASCMn, *Ufficio Tecnico*, b. 211 (progetto per Piazza Balbo Martiri di Belfiore, 1940, arch Donini).
ASCMn, *Ufficio Tecnico*, b. 214 (PRG 56-59).
ASCMn, *Ufficio Tecnico*, b. 215 idem.
ASCMn, *Ufficio Tecnico*, b. 216 idem.
ASCMn, *Ufficio Tecnico*, b. 217 idem.
ASCMn, Cat. 10.10.2, PG. 2277/4749/1984 in PG. 2474/2564/1985, Concorso Fiera Catena.
ASCMn, *Statuti, Regolamenti e Relazioni*, b. 10, IV. 94-97.
ASCMn, *Raccolta fotografica,* b. 3 fasc. 18/13 (corso della Libertà, arch. Donini 1940-43).
ASCMn, *Raccolta fotografica*, b. 3 fasc. 18/14 idem.
ASCMn, *Raccolta fotografica*, b. 3 fasc. 18/16 idem.

1. Pianta della Regia Città di Mantova, 1865

2. Mappa satellitare attuale di Mantova

3. Zona Ex Ghetto - Estratto dalla Unione digitale delle Mappe delle Parrocchie di Mantova (fine XVIII sec) a cura di Nicola Cimarosti - Laboratorio di Progettazione 2 - Polo Territoriale di Mantova del Politecnico di Milano /proff. Massimo Ferrari, Marco Introini con Nicola Cimarosti, Claudia Tinazzi

4. 5. Proposte A e B dell'Ufficio Tecnico di demolizione e ricostruzione nella zona dell'ex Ghetto (1906-07)

6. Ipotesi per l'area dello Sventramento con piazzetta quadrata davanti la Banca d'Italia (1911)

7. Pianta della Banca d'Italia (2013)

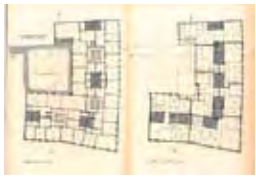
8. 9. Proposta di Piano per l'area di via Bertani, angolo piazza della Concordia con un nuovo mercato coperto; planimetria generale e pianta del mercato (1911)

10. Lottizzazione definitiva area Sventramento (1911)

11. 12. Piano per la zona ex Ghetto, demolizioni e nuove costruzioni (1935)

13. Progetto per l'albergo Jolly (1952)

14. 15. Assonometria e prospetto del condominio Vecchia Mantova (1968-72)



16. 17. 18. Piante tipo, veduta delle preesistenze e prospetto relativi al condominio di via D. Cristiana (1968-72)

19. Piazza della Concordia dalla Rotonda, foto U. Righi

20. Via Bertani verso Piazza della Concordia, foto U. Righi

21. 22. Via Goito e l'ingresso della Banca d'Italia tra sede del Consorzio di Bonifica e la Camera di Commercio, foto U. Righi

23. Veduta dall'alto, attuale, della zona dell'ex Ghetto

24. 25. Quartiere San Leonardo-Mulina. Piano Regolatore (1935) con demolizioni e nuove costruzioni

26. Veduta dall'alto, attuale, della zona di San Leonardo-Mulina

27. Zona Rio coperto - piazza Cavallotti - Estratto dalla Unione digitale delle Mappe delle Parrocchie di Mantova (fine XVIII sec.) a cura di Nicola Cimarosti - Laboratorio di Progettazione 2, Polo Territoriale di Mantova del Politecnico di Milano proff. Massimo Ferrari, Marco Introini con Nicola Cimarosti, Claudia Tinazzi

28. Proposta dell'ing. Cristofori di nuove strade per la zona del Rio

29. Palazzo dei Sindacati (1926-40)

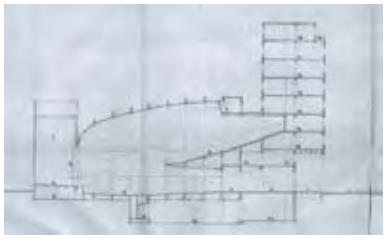
30. 31. Palazzo Adolfo Sissa, prospetto su via Filzi (1924) e l'edificio in costruzione

32. 33. Casa di Alete Borrella dopo la costruzione (1927) e veduta interna del disimpegno di un appartamento

34. 35. 36. Palazzo INFPS, planimetria dell'area, veduta delle preesistenze, ipotesi volumetrica di progetto (1935-39)

37. 38. 39. Piano con demolizioni, confronto e nuove costruzioni per la creazione di corso della Libertà (1939-40)

40. 41. Corso della Libertà, progetto esterno e interno del teatro (1940)



42. Sezione del teatro Ariston (1947-49)

43. 44. 45. Ipotesi di progetti vari (realizzati e non) per le testate di via Roma su piazza Martiri (1952-57) fotomontaggi e disegni

46. 47. Interventi di ristrutturazione per la Cassa di Risparmio di Verona (1950): prospetto e pianta parziali

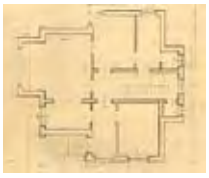
48. Veduta attuale dall'alto della zona corso della Libertà-piazza Martiri-ex Caserma Landucci

49. Veduta attuale dall'alto di corso della Libertà da piazza Cavallotti a piazza Martiri

50. Case per impiegati di via Chiesa (1921-22)

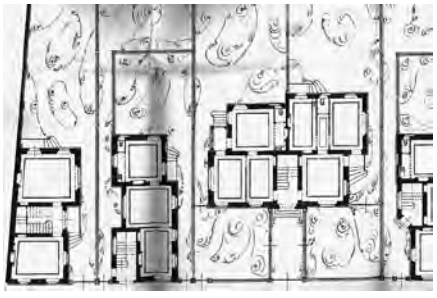
51. 52. 53. Villino Maccari di viale Rimembranze, planimetria, pianta e veduta (1925-26)

54. 55. 56. Villino Bevilacqua di viale Rimembranze, pianta, prospetti e fotografia d'epoca (1925-27)



57. 58. 59. 60. Villino Badalotti-Nuvolari, planimetria, pianta, prospetto (1932), fotografia della recinzione

61. 62. Planimetria con edficio ex ONMI nell'area degli ex Orti Carpi e prospettiva del progetto (1937-40)



63. 64. Progetto di quartiere giardino (non realizzato) per le classi popolari lungo Viale Risorgimento tra via Valsesia e Mori (Impresa Attillio Spiller 1913), piante e prospetti parziali

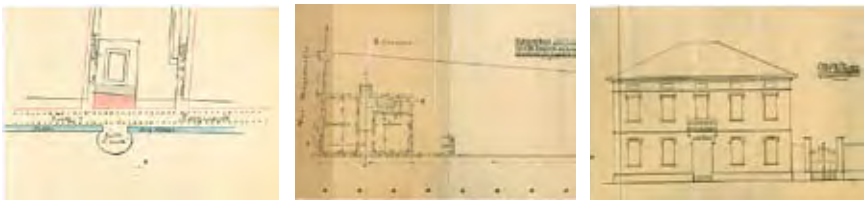
65. 66. 67. 68. 60. 70. 71. 72. 73. Architetture urbane tra eclettismo e fascismo razionalista e monumentalista: villino Badalotti Nuvolari (1932), Ex Salumificio Villani (1911) e ampliamento Isittuto Pro Lattantri (1933-34) dello stesso architetto, Opera Balilla (19232-33), sedi rionali F. Corridoni (1938-39), Michele Bianchi (1939-40) Arnadlo Mussolini (1938-39), sede INFPS (1935-39), Casa dell'Agricoltore (1926-40) (foto di Dino Nicolini)

74. Proposta di Galleria Battisti: prima (1924) e seconda soluzione (1927)

75. Prospettiva su piazza Marconi

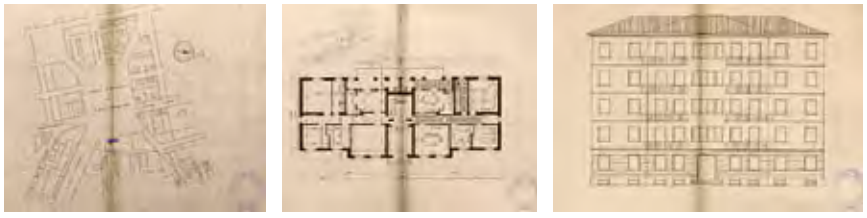
76. "Piano Regolatore Generale di massima della Città di Mantova" - Stralcio (1939-42). Sono evidenziati: i complessi monumentali da salvaguardare e le aree di demolizione-innovazione (zona San Leonardo- Mulina, zona vicolo Campana, zona ex Ghetto, zona corso della Libertà-piazza Martiri- ex caserma Landucci); le circonvallazioni lungolago che attraversano in parte il tessuto storico passando a ovest davanti al complesso dell'arsenale-san Francesco e a est dietro al Palazzo Sordi e al complesso del Carmine per infilare via Garibaldi; alcuni allargamenti o collegamenti stradali verso le mura meridionali, con isolati sparsi da demolire e rinnovare

77. 78. 79. Stallazzo di G. Spiller su viale Risorgimento/via Acerbi, di fianco a caserma di San Sebastiano: progetto con planimetria e prospetti (impresa Gaetano Spiller, 1914)



80. 81. 82. Villino su viale Risorgimento/via Magistrello addossato a ex Polveriera S. Anna: progetto con planimetria, pianta e prospetto (geom. Ugo Buzzi 1914)

83. 84. 85. Viale Risorgimento, Isituto pro-Lattanti (1919-21) ed ex Garage Vaccari (1912) in foto d'epoca e attuale (foto di U. Righi)



86. 87. 88. Case cooperative L.B. Alberti di media altezza in piazzale Gramsci (1951-53)

89. 90. 91. Edificazione intensiva sui margini del Centro Storico: veduta prospettica delle case INCIS in piazza San Giovanni (1948-50) con scorcio su palazzo d'Arco; prospettiva di progetto per il condominio tra viale Nuvolari, via Bettinelli, largo Pradella (1963-64) e progetto di torre (non realizzato) per case cooperative impiegatizie, realizzate con edificio più basso e in mattoni, sull'angolo di viale della Repubblica e via Chiesa (1963-68)

92. Margini urbani: piazza Gramsci con le case impiegatizie cooperative, angolo via Chiesa

93. Margini urbani: viale Risorgimento con case alte intensive “S. Pio X” di fianco a ex garage Villani

94. Margini urbani: viale Pitentino con case INCIS su piazza d’Arco e convento di S. Francesco

95. 96. Concorso per il quartiere Fiera-Catena (1982), vedute prospettiche dei progetti classificati primo (capogruppo arch. Battisti) e secondo (capogruppo arch. Rossi)

97. Planimetria Variante di Piano 1999

98. Progetto di massima per le rive (2017)

99. Veduta attuale dall'alto del quartiere Fiera-Catena

100. 101. "Risignificazione" di una casa di Piazza Dante, fotografia dell'edifico preesistente e nuova facciata (1939)

102. 103. 104. Interventi unitari in forma apparente di case seriali in via Acerbi, via Grioli (1966-71) e in via Campana (1962-66), con affaccio sul lago (foto di U. Righi)

105. Piazzale Mondadori, luogo delle antiche mura e problema aperto del margine urbano, destinato di recente a spazio commerciale; veduta dall'alto con il condominio CEDIP (1966-68) sulla sinistra, l'ex Michele Bianchi con ampliamento per la Nuova Borsa Merci (2000-03) al centro e a destra il condominio-isolato urbano a pianta triangolare (1963-64) - fotografia fornita da D. Nicolini

LA POLITICA DEGLI EDIFICI PUBBLICI

Dino Nicolini

L'eredità austriaca

Con il passaggio al Regno d'Italia, il sistema delle strutture pubbliche, che l'Austria consegna alla nuova amministrazione, è costituito prevalentemente dall'incredibile *corpus* che innerva la città fortezza con ben quaranta tra caserme e strutture asservite all'uso militare, quasi tutte ricavate dalla trasformazione dei monasteri e conventi soppressi alla fine del XVIII secolo. Trasformazione in verità più funzionale che edilizia, restando inalterate le originarie compagini architettoniche, salvo le poche realizzazioni di nuove facciate rappresentative, come ad esempio il fronte su piazza Virgiliana dell'ex convento di Sant'Agnese, disegnato da Paolo Pozzo, cui sono dovute anche le facciate degli ex conventi di Santa Lucia, del Carmine e di San Cristoforo.
Queste strutture, pur essendo a pieno titolo edifici pubblici, non rivestivano un ruolo di servizio pubblico nel senso che noi oggi diamo a tale termine, in quanto avulse, e anzi spesso conflittuali, rispetto alla vita socio-economica della città. Del resto è la stessa nozione di servizio pubblico ad essere ancora sporadica e latente in tutti gli ambiti di antico regime.
Fino all'Illuminismo e alle riforme giuseppine, l'edificio pubblico ha ruolo eminentemente rappresentativo e di propaganda; solo dalla fine del Settecento cominceranno a comparire in tutta Europa strutture rivolte all'utilità sociale: assistenziali (ospedali, orfanotrofi), culturali (teatri, biblioteche), tecnologiche (macelli, gasometri, acquedotti).
A Mantova sfuggirono al pervasivo utilizzo militare i conventi soppressi di Santa Lucia, trasformato in orfanotrofio maschile, di Santa Maddalena, che divenne orfanotrofio femminile, e del Carmine sede degli uffici finanziari. Il convento di Sant'Orsola fu trasformato in Ospedale Civile (1811), quello di San Carlo divenne Ufficio Postale (1806).
Infine l'ampio complesso del Palazzo degli Studi, realizzato dai Gesuiti nel XVIII secolo, ospitò, dal 1773, il Ginnasio e la Biblioteca, integrati dal nuovo, contiguo, Palazzo dell'Accademia. Quest'ultimo, assieme al Teatro Sociale del 1822, alla più modesta Arena di piazza Virgiliana del 1821 e al Palazzo Municipale, acquistato nel 1819 e trasformato nel 1829, costituisce uno dei pochi esempi di architettura civile, essendo mancata a Mantova, forse in ragione della dominanza militare, quell'idea di "magnificenza civile" che ha caratterizzato il periodo Neoclassico in tutto il Lombardo-Veneto.
L'unico esempio, peraltro non architettonico, ma comunque urbanisticamente rilevante, fu la creazione della piazza Virgiliana, dovuta al breve periodo della dominazione francese.
Quanto alle strutture pubbliche ereditate dalla antica stratificazione comunale e signorile, si può parlare di un vero fenomeno di abbandono e degrado.

Fig. 1 – Gli edifici pubblici all'Unità (1866). Elaborazione sulla base della "Pianta della Regia Città di Mantova", redatta da Angelo Campi nel 1865 (BCTMn, MN0035-STM1-ALC019)

Il principale complesso pubblico della città, costituito dai palazzi del Podestà e della Ragione, subì trasformazioni e utilizzi degradanti. L'unico vero servizio sociale ereditato dall'età rinascimentale, l'Ospedale Maggiore di San Leonardo, fu trasformato in Casa di Pena, mentre Palazzo Te fu di fatto abbandonato e svilito ad uso di stalle e deposito di fieno.
Sorte migliore, pur in un complessivo degrado, ebbe il complesso del Palazzo Ducale, in cui anzi vi furono molti interventi funzionali al nuovo rango di Palazzo Reale e all'utilizzo, sia pur frammentario, come uffici amministrativi.
L'unica vera struttura di servizio che anticipa la serie di strutture tecnologiche, che verranno realizzate nella fase post-unitaria, è il nuovo Gasometro, costruito nel 1863 sulla riva del lago inferiore, in fregio a Porto Catena.

La stagione del riuso - dall'unità alla fine del XIX secolo

Il nuovo governo municipale eredita, dunque, una città fortezza, svuotata di quella funzione militare che aveva di fatto fagocitato la vita economica e sociale della città, che ne uscì quindi debole e ridotta ad un vuoto scheletro di pietra.
Di fronte a questo stato di fatto la nuova amministrazione restò come paralizzata, incapace di prendere le necessarie iniziative di rinnovo e di ripresa, quasi ossessionata dal problema delle servitù militari, la liberazione dalle quali, che inizierà alla fine del XIX secolo, condizionò di fatto tutto il dibattito politico e amministrativo.
Mentre lo Stato centrale, soprattutto con la nuova rete ferroviaria, cercò di riagganciare la Provincia alla fase di sviluppo, già avviata nelle altre province padane, la Municipalità rimase invece sostanzialmente inerte, limitandosi a soddisfare le esigenze di servizio pubblico, usufruendo di recuperi, parziali e disorganici, di edifici privati.
Il **Palazzo Taxis** di via Frattini, già Soardi, poi caserma della guardia austriaca, nel 1866 divenne caserma dei carabinieri, che vi restarono solo fino al 1885, quando il Comune progettò di inserirvi la scuola Virgilio Marone. Nel 1870 il Comune acquistò il **Palazzo del Ginepro**, posto all'inizio dell'omonima contrada, ora via Corridoni, tra questa e il Rio. Il nobile edificio, oggetto di una radicale trasformazione tardo-cinquecentesca dell'antico Palazzo degli Andreasi e appartenuto alla famiglia Pozzo, venne adattato, su progetto dell'ingegner Vallenari, tecnico comunale, ad una pluralità di funzioni pubbliche (scuole elementari e scuole tecniche, sede guardie municipali). Il complesso, ben presto sottoutilizzato, restò proprietà del Comune sino al 1929, quando venne venduto alla società Stipel che, unendo il contiguo Palazzo Zenetti (in pratica tutto l'isolato tra la piazza San Silvestro, ora Martiri, e le Pescherie), realizzò la sede della compagnia telefonica, ora TIM.[1]
Il problema della sede del **Tribunale**, che per legge spettava al Comune, e per la quale non risultava più possibile usufruire delle strutture obsolete dei palazzi della Ragione e del Podestà, venne anch'esso affrontato ricorrendo in modo disorganico a edifici privati. Vi furono proposte e progetti di adattamento per varie funzioni giudiziarie in Palazzo Canossa, in Palazzo Valenti, nel palazzo dell'Albergo

[1] Sulle trasformazioni dell'area urbana attorno al Macello Vecchio e alle Pescherie si veda C. Balzarro - R. Evangelisti, *Il Rio di Mantova: conoscenza, pianificazione, vincoli*, Tesi di laurea, Politecnico di Milano, relatore P. Bassani, a.a. 2009-2010.

Palazzo Siliprandi
scuola dal 1892

Palazzo Taxis-Soardi
scuola dal 1885

Palazzo Canossa
scuola dal 1866

Palazzo del Ginepro
servizi comunali dal 1870

Palazzo Colloredo
Tribunale dal 1872

Palazzo Polacco-Bonazzi
Banca d'Italia dal 1880

Casa Rocca
asilo Vittorino da Feltre dal 1875

Palazzo Aldegatti
scuola dal 1903

Palazzo di Bagno – Prefettura e
Amm.ne Provinciale dal 1919

Fig. 2 – I palazzi privati riutilizzati per servizi pubblici

Reale di via Cavour e in Palazzo Ducale.
Nel 1872 il Comune acquistò il Palazzo Colloredo in via Poma e vi inserì finalmente il nuovo tribunale.[2]
L'**Ufficio Postale**, che nel periodo austriaco era situato nella via, ora Cavour, sul luogo ove poi sorse il palazzo dell'Albergo Reale, e prima ancora nell'odierna via Finzi, fu insediato, ancora in età austriaca, nel soppresso convento di San Carlo, nell'odierna via Cesare Battisti, ove rimase sino al 1915, quando venne completato il nuovo Palazzo delle Poste, nella piazza ora Martiri di Belfiore.[3]
Sempre nell'ottica del riuso è l'utilizzo del **Palazzo di San Sebastiano** come lazzaretto (1885).
Lungo la già citata via Corridoni, nel tratto allora denominato "Contrada di Santa Carità", il settecentesco palazzo dei nobili Buris, ora Polacco-Bonazzi, fu acquistato negli anni Ottanta del XIX secolo dalla **Banca Nazionale**, poi Banca d'Italia, per la propria sede, che ivi rimase fino alla costruzione della nuova sede nel 1922, sull'area risultante dallo sventramento dell'ex- ghetto.
La funzione scolastica, che in epoche precedenti fu sostanzialmente ignorata dalla mano pubblica e lasciata quasi totalmente alle istituzioni religiose, venne anch'essa inserita esclusivamente in edifici esistenti.
Nel 1867 il **Palazzo Lanzoni** di via Acerbi, con la **Casa del Mantegna** e la contigua ortaglia, divenne Scuola agraria Felice Carpi e Istituto tecnico Pitentino.
Il Comune acquisì e adattò ad asilo la **casa Ferrari** di via Conciliazione; l'asilo fu poi demolito in occasione dell'apertura della nuova via Dugoni nel secondo dopoguerra e ricostruito, poco distante, con il nome del donatore Tommaso Ferrari.
Nel 1875 la **casa Rocca** di Corso Garibaldi divenne l'asilo Vittorino da Feltre, tuttora esistente.
Analoghe operazioni vennero effettuate per la **casa Emikelder** di vicolo San Paolo, che divenne l'omonimo asilo, e per la **casa Buttafuochi** di via Concezione, trasformata nell'asilo Ferrante Aporti.
Nel 1895 il Comune acquisì il **convento delle Orsoline** di via Porto e vi realizzò, con una lenta e faticosa vicenda edilizia durata sino al 1931, la scuola elementare Pomponazzo, tuttora in funzione.[4] Infine, ma già nel nuovo secolo (1903), il sontuoso **Palazzo Aldegatti** di via Chiassi divenne la scuola elementare Ardigò, che vi rimase sino alla fine del secolo scorso.
L'unico edificio di pubblico servizio di nuova costruzione realizzato nella seconda metà del XIX secolo è il nuovo **Macello di Corso Garibaldi**.
L'imponente complesso venne costruito nel 1872 su progetto dell'architetto Giovanni Cherubini, con la sorveglianza dell'Ufficio tecnico comunale e, in particolare, dell'ingegner Roberto Vallenari, che ne era il reggente.
L'Archivio storico comunale di Mantova conserva buona parte dei disegni originali del progetto e un'utile restituzione grafica dell'edificio, redatta ai fini delle liquidazione dei lavori (oggi diremmo *as*

[2] Sulle ipotesi di utilizzo di vari palazzi urbani per le funzioni giudiziarie cfr. ASCMn, Tit. VII.4, n. 4, b. 313, fasc. 1 e fasc. 2; b. 314, fasc. 1; b. 315, fasc. 2.
[3] Sugli uffici postali a Mantova nel corso del XVIII e XIX secolo si veda S. Siliberti, *Ubicazione degli uffici postali a Mantova*, in *Mantova 1704-2004. Trecento anni di posta*, Mantova, Sometti 2004, pp. 119-122.
[4] Per la trasformazione in scuola del convento delle Orsoline di via Porto venne redatto un primo progetto dall'ingegner Alberto Cristofori nel 1903, cui seguì nel 1905 il progetto, poi realizzato, dell'ingegnere comunale Carlo Andreani. In proposito si veda ASCMn, Cat. V.3.1, n. 29; si veda anche ASCMn, U.T., b. 34, fasc. 2.

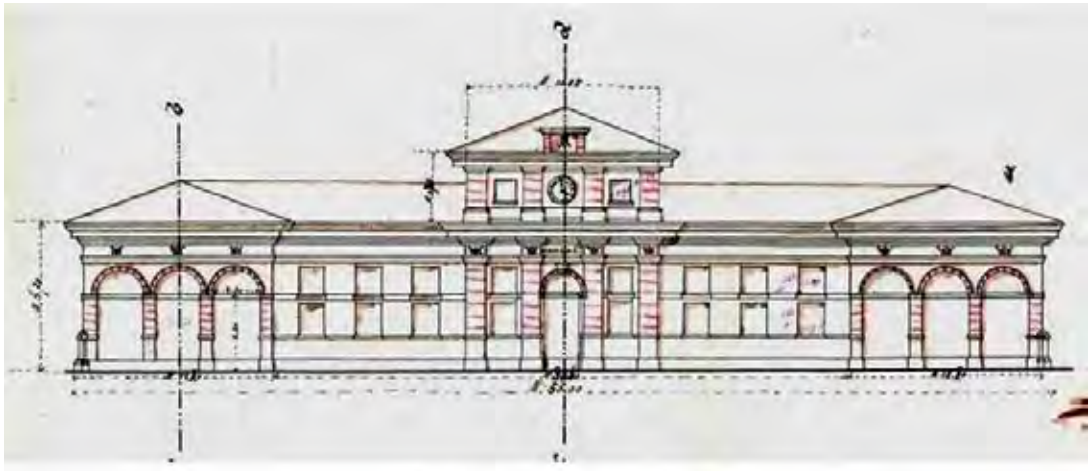
built).[5] La vicenda del nuovo Macello ebbe in realtà origine quasi trent'anni prima, nel 1843, quindi ancora sotto il dominio austriaco. In quell'anno erano crollate alcune arcate del tratto centrale del vecchio macello, attribuito a Giulio Romano, che sorgeva in riva destra di Rio, tra la piazza San Silvestro e le Pescherie.
Il crollo, unitamente ad un complessivo degrado e alla scarsa funzionalità della struttura, provocò un lungo e complesso dibattito volto a decidere se recuperare la vecchia struttura o delocalizzare un nuovo macello. Lo stesso Giovanni Cherubini ebbe a redigere vari progetti di apparente recupero, in realtà di radicale ricostruzione del vecchio macello, con l'ipotesi di formazione di una nuova strada ottenuta dalla copertura del Rio. Non se ne fece nulla. Né fortuna migliore ebbe un altro progetto del Cherubini (non pervenuto) per un nuovo macello nella zona di Sottoriva, cioè sempre in riva destra di Rio, ma più a valle e a scapito di un fitto tessuto edilizio e viario (sul luogo era il convento delle Terziarie Domenicane).[6]
Nel 1868 si arrivò alla definitiva decisione di costruire il nuovo complesso nell'antica Contrada della Fiera, ora Corso Garibaldi, presso la Porta Cerese, sacrificando il convento e la chiesa di Sant'Antonio, peraltro già degradata a magazzino militare dagli austriaci. Il progetto del Cherubini si rifà espressamente, nel frontespizio dei grafici, al modello degli *abattoirs* francesi, di cui la più nota espressione è il macello *de la Villette* di Parigi, il maggiore dei cinque grandi macelli realizzati nella capitale francese intorno al 1818.

Nello stesso periodo, precedettero di poco quello di Mantova il Macello di Milano (1863), quello di Torino (1867), di Padova (1870) e di Verona (1853). Successivo al macello mantovano, e stilisticamente a questo affine, fu il piccolo macello di Crema, datato 1896.
Il macello restò in funzione sino agli anni Settanta del secolo scorso, quando il Comune realizzò il nuovo Macello di Borgo Belfiore, demolito in anni recenti, essendo venuta meno l'esclusiva competenza pubblica della macellazione.
L'ex macello di Corso Garibaldi venne invece ristrutturato (1980-1998) e attivato come Centro Culturale Baratta, comprendente Biblioteca e Archivio Storico Comunale.

La stagione dei nuovi servizi pubblici - dall'inizio del XX secolo all'età fascista

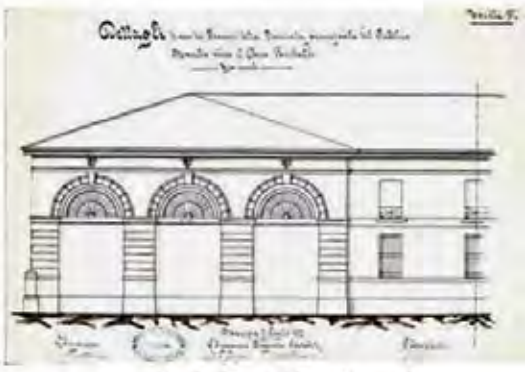
Con l'avvio della demolizione delle mura (lunga vicenda iniziata alla fine dell'Ottocento), con l'affrancamento dalle servitù militari e con il passaggio della fascia periurbana a ovest e a sud dal Demanio militare al Comune, inizia per la città una nuova stagione.
La rottura della cerchia e la proiezione verso l'esterno sono accompagnate, all'interno, dal primo "sventramento" urbano dovuto alla demolizione dell'ex ghetto (1904-1906).
Al di là delle valutazioni che possiamo fare oggi circa la liceità e la gravità di tali interventi distruttivi, questi furono comunque l'esito (o la premessa) di una nuova vitalità civile, espressa poi nella progettazione e nella realizzazione di una cospicua serie di edifici pubblici, sia all'interno, sia all'esterno della compagine urbana, quali:

[5] I disegni sono conservati in ASCMn, Tit. VII.4, n.6, b. 317.
[6] Sull'argomento si veda C. Bonora - A. Mortari, *Tra architettura civile e architettura militare. Disegni e progetti inediti di Giovanni Cherubini*, «Bollettino Storico Mantovano», n.s., I, 2002, pp. 153-181.

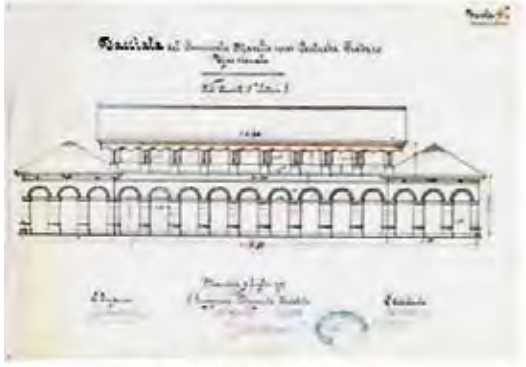


Il fronte su Corso Garibaldi

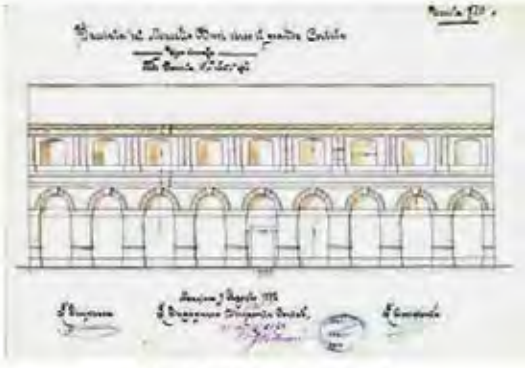
Particolare del corpo d'ingresso



Particolare dell'angolo nord



Il fronte su via Gradaro



Il fronte sul cortile verso sud

Fig. 3 – I disegni del Macello nuovo di Corso Garibaldi, progettato da Giovanni Cherubini e costruito nel 1872. I grafici accompagnano la liquidazione dei lavori eseguita dall'ingegnere comunale Roberto Vallenari nel 1874 (ASCMn, Tit. VII.4, n.6, b. 317)

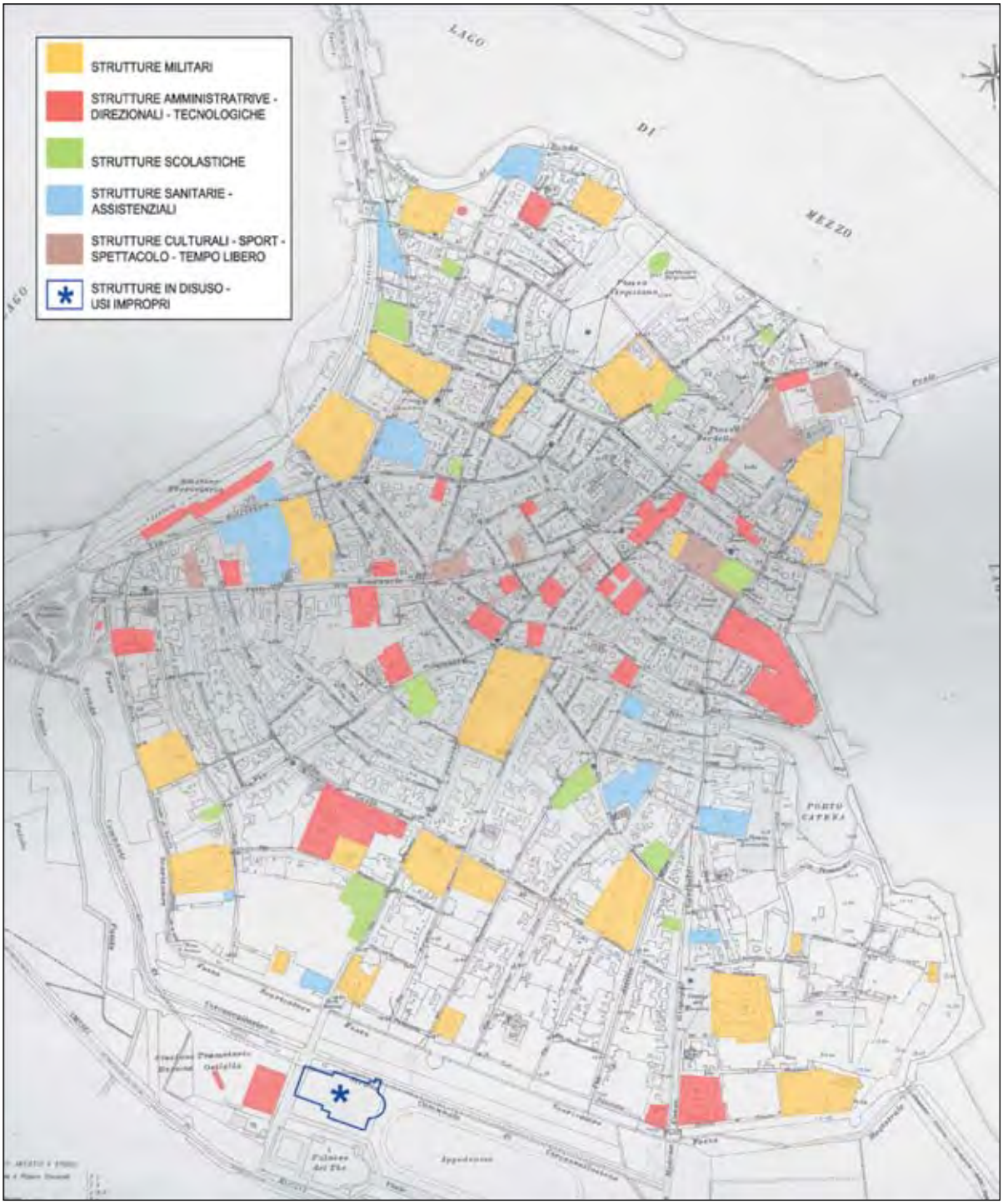


Fig. 4 – Gli edifici pubblici al 1915. Elaborazione sulla base della mappa urbana, redatta dall'amministrazione del Catasto e databile al 1910 (BCTMn, MN0035-STM1-ROT 015)

l'Ospedale Civile, l'Ospedale Psichiatrico, l'Acquedotto, la Centrale elettrica, il Cimitero, le Poste, le Carceri e la Camera di Commercio.
Fin dai primi anni del XX secolo si pose il problema dell'**Ospedale Civile**, già inserito in età austriaca nel complesso di Sant'Orsola, ma ben presto rivelatosi inadeguato. Inizialmente si pensò di mantenere il sito del vecchio ospedale tra Corso Vittorio Emanuele II e via Solferino, ristrutturando la parte storica contigua alla chiesa di Sant'Orsola, e di costruire il nuovo complesso nell'area prospiciente via Solferino, demolendo tutti i fabbricati esistenti. L'idea, espressa in uno studio dell'architetto Livio Provasoli Ghirardini redatto nel 1905, fu ben presto abbandonata.
Stessa sorte ebbe un altro progetto, proposto da una commissione istituita nel 1907 e composta dallo stesso Provasoli Ghirardini e da altri ingegneri coadiuvati dal direttore dell'Ospedale dott. Cesare Magni; il progetto prevedeva un nuovo ampio complesso a padiglioni, inserito a ridosso delle mura meridionali, tra la chiesa di Santo Spirito e Porta Cerese.
Nel 1908 si optò per un nuovo e definitivo sito nella zona della corte Pompilio che già nel 1904, probabilmente in vista dell'operazione, passò dal Comune di Curtatone al Comune di Mantova. Il progetto definitivo venne redatto nel 1911 dall'ingegner Giulio Marcovigi, coadiuvato dall'ingegner Angelo Azzi e dagli architetti Alberto Cristofori e Livio Provasoli Ghirardini.
Il nuovo complesso, la cui realizzazione iniziò dopo la fine della prima guerra mondiale e terminò nel 1928, fu impostato sul modello del nosocomio a padiglioni, già adottato per gli ospedali di Genova (1877), di Torino (1884), di Roma (1888) e di Monza (1896). I padiglioni vennero collegati tra loro e con i blocchi comuni (accettazione, cucine, ecc.) da un sistema di percorsi sotterranei sovrastati dalla rete dei percorsi superiori coperti da pensiline. Questo impianto innovativo e razionale regge tuttora nonostante i recenti interventi di concentrazione in monoblocchi, attuati dagli anni Settanta sino ad oggi.[7]
A seguito della promulgazione della Legge 36 del 1904, che affidava alle province l'assistenza psichiatrica, nel 1912 il Consiglio Provinciale di Mantova deliberò la costruzione di un **Manicomio Provinciale**. Il progetto, redatto nel 1914 dall'ingegnere capo della Provincia Antonio Rotter, prevedeva un impianto a padiglioni, così come per l'Ospedale Civile, anch'esso ubicato a sud-ovest della città, nel territorio di Curtatone, nella zona che in seguito verrà assorbita dal Comune di Mantova, con l'ampliamento "italico" del 1925. Il complesso, inaugurato nel 1930, era dotato di un fondo agricolo di più di 40 ettari, oltre che di laboratori di tipografia, calzoleria e falegnameria.
A seguito della legge Basaglia del 1978, l'Ospedale Psichiatrico cessò la sua attività nel 1981, anno in cui il complesso fu assegnato all'Unità Socio Sanitaria Locale.[8]
Al sistema sanitario-assistenziale appartiene l'**Istituto pro-lattanti Soncini**, realizzato su progetto dell'ingegner Alberto Cristofori negli anni 1919-1921, in fregio all'attuale viale Risorgimento, tra le vie Rippa e Vittorino da Feltre. Lo stesso Cristofori

[7] La documentazione relativa all'ospedale di Mantova è stata pubblicata da L.O. Tamassia, *Carte - Inventario*, in *Quadri, libri e carte dell'ospedale di Mantova. Sei secoli di arte e storia*, Mantova, Tre Lune 2003, pp. 81-193.
[8] Sull'ospedale psichiatrico si veda L. Benevelli, *Storia e vicende dell'assistenza psichiatrica pubblica a Mantova: il manicomio provinciale di Dosso del Corso a Mantova (1930-1999)*, Mantova, Convegno del 12 dicembre 2008.

Il complesso dell'Ospedale Carlo Poma inaugurato nel 1928

Il percorso coperto
dell'Ospedale Carlo Poma

La Chiesa
dell'Ospedale Carlo Poma

Una palazzina
dell'Ospedale Carlo Poma

Il complesso dell'Ospedale Psichiatrico
inaugurato nel 1930

Il corpo d'ingresso
dell'Ospedale Psichiatrico

Fig. 5 – Le strutture ospedaliere

Il Gasometro realizzato sotto
il governo austriaco nel 1863

La stazione tranviaria di Porta Pradella (1888)

La «casa del giardiniere» a Porta Pradella
(1908-1910)

La Torre Piezometrica (1907-1909)

La sede della Società Elettrica Bresciana (1909)

Il Mercato del Bestiame al Te (1925)

Fig. 6 – I nuovi servizi tecnologici

ne realizzò un ampliamento nel 1933-1934, adottando modi razionalisti in netto contrasto con quelli storicisti del primo nucleo.
Nell'ambito del rinnovo dei *luoghi confinati* secondo criteri di modernità, rientra la costruzione delle nuove **Carceri**, realizzate nel primo decennio del XX secolo, a fianco del Palazzo di Giustizia in via Poma. Il nuovo carcere fu attivato nella notte tra il 17 e il 18 luglio del 1911, con il trasferimento dei detenuti dalle storiche carceri di via Giustiziati, site nel Palazzo del Podestà sin dal XIV secolo.
Nell'ambito dei servizi tecnologici è da ricordare la costruzione della sede dell'**Acquedotto Comunale**, eretta nel 1908 su progetto dell'ingegnere comunale Carlo Andreani. L'edificio, demolito nel 1963, sorgeva al termine di corso Garibaldi, presso la Porta Cerese, di fronte al nuovo Macello. Il quotidiano "La Provincia di Mantova" lo definì "...bellissimo fabbricato della Barriera Virgilio, di sobria eleganza, con motivi di bugnato giuliesco, grandi finestroni, formato da un corpo centrale e da due laterali; davanti un giardinetto chiuso da una cancellata". Sull'architrave del fabbricato era un'epigrafe dettata al prof. Annibale Tommasi: "*Limpida quae salit/occultis de fontibus unda/ pellat ab ore sitim/reddat quae sordida munda*".
La palazzina conteneva le pompe della nuova rete idrica cittadina progettata dall'ingegner capo del Comune di Milano Francesco Minorini, rete dotata della coeva Torre piezometrica, tuttora esistente, anche se defunzionalizzata, al capo opposto della città, nel cortile dell'Istituto geriatrico Arrigo Mazzali, presso la chiesa di San Gervasio.[9]
Negli stessi anni (1909) la **Società Elettrica Bresciana** iniziò a dotare la città della rete elettrica, realizzando i relativi impianti ed edifici nell'ortaglia che era di fronte alla chiesa di San Leonardo. Il complesso perse la sua funzione negli anni Novanta e risulta ora trasformato in abitazioni, mantenendo in parte i caratteri architettonici originari.
All'inizio degli anni Venti, tra il viale del Te e la ferrovia il Comune costruì il Mercato del Bestiame, complesso costituito da una palazzina centrale (tuttora esistente), destinata agli uffici e alle contrattazioni, e da due lunghe ali di stalle per bovini, equini e suini, usate poi solo a servizio del contiguo ippodromo e demolite nel 1975. Sul luogo dell'ala di levante venne eretto successivamente il fabbricato della Bocciofila.
La realizzazione del **Cimitero Comunale** ebbe una lunga storia, durata quasi un secolo e mezzo.[10]
Su impulso dell'avvento dei francesi e già prima dell'editto di Saint Clou (1804), nel 1786 il sub-economo di Mantova Giuseppe Muti ricevette l'incarico di rintracciare un appezzamento esterno alla città idoneo alle sepolture. Nel 1790 risultava già in funzione il primo cimitero pubblico nel borgo di San Giorgio, nei terreni dell'ex convento di San Vito. Il generale Miollis nel 1797 lo fece chiudere e impose alla municipalità l'acquisto di un appezzamento in comune di Curtatone nel territorio della parrocchia di San Lazzaro, sulla strada che conduce a Borgo Angeli.
La nuova area cimiteriale fu dotata di muro di cinta nel 1817 e ampliata nel 1822. Solo a partire dal 1886, su progetto dell'ingegnere comunale Roberto Vallenari, furono realizzati il fronte di ingresso, la

[9] Per l'acquedotto si veda R. Dall'Ara, *Mantova, storie d'acqua*, Mantova, Sometti 2000.

[10] La complessa vicenda del cimitero di Mantova è ampiamente trattata in G. Benetti, *L'architettura dei cimiteri in Lombardia: il caso del Monumentale di Mantova*, Tesi di laurea, Politecnico di Milano, relatore P. Carpeggiani, a.a. 2004-2005.

Il Cimitero Monumentale degli Angeli inaugurato nel 1939

Il corpo d'ingresso del Cimitero Monumentale degli Angeli

Il Cimitero di Frassino

Il Cimitero di Formigosa

Il Cimitero Israelitico

Fig. 7 – I cimiteri cittadini

recinzione e il forno crematorio. Vallenari adottò il linguaggio neo-gotico, chiaramente ispirato al cimitero monumentale di Milano. L'opera fu criticata dai contemporanei, tanto che il Comune, allora retto dal sindaco Scalori, indisse nel 1902 un concorso per una nuova soluzione. Risposero diciassette concorrenti e non fu proclamato alcun vincitore. Nel 1903 fu indetto un nuovo avviso e nominata una nuova commissione con personalità rilevanti come Camillo Boito, Gaetano Moretti e Attilio Muggia. Vinse il progetto di Ernesto Pirovano, messo a punto e rielaborato con la cosiddetta variante semplificata tra il 1905 e il 1918. I lavori iniziarono nel 1919 e proseguirono con continue varianti, peraltro elaborate dallo stesso Pirovano, fino all'inaugurazione, avvenuta il 2 novembre 1939.

I nuovi palazzi rappresentativi del potere politico ed economico

Contemporaneamente alla realizzazione degli edifici pubblici di "servizio" a prevalente contenuto tecnologico e funzionale, ubicati per lo più in posizione periferica, quali le strutture già descritte del cimitero, degli ospedali e della produzione di gas e di energia elettrica, la città venne dotata di un gruppo consistente di edifici, nei quali il ruolo rappresentativo prevaleva su quello funzionale.
Le nuove magniloquenti sedi delle Banche, della Camera di commercio, delle Poste, dei Consorzi e dei Sindacati, sorsero nell'area centrale della città, in particolare nello spazio lasciato libero dalla demolizione dell'ex ghetto del 1904-1906, nel nuovo nodo urbano di piazza San Silvestro, oggi piazza Martiri di Belfiore, e all'imbocco dell'ampio Corso Pradella.

Il sito dell'ex ghetto, dopo la demolizione, restò inedificato per alcuni anni, durante i quali la municipalità dibatté il futuro di quel vacuo urbano detto "piazza Sventramento". Si pensò ad un parco pubblico, scelta presto abbandonata in favore dell'ipotesi del nuovo **Palazzo delle Poste**. Il ministero però non gradì l'ubicazione e optò per la più centrale piazza San Silvestro, ove il palazzo fu effettivamente realizzato negli anni 1909-1915 su disegno dell'architetto perugino Osvaldo Armanni. La piazza Sventramento fu invece oggetto di un piano di riassetto stradale con tre piccoli isolati su impianto ortogonale nel quale trovarono posto - un fabbricato per ciascun isolato - la sede della **Camera di Commercio**, opera di Aldo Andreani del 1912-1914, il **Palazzetto dei Consorzi**, progetto dell'ingegner Luigi Ploner del 1913-1915 e la nuova sede della **Banca d'Italia** completata nel 1922, progettata dall'architetto Gaetano Moretti, in collaborazione con l'ingegner Gaetani.
Quello che noi oggi chiameremmo "nucleo direzionale" si completò all'inizio di Corso Pradella, di fronte al Teatro Sociale, sito centrale tuttavia allora separato rispetto a quello del Palazzo delle Poste. La separazione tra i due "nuclei" cessò solo nel secondo dopoguerra, quando vene attuato il "Piano Particolareggiato del Centro Cittadino", con la copertura del Rio e la formazione dell'attuale Corso della Libertà. Sul Corso Pradella sorse dunque la sede della **Banca Mutua popolare**, poi Banca Agricola Mantovana, costruita nel 1892 sul luogo del cinquecentesco Palazzo Ceresara. La seconda sede della stessa banca fu eretta nel 1912 su progetto dell'architetto Giovanni Giachi, sull'area dell'antico Palazzo Torelli, poi Palazzo Strozzi.
Nel 1927 la **Cassa di Risparmio di Vr-Vi-Bl** costruì

Il Palazzo delle Poste
(1909-1915)

La Banca Agricola Mantovana
(1912)

La Camera di Commercio
(1912-1914)

La sede dei Consorzi
(1913-1915)

La Banca d'Italia
(1914-1922)

Il Palazzo dei Sindacati
(1926-1927)

La sede della Cariplo
(1931)

Il Palazzo San Carlo
(1932)

La sede dell'I.N.F.A.I.L.
(1935-1936)

Fig. 8 – I nuovi palazzi direzionali del centro cittadino

la propria sede su progetto dell'ingegner Pio Beccherle e sul luogo del palazzo dei marchesi Agnelli.[11]

I primi anni del fascismo - continuità

Negli anni Venti, nonostante l'invasività nella vita pubblica locale degli esponenti del regime, in particolare Giuseppe Moschini e Antonio Arrivabene, *ras* indiscussi dal 1922 al 1927, la municipalità fu impegnata nel completamento delle numerose iniziative avviate in epoca giolittiana e interrotte a causa della prima guerra mondiale.
Si portò a compimento il vasto impegno dell'Ospedale Civile, si impostò nel 1921 il primo piano regolatore della città, redatto dall'ingegnere capo Aldo Badalotti, e si continuò l'azione di "diradamento" nel cuore del centro storico con la demolizione dell'ex convento di San Domenico, allora caserma Landucci. Quest'ultimo intervento, che segue quello dell'ex ghetto, prima ricordato, e anticipa quello del "centro cittadino", progettato alla fine degli anni Trenta e realizzato nei primi anni Cinquanta, si tradusse in interventi edilizi perlopiù privati, con la sola esclusione della **Casa dei Sindacati**, poi dell'Agricoltore, eretta nel 1926/27 su progetto dell'ingegner Carlo Enrico Finzi.
A fianco sorse nel 1931 la sede della **Cariplo**, poi acquisita dal Comune per insediarvi l'Ufficio Anagrafe e ora ritornata banca.[12]
A questa si accosta, già sulla Mazzini, l'edificio, ora in disuso, dell'**I.N.F.A.I.L.** (Istituto Nazionale Fascista Assicurazioni Infortuni sul Lavoro), costruito nel 1935-1936 su disegno dell'ing. Ernesto Suardo.
In ogni caso, l'inserimento di questi due complessi accanto al nuovo Lungorio pedonale, realizzato dall'ingegner Aldo Badalotti sul sito dell'antico Macello giuliesco, unitamente al già ricordato Palazzo del Ginepro, contribuì a fare della piazza San Silvestro, ora Martiri di Belfiore, il nodo urbano principale, rafforzato poi (1935-1939) dal nuovo palazzo dell'**Istituto Nazionale Fascista della Previdenza Sociale**.[13]
Negli anni Trenta ebbe sviluppo in Mantova, in virtù di una particolare attenzione del regime alla capillare diffusione dell'assistenza, della scolarizzazione e della coesione sociale, viste ovviamente secondo un'ottica propagandistica, la realizzazione di numerose strutture di servizio.
Il **Palazzo San Carlo** di via Cesare Battisti è il risultato della ricostruzione, avvenuta nel 1932, delle rimanenti strutture del convento di San

[11] Sui palazzi realizzati nell'area centrale di Mantova nei primi decenni del XX secolo si vedano: F. Morselli, *Mantova 1866-1927: architettura e città*, tesi di laurea, Istituto Universitario di Architettura di Venezia, relatore A. Restucci, a.a. 1989-1990; D. Nicolini, *Mantova: la vicenda urbana e l'architettura dall'Unità al secondo dopoguerra*, «Atti e Memorie», n.s., LXXXIII (2015) 2017, pp. 173-194.

[12] Il palazzo, ora sede dell'Unicredit, fu eretto dalla Cariplo nel 1931. L'area era stata venduta alla banca già nel 1924 dal Comune di Mantova in occasione della demolizione della Caserma Landucci. Nel 1926 la Società Elettrica Bresciana presentò un interessante progetto di estroso gusto *liberty*, affatto diverso da quello poi realizzato dalla Cariplo. In proposito si veda C. Balzarro - R. Evangelisti, *Il Rio di Mantova: conoscenza, pianificazione, vincoli* cit., pp. 374-385. Si veda anche ASCMn, Cat. III. 2.5, PG. 3341/1926.

[13] Sul palazzo dell'I.N.P.S. di piazza Martiri di Belfiore, nonché sugli altri palazzi rappresentativi realizzati negli anni Venti e Trenta si veda il testo di C. Bonora - L. Roncai, *L'architettura: da città ducale a capoluogo di provincia*, in *Storia di Mantova,* II, *Le radici del presente 1792-1960*, Mantova, Tre Lune 2008, pp. 140-155. Il saggio sopraccitato si avvale delle ricerche di: I. Merlotti, *Architettura e urbanistica in epoca fascista a Mantova*, tesi di laurea, Università di Parma, relatore A.C. Quintavalle, a.a. 1997-1998; R. Belfanti, *L'architettura del consenso a Mantova e nel Mantovano*, tesi di laurea, Politecnico di Milano, relatore C. Togliani, a.a. 2008-2009.

Carlo, già adibito a ufficio postale. Dopo una serie di ipotesi di trasformazione, si optò per il progetto dell'ingegner Aldo Badalotti. Nell'interrato dell'edificio venne costruito l'Albergo Diurno, i cui locali sono visibili tuttora, anche se inutilizzati, e costituiti da sale bagno, barberia e servizi igienici, impreziositi da pavimenti e pareti a mosaico.[14]
Negli stessi anni l'istanza assistenziale si espresse nell'ampliamento dell'**Istituto pro-lattanti** (1933-1934) su viale Risorgimento, dovuto allo stesso ingegner Cristofori che ne aveva realizzato il nucleo originario nel 1919-1921, nella costruzione del **Dispensario antitubercolare** (1933-1935), su progetto dell'ingegner Mozzi, e nella realizzazione dell'**Opera Nazionale maternità e infanzia** nel 1933, su progetto dello stesso ingegner Mozzi.
Queste opere configurarono il sistema dei nuovi complessi assistenziali lungo la linea del margine urbano meridionale, completato nel 1936 in località Belfiore dalla costruzione, in puro stile razionalista, della **Colonia elioterapica**, attribuita all'ingegner capo Francesco Magelli, e successivamente demolita.

La diffusione capillare degli edifici scolastici

Una seconda ingente serie di nuove costruzioni riguardò l'edilizia scolastica.[15] Antesignano e pre-fascista nell'ideazione (1921) fu il complesso di via Tasso, progettato dall'ingegner Arnaldo Coggi per accorpare tutte le scuole tecniche. Nel 1926 l'edificio venne adibito a studentato, denominato **Convitto Mussolini**. Nel 1940 cessò la funzione di convitto e rimase quella originaria di sede delle scuole tecniche: Liceo Scientifico e Istituto per ragioneri e geometri. Il complesso costituì la prima esperienza di edificio scolastico di nuova costruzione, in quanto, come già ricordato, dall'Unità d'Italia e per i primi decenni del XX secolo, la funzione scolastica in Mantova era stata sempre adattata in edifici esistenti. L'edificio venne ad occupare la vasta ortaglia tra le attuali vie Nazario Sauro e Giuseppina Rippa, di proprietà della chiesa di San Silvestro. Tra le due contrade si aprì nel 1928 una nuova breve via, l'odierna via Tasso, che venne a separare il nuovo complesso dall'orto del Carmelino, su cui poi sorse, specularmente, su progetto dell'ingegner Badalotti, la scuola elementare Ippolito Nievo, formandosi così una sorta di *campus,* integrato dalla vicina scuola privata del Redentore e completato poi nel 1960 con il recupero dell'ex convento del Carmelino come Istituto magistrale Isabella d'Este.
Al complesso di via Tasso seguì, negli anni Trenta, la serie di nuove scuole elementari che, affiancando le precedenti cittadine (Ardigò di via Chiassi, Pomponazzo di via Porto, Castiglioni di via Cairoli e Arrivabene di piazza Polveriera), si collocarono nelle aree marginali, nelle frazioni e nei comuni contermini.
La stessa ampia diffusione avvenne in tutto il territorio provinciale, sicché ogni comune venne dotato di una scuola per ogni frazione, plessi anche piccoli e spesso monoclasse, ma tutti realizzati con attenzione alla funzionalità e al decoro e, nei casi maggiori, ad una dignitosa qualità architettonica,

---

[14] Per il palazzo San Carlo si vedano ASCMn, U.T., bb. 18-19-20, ove sono conservati i disegni relativi sia al progetto realizzato nel 1932, dovuto all'ingegner Aldo Badalotti, sia a una più innovativa proposta, non realizzata, dell'architetto Luigi Fossati.
[15] Sull'edilizia scolastica dell'età fascista si veda R. Belfanti, *L'architettura del consenso a Mantova e nel Mantovano*, cit.. Si veda anche la documentazione conservata nell'Archivio Storico Comunale di Mantova, ampiamente citata nel Repertorio.

Il «campus» di via Tasso

Il «Convitto Mussolini»
scuole tecniche (1921-1924)

La scuola elementare
di Gambarara (1930-1931)

La scuola elementare
Ippolito Nievo (1928-1929)

La scuola elementare
Pomponazzo (1931)

La scuola elementare
di Cittadella (1932)

La scuola elementare
di Borgo Angeli (1932-1933)

La scuola elementare
Arrivabene (1935)

Fig. 9 – I nuovi edifici scolastici della prima metà del xx secolo

seppur omologata. Tutto ciò fu certamente frutto delle riforme scolastiche, iniziate nell'età giolittiana, nei primi anni del Novecento e culminate nella riforma Gentile del 1923.
Dalla metà degli anni Venti e per tutti gli anni Trenta, attorno alla città vennero realizzati numerosi edifici scolastici:
– l'asilo di Borgo Angeli (1924-1925), ora scuola d'infanzia Ricordo ai Caduti;
– la scuola elementare di Borgo Angeli, ora Don Minzoni, ampliata su disegno dell'ingegner Aldo Badalotti nel 1932-1933;
– la scuola elementare di Borgochiesanuova;
– la scuola elementare di Cittadella, ora Tazzoli, costruita all'inizio degli anni Trenta e ampliata nel 1932;
– la scuola elementare di Gambarara (allora nel territorio comunale di Porto Mantovano), realizzata nel 1930-1931 su progetto dell'ingegner Mario Romani;
– la scuola elementare di Formigosa (allora nel territorio di Roncoferraro), costruita nel 1934-1935 su progetto dell'ingegner Ottorino Purga;
– l'asilo Arnaldo Mussolini in Te Brunetti, ora scuola d'infanzia Gianni Rodari, costruito su progetto dell'ingegner Magelli nel 1934-1936;
– la scuola elementare Maurizio Gonzaga in Te Brunetti, realizzata su progetto dell'architetto comunale Attalo Poldi nel 1938, ora ritrovo Arci.

I palazzi "fascisti"

Gli edifici pubblici e le scuole di cui abbiamo parlato finora sono stati caratterizzati da un nuovo e più forte ruolo del potere centrale nella diffusione capillare dei servizi assistenziali e scolastici, nella convinzione della scarsa incisività, e disponibilità di risorsa, degli enti locali; sono stati inoltre indubbiamente un forte veicolo del consenso, così come hanno espresso le propensioni architettoniche del regime. Ma nonostante questo non possono definirsi "fascisti".[16]
Fascisti, anzi *fascistissimi,* sono, invece, quegli edifici realizzati in Mantova alla fine degli anni Trenta, non già dallo Stato, ma dal Partito Nazionale Fascista in prima persona.
Capostipite e modello ne fu, in tutta Italia, la "Casa del Fascio". Singolarmente a Mantova non venne eretta la "Casa del Fascio", che invece sorse in provincia nei vari centri, tra cui citiamo le Case del Fascio di Pegognaga e di San Benedetto Po.
In luogo di un unico edificio, in Mantova, si scelse la formazione di più nuclei legati ai quartieri o a particolari organizzazioni del partito. Il primo di questi fu la sede della **Gioventù Italiana del Littorio** (detta anche Casa del Balilla), costruita nel 1932-1933 in via Solferino, su parte dell'area risultante dalla demolizione del vecchio Ospedale Civile, già convento di Sant'Orsola. Il progetto, dovuto all'ingegnere torinese Costantino Costantini, è netta espressione di quel lessico razionalista inizialmente adottato dal regime.
Una contaminazione tra razionalismo e monumentalismo è invece il modello delle "Case del Fascio", caratterizzato dalla ripetizione di segni iconici quali la torre, il colonnato trabeato, il paramento murario in cotto listato. Questo avvenne nei centri principali; nei centri minori,

[16] Sulle Case del Fascio, e più in generale sull'architettura del regime, si vedano: E. Gentile, *Fascismo di pietra*, Bari, Laterza 2008[3] e P. Nicoloso, *Mussolini architetto*, Torino, Einaudi 2008. Per l'area mantovana in particolare cfr. R. Belfanti, *L'architettura del consenso a Mantova e nel Mantovano*, cit..

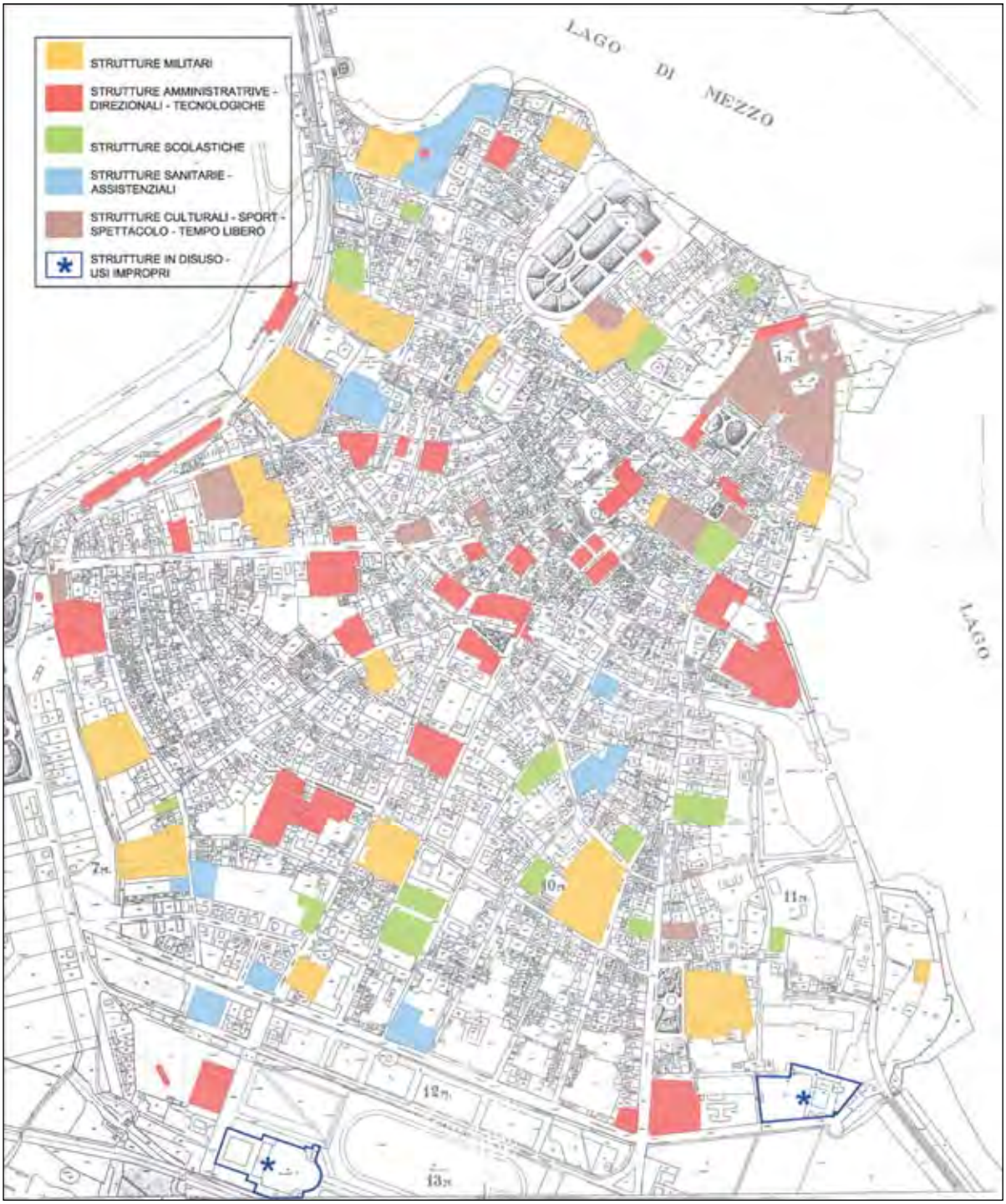


Fig. 10 – Gli edifici pubblici al 1940. Elaborazione sulla base della mappa di unione del “Catasto Cessato”, databile al 1935

invece, prevalse il modello della palazzina, pur sempre di matrice razionalista, ma schematizzato nella ripetizione di segni quali la torre, il colonnato trabeato, il paramento murario in cotto listato. Di questo modello in Mantova sono espressione tre edifici, sorti tutti negli anni 1938-1940:
– il **Gruppo Rionale Michele Bianchi**, eretto su progetto dell'architetto Fernando Cazzaniga e dell'ingegner Girolamo Bonatti, presso la demolita Porta Pradella, che rimase centro ricreativo anche nel dopoguerra e fu trasformato poi in uffici della Camera di Commercio;
– il **Gruppo Rionale Arnaldo Mussolini**, dovuto ai progettisti ingegner Angelo Azzi, ingegner Ottorino Pavesi, ingegner Pietro Ploner e architetto Attalo Poldi, eretto sul lato orientale della piazza Virgiliana, che divenne nel dopoguerra Ufficio del Lavoro ed è ora in attesa di nuovi utilizzi;
– Il **Gruppo Rionale Filippo Corridoni**, costruito in Corso Garibaldi, in parte su preesistenze, su progetto dell'ingegner Giuseppe Masotto, che è ora utilizzato come caserma della Guardia di Finanza.

Il secondo dopoguerra: da caserme a scuole – 1945-1970

Alla fine della seconda guerra mondiale la città iniziò a fare l'inventario dei danni provocati dai consistenti bombardamenti subiti nell'ultima fase del conflitto. L'ufficio comunale compilò, sulla base della mappa catastale del 1935, un censimento degli edifici bombardati, distrutti o danneggiati. Iniziò presto la ricostruzione di molte strutture private, mentre più lenta fu la ricostruzione di quelle pubbliche. Nell'ambito di questo processo, particolare rilevanza assunse il consistente *corpus* di caserme che, lontane eredi della militarizzazione austriaca, erano rimaste in mano all'esercito italiano e via via sottoutilizzate, abbandonate o bombardate e demolite. La maggior parte di queste strutture venne reimpiegata o ricostruita dall'Amministrazione Comunale per la funzione scolastica, che in quegli anni di espansione demografica e di nuova spinta alla scolarizzazione si presentava come esigenza prevalente.
Alla fine degli anni Cinquanta il complesso del Carmelino di via Giulio Romano fu oggetto di un radicale progetto di ricostruzione a firma dell'ingegnere capo del Comune Francesco Panelli, con la conservazione di alcune parti, per inserirvi l'**Istituto Magistrale Isabella d'Este**. Alla fine degli anni Sessanta la caserma Goito di via Conciliazione, già convento della Cantelma, venne completamente demolita e sostituita dai nuovi costrutti della **Scuola Media Bertazzolo** e **dell'Asilo Tommaso Ferrari**.
L'antico convento di San Vincenzo di via Frattini, che il regime austriaco aveva adattato a *provianda* (panificio e deposito derrate per le truppe), dopo anni di abbandono venne, negli anni Settanta, recuperato per istituti professionali, per la **Scuola Media Sacchi** e più tardi anche per la **Scuola Elementare Ardigò**.
Per alcuni complessi militari, ma di origine religiosa, si ebbe un ritorno all'origine. Il convento e la chiesa di San Francesco, arsenale militare austriaco, mantenuto tale anche dall'esercito italiano, vennero bombardati e in seguito ampiamente ricostruiti su progetto dell'architetto veronese Banterle e riaffidati ai Frati Minori. Attualmente buona parte del convento, ceduta al Comune, è sede della Fondazione Universitaria Mantovana.
Il convento di Sant'Agnese, già distretto militare,

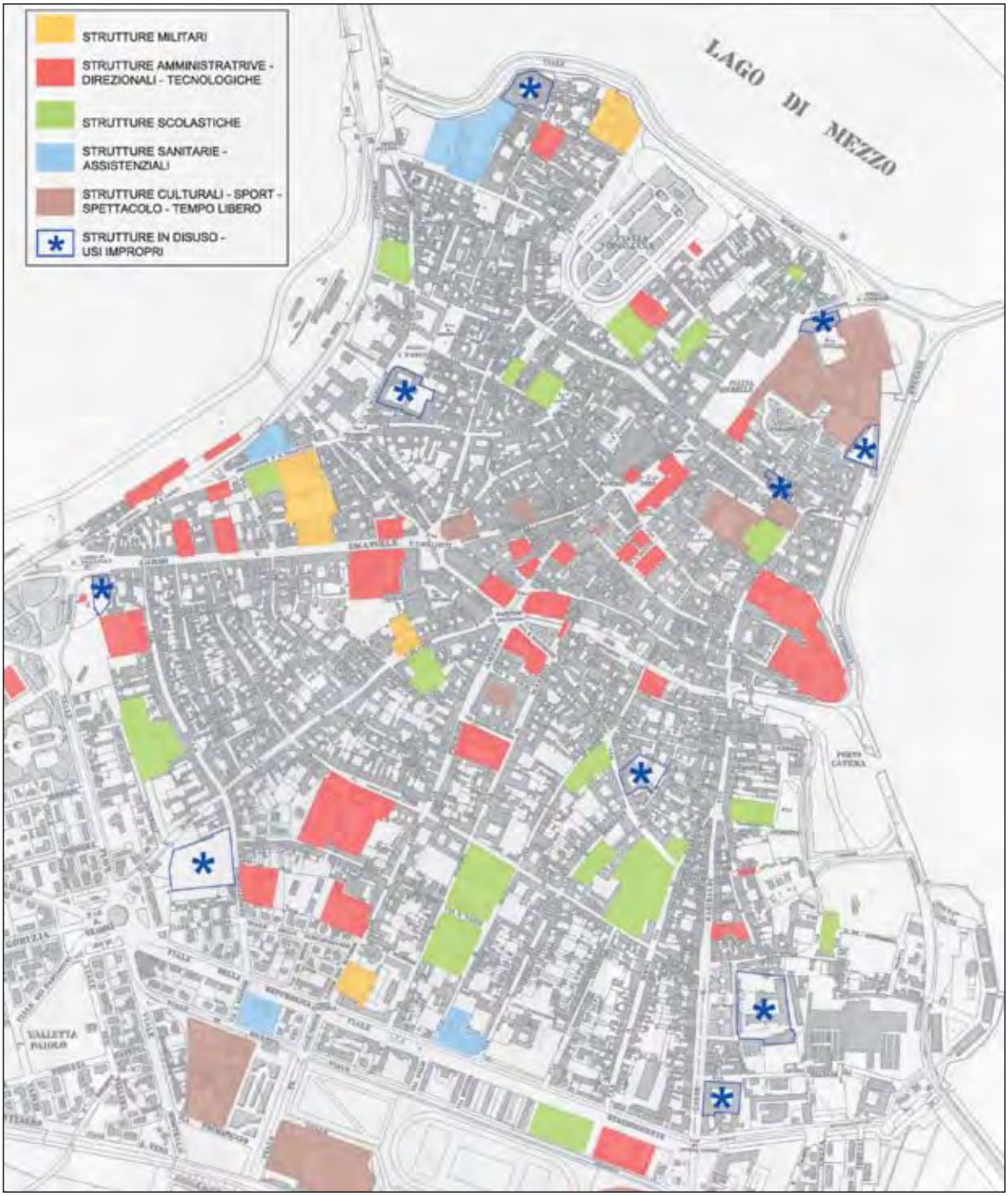


Fig. 11 – Gli edifici pubblici al 1970. Elaborazione sulla base della mappa urbana redatta dall'Ufficio Tecnico Comunale nei primi anni Sessanta del XX secolo e conservata senza segnatura nell'Ufficio Urbanistica del Comune di Mantova

tornò all'istituzione ecclesiastica come "Casa dello Studente" e dal 1983 come **Museo Diocesano**.
Il complesso del Gradaro, già caserma di artiglieria e poi abbandonato, fu restaurato e affidato in parte alle Suore Oblate dai Poveri e in parte alla nuova parrocchia.
Nessuna traccia rimane invece della caserma Belfiore, già convento dei Capuccini di via Trento, sulla cui area sorse nel 1963 il palazzo dell'**I.N.A.M.**, ora A.S.S.T. su progetto dell'architetto Gaspare de Fiore.
Della vasta caserma San Giovanni resta l'omonima piazza e il corpo occidentale, trasformato in riseria (Mulino Zacchè) e dal 1981 in sede dell'**Associazione Industriali**.
Rimane, come unico residuo della "città di caserme", la **Caserma Montanara e Curtatone**, antico convento dei Canonici Lateranensi, sorto nel XV secolo presso il tempio di San Sebastiano, inutilizzata e degradata e ora oggetto di contrastate proposte di utilizzo.
A questa intensa azione di riutilizzo dei grandi contenitori pubblici interni al centro storico, si affiancarono le poche realizzazioni di edifici pubblici fuori dalla linea dell'antica cerchia.
Appena ai margini, e lungo la fascia sud tra i viali Risorgimento e Isonzo, sorsero la **Caserma dei Vigili del Fuoco**[17] (1955, architetto M. Cittadini, architetto G. Elifani, ingegner I. Chiellini), la **Piscina Comunale Eugenio Dugoni** (1959, ingegner M. Pavesi) e il **Liceo Scientifico Belfiore** (1965, ingegner P. Baldassarri).
Alla metà degli anni Sessanta l'Amministrazione Provinciale realizzò, oltre la strada di circonvallazione sud, detta "Spolverina", il primo lotto dell'**Istituto Tecnico Industriale** (I.T.I.S.), destinato a diventare il più corposo complesso scolastico mantovano, con caratteristiche quasi di *campus*, anche in relazione all'ubicazione, decisamente esterna rispetto al contesto urbano.
Il complesso dell'I.T.I.S., ora Istituto Fermi, costituì l'ultimo consistente episodio di edilizia scolastica in Mantova. Dagli anni Settanta, infatti, cominciò a venire meno, fino ad esaurirsi progressivamente, quella spinta allo sviluppo che aveva caratterizzato il decennio precedente.
La popolazione residente, che dal 1945 registrava una lenta, ma costante crescita, raggiungendo nel 1975 i 67.000 abitanti, iniziò quella fase recessiva che la portò gradualmente a scendere fino ad arrivare, negli ultimi anni, sotto la soglia dei 50.000 abitanti. Poiché il calo demografico cittadino venne di fatto compensato dalla crescita dei comuni contermini, che si dotarono di scuole dell'obbligo, l'edilizia scolastica della città rafforzò la presenza e consistenza delle scuole superiori, contraendo tuttavia quella delle scuole elementari e materne. Iniziarono pertanto varie dismissioni, e talora privatizzazioni, di edifici scolastici.
Palazzo Aldegatti non ospitò più la scuola elementare Ardigò dal 1990 e nel 2003 venne venduto; Palazzo Siliprandi, che era sede dell'Istituto Magistrale Isabella d'Este, cessò la sua funzione con il trasferimento della scuola, alla metà degli anni sessanta, nel nuovo complesso del Carmelino e venne infine venduto nel 2002.
La scuola media Kennedy, eretta, in prossimità di Palazzo Te, in prefabbricato per rispondere all'urgenza della Scuola Media Unica, istituita nel 1961, risultò poi inagibile per la massiccia presenza di amianto e venne conseguentemente

[17] Cfr. *Modernità dell'architettura nel territorio mantovano*, Mantova, Tre Lune 2003, pp. 20-21.

La Caserma dei Vigili del Fuoco (1955)

L'Istituto Magistrale Isabella d'Este (1960)

La sede I.N.A.M. (1963)

Il Liceo Scientifico Belfiore (1965)

L'I.T.I.S. (1965)

La Scuola Media Bertazzolo (1970)

Il Provveditorato agli Studi (1985)

La Borsa Merci – M.A.M.U. (2002)

Fig. 12 – I nuovi edifici pubblici del secondo dopoguerra

demolita; l'edificio ex G.I.L. di via Solferino, dopo aver ospitato vari istituti scolastici, rimase per anni inutilizzato ed è ora destinato a studentato universitario.
Altri esempi di dismissione sono rappresentati da Palazzo Nerli di via Chiassi di proprietà comunale, prima Scuola media Bettinelli, ora sede della Procura della Repubblica e della Polizia Giudiziaria, e dall'asilo Ferrante Aporti di via Concezione, da tempo inutilizzato.
Nel Palazzo Canossa, infine, l'ultimo uso scolastico fu quello della scuola media Leon Battista Alberti, trasferita in via Cairoli, in quella che fu la sede della scuola elementare Castiglioni.
La scuola elementare Castiglioni venne costruita dal Comune nel 1953-1954, demolendo le strutture dell'antico palazzo vescovile, che già erano utilizzate come scuola dal 1880. [18]

I recuperi ad uso culturale – 1970-2010

Verso la metà degli anni Settanta la nuova giunta di sinistra con il sindaco Gianni Usvardi e il vice sindaco Gianni Lui, assessore ai Lavori Pubblici, diede inizio ad una politica di recupero del patrimonio edilizio storico di proprietà pubblica, privilegiandone l'utilizzo di tipo culturale. Questo indirizzo rientrava nell'ottica di un nuovo e diverso ruolo dell'Ente locale, non più solo erogatore di servizi, bensì anche promotore di crescita culturale.
In precedenza l'Amministrazione Provinciale, che aveva in carico dal 1937 la **Casa del Mantegna**, l'aveva resa oggetto di un generale restauro (1939-1944). Il monumento, sottoutilizzato e in gran parte adibito a usi impropri (legati alla contiguità con il complesso scolastico, già Carpi e Pitentino e poi Vinci), venne così riscattato e divenne il punto di riferimento delle attività culturali promosse dalla Provincia stessa.[19]
L'iniziativa principale di quegli anni fu quella che il Comune assunse nei confronti di **Palazzo Te**, che era passato in proprietà al Comune nel 1877 in stato di forte degrado e abbandono. Tale situazione si protrasse fino al 1966, quando fu redatto, e solo parzialmente realizzato, un progetto di recupero a nome dell'architetto Angelini di Bergamo.[20]
Solo nel 1980 iniziò un'organica e radicale campagna di restauro, su impulso degli assessori Cavicchioli e Cordibella, e su progetto dell'architetto Adolfo Poltronieri, che si concluse con un'importante mostra su Giulio Romano nel 1989.[21] Contemporaneamente si costituì il Centro internazionale d'arte e di cultura di Palazzo Te, che ambiva a divenire il principale nucleo promotore delle attività culturali della città. Il centro, supportato dalla collaborazione di molti studiosi a livello internazionale, realizzò diverse importanti mostre, fra cui si ricorda la *Celeste Galeria* del 2002.
Negli stessi anni, e precisamente dal 1980 alla fine degli anni Novanta, si compì il lungo e faticoso recupero, progettato dall'architetto Poltronieri,

[18] La complessa vicenda della scuola, già elementare Castiglioni, ora media Alberti, è documentata in ASCMn, U.T., b. 70 e ASCMn, Cat. V.3.1, n. 15, n. 98.

[19] Per i restauri della Casa del Mantegna cfr. R. Campagnari, *La casa del Mantegna*, «Civiltà Mantovana», nn. 49-50, 1975, pp. 44-60.
[20] Sui primi interventi di restauro degli anni Sessanta si veda G. Usvardi, *Verso la "vitalizzazione" del Palazzo Te*, «Civiltà Mantovana», n. 14, 1966, pp. 59-62.
[21] Cfr. N. Voceri, *Il restauro di Palazzo Te*, «Domus», n. 710, 1989, pp. 71-81.

dell'ottocentesco macello di Corso Garibaldi, inutilizzato dal 1973, adibito a sede del **Centro Culturale Gino Baratta**,[22] che ospita la nuova Biblioteca, integrativa rispetto alla storica **Biblioteca Teresiana**, oggetto anch'essa di un ampio restauro, su progetto dell'architetto Arrigo Rudi di Verona, completato nell'anno 2014.[23]
Per un altro edificio storico l'Amministrazione Comunale, sempre nei primi anni Ottanta, ipotizzò ancora una destinazione culturale. Si pensò, cioè, al quattrocentesco **Palazzo Arrivabene** come sede di diverse associazioni culturali. L'operazione non andò in porto e il palazzo, venduto a privati nel 2001, fu restaurato per finalità residenziali.
Il recupero di Palazzo Te avrebbe dovuto essere accompagnato dalla formazione, a sud del centro storico, di un forte polo turistico culturale integrativo e alternativo rispetto a quello a nord, rappresentato da Palazzo Ducale. Nonostante la concentrazione nel sito di importanti monumenti quali Palazzo Te, la Casa del Mantegna, il Tempio Albertiano di San Sebastiano, il Palazzo di San Sebastiano e la Caserma Montanara e Curtatone (già convento dei Canonici di San Sebastiano), il nuovo polo rimase più un'idea astratta che un effettivo sistema funzionale.
La Casa del Mantegna e il Tempio di San Sebastiano, ad esempio, vennero, e sono tuttora, utilizzati saltuariamente; la caserma-convento, ancor oggi del Demanio militare, è abbandonata e oggetto di continui e infruttuosi tentativi di acquisizione e di recupero da parte del Comune, con ipotesi altalenanti di utilizzo (Galleria di Arte Moderna). Solo il **Palazzo di San Sebastiano**, restaurato negli anni Novanta su progetto degli architetti Corrado Nicolini e Andrea Guastalla, e allestito a Museo della città, contribuisce a inverare, anche se solo parzialmente, l'idea del nuovo polo culturale.
Il sistema museale mantovano venne completato, sul versante privato, dal **Museo Diocesano**, realizzato anch'esso in un lungo lasso di tempo (dal 1976 al 2007) nel complesso dell'ex convento di Sant'Agnese in Piazza Virgiliana e dal Museo di Palazzo d'Arco, che unisce il palazzo ottocentesco della famiglia d'Arco alla quattrocentesca palazzina Della Valle.
Un ruolo a parte è svolto dal complesso di **Palazzo Ducale**, ora integrato dal Museo Archeologico, la cui gestione da parte dello Stato ha sempre dato luogo ad una certa estraneità, rispetto alle iniziative e alle decisioni della città, così da rendere improprio l'annoverarlo tra i servizi pubblici.
In coerenza con la particolare attenzione ai servizi culturali, manifestata dalle amministrazioni dagli anni Ottanta sino ad oggi, vanno ricordati i due interventi più recenti del Conservatorio e del Polo Universitario. La nuova sede del **Conservatorio** venne insediata nel complesso dell'ex caserma Palestro di via Conciliazione, già convento delle monache di San Barnaba, grazie a un radicale restauro operato nel 2012, su progetto dell'architetto Carmine Mastromarino.
Il complesso di via Scarsellini, Orfanotrofio femminile fino agli anni Settanta del secolo scorso e originariamente convento di Santa Maddalena, ospita la **Facoltà di Architettura**, polo decentrato del Politecnico di Milano.

---

[22] Cfr. P. Di Viesti (a cura di), *Il Centro culturale "Gino Baratta" 1998-2008*, Mantova, 2009.
[23] Cfr. C. Guerra (a cura di), *La Biblioteca Comunale Teresiana tra storia e futuro*, Mantova, Publi Paolini 2014.

La politica dell'incertezza

Mentre nel settore dell'edilizia scolastica abbiamo registrato la consistenza e l'importanza degli interventi pubblici fino a tutti gli anni Settanta del secolo scorso, e, successivamente, un importante numero di interventi di riqualificazione nel settore culturale, non altrettanto si può dire sia avvenuto per altri tipi servizi, quali quelli amministrativi, giudiziari, sportivi, di spettacolo e sanitari, per i quali non è azzardato parlare di carenza di pianificazione e di organicità, e spesso purtroppo di ipotesi velleitarie cadute nel nulla.
Uno dei casi più significativi è quello del nuovo **Tribunale**, per il quale da tempo si cercano soluzioni alternative rispetto all'attuale sede dello storico Palazzo di Giustizia di via Poma, giudicata insufficiente e inidonea, e alle sedi distaccate di via Chiassi e via Conciliazione.
Nel 1990 l'allora ministro Martelli promise un finanziamento per un mega-tribunale, da realizzarsi nel nuovo quartiere di Fiera Catena. Dopo anni di discussi, e costosi, progetti, il finanziamento andò perduto e l'ipotesi definitivamente naufragata.
Un altro caso è quello degli **Uffici Comunali**, attualmente dislocati in sedi separate e distanti: Giunta, Consiglio, Assessorati, Ragioneria, Urbanistica e Demanio e Patrimonio presso il palazzo municipale di via Roma; Sportello Unico e Servizi Anagrafici a Palazzo Soardi, in via Frattini; l'Ufficio Tecnico in Te Brunetti; la Polizia Municipale in viale Fiume; i Servizi Sociali in via Conciliazione.
Durante il secondo mandato del sindaco Burchiellaro (2000-2005), fu prospettata l'idea di concentrare gli uffici operativi in un nuovo complesso a Porta Mulina, e di collocare la sede di rappresentanza nel Palazzo del Podestà, da restaurarsi a mezzo di *Project Financing*.
Il restauro del **Palazzo del Podestà** venne poi riprogettato durante il mandato del sindaco Brioni (2005-2010) e iniziarono i relativi lavori, prima di emergenza, dopo il sisma del 2012, e poi in modo organico nel 2017. Nel frattempo le difficoltà di compatibilità funzionale hanno sconsigliato l'utilizzo come sede municipale, per cui i lavori sono proseguiti in carenza di una prospettiva d'uso.
Anche l'ipotesi di concentrare gli uffici operativi è stata accantonata, a seguito del fallimento di una discussa proposta di una nuova "Cittadella di servizi", da realizzarsi nel quartiere di Fiera Catena, con parziale recupero dello stabile dell'ex Ceramica Mantovana.
Negli anni Novanta del secolo scorso, l'Amministrazione aveva promosso, mediante piano urbanistico, la formazione di una vasta area destinata a servizi pubblici, e più in generale a funzioni direzionali, nella zona detta del **Trincerone**, a sud della linea ferroviaria Mantova-Monselice.
Il piano urbanistico era in realtà una semplice zonizzazione, priva di un disegno ordinatore e di una visione caratterizzante, per cui l'edificazione avvenne in modo disorganico, nonostante la pluralità di funzioni, quali sede ENAIP, Centro di Smistamento Postale, sede I.N.A.I.L., sede C.G.I.L., Servizi Funerari TEA, uffici Telecom (poi Amministrazione Provinciale e ora dismessi), sede ANFASS, nonché varie strutture private, prevalentemente di tipo sanitario.
Un altro nucleo direzionale, il **Boma**, questa volta di iniziativa solo privata, e con ampie contaminazioni commerciali, sorse nello stesso periodo a nord della città, oltre i laghi.
Il vasto comparto che lo comprende, denominato "Boccabusa", ospita, oltre al centro commerciale

Lo Stadio Comunale (1949)

La piscina Dugoni (1959)

La Canottieri Mincio (1959)

Il Palabam (2005)

Il Palalù (2014)

Fig. 13 – Le strutture sportive

La Favorita, altri uffici perlopiù privati. L'unica consistente struttura di servizio pubblico è il cosiddetto **Palabam**, sorto, su progetto dell'architetto Fabrizio Nosari, come palazzetto dello sport, ma gestito in realtà come contenitore di manifestazioni di ogni genere.
La vicenda dei palazzetti dello sport della città, peraltro, è sempre stata tormentata.
All'inizio degli anni Settanta, il Comune realizzò il primo palazzetto nell'area del parco del Te, a fianco dello stadio. La struttura ebbe difficoltà gestionali e manutentive, così da essere abbandonata e poi venduta a privati, con la prospettiva (contestata) di un centro commerciale.
Il Comune allora progettò un nuovo palazzetto nella zona del Trincerone: i lavori vennero iniziati nel 1994, ma presto abbandonati per carenze progettuali (fondazioni inidonee) e per il fallimento dell'impresa. Dopo vari tentativi di diverse localizzazioni si approdò a Boccabusa. Anche il palazzetto di Lunetta, costruito alla fine degli anni Settanta, si rivelò inadeguato e venne sostituito da un nuovo palazzetto, detto **Palalù**, inaugurato nel 2014, su progetto dell'architetto Paolo Reali.
Le due maggiori strutture sportive della città, lo stadio e la piscina comunale, costituiscono i poli estremi di quella fascia lungo la linea delle mura meridionali, da Porta Pradella a Porta Cerese, che abbiamo già definito come un'occasione perduta, almeno parzialmente, per la formazione di un sistema lineare di servizi pubblici.
Lo **Stadio** risale a un progetto dell'ingegner Aldo Badalotti del 1934, che prevedeva di aggiungere al preesistente campo da calcio (più ridotto dell'attuale e tutto spostato verso il viale delle Aquile) una pista ciclabile, una pista podistica, due campi da tennis, una piscina e l'ampliamento della piccola tribuna esistente. Il complesso, parzialmente realizzato, fu intitolato prima a Benito Mussolini, poi a Settimo Leoni e, infine, nel dopoguerra, al calciatore mantovano caduto a Superga, Danilo Martelli. Le tribune attuali furono costruite tutte nel dopoguerra.[24]
La **Piscina Comunale**, dedicata a Eugenio Dugoni, sindaco di Mantova dal 1956 al 1960, e progettata dall'ingegner Mario Pavesi nel 1949, venne inaugurata nel 1959.[25]
In anni recenti si è posto mano a un radicale rinnovamento che ne ha migliorato la funzionalità, sacrificando però la significativa architettura di matrice razionalista della prima costruzione. Gli stessi caratteri razionalisti sono riscontrabili nell'analoga e coeva struttura della **Canottieri Mincio**, dovuta sempre all'ingegner Mario Pavesi.
L'ultima iniziativa per la formazione di una cospicua concentrazione di servizi pubblici è quella di **Piazzale Mondadori**, presso Porta Pradella. Già dagli anni Ottanta si era pensato di riordinare e integrare con altre funzioni la stazione delle autocorriere, insediata nella vasta area libera compresa tra via Conciliazione e i giardini "vecchi", alle spalle della chiesa di Ognissanti e del Palazzo ex Michele Bianchi, adibito ad uffici della Camera di Commercio dal 1990.
Una prima ipotesi, formulata dallo stesso progettista del P.R.G. del 1984, architetto Silvano Tintori, prevedeva una riorganizzazione su più livelli dell'autostazione e di un parcheggio pubblico, affiancati dalla nuova sede della Borsa Merci.
Nelle more di attuazione del piano Tintori, poi

[24] ASCMn, U.T., bb. 80-87 e b. 93.
[25] Cfr. *Modernità dell'architettura nel territorio mantovano*, Mantova, Tre Lune 2003, p. 20.

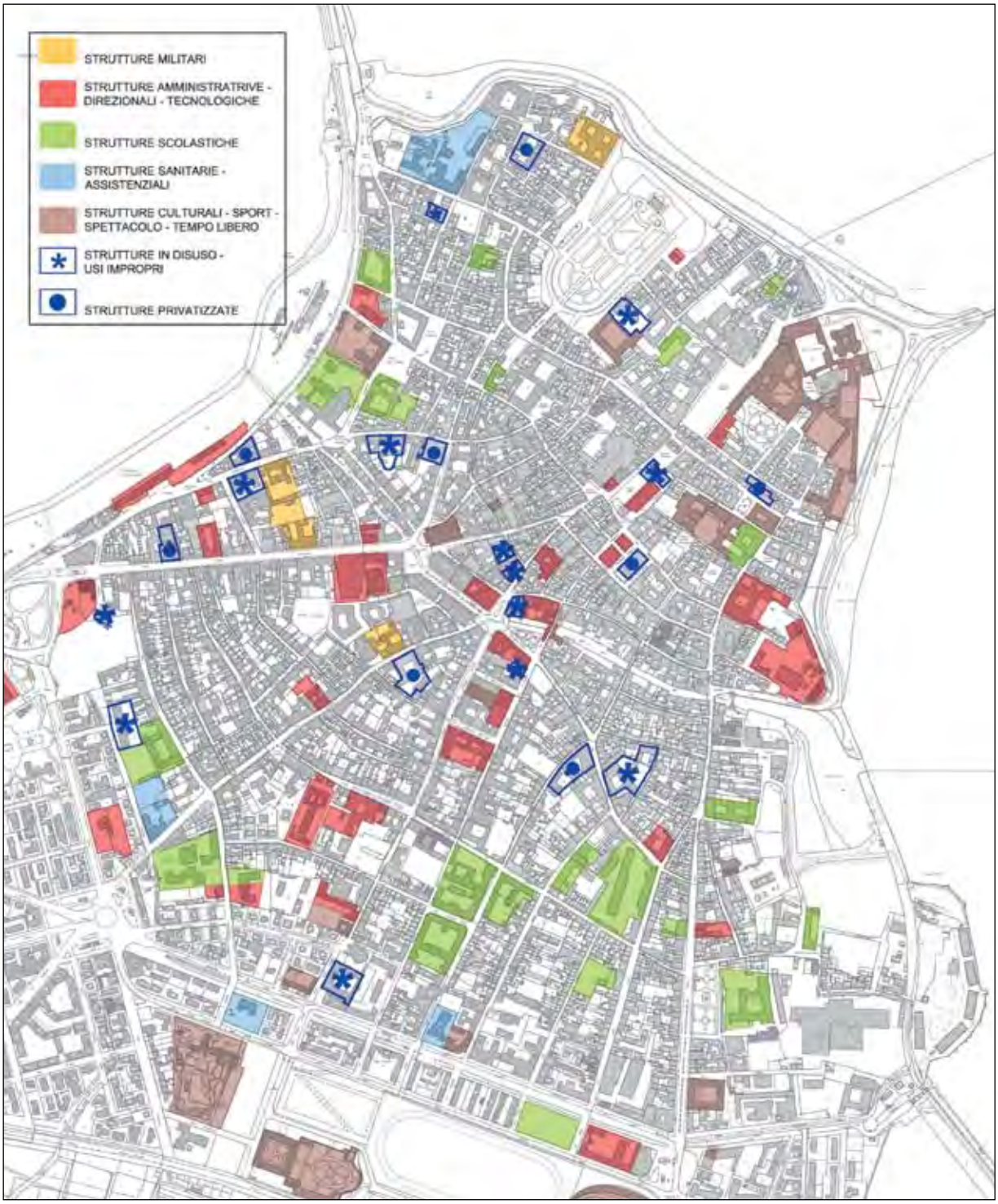


Fig. 14 – Gli edifici pubblici al 2018. Elaborazione sulla base della mappa catastale vigente

abbandonato, la Camera di Commercio prese l'iniziativa di agire autonomamente, realizzando, su progetto dell'architetto Corrado Nicolini e dell'ingegner Pietro Squassabia, il nuovo complesso della **Borsa Merci e Centro Congressi** (MAMU), completato nel 2002, poi intitolato al presidente Antonino Zaniboni, che ne fu il promotore.
Il MAMU costituisce probabilmente l'ultima opera pubblica significativa realizzata in città. L'Amministrazione Provinciale, proprietaria dell'area dell'autostazione, predispose nel 2004 un piano che prevedeva la discussa espulsione della stazione autocorriere, sostituita da fermate "passanti" in più punti della città, e l'inserimento in Piazzale Mondadori di un complesso costituito da residenze, uffici, un albergo e un ampio parcheggio pubblico interrato. Dopo diverse vicende e intoppi, prima burocratici, poi economici, l'iniziativa si arrestò. L'unica realizzazione fu quella del grande parcheggio pubblico, funzionante dal 2014, ceduto al Comune nell'ambito di una convenzione con la catena di supermercati Esselunga, in sostituzione di tutto quanto previsto dal vecchio piano. Per inciso si nota come il Parcheggio Mondadori viene ad essere il secondo parcheggio di uso pubblico in struttura della città, dopo quello di via Mazzini, realizzato nel 1987. Come si può vedere, quello che oggi è da considerare tra i più importanti servizi pubblici, funzionali ad una più ampia pedonalizzazione del centro storico, è stato realizzato in misura minima, totalmente inadeguata rispetto al fabbisogno.
Possiamo infine ricordare l'iniziativa pubblica **San Niccolò**, in fase di realizzazione, relativa al recupero di una vasta area del centro storico affacciata sul lago Inferiore, già del Demanio militare, abbandonata ed emarginata rispetto al contesto urbano. Sulla scorta di un progetto preliminare, redatto dall'architetto milanese Stefano Boeri, la previsione è quella di coinvolgere tutta la fascia orientale della città, da Porto Catena a Diga Masetti. Mediante una pluralità di funzioni pubbliche, quali ad esempio istituto scolastico e centro botanico, e con interventi edilizi leggeri, si intende attuare la riappropriazione di una parte urbana dimenticata. L'operazione San Niccolò appare in qualche modo sostitutiva rispetto alle fallite iniziative pubbliche del nuovo tribunale e della "cittadella" dei servizi comunali, significando in modo sintomatico come per gli edifici pubblici non sia più stagione di "palazzi" o di "magnificenza civile", ma solo di umile azione di rammendo.

Bibliografia

Alessio Alessi, *Il quartiere di S. Leonardo di Mantova*, parte prima, «Civiltà Mantovana», nn. 59-60, 1976, pp. 280-296.
Alessio Alessi, *Il quartiere di S. Leonardo di Mantova*, parte seconda, «Civiltà Mantovana», nn. 61-62, 1977, pp. 81-122.
Alessio Alessi, *Il quartiere di S. Leonardo di Mantova*, parte terza, «Civiltà Mantovana», nn. 65-66, 1977, pp. 407-438.
Chiara Balzarro - Roberto Evangelisti, *Il Rio di Mantova: conoscenza, pianificazione, vincoli*, Tesi di laurea, Politecnico di Milano, relatore P. Bassani, a.a. 2009-2010.
Ugo Bazzotti – Daniela Ferrari, *Il palazzo degli Studi*, Mantova, Publi Paolini 1991.
Riccardo Belfanti, *L'architettura del consenso a Mantova e nel Mantovano*, tesi di laurea, Politecnico di Milano, relatore C. Togliani, a.a. 2008-2009.
Amedeo Belluzzi, *la camera di Commercio di Mantova e gli esordi architettonici*, «Rassegna», anno X, 33/1, marzo 1988, pp. 13-32.
Giulia Benetti, *L'architettura dei cimiteri in Lombardia: il caso del Monumentale di Mantova*, Tesi di laurea, Politecnico di Milano, relatore P. Carpeggiani, a.a. 2004-2005.
Luigi Benevelli, *Storia e vicende dell'assistenza psichiatrica pubblica a Mantova: il manicomio provinciale di Dosso del Corso a Mantova (1930-1999)*, Mantova, Convegno del 12 dicembre 2008.
Matteo Bin, *Politica e amministrazione del Comune di Mantova dal 1911 alle origini del fascismo*, tesi di laurea, Università di Bologna, relatore L. Canapini, a.a. 2001-2002.
Claudia Bonora - Anna Maria Mortari, *Tra architettura civile e architettura militare. Disegni e progetti inediti di Giovanni Cherubini*, «Bollettino Storico Mantovano», n.s., I, 2002, pp. 153-181.
Claudia Bonora - Luciano Roncai, *L'architettura: da città ducale a capoluogo di provincia*, in *Storia di Mantova,* II, *Le radici del presente 1792-1960*, Mantova, Tre Lune 2008, pp. 73-155.
Claudia Bonora Previdi, *Luoghi di sepoltura ebraici a Mantova*, in *Il "giardino" degli Ebrei - Cimiteri ebraici nel Mantovano*, Firenze, Giuntina 2008, pp. 45-74.
Claudia Bonora Previdi, *Le chiese e i monasteri di Santa Elisabetta, San Lodovico Re di Francia e San Giuseppe*, «Quaderni di San Lorenzo», n. 14, 2016, pp. 81-107.
Vincenzo Paolo Bottoni, *Mantova numerizzata*, Mantova, Caramenti 1839.
Ricciardo Campagnari, *La casa del Mantegna*, «Civiltà Mantovana», nn. 49-50, 1975, pp. 44-60.
Renzo Dall'Ara, *Mantova, storia d'acqua*, Mantova, Sometti 2000.
Pasquale Di Viesti, *Il Centro culturale "Gino Baratta"1998-2008*, Mantova, 2009.
Davide Dusi, *I servizi municipalizzati di Mantova: il caso del gas*, tesi di laurea, Università di Parma, relatore A. Grandi, a.a. 2001-2002.
Gianfranco Ferlisi, *Il monastero di San Vincenzo martire*, «Quaderni di San Lorenzo», n.5, 2007, pp. 63-91.
Dario Ariodante Franchini, *Verde, sperimentazione e ricerca: l'Orto Botanico e la Scuola Agraria di Carpi*, in *Parchi e giardini pubblici*, Mantova, Publi Paolini 2004, pp. 39-48.
Giulio Girondi, *Il pio luogo della Misericordia e il Convento delle Convertite di Santa Maddalena*, «Quaderni di San Lorenzo», n. 13, 2015, pp. 7-23.
Cesare Guerra (a cura di), *La Biblioteca Comunale Teresiana tra storia e futuro*, Mantova, Publi Paolini 2014.
Guida numerica alle case ed agli stabilimenti di Mantova, Mantova, Caramenti 1858
Ercolano Marani, *Vie e piazze di Mantova*, Modena, Il Bulino 2015.
Ilaria Merlotti, *Architettura e urbanistica in epoca fascista a Mantova*, tesi di laurea, Università di Parma, relatore A.C. Quintavalle, a.a. 1997-1998.
Modernità dell'architettura nel territorio mantovano, Mantova, Tre Lune 2003.
Alessandra Moreschi, *Il teatro sociale di Mantova*, Mantova, Sometti 2013.
Francesca Morselli, *Mantova 1866-1927: architettura e città*, tesi di laurea, Istituto Universitario di Architettura di Venezia, relatore A. Restucci, a.a. 1989-1990.
Dino Nicolini, *Mantova: la vicenda urbana e l'architettura dall'Unità al secondo dopoguerra*, «Atti e memorie dell'Accademia Virgiliana», n.s., LXXXIII (2015) 2017, pp. 173-194.
Pietre della memoria, Mantova, Publi Paolini 2000.
Nicolò Portioli, *Palazzo Aldegatti in Mantova*, «Abitare patrizio», n. 1, 2013, pp. 1-65.
Vasco Restori, *Mantova e dintorni*, Mantova, Peroni 1915.
Vasco Restori, *Mantova e dintorni*, Mantova, Peroni 1937.

Stefano Siliberti, *Ubicazione degli uffici postali a Mantova*, in *Mantova 1704-2004. Trecento anni di posta*, Mantova, Sometti 2004, pp. 119-122.
Luisa Onesta Tamassia, *Carte - Inventario*, in *Quadri, libri e carte dell'ospedale di Mantova. Sei secoli di arte e storia*, Mantova, Tre Lune 2003, pp. 81-193.
Stefania Terenzoni, *L'antico convento di Santa Lucia in Mantova, poi Orfanotrofio de' Maschi*, «Quaderni di San Lorenzo», n. 13, 2015, pp. 43-74.
Un palazzo per la città, Mantova, Publi Paolini 2011.
Gianni Usvardi, *Verso la "vitalizzazione" del Palazzo Te*, «Civiltà Mantovana», n. 14, 1966, pp. 59-62.
Mario Vaini, *L'unificazione in una provincia agricola - Il Mantovano dal 1866 al 1886*, Milano, Franco Angeli 1998.
Nicola Voceri, *Il restauro di Palazzo Te*, «Domus», n. 710, 1989, pp. 71-81.

Fonti

Archivio Storico Comunale di Mantova, *Sezione ottocentesca*, Titolo VII Gestione Patrimoniale, articolo 4 fabbricati comunali. Nelle note al testo e nel repertorio: ASCMn, Tit.VII.4.
Archivio Storico Comunale di Mantova, *Sezione novecentesca*, Categoria V Finanze, Contabilità, Patrimonio e Beni Demaniali, Classe 3 Patrimonio e Beni di Demanio Comunale, articolo 1. Nelle note al testo e nel repertorio: ASCMn, Cat.V.3.1.
Archivio Storico Comunale di Mantova, *Sezione novecentesca*, Categoria III Polizia Urbana Stradale e Rurale, Classe 2 Polizia Urbana e Stradale, articolo 5 Ornato Pubblico. Nelle note al testo e nel repertorio: ASCMn, Cat.III.2.5.
Archivio Storico Comunale di Mantova, *Ufficio Tecnico*. Nelle note al testo e nel repertorio: ASCMn, U.T.
Archivio di Deposito Comunale di Mantova. Nelle note al testo e nel repertorio: ADCMn, Cat. 10.10.2.
Sportello Unico Servizi del Comune di Mantova. Nelle note al testo e nel repertorio: SUSCMn, Cat. 10.10.2/Tit. VI.3.
Biblioteca Comunale "Teresiana"di Mantova, Fondo Marani. Nelle note al testo e nel repertorio: BCTMn, Fondo Marani.

Elaborazioni grafiche e fotografie dell'autore.

161
160
159
157
156
164
163
162
167
168
166
165
169
172
171
173
174
175
152
151
150
149
148
146
145
144
147

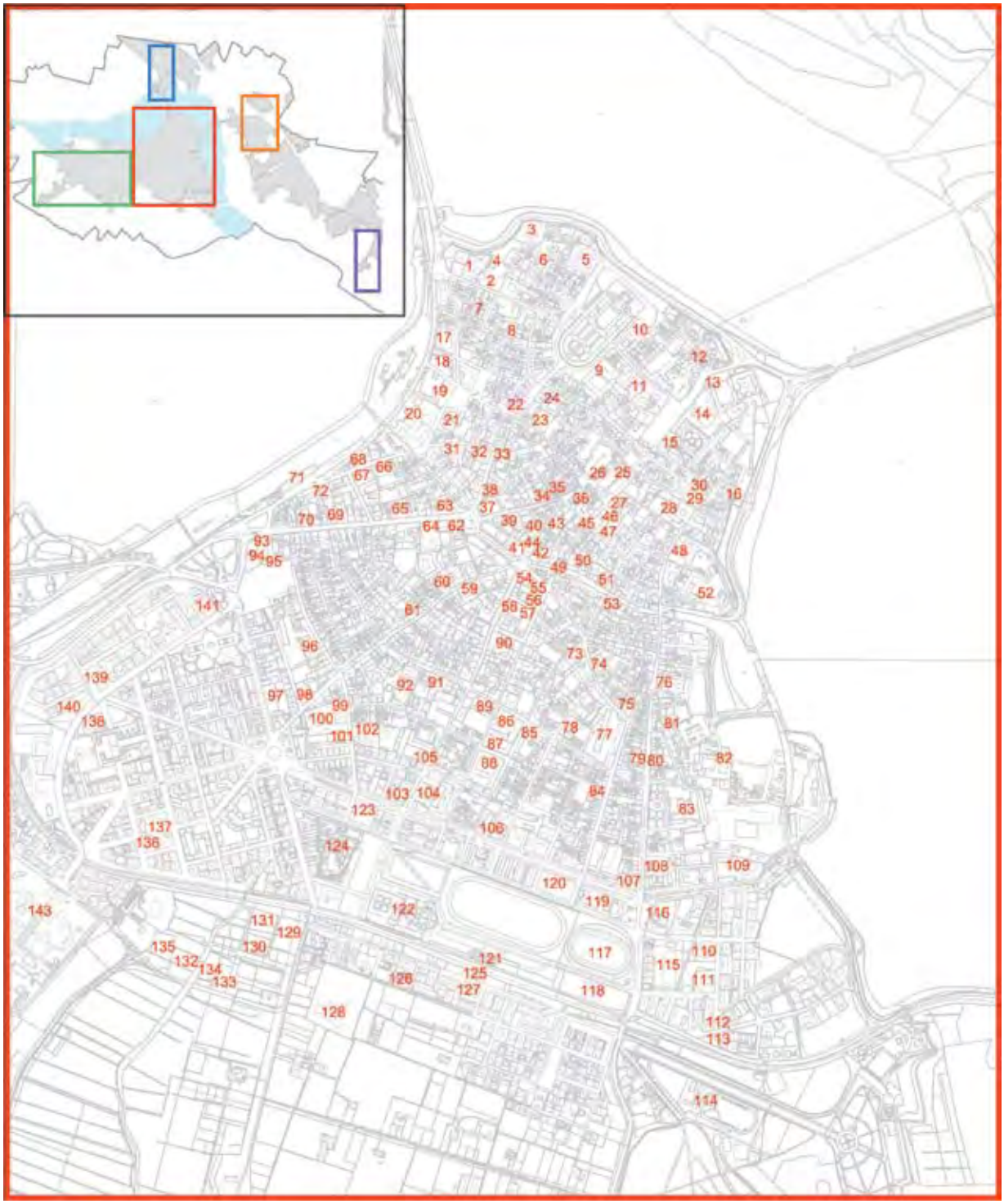


Fig. 15 – Le strutture pubbliche nel territorio comunale al 2018; la numerazione è riferita a quella del Repertorio

N.	DENOMINAZIONE	UBICAZIONE	1866	1915
1	A.S.S.T. ex INAM	via Trento	magazzino militare già convento dei Capuccini	uso militare
2	ISTITUTO GERIATRICO MAZZALI	via Trento	privato, già Gonzaga	privato
3	PALAZZO DEL MAGO	piazza S. Leonardo	ospedale militare, già conv. delle Capuccine	ospedale militare
4	TORRE PIEZOMETRICA	via Trento	———	costruz. 1907/09
5	CASERMA POLIZIA STRADALE	piazza Virgiliana	casa di pena, già Ospedale Maggiore	caserma
6	EX SOC.ELETTR. BRESCIANA	piazza S. Leonardo	ortaglia	imp. della società
7	ASILO FERRANTE APORTI	via Concezione	casa Buttafuochi	asilo Ferr. Aporti
8	PROVVEDITORATO AGLI STUDI	via Cocastelli	privato	privato
9	MUSEO DIOCESANO	piazza Virgiliana	caserma Sant'Agnese e soccorso (già convento di Sant'Agnese)	distretto militare
10	IMPIANTO ACQUEDOTTO	piazza Virgiliana	———	———
11	SCUOLA MEDIA ALBERTI	piazza Seminario	ex seminario	scuola element.
12	NIDO D'INFANZIA EMI KELDER	vicolo San Paolo	casa Emi Kelder	asilo comunale dal 1883
13	MUSEO ARCHEOLOGICO	piazza Sordello	teatro di corte	mercato dei Bozzoli
14	PALAZZO DUCALE	piazza Sordello	palazzo Imperial Regio	complesso statale
15	PALAZZO DEL PLENIPOTENZIARIO	piazza Sordello	delegazione provinciale	prefettura e deputazione prov.
16	MUSEO VIGILI DEL FUOCO	piazza Arche	scuderie	caserma Principe di Savoia
17	SCUOLA ELEMENTARE POMPONAZZO	via Porto	convento delle Orsoline	scuola elementare
18	SEDE ASSOCIAZIONE INDUSTRIALI	via Portazzolo	caserma S. Giovanni, già monastero S. Giovanni	caserma S. Giovanni
19	PALAZZO D'ARCO	piazza D'Arco	privato	privato
20	CONVENTO DI SAN FRANCESCO	piazza San Francesco	arsenale militare	arsenale militare
21	FACOLTA' DI ARCHITETTURA	via Scarsellini	orfanotrofio femm. già convento di S.Maddalena	orfanotrofio femminile
22	EX CONVENTO DEI FILIPPINI	vicolo Vittoria	caserma e magazzino militare	deposito artiglieria
23	PALAZZO CANOSSA	piazza Canossa	scuola elementare e stallaggio	circolo Italia
24	PALAZZO BARBETTA	via Cavour	1784 Albergo Reale uff. pretura e ipoteche	privato

1940	1970	2018	FONTI
caserma Belfiore	palazzo I.N.A.M. (1963)	A.S.S.T.	ASCMn, U.T., b. 99; ASCMn, Cat.V.3.1, n.7 e 52 Alessi 1977, pp. 113-116
casa di ricovero dal 1930	istituto geriatrico	istituto geriatrico	ASCMn,Tit.VII.4, n.11,b.319; ASCMn, Cat.V.3.1, n.7 Alessi 1977, pp. 116-119
asilo nido e refettorio materno	ricovero poi disuso	residenza	ASCMn, Cat.V.3.1, n.72 Alessi 1977, pp. 82-87
torre piezometrica	torre piezometrica	disuso dal 2012	Dall'Ara 2000, pp. 39-48
caserma	polizia stradale	polizia stradale	Alessi 1977, pp. 416-424
imp. della società	impianti E.N.E.L.	residenza	Alessi 1977, p. 92
asilo Ferr. Aporti	asilo Ferr. Aporti	disuso	ASCMn, U.T., b. 23, f. 2
magazzino	officina meccanica	provveditorato costruito nel 1985	ASCMn, Cat.III.2.5, PG. 8584/82
caserma gruppo rionale Arnaldo Mussolini	casa dello studente ufficio del lavoro	museo diocesano dal 1983 disuso	Bottoni 1839, p. 113 Bonora-Roncai 2008, p. 149
2°impianto dal 1920	impianto	impianto	Dall'Ara 2000, pp. 55-56
scuola element.	scuola element. (ricostruzione 1953)	scuola media Alberti	ASCMn, U.T., b. 70 ASCMn,Cat.V.3.1,bb.15,98
asilo comunale	asilo comunale	nido d'infanzia	ASCMn, U.T., b. 45, f. 1; ASCMn, Cat.V.3.1, n.116
mercato frutta e verdura	disuso	museo archeologico	ASCMn, Cat.V.3.1, n.30; Restori 1937, p. 116
museo statale	museo statale	museo statale	Restori 1937, pp. 174-212; Bottoni 1839, pp. 99-100
questura	questura e uffici provinciali	questura e uffici provinciali	Bottoni 1839, p. 99
caserma Demanio	disuso	museo vigili dei fuoco	ASCMn,Tit.VII.17,b. 359.
scuola elementare	scuola elementare	scuola elementare	ASCMn, U.T., b. 34, f. 2; ASCMn, Cat.V.3.1, n.29
caserma Principe Eugenio	mulino da riso nella parte non bombard.	sede associazione industriali	Restori 1937, pp. 151-152
privato	privato	museo dal 1973	G. di M. 7/9/1980
arsenale militare	convento (ricostr. anni '50)	convento e fondaz. universitaria	ASCMn, Cat.V.3.1, n.55
orfanotrofio femminile	disuso	facoltà di architettura	Girondi 2015
uso militare	asilo privato (parte non bombardata)	scuola infanzia (parte non bombardata)	Bottoni 1839, pp. 115-116
uffici I.N.A.M.	scuola media Alberti	privato	Marani 2008, pp. 260-262 ASCMn, Tit.VII.4, n.4,b. 313
privato	privato	privato	Restori 1937, p. 261

N.	DENOMINAZIONE	UBICAZIONE	1866	1915
25	PALAZZO DEL PODESTA' PALAZZO DELLA RAGIONE	via Giustiziati- piazza Broletto piazza Erbe	carceri tribunale	carceri vecchie e archiv.notarile ufficio ipoteche
26	UFFICIO TURISTICO	piazza Erbe	casa della Cervetta	casa della Cervetta
27	EX MONTE DI PIETA'	via Giustiziati	Monte di pietà	privato
28	PALAZZO DEGLI STUDI E CHIESA TRINITA'	via Ardigò	scuole, museo biblioteca teresiana magazzino militare	scuole, museo biblioteca teresiana archivio di stato magazz. militare
29	PALAZZO ACCADEMICO	via Accademia	Accademia Virgiliana e teatro Bibiena	Accademia Virgiliana e teatro Bibiena
30	MAGAZZINO DEL SALE	via Accademia	magazzino del sale	magazz. del sale
31	PALAZZO IPPOLITI	via F.lli Bandiera	privato	privato
32	PALAZZO ARRIVABENE	via F.lli Bandiera	privato	Monte di pietà e privato
33	PALAZZO PANIZZA	via F.lli Bandiera	privato	privato
34	CINEMA CORSO	corso Umberto I	albergo Croceverde	———
35	CINEMA APOLLO	corso Umberto I	———	cinema (inaugurato 1915)
36	CINEMA BIOS	via Calvi - vicolo Carbone	ex-ghetto	cinema dal 1908
37	TEATRO SOCIALE	piazza Cavallotti	teatro Sociale	teatro Sociale
38	LATRINE PUBBLICHE	piazza Teofilo Folengo	———	———
39	EX CINEMA ITALIA	via Grazioli	privato	cinema Eden-Max (inaugurato 1909)
40	PALAZZO SAN CARLO	via C. Battisti	ufficio postale, già convento di San Carlo	poste, telegrafo e telefoni
41	PALAZZO DELLE POSTE	piazza Martiri di Belfiore	privato, già chiesa di San Silvestro	nuovo palazzo poste (1912-15)
42	PALAZZO I.N.P.S.	piazza Martiri di Belfiore	privato	privato
43	PALAZZO MUNICIPALE	via Roma	palazzo municipale (acquistato nel 1819)	palazzo municipale

1940	1970	2018	FONTI
disuso e archivio notarile ufficio ipoteche	archivio comun., disuso e usi impr. sala pubblica	in restauro sala pubblica	Marani 2015, pp. 163-203 Restori 1937, p. 128 ASCMn, Cat.V.3.1, n.13
casa d. Cervetta (bombardata 1944)	ente del turismo ricostruito 1960-65	ufficio turistico	Marani 2015, pp. 208-209
privato	privato	privato	Restori 1937, p. 347
scuole, museo biblioteca teresiana archivio di stato magazz. militare	liceo classico virg. biblioteca teresiana archivio di stato opificio tessile disuso	liceo classico virgilio bilbioteca teresiana archivio di stato	ASCMn, U.T., b. 51 ASCMn, Cat.V.3.1, n.3 Bazzotti-Ferrari 1991
Accademia Virgiliana e teatro Bibiena	Accademia Virgiliana e teatro Bibiena e Conservatorio	Accademia Virgiliana e teatro Bibiena	Marani 2015, p. 27
magazzino del sale	disuso	disuso	Marani 2015, p. 26
Casa del fascio	Gazzetta di Mn	disuso	Bottoni 1839, pp. 122-123 Restori 1937, p. 299
Monte di pietà e privato	usi impropri (proprietà comunale dal 1976)	privato (dal 2001)	Bottoni 1839, pp. 122 Restori 1937, p. 298-299; ASCMn, U.T., b. 16, f. 5 Marani 2015, pp. 102-103
Cariverona	vigili urbani	privato	Marani 2015, pp. 80-81
cinema Corso	cinema Corso	disuso cinema del Carbone	Restori 1937, p. 412
cinema	cinema	galleria Apollo	Bonora-Roncai 2008, p. 140
cinema	cinema negozi	negozi	Bonora-Roncai 2008, p. 140
teatro Sociale	teatro Sociale	teatro Sociale	Moreschi 2013
latrine pubbliche (realizzate nel 1927)	latrine pubbliche	disuso	ASCMn, U.T., b. 167 ASCMn, Cat.V.3.1, n.71
cinema Italia	istituto bancario e disuso	sala giochi	Bonora-Roncai 2008, p. 180
uffici comunali e albergo diurno	ufficio d'igiene	disuso (vendita 2005)	ASCMn, U.T., bb. 18-19-20 ASCMn, Cat.V.3.1, n.57
palazzo delle poste	palazzo delle poste	palazzo delle poste	ASCMn, U.T., b. 17, f. 2
I.N.F.P.S.(1935-39)	I.N.P.S.	disuso e residenza	Bonora-Roncai 2008, pp.148-149
palazzo municipale	palazzo municipale	palazzo municipale	ASCMn, U.T., b. 1; ASCMn, Tit.VII.4, n.1, bb. 303-304-305; ASCMn, Cat.V.3.1, n.1

N.	DENOMINAZIONE	UBICAZIONE	1866	1915
44	EX COMIT	via Roma	privato	privato
45	CAMERA DI COMMERCIO	via Calvi	ex-ghetto	piazza Sventramento costruzione della Camera di comm nel 1914
46	CONSORZIO BONIFICA AGRO-MANTOVANO REGGIANO	via Spagnoli	ex-ghetto	piazza Sventramento costruzione del Consorzio 1912/15
47	PALAZZO BANCA D'ITALIA	via San Francesco da Paola	ex-ghetto	piazza Sventramento costruzione Banca d'Italia 1914-22
48	UFFICI FINANZIARI	via Pomponazzo	intend.finanze/dogana già conv.del Carmine	intendenza e finanze
49	PESCHERIE	via Pescheria	pescheria e case private	pescheria e case private
50	PALAZZO DEL GINEPRO	via Corridoni	palazzo Pasotelli alias Zecchi	scuole e servizi comunali
51	PALAZZO POLACCO-BONAZZI	via Corridoni	palazzo Buris	banca d'Italia
52	GASOMETRO	vicolo Stretto	gasometro (costr. 1863)	gasometro
53	PALAZZO BULGARINI	via Massari	ospedale	ospedale pediatrico
54	PALAZZO DEI SINDACATI	piazza Martiri di Belfiore	caserma S. Domenico, già conv. di S. Domenico	caserma S. Domenico
55	CREDITO ITALIANO	largo Matteotti	caserma S. Domenico, già conv. di S. Domenico	caserma S. Domenico
56	I.N.F.A.I.L. (Istit. naz. fasc.ass. inf.sul lavoro)	via Mazzini	caserma S. Domenico, già conv. di S. Domenico	caserma S. Domenico
57	PARCHEGGIO MAZZINI	via Mazzini	caserma S. Domenico, già conv. di S. Domenico	caserma S. Domenico
58	CINEMA ARISTON	via Principe Amedeo	caserma S. Domenico, già conv. di S. Domenico	caserma S. Domenico
59	PALAZZO ALDEGATTI	via Chiassi	privato	scuola comunale dal 1903
60	COMANDO CARABINIERI	via Chiassi	convento di S.Maurizio	carabinieri

1940	1970	2018	FONTI
albergo Senoner	banca 1950	disuso	ASCMn, Tit.VII.4, n.10
Camera di Commercio	Camera di Commercio	Camera di Commercio	Bonora-Roncai 2008, p.133 Belluzzi 1988, pp. 13-32
Consorzio	Consorzio	Consorzio	Bonora-Roncai 2008, p.133
Banca d'Italia	Banca d'Italia	uffici privati dal 2016	ASCMn, U.T., b. 22, f. 51 Bonora-Roncai 2008, p.133
uffici finanziari	uffici finanziari	uffici finanziari	Restori 1937, pp. 374-375
pescheria e case private	uffici comunali e disuso	uffici comunali (ala ponente) e in restauro (ala levante)	Guida numerica, 1858, p. 148 ASCMn, U.T., b. 72 ASCMn, Tit.VII.4, n.6, b.316, e n. 13, b. 320, f. 2 ASCMn, Cat.V.3.1, n.10
sede compagnia telefonica	sede compagnia telefonica	sede compagnia telefonica	ASCMn, U.T., b. 16 ASCMn,Tit.VII.4,n.10, b.318 ASCMn, Cat.V.3.1, n.14
privato	privato	privato	BCTMn, Fondo Marani, b. 37, f.14
gasometro	gasometro	gasometro	Bonora-Roncai 2008, p. 123
sede della Croce rossa	sede della Croce rossa	privato	Restori 1937, pp. 365-366 Marani 2015, p. 296; ASCMn, U.T., b. 117
palazzo dei sindacati (1926-27)	palazzo dell'agricoltura	Banca Popolare di Mantova	Golinelli 2011, pp. 24-35
Cariplo	uffici comunali	Credito Italiano	ASCMn, U.T., b. 21 ASCMn, Cat.V.3.1, n.114
I.N.F.A.I.L. costruito nel 1936	uffici sanitari	disuso	ASCMn, Cat. III. 2.5, P.G. 3209/35
sede FIAT	sede FIAT e disuso	parcheggio uso pubblico (1987)	Modernità.., 2003, p. 40
disuso	cinema teatro dal 1950	cinema multisala	ASCMn, Cat. X. 3.10, P.G. 8359/67
scuola elementare Ardigò e bibl. pop.	scuola elementare Ardigò e bibl. pop.	privato dal 2004	ASCMn, U.T., b. 64 ASCMn, Cat.V.3.1, n. 32; Portioli 2013
carabinieri	carabinieri	carabinieri	Restori 1937, p. 338

N.	DENOMINAZIONE	UBICAZIONE	1866	1915
61	PALAZZO NERLI	via Chiassi	privato	privato
62	CARIVERONA-VI-BL-AN	c.so Vittorio Emanuele II	privato, già palazzo Agnelli	privato
63	BANCA AGRICOLA 1° sede	c.so Vittorio Emanuele II	palazzo Ceresara (demolito 1892)	B.A.M. 1° sede
64	BANCA AGRICOLA 2° sede	c.so Vittorio Emanuele II	bersaglio pubblico	banca popolare costruita 1912
65	CIRCOLO UFFICIALI	c.so Vittorio Emanuele II	comando di piazza e fortezza	comando presid. e fortezza
66	CASERMA P.S.	via Solferino	comando di artiglieria	caserma di artiglieria
67	EX CASA DEL BALILLA	via Solferino	ospedale civile (1811), già conv. di S. Orsola	ospedale civile
68	EX CASA DI CURA S. CLEMENTE	via Solferino	istituto Ancelle della Carità	istituto Ancelle della Carità
69	UFFICI REGIONALI	c.so Vitt.Emanuele II	caserma Nuvolara	genio civile
70	EX CINEMA ANDREANI	c.so Vitt.Emanuele II	teatro Andreani 1862	teatro
71	STAZIONE FERROVIARIA	piazza Don Leoni	———	stazione FF.SS. costruita 1873
72	A.C.L.I.	piazza Don Leoni	palazzo Nonio	ospedale civile
73	PALAZZO SILIPRANDI	via Frattini	privato (venduto al comune nel 1852)	scuola dal 1892
74	EX CONVENTO DI S. LUCIA	via Frattini	orfanotrofio maschile	orfanotrofio maschile
75	PALAZZO TAXIS-SOARDI	via Frattini	caserma della gendarmeria (venduta al comune nel 1852)	caserma dei carabin. al 1885 scuola
76	LICEO ARTISTICO	via Trieste	Casa di ricovero e d'industria, già Dogana nuova	Casa di ricovero e d'industria
77	EX CONVENTO DI S. VINCENZO	via Frattini	provianda di S. Vincenzo	uso militare
78	ISTITUTO MANTEGNA	via Guerrieri Gonzaga	privato, già palazzo Guerrieri Gonzaga	privato
79	SCUOLA INFANZIA VITTORINO DA FELTRE	corso Garibaldi	privato	asilo (ex casa Rocca-Della Torre)
80	CASERMA GUARDIA DI FINANZA	corso Garibaldi	———	istituto rachitici
81	CINEMA MIGNON	via Benzoni	———	———
82	SCUOLA ARRIVABENE	via Daino	polveriera	polveriera

1940	1970	2018	FONTI
privato	scuola	procura della repubblica	Bottoni 1839, p. 134; ASCMn, U.T., b. 67 ASCMn, Cat.V.3.1, n. 109
CASSA DI RISPARMIO edificata 1927	CASSA DI RISPARMIO	cariverona-vi-bl-an	Restori 1937, p. 421
B.A.M. 1ª sede	associazione ind.	fondazione B.A.M.	Marani 2015, pp. 304-305
B.A.M. 2ª sede	B.A.M. 2ª sede	Monte dei Paschi di Siena	Bonora-Roncai 2008, p.134
comando presidio e fortezza	circolo ufficiali	circolo ufficiali	Marani 2015, p. 306
caserma della milizia	caserma P.S.	caserma P.S.	Restori 1937, p. 401
casa del balilla (1932)	scuola	disuso (progetto per studentato)	Bonora-Roncai 2008, p.147
istituto Ancelle della Carità	casa di cura S. Clemente	residenze e uffici	Guida numerica... 1858, p. 139
genio civile	genio civile	uffici regionali	Marani 2015, p. 308
teatro	cinema	residenza/uffici	Marani 2015, pp. 308-309
stazione FF.SS.	stazione FF.SS. ricostruita 1951	stazione FF.SS.	Gazzetta di Mn., 03/03/2013
privato	A.C.L.I.	A.C.L.I.	ASCMn, U.T., b. 117, f. 3
scuola	scuole magistrali	privato (venduto nel 2002)	ASCMn, U.T., b. 61 ASCMn, Cat.V.3.1, n. 28
orfanotrofio maschile	disuso	disuso	ASCMn, U.T., b. 117, f. 2 Terenzoni 2015, pp.43-74
scuola di avviam. Bertazzolo	scuola media Alberti	uffici comunali	ASCMn, U.T., b. 60 ASCMn,Tit.VII.4, n.4,b. 313 ASCMn, Cat.V.3.1, n. 11
Scuola d'Arte	Istituto d'Arte	Liceo artistico	ASCMn, U.T., b. 62 ASCMn, Cat.V.3.1, n. 84
caserma Pastrengo	scuole varie	scuola media Sacchi, elementare Ardigò, scuole professionali	Ferlisi 2007, pp. 73-75
scuola dal 1920	scuola professionale	Istituto Mantegna	ASCMn, Cat.V.3.1, n.47 Restori 1937, p. 242
asilo	scuola materna	scuola d'infanzia	ASCMn, U.T., b. 23 ASCMn, Cat.V.3.1, n.19
gruppo rionale Filippo Corridoni	caserma guardia di finanza	caserma guardia di finanza	Bonora-Roncai 2008, p.149
———	cinema parrocchiale Sant'Apollonia	cinema Mignon	G. di M. 1/11/2000
scuola elementare	scuola	scuola	ASCMn, Cat.V.3.1,n.42 e 83

N.	DENOMINAZIONE	UBICAZIONE	1866	1915
83	EX CONVENTO DI SANTA PAOLA	piazza dei Mille	caserma S. Paola di Savoia	caserma Principe di Savoia
84	SCUOLA INFANZIA “CASA DEI BAMBINI”	via Mori	privato	privato
85	ISTITUTI REDENTORE	via Giulio Romano	privato, già convento di S. Caterina sino al 1782	istituto religioso
86	LICEO ISABELLA D’ESTE	via Rippa	caserma e armeria (già convento del Carmelino)	uso militare
87	SCUOLA ELEMENTARE IPPOLITO NIEVO	via Tasso	orto del Carmelino	orto Carmelino
88	ISTITUTI TECNICI PITENTINO E D’ARCO	via Tasso	orto del Carmelino	orto Carmelino
89	PALAZZO SAN CRISTOFORO	via Giulio Romano	genio militare	genio militare
90	PALAZZO DI BAGNO	via Principe Amedeo	privato	privato
91	PALAZZO DI GIUSTIZIA	via Poma	scuola elementare	tribunale
92	CARCERI	via Poma	orto di S. Barnaba	nuove carceri
93	EX MICHELE BIANCHI	Largo di Porta Pradella	privato	ricevitoria daziaria
94	BORSA MERCI E M.A.M.U.	Largo di Porta Pradella	bersaglio	giardini e casetta del giardiniere (1908-1910)
95	EX STAZIONE TRANVIARIA	piazzale Mondadori	orto di Ognissanti	stazione tranviaria Viadana-Asola (1888)
96	CONSERVATORIO LUCIO CAMPIANI	via Conciliazione	caserma di S. Barnaba gia conv. di S. Barnaba	caserma Ferdin. di Savoia
97	VILLA NUVOLARI RIZZINI	viale Piave	———	———
98	CASA DI RIPOSO SERENO SOGGIORNO	via Dugoni	privato, ex convento S. Giuseppe	casa di S. Giuseppe
99	SCUOLA INFANZIA TOMMASO FERRARI	via Conciliazione	privato	asilo comunale
100	SCUOLA MEDIA BERTAZZOLO	via Conciliazione	caserma Cantelma, già conv. della Cantelma	caserma Goito
101	UFFICI PROCURA	via Conciliazione	privato	casa di cura Mambrini
102	UFFICI COMUNALI EX O.N.M.I.	via Conciliazione	orto Carpi (già orto di S. Marco)	orto Carpi
103	PALAZZO SAN SEBASTIANO	L.go XXIV maggio	magazzino militare	lazzaretto

1940	1970	2018	FONTI
caserma Principe di Savoia	disuso/scuola professionale	scuola di restauro	ASCMn, Cat.V.3.1, n.91
privato	privato	scuola infanzia	SUSCMn, Cat. 10.10.2, PG. 2190/2008
istituto religioso	scuole	scuole	Bottoni 1839, p. 141 Restori 1937, p. 344
disuso	scuola magistrale Isabella d'Este(1960)	liceo Isabella d'Este	ASCMn, U.T., bb. 65-66 ASCMn, Cat.V.3.1, n.120
scuola elementare	scuola elementare	scuola elementare	ASCMn, U.T., bb. 36-37-38 ASCMn, Cat.V.3.1, n.67
scuole tecniche dal 1924 (Convitto Mussolini)	istituti tecnici	istituti tecnici	ASCMn, U.T., b. 48, f. 2 ASCMn, Cat.V.3.1, n.49
genio militare	alloggi militari	alloggi militari	Restori 1937, pp. 343-344
prefettura e amm.ne prov.le dal 1919	prefettura e amm.ne provinciale	prefettura e amm.ne provinciale	Restori 1937, p. 388
tribunale	tribunale	tribunale	ASCMn, U.T., b.8, f. 1 ASCMn, Tit.VII.4, n.4,b. 313
carceri	carceri	carceri	G. di M. 18/07/1911
gruppo rionale Michele Bianchi	disuso	uffici Camera di Commercio (1972)	Bonora-Roncai 2008, pp. 149-150.
giardini, casetta del giardiniere e 3° imp. Acquedotto	giardini, casetta del giardiniere e cinema all'aperto	Borsa Merci e M.A.M.U. dal 2003	ASCMn, Cat.V.3.1, n.37 G. di M. 12/10/2003 Dall'Ara 2000, p.59
stazione tranviaria Viadana-Asola	biglietteria autocorriere	disuso	Restori 1937, p. 245
caserma Ferdin. di Savoia/Palestro	vari usi scolastici	conservatorio dal 2012	ASCMn, Cat.V.3.1, n.52 Ferlisi 2015, pp. 25-41
privato	sede Croce Rossa	banca (già servizi sanitari)	———
casa di S. Giuseppe	casa di riposo	casa di riposo	Bonora 2016, pp. 96-103
asilo comunale	scuola materna nuova costr. 1966	scuola infanzia Tommaso Ferrari	ASCMn, U.T., b. 23, f. 3
caserma Goito	scuola media nuova costr. 1970	scuola media	ASCMn, Cat.V.3.1, n.52-56
casa di cura Mambrini	disuso	uffici della procura	Morselli 1989-90, t.1°, pp. 129-130
O.N.M.I. (opera naz. maternità e inf.)	uffici comunali nido d'infanzia Charlie Chaplin	uffici comunali nido d'infanzia Charlie Chaplin	ASCMn, U.T., b.45, f. 2 ASCMn, Cat. III, 2.5; PG. 5055/37
usi assistenziali	circolo ricreativo/ usi vari	museo della città (1999)	ASCMn, U.T., b. 16, f. 4, b. 51, f. 2

N.	DENOMINAZIONE	UBICAZIONE	1866	1915
104	CASERMA PASTRENGO	L.go XXIV maggio	caserma S.Sebastiano già convento omonimo	caserma Curtatone-Montanara
105	CASA DEL MANTEGNA E CASA LANZONI	via Acerbi	scuola agraria Carpi e istituto tecnico	scuola agraria Carpi e istituto tecnico
106	ISTITUTO SONCINI PRO-LATTANTI	v.le Risorgimento	polveriera	polveriera
107	EX ACQUEDOTTO COMUNALE	corso Garibaldi	———	palazzina acquedotto
108	BIBLIOTECA COMUNALE “CENTRO BARATTA”	corso Garibaldi	magazzino militare	macello nuovo dal 1872
109	CONVENTO DEL GRADARO	via Gradaro	laboratorio artiglieria	uso militare
110	SCUOLA ELEMENTARE DON MAZZOLARI	via Grossi	———	———
111	SCUOLA INFANZIA A. FRANK	via Volta	———	———
112	CIRCOLO DIPENDENTI COMUNALI	via Ariosto	———	———
113	DORMITORIO COMUNALE	via Ariosto	———	———
114	CAMPO SCUOLA	via Guerra	———	———
115	CENTRO SERVIZI MPS	via Grossi	———	———
116	GAZZETTA DI MANTOVA	p.zza Mozzarelli	———	———
117	STADIO COMUNALE	viale Te	———	———
118	PALAZZETTO DELLO SPORT	viale Te	———	———
119	CASERMA VV.F	v.le Risorgimento	———	———
120	LICEO SCIENT.BELFIORE	via Tione	———	———
121	BOCCIOFILA	viale Te	———	———
122	PALAZZO TE	viale Te	usi militari al comune dal 1877	usi impropri
123	DISPENSARIO ANTITUBERCOLARE	v.le della Repubblica	———	———
124	PISCINA COMUNALE DUGONI	v.le Montegrappa	———	stazione tranviaria
125	CIRCOLO ARCI	via Visi	———	———
126	SCUOLA INFANZIA GIANNI RODARI	via Platina	———	———
127	UFF.TECNICO COMUNALE	via Visi	———	———
128	IST.BONOMI MAZZOLARI	via Amadei	———	———
129	ENAIP	via Bellonci	———	———

1940	1970	2018	FONTI
caserma Pastrengo	caserma Pastrengo	disuso	Bottoni 1939, p. 140
scuola agraria Carpi e istituto tecnico	uffici provinciali e centro culturale	uffici provinciali e centro culturale	ASCMn, U.T., b. 57, f. 1; ASCMn,Tit.VII.4,n.16,b.321 ASCMn, Cat.V.3.1, n.13; Campagnari 1975, pp.44-60; Franchini 2004, pp. 45-47
istituto pro- lattanti (1919-34)	uffici e ambulatori U.S.S.L.	uffici A.T.S. circolo ricreativo	Bonora-Roncai 2008, p.136 Nicolini 2017, p. 189
palazzina acquedotto	1963 demolizione edificio residenz.	edificio residenz.	Dall'Ara 2000, pp. 33-54
macello	disuso	biblioteca comun. dal 1998	ASCMn, Tit.VII.4, n.6,b. 317; ASCMn, Cat.V.3.1, n.6
disuso	convento/parrocchia	convento/parrocchia	Restori 1937, pp. 350-353
———	scuola elementare	scuola elementare	ASCMn, U.T., b. 23; ASCMn, Cat.V.3.1, n.12
———	———	scuola infanzia	ASCMn, U.T., b. 23, f. 4
Eridania	scuola	circolo dipentenți comunali	ASCMn, Cat.V.3.1, n.103
Eridania	dormitorio comunale	dormitorio comunale	ASCMn, Cat.V.3.1, n.103
———	———	campo scuola	G. di M. 2/1/2016
———	depos.autocorriere	centro servizi MPS	ADCMn, Cat.10.10.2, PG. 4254/80
———	concession. auto	Gazzetta di Mn	ADCMn, Cat.10.10.2, PG.3899/17198/2005
Campo sportivo B. Mussolini	Stadio D. Martelli dal 1949	Stadio D. Martelli	ASCMn, U.T., bb.80-87 e 93
———	costruzione palazzetto 1972	disuso privatizzato	ASCMn, U.T., bb. 88-89
———	caserma VV.F 1955	caserma VV.F	Modernità..,2003, p. 21
———	liceo scientifico	liceo scientifico	ASCMn, Cat.III.2.5,PG.6131/60
mercato bestiame	disuso	bocciofila	ASCMn, U.T., bb. 91-92
usi impropri	museo	museo	ASCMn, U.T., b. 17, f. 1 ASCMn, Cat.V.3.1, n. 5
dispensario (1933)	servizi sanitari	servizi sanitari	Bonora-Roncai 2008, p.152
stazione tranviaria	dal 1959 piscina comunale	piscina comunale (ristrutturata nel 2000)	ASCMn, Cat.V.3.1, n.101
scuola element. M. Gonzaga 1938	scuola element.	circolo Arci	ASCMn, U.T., b. 44
asilo Arnaldo Mussolini (1937)	scuola materna	scuola infanzia	ASCMn, U.T., b. 27, f. 1
	scuola elementare M.Gonzaga	ufficio tecnico comunale	ASCMn, U.T., b. 44
———	———	Ist.Bonomi Mazzolari	ADCMn, Cat.10.10.2, PG. 7631/2003
———	———	ENAIP	ADCMn, Cat.10.10.2, PG. 1853/90

N.	DENOMINAZIONE	UBICAZIONE	1866	1915
130	SEDE C.G.I.L.	via Altobelli	———	———
131	PALAZZO TELECOM	via Don Maraglio	———	———
132	SERVIZI POSTALI	via Nenni	———	———
133	SERVIZI FUNERARI	via Nenni	———	———
134	I.N.A.I.L.	via Nenni	———	———
135	CENTRO DISABILI RSD	via Ilaria Alpi	———	———
136	SCUOLA INFANZIA CAMPOGALLIANI	via Parilla	———	———
137	SCUOLA ELEMENTARE MARTIRI DI BELFIORE	viale Gobio	———	———
138	COMANDO POLIZIA UNICIPALE	v.le Fiume	———	———
139	SCUOLA INFANZIA MONTESSORI	piazzale Michelangelo	———	———
140	CASA RIPOSO ISABELLA D'ESTE- LUIGI BIANCHI	v.le Fiume	———	———
141	I.N.P.S.	v.le Fiume	———	———
142	CASA DI CURA VILLA AL LAGO	v.le VII Dicembre	———	———
143	OSPEDALE CIVILE CARLO POMA	strada Lago Paiolo	———	acquisto area e prog. dal 1908
144	CASA DI CURA S. CLEMENTE	viale Pompilio	———	———
145	SCUOLA INFANZIA COLLODI	via Indipendenza	———	———
146	SCUOLA ELEMENTARE DE AMICIS	via Indipendenza	———	———
147	ISTIT. TECNOL. E LICEO SCIENTIFICO E. FERMI	strada Spolverina	———	———
148	SCUOLA INFANZIA TOM SAWYER	via Miglioretti	———	———
149	SEDE APAM	via dei Toscani	———	———
150	ISTITUTO TECNICO AGRARIO STROZZI	via dei Toscani	———	———
151	EX OSPEDALE PSICHIATRICO	via dei Toscani	———	———
152	POLIAMBULATORIO GREEN PARK	strada circonv. sud	———	———
153	SCUOLA INFANZIA RICORDO AI CADUTI	via Cremona	———	costruzione 1925
154	SCUOLA ELEMENTARE DON MINZONI	via Cremona	———	———
155	CIMITERO COMUNALE	via Cremona	cimitero (terreno recintato)	nuovo ingresso e forno crematorio

1940	1970	2018	FONTI
———	———	sede C.G.I.L.	ADCMn, Cat.10.10.2, PG. 15433/98
———	———	Telecom/Amm.Prov./ disuso	Modernità.., 2003, p. 46
———	———	servizi postali	ADCMn, Cat.10.10.2, PG. 15460/2000
———	———	servizi funerari TEA	ADCMn, Cat.10.10.2, PG. 28440/2001
———	———	I.N.A.I.L.	ADCMn, Cat.10.10.2, PG.22475/2001
———	———	centro disabili	SUSCMn, Tit. VI.3, PG.37953/2011
———	scuola materna	scuola infanzia	ASCMn, Cat. V.3.1, n.107
———	scuola elementare (1957)	scuola elementare	ASCMn, Cat.V.3.1, n.104
scuola elementare Manzoni	scuola elementare Manzoni	comando polizia municipale	ASCMn, U.T., b. 42 ASCMn, Cat.V.3.1, n.125
———	scuola materna	scuola infanzia	ASCMn, Cat.V.3.1, n.117
———	Casa di cura	Casa di riposo	ASCMn, Cat.III.2.5, PG.2200/63
———	I.N.P.S.	I.N.P.S.	ASCMn,Cat.III.2.5,PG.5422/62
casa di cura	casa di cura	istituto di riabilitazione	ASCMn, Cat.III.2.5, PG.3251/28
ospedale dal 1928	ospedale (1° ampliamento e camere mortuarie)	ospedale 2° ampliamento	Tamassia 2003, pp.105-193 Modernità.., 2003, p. 32
istituto religioso	istituto religioso	casa di cura	ASCMn, Cat.III.2.5, PG.4085/28
———	scuola materna (1965)	scuola infanzia	ASCMn, U.T., b. 27, f. 2
———	scuola elementare (1961)	scuola elementare	ASCMn, U.T., b. 28
———	I.T.I.S.	istituto tecnolog. e liceo scientifico	ASCMn, Cat.III.2.5, PG.2238/78
———	———	scuola infanzia	ASCMn, Cat.V.3,1, n. 70
———	———	sede Apam	ADCMn, Cat.10.10.2, PG. 8070/83
———	fattoria dell'osp. psichiatrico	Istituto tecnico agrario	Benevelli 2008, p. 10
ospedale psichiatr. inaugurato 1930	ospedale psichiatr.	strutture A.T.S.	Benevelli 2008, pp. 1-4
area dell'ospedale psichiatrico	area dell'ospedale psichiatrico	poliambulatorio privato	SUSCMn, Tit.VI.3, PG. 34048/2012
———	scuola materna	scuola infanzia	ASCMn, U.T., b. 25; ASCMn, Cat.V.3.1, n.78
ampliamento del 1932	scuola elementare	scuola elementare	ASCMn, U.T., b. 34, f. 1; ASCMn, Cat.V.3.1, n.65
cimitero monumentale	cimitero monumentale	cimitero monumentale	ASCMn, U.T., bb. 183-186 Benetti 2004-2005.

N.	DENOMINAZIONE	UBICAZIONE	1866	1915
156	CIRCOLO CANOTTIERI MINCIO	via San Giovanni Bono	———	———
157	PORTA GIULIA	p.zza Porta Giulia	uso militare	uso militare
158	SCUOLA INFANZIA PACCHIONI	p.zza Tolazzi	———	———
159	SCUOLA ELEMENTARE TAZZOLI	via San Giovanni Bono	———	———
160	CEPIA ONLUS	strada Mantovanella	———	———
161	EX MERCATO ORTOFRUTTICOLO	strada Mantovanella	———	———
162	ROCCHETTA DI SPARAFUCILE	via Legnago	rocchetta di S. Giorgio	rocchetta di S.Giorgio
163	CIMITERO EBRAICO	strada del Forte	———	———
164	PALABAM	via Gioia	———	———
165	CENTRO SOCIALE LUNETTA	via Valle d'Aosta	———	———
166	PALAZZETTO SPORT PALALU'	via Valle d'Aosta	———	———
167	SCUOLA INFANZIA BERNI	via Sarajevo	———	———
168	SCUOLA ELEMENTARE SALVADOR ALLENDE	via Valle d'Aosta	———	———
169	UNIVERSITA' DI BS	via Valle d'Aosta	———	———
170	CAMPO CANOA	strada Cipata	———	———
171	SCUOLA INFANZIA OLGA VISENTINI	via Suzzara Verdi	———	———
172	CIMITERO FRASSINO	Frassino	———	cimitero
173	SCUOLA ELEMENTARE DI FORMIGOSA	strada Formigosa	———	———
174	CIMITERO FORMIGOSA	strada Formigosa	———	cimitero
175	SCUOLA INFANZIA P.F. CALVI	strada Formigosa	———	———

1940	1970	2018	FONTI
———	piscina e spogliat. dal 1960	piscina e spogliatoi	Modernità..., 2003, p. 23
uso militare	disuso dal 1960	Parco del Mincio	Restori 1937, pp.471-472
———	———	scuola infanzia	ASCMn,Cat.III.2.5,PG.1921/79
1932 ampliamento scuola elementare	1949 sopraelevaz.	scuola elementare	ASCMn, U.T., b. 30 ASCMn, Cat.V.3.1, n. 69
scuola elementare 1930	scuola elementare	CEPIA ONLUS	Belfanti 2008-2009, p. 215 ASCMn, Cat.V.3.1, n. 86
———	mercato ortofrutticolo (1965)	disuso	Modernità..., 2003, p. 29
rocchetta di S. Giorgio	ostello della gioventù	in restauro	Restori 1937, pp. 466-470
cimitero ebraico	cimitero ebraico	cimitero ebraico	Bonora Previdi 2008, pp. 45-74
———	———	palazzetto sport (inaugurato 2005)	ADCMn, Cat. 10.10.1, PG. 7499/2004
———	———	palestra (1975) centro sociale	ASCMn,Cat.III.2,5, PG.4368/75
———	———	palazzetto sport (inaugurato 2011)	G.di M. 1/5/2001
———	———	scuola infanzia (1986)	ASCMn, U.T., b. 26
———	———	scuola elementare (1976)	ASCMn, U.T., bb. 31.,32,33
———	scuola media	università di Bs	ASCMn,Cat.V.3.1,PG.5939/78
———	———	campo Canoa	Modernità.., 2003, pp. 52-53
———	scuola materna	scuola infanzia	ASCMn, Cat. X. 3.10, P.G. 8359/67
cimitero	cimitero	cimitero	ASCMn, U.T., b. 194
costruz. 1934-35	scuola	Ufficio postale/ abitazione privata	Belfanti 2008-2009, p. 215
cimitero	cimitero	cimitero	ASCMn, U.T., b. 193
———	———	scuola infanzia	ASCMn, Cat.V.3.1, n. 88

DALLA CITTÀ DELL'ARTIGIANATO ALLA CITTÀ INDUSTRIALE

Appunti per una storia della manifattura a Mantova dall'Unità a oggi

Alberto Grandi

Il desolante quadro economico che emerge dagli studi di Melchiorre Gioia della prima metà del XIX sec.,[1] non è molto diverso da quello che altri autori ci mostrano all'indomani dell'annessione di Mantova al Regno d'Italia.[2] Anzi, per certi versi il passaggio dall'amministrazione austriaca a quella italiana rappresentò un ulteriore arretramento dell'economia cittadina. Se, infatti, il ruolo di piazzaforte strategica aveva generato, nei decenni precedenti, una consistente domanda di servizi vari da parte del sempre più imponente presidio militare, venuto meno questo ruolo, si ridussero di conseguenza anche le possibilità di lavoro per un'ampia fascia di piccoli artigiani, oltre che di operatori commerciali e logistici fortemente legati proprio alla domanda pubblica.
In un contesto nazionale tutt'altro che dinamico, il caso di Mantova si pone senz'altro come una realtà particolarmente statica, nella quale, per almeno vent'anni, succede poco o niente dal punto di vista manifatturiero. Solo con la nascita della S.A. Fabbrica Mantovana Concimi Chimici, nel 1899, il cui stabilimento produttivo non era in città, si registrerà la prima novità imprenditoriale importante dopo l'annessione di Mantova al Regno d'Italia. E bisognerà attendere la costituzione della S.A. Ceramica Mantovana nel 1901, perché anche all'interno delle mura storiche si realizzi un consistente investimento industriale. Fino a quel momento, il più importante stabilimento produttivo all'interno della città continuerà a essere il Gasometro, fondato nel 1864.
Che la città rappresenti una realtà distinta dal resto della provincia anche dal punto di vista industriale è dimostrato dalla specializzazione produttiva dei piccoli opifici all'indomani dell'annessione al Regno d'Italia. Mentre il settore secondario della provincia vede prevalere largamente le attività legate alla trasformazione di alcuni prodotti agricoli (mulini, filande, segherie, cartiere, ecc.),[3] in città si nota la discreta presenza di un artigianato meno legato alla disponibilità di materie prime locali come fabbri, falegnami, distillerie, concerie, tipografie[4] ecc. È evidente che sull'evoluzione dell'artigianato e delle manifatture urbane aveva influito fortemente un tipo di domanda, quella militare e pubblica, molto diversa

[1] M. Gioia, *Statistica del Dipartimento del Mincio*, Milano, Brambilla 1838.
[2] A. De Maddalena, *Centocinquant'anni di vita economica mantovana (1815-1965)*, Mantova, CCIAA 1967.
[3] L. Cavazzoli, *Intelligenza e intrapresa dalla Restaurazione al miracolo economico*, in *Storia di Mantova*, II, *Le radici del presente 1792-1960*, a cura di M.A. Romani, Mantova, Tre Lune 2008.
[4] La presenza di tipografie in città è evidentemente da mettere in relazione al ruolo amministrativo del capoluogo, ma anche alla vivace attività editoriale che ha sempre caratterizzato la società mantovana; cfr. *In morte di Luigi Segna, tipografo-librajo proprietario della Gazzetta ufficiale di Mantova seguita il dì 26 agosto 1867*, Mantova, Eredi Segna 1867.

ed è anche chiaro che, mentre le manifatture sparse sul territorio provinciale avevano molto spesso una proiezione sovralocale, quelle del capoluogo erano tutte rivolte ai consumi interni alla cerchia urbana.
La pesante eredità di un passato da piazzaforte militare non si poteva riscontrare solo nell'ingombrante presenza di caserme e strutture difensive, che ne condizionavano lo sviluppo urbanistico, ma anche nel tessuto artigianale della città. Il primo segnale di una certa rinascita imprenditoriale nell'area del capoluogo, si registra nel 1869 con la costituzione della S.A. Mantovana dei Forni Hoffmann.[5] Si trattò di un'esperienza effimera, conclusasi solo cinque anni dopo, ma che si inseriva nel solco di una solida tradizione locale di lavorazione delle argille e in particolare nella produzione di laterizi. Il tentativo di introdurre nuove tecnologie e di superare i limiti di una produzione esclusivamente artigianale, evidentemente era in anticipo sui tempi e bisognerà attendere ancora una trentina d'anni perché un'impresa finanziariamente ben più solida, la già citata S.A. Ceramica Mantovana, iniziasse la propria attività nei pressi di Porto Catena, per poi proseguirla fino al secondo dopoguerra. Sulle vicende della Ceramica Mantovana torneremo comunque più avanti.
Ma a partire dal 1866, al venir meno della domanda di beni e servizi, rappresentata dalle guarnigioni imperiali, si aggiungeva la forte erosione della rendita fondiaria, che proseguirà anche nei decenni successivi. La somma di questi due fattori, in pratica impedì una reale accumulazione capitalistica in grado di generare processi di sviluppo endogeni o comunque rilevanti investimenti in settori diversi dal primario. Come detto, tale situazione era destinata a perpetuarsi fino alla fine del secolo. In quel trentennio, quindi, non si registrano rilevanti novità nel sistema manifatturiero della città. Del resto quelli erano gli anni nei quali la classe dirigente mantovana, ma più in generale quella italiana, attribuiva al Paese il ruolo di semplice esportatore di materie prime, escludendo quindi a priori una qualche possibilità di sviluppo industriale.
In questo contesto economico e culturale, non può quindi stupire la lunga stagnazione che si registra in città in quei decenni. In ogni caso, anche in questo primo periodo post-unitario la dislocazione delle poche attività di trasformazione all'interno della cerchia urbana identifica chiaramente alcuni luoghi come vere e proprie zone artigianali abbastanza specializzate. I fattori localizzativi erano quelli tipici di una realtà che potremmo definire preindustriale; in particolare la disponibilità di acqua, sia come fonte di energia sia come elemento essenziale nel processo produttivo, ma anche come via di trasporto. Ecco quindi che l'intero corso del canale Rio risultava punteggiato da quello che restava del sistema manifatturiero e artigianale mantovano. L'altra area a forte vocazione produttiva era, ovviamente, il Ponte dei Mulini, storica zona industriale della città fin dal basso medioevo.[6] Infine, bisogna segnalare il quartiere che si sviluppava intorno a Porto Catena, all'interno del quale trovarono lo spazio le pochissime reali esperienze industriali della città nel corso del XIX sec. L'azienda del gas, ad

[5] A. De Maddalena, *op. cit.*, p. 138.

[6] E. Marani, *Il paesaggio lacustre di Mantova tra l'antichità romana e il Medioevo,* «Civiltà Mantovana», a. II, q.11, pp. 361-387.

esempio, che fino alla fine del secolo era destinata a rimanere il più importante impianto presente in città, aveva sede in via Fondamenta; una posizione strategica, vicina a Porto Catena, con l'evidente obiettivo di contenere i costi di approvvigionamento di carbone, che arrivava in città esclusivamente via acqua.[7]

Per il resto, come detto, la struttura artigianale e manifatturiera della città presentava ancora una certa presenza di fabbri, lattonieri, falegnami, conciatori e pellicciai. Anche se non esistono dati precisi, è evidente che fossero prevalentemente piccole attività, che occupavano meno di 10 operai ciascuna. Ciò non di meno, queste presenze segnalano una differenza abbastanza marcata con il resto della provincia, dove queste specializzazioni artigianali erano quasi del tutto assenti. Altro elemento da sottolineare è la forte presenza di imprenditori ebrei, non solo nel settore tessile, che tradizionalmente ne vedeva la netta prevalenza.

Si può tranquillamente affermare che almeno fino alla fine del secolo, e in buona misura anche oltre, quel minimo di vivacità economica e di capacità di mobilitazione delle risorse interne, che si registra a Mantova lo si debba quasi esclusivamente alla presenza della consistente comunità ebraica.[8]

Come già accennato, nella seconda metà del XIX sec. in città le imprese legate alla trasformazione dei prodotti agricoli erano senz'altro meno rilevanti che nel resto della provincia. L'attività molitoria, storicamente concentrata sul Ponte dei Mulini, subiva da tempo la forte concorrenza dei molti impianti sparsi nelle campagne e in particolare dei mulini natanti presenti in gran numero non solo sul Po, ma anche sul Mincio e sull'Oglio.[9] Lo stesso discorso valeva per le pile da riso, che, pur essendo presenti in città, non erano certamente paragonabili per dimensioni e numero di occupati a quelle che si potevano incontrare in provincia, in particolare nell'area a sinistra del Mincio da Roverbella a Ostiglia.[10]

Ancora più marcate le differenze se guardiamo il settore tessile, in particolare la trattura della seta. Come è noto, l'industria serica era di gran lunga la più importante per numero di occupati e per reddito prodotto non solo in provincia di Mantova, ma in tutta la Lombardia.[11] Si trattava in gran parte di un'attività stagionale, che si integrava perfettamente nei tempi e nell'organizzazione dei lavori agricoli, con una spiccata propensione alla divisione delle mansioni all'interno della stessa famiglia contadina. Le filande nel Mantovano erano di piccole dimensioni e utilizzavano per lo più tecniche molto rudimentali, ma nella seconda metà del XIX sec. se ne contavano comunque ancora circa 200. Di queste, solo una era ubicata in città, si trattava del Nuovo stabilimento per la filatura dei bozzoli, realizzato da Pietro Dovati nei pressi di Porto Catena nel 1854.[12] Tale opificio era senz'altro il più grande e più moderno dell'intera provincia, ma era in grado di lavorare meno del 10% dei bozzoli prodotti nel Mantovano. L'impianto subì parecchie vicissitudini e conobbe diversi passaggi

---

[7] R. Dall'Ara, *Quello spirito ribelle: il gas a Mantova da Reidinger a Tea (1864-2014),* Mantova, Tea 2015, pp. 10-12.

[8] E. Colorni, *Breve storia degli ebrei a Mantova,* Mantova, Mantova Ebraica 2006.

[9] *Le ruote del Pane, Mulini natanti e cultura molitoria della pianura padana*, a cura di R. Roda, G. Setti, Mantova, Sometti 2004.

[10] C. Parmigiani, *Il riso a Mantova: le origini, canali, risaie. corti da riso, pile nella cartografia storica,* Mantova, Sometti 2013.

[11] G. Petrillo, *Industrializzazione e deindustrializzazione in Lombardia*, in *Mezzo secolo di storia mantovana 1945-1995*, a cura di L. Lonardo, Milano, Franco Angeli 1998, pp. 17-18.

[12] L. Cavazzoli, *op. cit*., pp. 200-202.

di proprietà, per chiudere definitivamente i battenti alla vigilia della Prima Guerra Mondiale.
La filanda del 1854 insieme al già citato gasometro del 1864 costituiva una prima rudimentale area industriale intorno a Porto Catena. A queste fabbriche bisognerebbe aggiungere la lavorazione dell'argilla e la produzione di laterizi, presenti, sempre nell'area del porto, già nella prima metà del secolo, anche se in forma artigianale e non certo industriale come avverrà qualche decennio dopo.[13] È evidente che almeno fino all'inizio del Novecento, lo scalo portuale fosse ancora l'unico fattore localizzativo per attività di trasformazione di una certa consistenza all'interno della città.
Tale situazione di fatto non cambierà mai, ma cambieranno i confini del Comune di Mantova, inglobando nel tempo nuove aree di espansione e di specializzazione produttiva.
Per concludere questa breve carrellata sulla realtà manifatturiera mantovana all'indomani dell'Unità d'Italia, occorre segnalare un tipo di attività tipicamente pre-industriale come la concia delle pelli.[14] I tre laboratori presenti erano tutti ubicati lungo il corso del Rio, dal quale estraevano acqua per le vasche di decantazione e nel quale scaricavano i reflui a valle del processo produttivo. Come è noto, si trattava di un'attività dal forte impatto e che già a partire dalla fine del XVIII sec. venne progressivamente allontanata dai centri urbani un po' in tutta Europa; non a caso la sopravvivenza all'interno delle città di questa attività viene spesso letta come un segnale di arretratezza dell'economia locale.[15]
La lunga stagnazione si interromperà a cavallo dei due secoli: tra la fine degli anni Novanta dell'Ottocento e la Prima Guerra Mondiale, infatti, la città si sveglierà dal suo torpore, con la realizzazione di nuove infrastrutture, e contemporaneamente con l'avvio di alcune importanti realtà produttive destinate a caratterizzare a lungo la struttura socio-economica di Mantova. Come già accennato, un primo segnale di risveglio imprenditoriale sarà la creazione della S.A. Fabbrica Mantovana Concimi Chimici nel 1899. La sede legale e gli uffici amministrativi della società erano in Corso Vittorio Emanuele, ma lo stabilimento era situato nel comune di Porto Mantovano. Si trattava di una società cooperativa della quale facevano parte sia investitori locali sia imprenditori milanesi e bresciani;[16] è evidente che un'impresa di questo genere a Mantova rappresentava un primo forte tentativo di integrazione tra l'economia dell'area urbana, che qualcuno cominciava a immaginare di tipo industriale, e quella di una campagna che si stava modernizzando, attraverso la meccanizzazione e un sempre più massiccio utilizzo della chimica.[17]
Sempre nel comune di Porto Mantovano, nel 1902, la società Binda, Lamberti & C. acquistò 12 ettari di terreno in località Poggioreale per realizzare una fabbrica di cellulosa, che inizierà la produzione due anni dopo.[18] Non è questa la sede per ripercorrere

[13] E. Oldini, A. Plebani, F. Pulice, *Ex Ceramica Mantovana. Identità e recupero di un luogo della memoria collettiva,* Tesi di laurea (Rel. Prof. P. Galliani), Politecnico di Milano, AA 2014-2015.
[14] *Milaños de trabajo del cuero*, a cura di R. Cordoba de la Llave, Cordoba, Litopress 2003.
[15] E. Merlo, *Tanning between economy and technique history. A short review of the Italian bibliography and some new lines or research,* in *Mil años de trabajo del cuero*, cit., pp. 323-334.
[16] G. Menghini, *Ordinamento amministrativo e contabile della Fabbrica Mantovana Concimi Chimici,* Mantova, Eredi Segna 1908.
[17] L. Cavazzoli, *op. cit*., pp. 242-256.
[18] G. Barozzi, L. Beduschi, *Cartiera Burgo: storie di operai tecnici e imprenditori nella Mantova del Novecento,* Castel d'Ario, Negretto 2008, p. 47.

la travagliata storia di uno dei più importanti insediamenti industriali di Mantova tuttora esistenti; qui sono fondamentali due considerazioni, la prima è che le successive espansioni territoriali del comune di Mantova, a nord come a sud, furono decise anche in considerazione della presenza di queste industrie sulle aree sottratte ai comuni limitrofi, la seconda considerazione riguarda la netta prevalenza di capitali e imprenditori *extra muros*: Binda era milanese, Lamberti era svizzero,[19] così come i soci della fabbrica di concimi erano milanesi e bresciani. Come vedremo, questo rimarrà un tratto caratteristico dello sviluppo mantovano fino ai giorni nostri. Insomma, si delinea fin dagli albori quell'idea di una città che subisce lo sviluppo più che condurlo e che cerca di inseguire le industrie con lo scopo principale, nemmeno troppo nascosto, di ottenere maggiori entrate fiscali, più che perseguire un coerente progetto di città moderna dotata di adeguate aree di espansione industriale, con la loro necessaria dotazione infrastrutturale. Salvo rare eccezioni, per la classe dirigente della città, l'interesse politico prevalente è rivolto a quello che succede dentro le antiche porte; quello che sta fuori o non interessa, o preoccupa o è semplicemente una risorsa da sfruttare.

Mentre nascevano queste industrie, per il momento nel territorio di Porto Mantovano, anche dentro la città si stavano verificando importanti cambiamenti. Il più importante riguardava un'attività storica, la lavorazione dell'argilla e la produzione di laterizi. Nell'area adiacente Porto Catena, dove, come abbiamo visto, erano già insediati da tempo alcuni opifici del settore, nel 1901 venne realizzato un imponente investimento industriale, da parte di quella che in quel momento era la società anonima con maggior capitalizzazione in provincia di Mantova (istituti di credito esclusi, ovviamente) la S.A. Ceramica Mantovana. Anche in questo caso, parte del capitale investito non era di provenienza locale. La fabbrica assunse subito dimensioni rilevanti, oltre a caratterizzarsi per l'uso di tecnologie all'avanguardia e per una spiccata propensione all'internazionalizzazione, tanto che, già negli anni Venti, venne aperta una succursale ad Alessandria d'Egitto. Come ci segnala Archinto Berni in un dettagliato studio sulle industrie mantovane, pochi anni dopo l'inizio dell'attività, gli occupati erano più di 400[20] e questo ne faceva di gran lunga la più importante industria del Mantovano almeno fino allo scoppio della Prima Guerra Mondiale. I fattori che indussero il gruppo di imprenditori ad avviare questo consistente investimento erano gli stessi che convinsero più o meno nello stesso periodo Binda e Lamberti ad avviare la cartiera di via Poggioreale: «l'abbondanza di materia prima, la manodopera a buon mercato, e i facili mezzi di comunicazione».[21]

A questo risveglio industriale contribuì anche il mutato clima politico nazionale, con al centro della scena la figura di Giolitti, sicuramente più sensibile dei suoi predecessori ai temi della modernizzazione e dello sviluppo industriale, ma contribuì anche la nuova stagione amministrativa locale che si aprì proprio all'inizio del nuovo

[19] *Ibid.*

[20] A. Berni, *Agricoltura, industria e commercio in provincia di Mantova,* Mantova, A. Mondovì 1909.

[21] G. Barozzi, L. Beduschi, *op. cit.*, p. 49.

secolo con la giunta radical-socialista guidata da Ugo Scalori. In questo contesto, infatti, vanno inserite altre due esperienze industriali per quel periodo estremamente innovative e significative: l'apertura in città di due impianti della Società Elettrica Bresciana (SEB) e lo spostamento della sede italiana della belga Engetra da Bologna a Mantova.[22]

La SEB, o semplicemente Bresciana, come la chiameranno i mantovani ancora molti anni dopo la nazionalizzazione dell'energia elettrica, era nata a Brescia nel 1905 e nel 1908 aveva già avviato a Mantova due impianti per la produzione di energia elettrica: uno in via Corrado e un altro in via Salita.[23] Complessivamente gli occupati erano una sessantina. La Société Anonyme d'Entreprise Generale de Travaux (Engetra), era una società belga, fondata nel 1880 a Bruxelles, attiva nel campo delle costruzioni immobiliari e in quello dell'esercizio di linee tranviarie. Già nell'anno successivo la società ottenne la concessione della tranvia Brescia-Mantova-Ostiglia, che fu aperta integralmente all'esercizio l'8 agosto 1886. Ma il dato per noi più importante è che la sede della rappresentanza in Italia fu dapprima posta a Roma, in seguito fu trasferita a Bologna e quindi, nel 1900, a Mantova, dove rimase fino allo scioglimento della società nel 1956, dopo svariati passaggi di proprietà e cambi di denominazione.[24] Comunque per i mantovani questa rimase sempre la Belga e nel 1908 aveva oltre 300 dipendenti sommando il cosiddetto personale viaggiante e gli addetti alla manutenzione dei mezzi.[25]

Belga e Bresciana; già i nomi la dicono lunga sulla proprietà di queste imprese. Ma quello che qui interessa in maniera particolare è l'ubicazione di tali impianti. In questa prima stagione di risveglio industriale della città, infatti, non sembra esserci una reale capacità di pianificazione: le industrie vanno ad occupare le aree necessarie laddove li trovano all'interno dello spazio urbano. Se, fino all'ultimo decennio del XIX sec., le aree produttive sono ancora il Ponte dei Mulini e il quartiere intorno a Porto Catena, nel quindicennio precedente la Grande Guerra questi vincoli si allentano fino a scomparire del tutto. Come detto, la Bresciana realizzerà due impianti in via Corrado e in via Salita, la Belga realizzerà la sua officina nei pressi di Palazzo Te. Aggiungiamo la fabbrica di concimi e la cartiera che vennero realizzate in aree che allora facevano parte del comune di Porto Mantovano, ma che dopo la guerra entreranno nel comune di Mantova.

Altre attività di una certa rilevanza che verranno avviate in questo periodo sono alcune segherie, che, potendo utilizzare l'energia elettrica, non saranno più vincolate dalla presenza di acqua corrente per muovere ruote, quindi anche questi opifici si posizioneranno in varie aree della città: via Tito Speri, Piazza Garibaldi e via Tassoni.[26]

Come si sa, la Prima Guerra Mondiale fu un grande spartiacque nella storia industriale italiana. A Mantova, in realtà, non ci furono novità rilevanti; la città era troppo vicina al fronte per essere oggetto di investimenti funzionali allo sforzo bellico. Del resto, nel periodo tra le

[22] C. Mafrici, *I binari promiscui. Nascita e sviluppo del sistema tramviario extraurbano in provincia di Brescia (1875-1930)*, «Quaderni di sintesi», vol. 51 (1997).
[23] A. Berni, *op. cit*.
[24] C. Mafrici, *op. cit*.
[25] A. Berni, *op. cit*.
[26] *Ibid*.

due guerre il settore manifatturiero presenta un andamento estremamente lento, che non mancò di preoccupare anche parte della classe dirigente fascista. Infatti, il tema dello sviluppo industriale della città venne posto quasi subito; nel 1924 il *leader* indiscusso del fascismo mantovano, Giuseppe Moschini, si adoperò personalmente per far aprire in città un nuovo zuccherificio, che si andava ad aggiungere a quelli già esistenti di Sermide e Ostiglia.[27] L'impianto, situato nell'attuale Valletta Valsecchi, doveva rappresentare un ulteriore elemento di collegamento tra l'economia della città, che si voleva industriale, e quella prevalentemente agricola della provincia, ma in realtà lo stabilimento di Mantova, pur raggiungendo dimensioni ragguardevoli, non avvicinò mai i livelli di efficienza e redditività di Sermide e Ostiglia, penalizzato soprattutto da una logistica troppo costosa.[28]

Per certi versi, la vicenda dello zuccherificio si inserisce perfettamente in una dinamica di lungo periodo, ma per altri apre un nuovo capitolo nella storia industriale della città. Paradossalmente, anche la sua chiusura nel 1957, sulla quale torneremo più avanti, mostra tutti i limiti di una classe dirigente che oscilla costantemente tra la ricerca di un ruolo nel processo di sviluppo nazionale quasi sempre sproporzionato rispetto alle reali potenzialità di Mantova e, al contrario, il rifiuto totale della modernità.

Ma andiamo con ordine. Il tema della modernizzazione e di un primo sviluppo industriale della città si pose già prima della guerra, nel quindicennio giolittiano, ma, come abbiamo visto, pur non mancando esperienze significative, i risultati furono modesti. Ne è dimostrazione indiretta il riemergere del fenomeno migratorio, che nell'ultimo decennio del XIX sec. sembrava invece aver iniziato una fase regressiva.[29] Era quindi abbastanza naturale che la nuova classe dirigente fascista ponesse al centro del suo programma locale la creazione di nuove possibilità di lavoro; la base agraria del fascismo, non solo quello mantovano per la verità, unita alla scelta ideologica, ma anche all'oggettiva impossibilità di utilizzare ancora massicciamente la valvola di sfogo dell'emigrazione,[30] imponeva di cercare nuove opportunità per le imprese nazionali, magari in grado di sfruttare la favorevole congiuntura internazionale.[31]

È in questo contesto che si sviluppa tutto il dibattito, del quale rende conto Giancarlo Leoni nel suo saggio qui presente, sulla nuova area industriale della città e sulle relative infrastrutture, in particolare sul porto commerciale. Quello che emerge chiaramente è che l'idea di base era quella di creare un'unica grande area industriale e logistica che andasse ad occupare tutta la fascia a sud-est della città, da Porto Catena al Migliaretto.

---

[27] E. Braga, *Aspetti dell'agricoltura mantovana negli anni del fascismo: le strutture, il mercato del lavoro, la crisi (1922-1938),* in *Agricoltura e forze sociali in Lombardia nella crisi degli anni Trenta,* a cura di P. Bertolini, Milano, Franco Angeli 1983, p. 308.

[28] M.A. Romani, *L'industrializzazione di un territorio a economia agraria,* in *Nel solco della terra le radici dello sviluppo,* a cura di M.A. Romani, E. Fanin, Venezia, Marsilio 2001, p. 176.

[29] M. Gandini, *Questione sociale ed emigrazione nel Mantovano. 1873-1896,* Mantova, Sometti 2000, pp. 198-201.

[30] P. V. Cannistraro, G. Rosoli, *Emigrazione, Chiesa e fascismo: lo scioglimento dell'Opera Bonomelli (1922-1928),* Roma, Studium 1979, pp. 31-35.

[31] G. Toniolo, *L'economia dell'Italia fascista,* Bari-Roma, Laterza 1980, pp. 153-157.

Proprio nello spazio del futuro aeroporto turistico si sarebbe dovuto realizzare un nuovo e moderno porto fluviale in grado di superare i limiti oggettivi dell'antico scalo gonzaghesco. In pratica ci si limitava a immaginare una enorme espansione di ciò che già esisteva. E, ancora una volta, lo sviluppo è tutto interno alla città: oltre i laghi, *hic sunt leones*... Del resto, questa logica è ben esplicitata nel *Piano regolatore esterno di massima dei territori a Sud e Ovest della città* del 1926, descritto in maniera puntuale da Francesco Caprini all'interno di questo volume nel capitolo dedicato a *I piani urbani urbanistici per la città di Mantova*.
Questa lunga stagione progettuale e di pianificazione portò solo alla realizzazione del porto petroli, nell'area retrostante l'attuale Bosco Virgiliano, nel 1940 da parte della S.A. Carburanti Lubrificanti Italiani, che aveva sede a Milano. L'idea, da parte di gruppi imprenditoriali esterni, era quella di fare di Mantova non un centro di raffinazione, ma piuttosto un importante snodo logistico per i prodotti petroliferi, anche con rilevanti finalità strategico-militari. Ancora una volta la scelta cadeva su Mantova per la presenza della via d'acqua e per la disponibilità di manodopera a basso costo.
Quasi contemporaneamente, per la precisione nel 1938, veniva inaugurato quello che è tutt'ora il più grande stabilimento industriale al di qua dei laghi: la nuova fabbrica della Lubiam in viale Fiume, abbandonando il vecchio e ormai inadeguato laboratorio in via Frattini all'interno di Palazzo Valenti.[32] L'azienda tessile della famiglia Bianchi andava ad insediarsi in una zona relativamente lontana dal centro e praticamente ancora vuota, quasi completamente priva di costruzioni e strade; ciononostante era evidente a tutti che quella sarebbe stata l'area di maggior espansione della città, soprattutto dopo il 1928, quando venne inaugurato il nuovo ospedale. Va altresì rimarcato come l'investimento industriale della Lubiam sia stato il primo compiuto da una società interamente mantovana, gli altri arriveranno solo dopo la guerra.
Proprio l'approssimarsi della guerra creerà le condizioni per un cambiamento radicale nelle prospettive industriali della città e soprattutto per l'ubicazione dei nuovi impianti. Nel 1940 muove i primi passi il progetto Sisma per la realizzazione, nell'area oggi occupata da Versalis, di un grande impianto siderurgico. Senza ripetere quanto già chiaramente descritto da Leoni per quel che riguarda la travagliata vicenda di questo impianto che non vedrà mai la luce, occorre segnalare come al momento della richiesta (18 maggio 1940, venti giorni prima dell'entrata in guerra dell'Italia), quell'area appartenesse al comune di San Giorgio. Mentre l'area attualmente occupata dall'ex-raffineria Ies faceva già parte del comune di Mantova; dato che la richiesta nel 1943 da parte di Carlo Perdomini per la realizzazione di un ulteriore impianto di stoccaggio per prodotti petroliferi, venne inoltrata proprio al comune capoluogo.
Passata la guerra, rimanevano molte industrie e infrastrutture distrutte o danneggiate, ma soprattutto rimanevano alcuni progetti appena abbozzati. La distruzione del Ponte dei Mulini porta, in sostanza, alla scomparsa dell'attività molitoria in città, provocando il completo abbandono e poi l'abbattimento del

[32] R. Dall'Ara, *Lubiam: un uomo, una storia,* Mantova, Sometti 1999, pp. 55-56.

Mulino Giannantoni, che era di gran lunga il più importante. Ma ormai la strada solo delineata a grandi linee prima e durante la guerra era tracciata: lo sviluppo industriale di Mantova avrebbe naturalmente trovato il suo sfogo nella zona al di là della Diga Masetti, i confini del comune di Mantova, infatti, si erano nel frattempo ampliati, inglobando proprio l'area compresa nel progetto Sisma e in pratica tutto quello che oggi viene considerato polo chimico. Sarebbero stati necessari ancora alcuni anni perché l'industrializzazione della città prendesse il necessario abbrivio, ma l'individuazione della zona industriale oltre il Lago Inferiore aveva portato al definitivo abbandono del progetto che andava da Porto Catena al Migliaretto, fortemente sostenuto dalle forze locali prima della guerra, e del quale non si parlerà più.

Ecco, il superamento del progetto 'interno' a favore di quello 'esterno' è un'ulteriore conferma di quello che si è già più volte rimarcato, vale a dire la natura prevalentemente esogena dello sviluppo industriale della città. Fu infatti la scelta della Edison di insediarsi nell'area ex-Sisma a favorire un processo di concentrazione di industrie, questa volta anche mantovane, che mossero i primi passi o si ampliarono proprio come fornitrici del nascente impianto chimico; basti pensare alla Belleli, che da piccolo laboratorio in città, si spostò nell'area oltre la diga proprio nel '59, ma la stessa Itas, che era già attiva prima della guerra, conobbe una forte espansione e decise di spostarsi tra la raffineria e l'Edison proprio in considerazione delle nuove opportunità create dallo stabilimento chimico. Uguale discorso si può fare per altre imprese legate alla logistica, che daranno poi vita a una sorta di distretto nella zona del nuovo porto di Valdaro. Gli incentivi messi in campo dal comune di Mantova fin dalla prima metà degli anni '50, avevano indotto molte imprese a fare domanda per insediarsi nella nascente zona industriale, ma in pratica tutte queste domande rimasero sulla carta, fino a quando, nel 1956, non partirono i lavori per la realizzazione dell'impianto Edison. L'effetto traino della grande fabbrica chimica è innegabile, così come è innegabile anche il ruolo della raffineria realizzata da Perdomini, che portò all'abbandono del vecchio Scalo Petroli nei pressi di Bosco Virgiliano e generò anch'essa un certo indotto sulle imprese locali.

Anche se il progetto di una grande zona industriale da Fiera-Catena al Migliaretto aveva ormai fatto il suo tempo, superato dagli eventi a da scelte in gran parte non mantovane, la politica locale non mostrava alcuna intenzione di abbandonare la vocazione produttiva di questa area. Del resto, il disperato bisogno di lavoro e l'esigenza di contrastare in qualunque modo l'esodo dalle campagne, imponevano agli amministratori locali il dovere morale, prima che politico, di non rinunciare alla benché minima possibilità di difendere le imprese che comunque già esistevano sul territorio, anche al di là di ogni ragionevolezza e di ogni eventuale progetto urbanistico alternativo per quell'area. Ne è dimostrazione evidente la dura battaglia ingaggiata e persa dalla giunta Dugoni contro l'Eridania per evitare la chiusura dello zuccherificio di Valletta Valsecchi nel biennio 1956-57.[33]

La chiusura dello zuccherificio è quasi contemporanea a quella della Ceramica

[33] M.A. Romani, *L'industrializzazione in un territorio a economia agraria*, in Romani, Fanin, cit., pp. 176-179.

Mantovana, con tutto ciò che questo comportò per il destino di Porto Catena, che, agli inizi degli anni '60, esaurì il suo ruolo storico di porto commerciale della città.[34] L'abbandono dell'enorme area della Ceramica chiude di fatto la storia industriale all'interno della città; resisteranno ancora per qualche anno la Fiaam e la Corneliani; la prima nell'officina di via Vittorino da Feltre, per poi spostarsi alla Virgiliana, la seconda nello storico laboratorio di via Ardigò, ma nel 1968 anch'essa si sposterà nell'attuale sede sull'Ostigliese. Mentre la vecchissima officina del gas aveva già chiuso l'impianto a carbone alla fine degli anni '50. Nel frattempo, la cartiera, diventata Burgo, completerà la realizzazione di quello che, dal punto di vista architettonico, è tutt'ora uno dei più importanti siti industriali in Italia e che continuerà a svolgere un ruolo fondamentale nell'economia della città, oltre che confermarsi luogo simbolo del sindacalismo mantovano.[35] Negli anni '70, quindi, la struttura produttiva della città è ormai definita nelle sue localizzazioni e nelle sue specializzazioni. Come si è più volte sottolineato, entrambi gli aspetti (localizzazione e specializzazione) sono per lo più il frutto di scelte che la città ha subito ed eventualmente inseguito in un secondo momento. La vecchia idea di creare un'area industriale dentro la città, ma soprattutto di creare un forte legame tra economia industriale del capoluogo e quella agricola della provincia, dovette piegarsi a scelte compiute lontano da Mantova. In ogni caso, la nuova stagione di sviluppo, che si apre con l'avvio della raffineria e poi con quello dell'impianto nato come Sic-Edison, garantì il completo assorbimento della disoccupazione e un benessere diffuso come mai si era registrato in città. Forse anche per questo durante il quindicennio 1968-1982, che in tutto il Paese rappresentò un periodo di forte conflittualità soprattutto nelle fabbriche,[36] a Mantova si respira un clima di ostilità economico-sociale sicuramente più contenuto.[37] La stabilità del sistema e anzi la tendenza alla crescita si conferma anche per tutto il decennio '80, ma si interrompe bruscamente a metà degli anni '90 con la crisi della Belleli, probabilmente l'industria che più delle altre rappresentava la capacità innovativa e la propensione all'internazionalizzazione dell'imprenditoria mantovana. Non va dimenticato che nel 1995, quando scoppia la crisi, il gruppo sfiora i 10.000 dipendenti, sparsi nelle varie sedi in Italia e all'estero.[38] La crisi della Belleli suona come un primo campanello d'allarme, al quale, purtroppo, seguiranno molti altri, che hanno portato oggi a una serie di vuoti all'interno della zona industriale che difficilmente potranno essere riempiti in un prossimo futuro.

[34] R. Sarzi, *Il Porto Catena in Mantova,* Mantova, 2005.
[35] G. Barozzi, L. Beduschi, cit.
[36] G. Crainz, *Il Paese mancato,* Roma, 2003, pp. 452-464.
[37] R. Salvadori, *La città. Problemi politico-amministrativi (1945-90),* in *Mezzo secolo di storia mantovana 1945-1995*, cit., pp. 311-314.
[38] E. Comaschi, *I 70 anni della Belleli. Dalle caldaie alle centrali nucleari,* «Gazzetta di Mantova» 2/11/2017.

DALLA CITTÀ DELL'ARTIGIANATO ALLA CITTÀ INDUSTRIALE

Mantova Est: nascita, sviluppo e riconversione della città industriale e logistica

Giancarlo Leoni

Introduzione

Mantova Est è racchiusa nel sistema insediativo sulla sponda sinistra del Mincio, compresa tra i vertici che vanno dal Frassino (ferrovia verso Monselice) al casello autostradale Mantova-Nord, al Porto-Canale alla riva della Vallazza fino a Diga Masetti e si caratterizza per alcune prevalenze funzionali quali quelle industriali-produttive, logistiche e commerciali oltre che per la presenza residuale di residenza. I circa 14 milioni di metri quadrati che essa occupa sono lievemente maggiori di tutto il sistema insediativo storico-residenziale di Mantova, compresi Cittadella e Lunetta. In questa città ad Est, con i suoi ruoli gerarchici determinanti l'assetto urbanistico,[1] si riconoscono cinque zone specializzate (fig. 1):
- le aree industriali storiche del petrolchimico, con i loro porti ed altre imprese dell'indotto (nella figura indicata con il n. 1);
- il Porto Pubblico per le merci di Mantova, in parte ancora in costruzione sul Canale Mantova-Adriatico (2);
- le aree industriali ed artigianali ex COSVIM 1 e di San Giorgio, sature e comprensive di molte imprese di logistica (3);
- le aree della Valdaro S.p.A. di lottizzazione pubblica, in gran parte ormai insediate o vendute e le aree della ipotizzata piattaforma logistica non ancora realizzata (4);
- le grandi aree della lottizzazione privata Edilpf, con una serie di capannoni (5).

Una parte di tali zone adiacenti al fiume, è

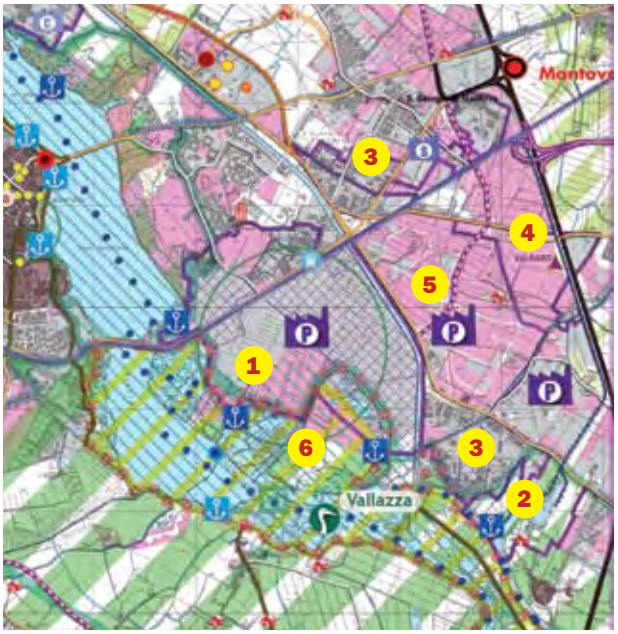


Fig. 1 – Estratto dalla mappa divulgativa del *Piano Territoriale di Coordinamento Provinciale* del 2010, quadrante industriale di Mantova con la localizzazione delle 6 zone indicate nel testo (https://www.provincia.mantova.it/context_docs.jsp?ID_LINK=175&page=2&area=8&id_context=4138)

[1] Tale delimitazione deriva dall'analisi dell'assetto insediativo dei *Piani Territoriali Provinciali* del 2003 e 2010 dai quali emerge come il polo industriale rappresenti, per estensione e per gerarchia insediativa, uno dei luoghi della nuova città di livello nazionale.

paludosa o agricola e ricompresa nel Parco del Mincio (6).
La storia di Mantova Est ha contribuito a cambiare pesantemente la società ed il territorio producendo un assetto determinante per la configurazione del futuro della città. Le radici progettuali ed economiche di tali aree risalgono ai primi decenni del Novecento e si concretizzano nel secondo dopoguerra, grazie non solo all'elemento chiave dell'accessibilità delle merci tramite la navigazione interna e la ferrovia, ma soprattutto all'intervento esogeno che tuttavia non scuote il torpore degli investitori locali, salvo rare eccezioni. La ricostruzione storica delle sue dinamiche potrebbe permettere di prefigurare possibili scenari futuri, dopo la grande crisi economica dal 2008.

Mantova Est: area agricola lontana dalla città, con cave di argilla, una fornace e zone di pesca

Per diversi decenni successivi al 1866 tutta l'area Est della città (ancora in comune di S. Giorgio) era caratterizzata dagli effetti della fortificazione militare (dall'altra sponda del fiume sorgeva il Forte di Pietole difensore dell'accesso alla città) che ne aveva di fatto inibito lo sviluppo insediativo. Vi erano attività di carattere agricolo, con corti rurali collocate sulla vecchia strada che conduceva da Mantova ad Ostiglia ma, soprattutto, cave di estrazione di argilla[2] nelle aree delle paludi del Mincio denominate Vallazza. Lungo le sponde del fiume veniva estratto il materiale per alimentare le fornaci nel quartiere di Fiera Catena e quella sulla ex-Ostigliese (oggi via Taliercio) ed alcuni pontili servivano ai pescatori che rifornivano il mercato del pesce in città.
Come descritto nei paragrafi precedenti da Alberto Grandi, l'area produttiva artigianale-protoindustriale stava all'interno del centro storico, in particolare nel quartiere di Fiera Catena e del Gradaro, a ridosso del porto. Infatti, fino al terzo decennio del Novecento, la localizzazione insediativa prevalente delle attività produttive era all'interno delle mura della città o nelle immediate vicinanze ovvero nella zona di espansione a Sud del quartiere portuale, nell'attuale Valletta-Valsecchi, a ridosso della ferrovia Mantova-Monselice.[3] Diverse attività manifatturiere erano determinate dal trasporto delle merci, via acqua, che faceva di Mantova la più importante struttura portuale interna della valle Padana, non solo tramite Fiera Catena ma anche grazie ad altri scali sui laghi.
Interessanti sono anche le principali statistiche sui flussi merci che danno una visione delle attività produttive locali e dei beni in transito verso altre province.[4] Nel 1911 sul lago di Mezzo, nello scalo di Cittadella (cartiera) transitavano circa 86.000 tonnellate di materia prima per la cellulosa mentre Porto Catena movimentava circa 115.000 ton e quello della diga Chasseloup-Masetti circa

[2] Ancora visibili nelle foto aree della RAF-Royal Air Force britannica del 1943 e 1944 (Archivio storico Provincia di Mantova) come meglio sviluppato nei paragrafi successivi.

[3] Per un inquadramento generale si faccia riferimento anche a A. De Maddalena, *150 anni di vita economica mantovana 1815-1965*, Mantova, Camera di Commercio Industria Artigianato Agricoltura di Mantova 1980.

[4] *Relazione annuale 1911 sull'andamento del Commercio dell'Industria in Provincia di Mantova* compilata a cura del Segretario prof. dott. Archinto Berni, Mantova, CCIAA 1911, p. 190 e 238. Vengono riportati «In dettaglio Porto Catena sbarcava 69300 ton di materiali da costruzione oltre ad argilla. Circa 2410 ton di antracite e carbon fossile e 635 ton di petrolio».

16.000 ton. per un totale dei porti lacuali di circa 217.000 tonnellate, come meglio commentato da Secondo Sabbioni nel saggio in questo volume.
La distribuzione degli attracchi fluviali per le merci dimostrava come anche in sinistra Mincio vi fosse attività manifatturiera. I dati riportano i movimenti dei beni in transito destinati ad altri territori dai quali emergono volumi elevati di combustibili, di antracite, di petrolio e ancora di prodotti industriali chimici, come perfosfati, scorie, nitrati, ammoniaca, zolfo e soda confermando il ruolo di centro intermodale per alcune province contermini quali Brescia e Verona.
A questa secolare modalità di trasporto si era affiancato da poco il trasporto ferroviario: in particolare, con la costruzione della Mantova-Monselice-Padova e della stazione di Mantova-Frassine, concretizzando un secondo fattore di localizzazione produttiva strategico.
In questo contesto alcune industrie manifatturiere insediate nella città costituirono i prototipi di quanto avverrà nella Mantova Est come nel caso della costruzione nel 1864 del Gasometro, collocato nel centro storico (quartiere Fiera Catena, di fianco al Porto) iniziando la produzione energetica e chimica, con la trasformazione dei prodotti fossili in sottoprodotti per il mercato.[5]
Il carbone che arrivava con imbarcazioni, subiva un processo di cottura ottenendo così il gas per illuminazione, il carbone *coke* per riscaldamento, il benzene, il catrame, l'acido solforico e il solfato ammonico usato come concime creando non pochi problemi di emissioni ambientali nella città. A vincere l'appalto del Comune fu la ditta Riedinger[6] e solo molto tempo dopo, nel 1906, nascerà la società pubblica comunale.
Nonostante la lunga esperienza di nodo logistico, dimostrata anche dalla presenza di un mercato potenziale costituito dalle città limitrofe, tale opportunità non veniva colta dagli investitori locali. Lo conferma un altro evento emblematico, di 25 anni successivo alla nascita del gasometro, con l'arrivo di un inglese abitante a Genova, Artur Burton Bucheley, che intuisce l'opportunità strategica del sito di Mantova per il mercato connesso al nuovo ciclo legato al petrolio ed alla sua logistica. Nel 1889 egli acquistava le aree, in quel periodo in comune di Porto Mantovano[7] (dove sorgerà nel 1901 la fabbrica di cellulosa, poi Cartiera Burgo), per la realizzazione di un impianto di raffinazione di petrolio, in virtù dell'affacciamento sull'acqua e della possibilità di trasporto fluviale. L'iniziativa non veniva poi portata avanti per l'imposizione di nuovi dazi per l'importazione che renderanno diseconomico l'investimento. In ogni caso, tale mancato insediamento apriva la strada non solo per la realizzazione della Cartiera ma per l'intero fronte insediativo delle industrie oltre il lago, con un

[5] *Relazione annuale 1911*, cit., p. 145, viene descritta la trasformazione dell'officina del Gasometro. «L'officina è stata dotata di una nuova batteria di 6 forni, capace di una produzione giornaliera di oltre 12000 metri cubi di gas. [...] Con il nuovo impianto, da poco funzionante, si lavorano le acque ammoniacali che si producono con la lavatura del gas per poi ricavare il solfato ammonico, il quale è usato come concime».

[6] R. Dall'Ara, *Quello spirito ribelle. Il Gas a Mantova da Riedinger a Tea (1864-2008),* Mantova, 2008.

[7] G. Barozzi, L. Beduschi, *Cartiera Burgo, storie di operai tecnici e imprenditori nella Mantova del 900*, Mantova, Negretto 2008, «Questo imprenditore di origine inglese trapiantato a Genova aveva comprato il sito per la somma di 50000 lire con un mulino con atto del 10 novembre 1900; egli voleva impiantare in quel luogo isolato nei pressi del lago una grande raffineria di petrolio che sarebbe stata l'unica brevettata in Italia», p. 47.

proprio porto industriale.
L'episodio della mancata raffineria del 1890 sollecita una riflessione circa il ritardo con il quale l'imprenditoria italiana e in particolare quella della Valle Padana, intuiva l'importanza del ciclo del petrolio, rispetto a quello del carbone. In Italia, grazie agli studi di chimica del genovese Giuseppe Mojon si avviava già nel 1802 l'era nazionale del petrolio impiegando la nafta che affiorava lungo le rive del fiume Taro vicino a Parma fino ad arrivare all'illuminazione delle vie di Genova.[8] Tuttavia, nel mantovano, occorrerà aspettare oltre cinquant'anni per lo sviluppo industriale connesso a tale risorsa alternativa al carbone analogamente al ritardo nelle attività industriali legate ai fertilizzanti di origine chimica pur essendo già sviluppate in altri siti lombardi.[9]
Con il Censimento del 1901 e la successiva Carta della Camera di Commercio di Mantova del 1909[10] (fig. 2) è possibile verificare lo stato delle attività produttive nella futura città Est (allora in Comune di S. Giorgio) ed individuare le sole due manifatture presenti: quella dei laterizi al Frassino e quella adiacente dei cementi del marchese Benedetto Sordi con 110 operai. La mappa rappresenta bene anche le aree di espansione dei laghi che occupano molte zone palustri che poi verranno in parte bonificate.

Fig. 2 – Estratto dalla mappa della Camera di Commercio del 1909 redatta da Archinto Berni

Dalla tabella con i comuni più importanti della Lombardia elaborata da Zaninelli sulla base dei dati del censimento 1911[11] in funzione del numero di imprese, di forza motrice e di occupati si ricava che Mantova a fronte di 32.631 abitanti aveva 232 aziende con 467 cavalli-dinamici e 2.113 persone occupate. Contemporaneamente Cremona presentava 40.646 abitanti, 511 imprese, 802 cavalli-dinamici e 5.392 persone occupate: più del doppio della città gonzaghesca. Dall'altro lato Brescia aveva una popolazione di 82.529 persone con 846 imprese 17.376 cavalli-dinamici con 12.474 occupati dimostrando di

[8] https://www.assomineraria.org/limportanza-e-le-opportunita-dellindustria-petrolifera-italiana.
[9] *Alla guida della prima industrializzazione italiana dalla fine dell'800 alla grande guerra*, a cura di S. Zaninelli, in *Storia dell'Industria Lombarda*, tomo 2**, Milano, Polifilo 1991. A p. 32 Zaninelli richiama la Rdp, Mantova 14 dicembre 1898 p. 205.
[10] *Carta Economica Industriale della Provincia di Mantova*, Mantova, CCIAA 1909, compilata nel 1907 dal Segretario della Camera prof. Archinto Berni. Biblioteca Comunale Teresiana Mantova di Mantova, Misc. 383.20.
[11] *Alla guida della prima industrializzazione*, cit., p. 77.

essere il terzo maggiore comune industriale dopo Milano e Monza.[12] La comparazione delle diverse realtà limitrofe conferma la grande arretratezza industriale di Mantova in quel periodo.

Gli insediamenti industriali tra destra e sinistra Mincio e l'origine della Mantova Est

Durante il primo decennio del periodo del governo fascista, lo sviluppo industriale si articolava a sud del centro storico, oltre che dentro alla cinta muraria. Nell'area ora di Valletta Valsecchi, bonificata e sottratta ai laghi, veniva realizzato nel 1927 lo Zuccherificio collegato alla ferrovia e al ponte di Diga Masetti. Inoltre, il traffico di petroli era già attivo al Porto Fiera Catena da inizio secolo e, già dal 1921, la SIAP, Società Italo-Americana pel Petrolio con sede a Genova, aveva la concessione edilizia per insediamento presso lo stesso porto. Nel progetto si descrivevano le aree all'interno delle quali erano previsti degli edifici per riempire e stoccare i barili di petrolio, prima di essere distribuiti via terra, nonché un *pipeline*, ovvero un tubo che dalle banchine del Porto permetteva di scaricare dalle bettoline-cisterna liquidi petroliferi fino all'area individuata.[13] Inoltre, nel volume sulla storia della ICIP, pubblicato nel 1980,[14] si affermava che «Industrie Chimiche Italiane del Petrolio S.p.A. di Mantova, è stata costituita già nel 1924, anche se i progetti di intervento, sulla base della fusione con la Perdomini & C, furono effettuati dopo la seconda guerra mondiale».

Per comprendere meglio le scelte localizzative di queste attività produttive è necessario approfondire il quadro degli strumenti urbanistici di quel periodo. Dopo la lunga attività di pianificazione finalizzata al risanamento urbano ed alla riorganizzazione della città storica, a seguito del venir meno della funzione di piazzaforte militare, solamente dagli anni '20 si intravvedono i piani urbanistici più sistematici che riguardano le aree di espansione della città al di fuori delle vecchie mura. Dopo le proposte del 1921 redatte da Aldo Badalotti, Carlo Arrivabene, Alberto Cristofori e Gino Norsa occorreva attendere il 1926 per vedere un piano di espansione che ipotizzasse delle nuove aree per lo sviluppo industriale. Ciò avveniva anche in seguito all'ampliamento del perimetro comunale, soprattutto verso Sud (Curtatone e Virgilio), con la conseguenza che la superficie comunale veniva triplicata passando da circa 580 ettari a 1765 senza contare altri 170 ettari di laghi.[15] In questo contesto si può capire come venivano previsti, tra il 1923 e del 1926, diversi ampliamenti di quartieri esterni ed in particolare quello a Sud che coinvolgeva gran parte dell'area del vecchio lago del Paiolo fino ad arrivare ai nuovi confini di Borgo Virgilio. Questa grande espansione urbana era motivata anche da una poco credibile ipotesi di forte incremento della popolazione

[12] Ivi, la tabella 18A p. 86 sull'andamento delle principali produzioni chimiche in Lombardia (1897-1914) consente di osservare come tale settore fosse già sviluppato nei decenni precedenti.

[13] Archivio Storico Comunale di Mantova (da ora ASCMn), *Sezione novecentesca*, Cat. III.2.5, PG. 1227 del 1921.

[14] Cfr. la pubblicazione aziendale ICIP Mantova, VE srl, Roma, 1980.

[15] Inoltre, occorre ricordare che il 26 febbraio 1925 il territorio del comune di Mantova si espande formalmente con il regio decreto che prevede 1185 ettari di territorio presi dai comuni di Curtatone, Virgilio, Porto Mantovano e San Giorgio ed aggregati a quelli di Mantova.

che giustificava un fabbisogno di quartieri residenziali ed industriali connessi alle nuove infrastrutture. Quella proposta presentava, per la prima volta, una visione strategica dell'assetto urbano basato non solo sulla residenza ma anche sulle necessità infrastrutturali e produttive. Gli elementi caratterizzanti di tale espansione a sud della ferrovia erano la creazione del Nuovo Porto Industriale in destra Mincio che entrava nelle aree dell'ex lago Paiolo per incardinare poi la nuova area a destinazione produttiva dove le aziende venivano servite dalle banchine fluviali e dai binari. A tali zone facevano seguito quelle verso ovest dei servizi, delle aree verdi e residenziali (fig. 3).
La localizzazione del nuovo porto industriale diventa un tema cruciale nella discussione urbanistica in occasione della proposta di *Piano Regolatore Generale* (PRG) avviata nel 1925 in quanto il vecchio porto di Fiera Catena era ormai saturo e una nuova infrastruttura di navigazione era una determinante importante per le aree di espansione industriale. La scelta strategica ricadeva nella zona a sud in continuità con l'area produttiva dello Zuccherificio (oggi Valletta Valsecchi) anche in conseguenza del fatto che i terreni in sinistra Mincio erano ancora in gran parte di altri comuni e la visione prevalente degli amministratori non prendeva in considerazione l'altra sponda. Importante è notare che a fianco dell'area portuale-industriale veniva pianificata la nuova zona residenziale a sud oltre Palazzo Te senza porsi il problema del possibile impatto produttivo che pure era già emerso nei casi del gasometro e della fabbrica di cellulosa poiché prevaleva invece l'opzione di avere le abitazioni vicino ai posti di lavoro. Il 9 maggio del 1926 il Consiglio Comunale approvava tale *Piano*

Fig. 3 – Estratto mappa PRG Esterno Sud Te con ipotesi di localizzazione del porto e delle aree industriali a Sud, Migliaretto-Te Brunetti (1926)

Regolatore. Rosa Maria Rombolà[16] sottolinea che l'insieme dei piani proposti in quell'anno configurava un progetto di espansione urbana «difficilmente giustificabile dai reali tassi di crescita sia economica che demografica della città» e avviava il modello di sviluppo per quartieri satelliti poi ripreso e concretizzato nel dopoguerra.
Di lì a pochi anni le scelte pianificatorie successive saranno in parziale contraddizione con la visione proposta. Infatti, nella zona del previsto porto viene realizzato il Bosco Virgiliano con il poligono

[16] R.M. Rombolà, *Mantova piani 1883-2004*, Politecnico di Milano Laboratorio RaPu CEDAT, Triennale di Milano Rete Archivi dei Piani Urbanistici, Milano, Print12 2006. Nel volume si raccoglie la schedatura di tutti gli strumenti di pianificazione che riguardavano la città di Mantova.

di tiro (1930) e dopo pochi anni veniva costruito il quartiere ghetto delle case popolarissime dietro palazzo Te che si estendeva fino al nuovo Bosco destinato ad accogliere le famiglie povere espulse dal centro in conseguenza dei risanamenti, denominato dalla popolazione con termine spregiativo Tigrai.[17]

Nel 1934 si riapre la discussione urbanistica con un concorso nazionale per il nuovo piano regolatore specificando che la proposta da candidare, pur risolvendo tutti i problemi fondamentali della viabilità, del risanamento cittadino, dello sviluppo edilizio ecc. «dovrà ispirarsi ad una visione realistica della possibilità economiche» con evidente critica all'approccio troppo espansivo della proposta del 1926. Di fatto, gli atti pianificatori che seguiranno ritorneranno ad occuparsi dei quartieri del centro con particolare attenzione alla valorizzazione del patrimonio storico-monumentale finalizzato alla conservazione turistica. Allo stesso tempo, però, Andreani, capogruppo responsabile del piano, propone di nuovo l'interramento dei laghi per ricavare vaste aree da destinare a viabilità, parco o insediamenti sulla base di un coerente riassetto idraulico.

Tale previsione veniva in parte assecondata, nei decenni successivi, dal Magistrato alle Acque sia con la bonifica di vaste aree e la rettifica conseguente delle rive, sia con la realizzazione negli anni Settanta della conca incompiuta di Diga Masetti.

Nel 1940, veniva inaugurato dai gerarchi fascisti,[18] tra il Bosco Virgiliano ed il Mincio, il nuovo Deposito Costiero di Petroli per lo stoccaggio dei liquidi provenienti dai porti marittimi gestito dalla Società Anonima Carburanti Lubrificanti Italiani, con sede principale a Milano[19] in apparente coerenza con il disegno strategico del PRG del 1926 ed in contrasto con l'adiacente nuovo parco. Tale episodio insediativo rimaneva però una iniziativa isolata dettata più da esigenze di vicinanza alle caserme presenti nella città che da visioni urbanistiche nonchè dalla mancanza di spazi in Fiera Catena adeguati alle nuove esigenze belliche di immagazzinamento e remotizzazione di gasoli.

Contemporaneamente all'approccio localizzativo del Comune di Mantova legato alla sponda destra del Mincio, nel 1940 il Governo Mussolini decideva l'avvio della costruzione di un impianto siderurgico per produrre acciaio e alluminio nell'area oltre il fiume in comune di S. Giorgio (oggi occupato dalla ENI-Versalis), attraverso una tra le più importanti ditte italiane quali la Metallurgica Ossolana che poco dopo si trasformava in SISMA, Società Industrie Siderurgiche Meccaniche e Affini.[20]

Approfittando di questo progetto, nel 1943, veniva presentata la richiesta al Comune di Mantova da parte di un mantovano nato a Gazzuolo e

---

[17] G. Bettoni, A. Sala, *Tigrai, storia di un borgo e dei suoi abitanti fra documenti e vita quotidiana*, Quaderni di «Controverso», Castiglione delle Stiviere (Mantova), Calzoni Arti Grafiche 1980.

[18] Documentazione fotografica dell'inaugurazione del 1940, ASCMn, *Raccolta fotografica*, Album 31.

[19] Con autorizzazione del Podestà di Mantova del 10-9-1940 la s.a. Carburanti Lubrificanti Italiani di Milano ampliava il deposito costiero in gestione. Subentrava poi la ditta SAPAA con marchio AQUILA. Nel 1961 la subentrata ditta SAPAA cessava l'utilizzazione dell'attracco fluviale. ASCMn, *Sezione novecentesca*, Cat. XIV.3.5, PG. 4583 del 1939.

[20] La SISMA S.p.A., Società Industrie Siderurgiche Meccaniche e Affini, nasceva nel 1892 a Villadossola come piccola bulloneria. Tra il primo e il secondo dopo guerra diventava una delle principali industrie siderurgiche con 1600 dipendenti. Entrata poi nell'orbita della Montedison veniva rilevata dall'EGAM (Ente Gestione Attività Minerarie) nel 1971.

vissuto a La Spezia, il Conte Carlo Perdomini,[21] di realizzazione di un impianto di stoccaggio, distribuzione di barili e successivamente di raffinazione di carburanti che poi si trasformerà in ICIP. Ad integrare questi interventi viene chiamata anche una ditta di Milano, la Piumital,[22] nella prospettiva di utilizzare prodotti derivati dal petrolio. È evidente che la realizzazione di detti investimenti di grande dimensione, nell'arco di pochi anni, è basata su valutazioni strategico-militari e logistiche. La necessità di nuove produzioni di acciaio e, soprattutto, di alluminio per la costruzione degli aerei da guerra[23] assieme alle esigenze di produzione energetica e di nuovi depositi di carburanti nel cuore della Valle Padana si coniugavano con il trasporto via acqua connesso ai porti strategici di Venezia, Ravenna e Ferrara. In questo quadro vanno anche richiamati i rapporti esistenti tra il Conte Perdomini ed i gerarchi fascisti Costanzo Ciano (dal 1922 sottosegretario di Stato e resp. Regia Marina) ed il figlio Galeazzo (Ministro cultura e affari esteri), sviluppati anche durante gli anni di residenza del mantovano a La Spezia, rilevante centro petrolifero e della marina militare.

Con lettera del 18 maggio 1940 definita «urgentissima», il Consiglio Provinciale delle corporazioni chiedeva al Podestà del comune di San Giorgio di Mantova,[24] sulla base di quanto proposto dall'Ispettorato Corporativo circolo di Brescia, il «parere sulla domanda presentata dalla Società Anonima Metallurgica Ossolana di Milano, intesa a conseguire l'autorizzazione all'impianto, nei dintorni di Mantova, di uno stabilimento siderurgico per la produzione dell'acciaio in base al Regio Decreto del 12 gennaio 1933 n. 141. Il capitale da investire nelle attività su indicata è di 100 milioni. Personale operaio da occupare n. 890 e non operaio n. 105. Ciò stante e per le decisioni che dovrà adottare il comitato di presidenza, si prega codesto comune di voler far conoscere, con la possibile urgente il suo avviso in proposito».
Il giorno successivo, il Podestà del Comune di San Giorgio rispondeva celermente alla nota del Consiglio Provinciale delle Corporazioni in merito alla richiesta, affermando che «questa amministrazione sarebbe ben lieta che potesse sorgere, nei dintorni di Mantova, ed anche nel territorio di questo comune, l'importante stabilimento di cui alla richiesta della società anonima Metallurgica Ossolana e si dichiara disposta ad agevolare, per quanto in suo potere, l'iniziativa suddetta».[25] Dopo pochi mesi vennero attivati i progetti (figg. 4 e 5).
L'acquisizione dei 290 ettari di terreni da parte

[21] Conte Carlo Perdomini, possidente, nato a Belforte frazione di Gazzuolo (MN) il 16 ottobre 1905, figlio di Agenore (fu di Luigi e Valentini Carolina), nato a Gazzuolo 1872 e morto a Mantova il 24-6-1928) e di Nizzola Ines (Bagnolo 1873-?) ha 2 fratelli e una sorella nati tutti a Gazzuolo: Luigi, il 26-3-1898, Ingegnere; Giuseppe, il 10-1-1900, Capitano di Lungo Corso, Marina Militare; Maria, il 18-12-1902, civile; Carlo, commerciante, il più giovane. Trasferito con la famiglia a Mantova dal Comune di Gazzuolo il 19 agosto 1916 per rimanerne fino al 7 maggio 1928 quando andrà ad abitare nel Comune di Spezia con tutta la famiglia poco dopo la morte del padre Agenore. Nel 1940 acquistavano per risiedervi la Villa Giraffa di Goito sul fiume Mincio.

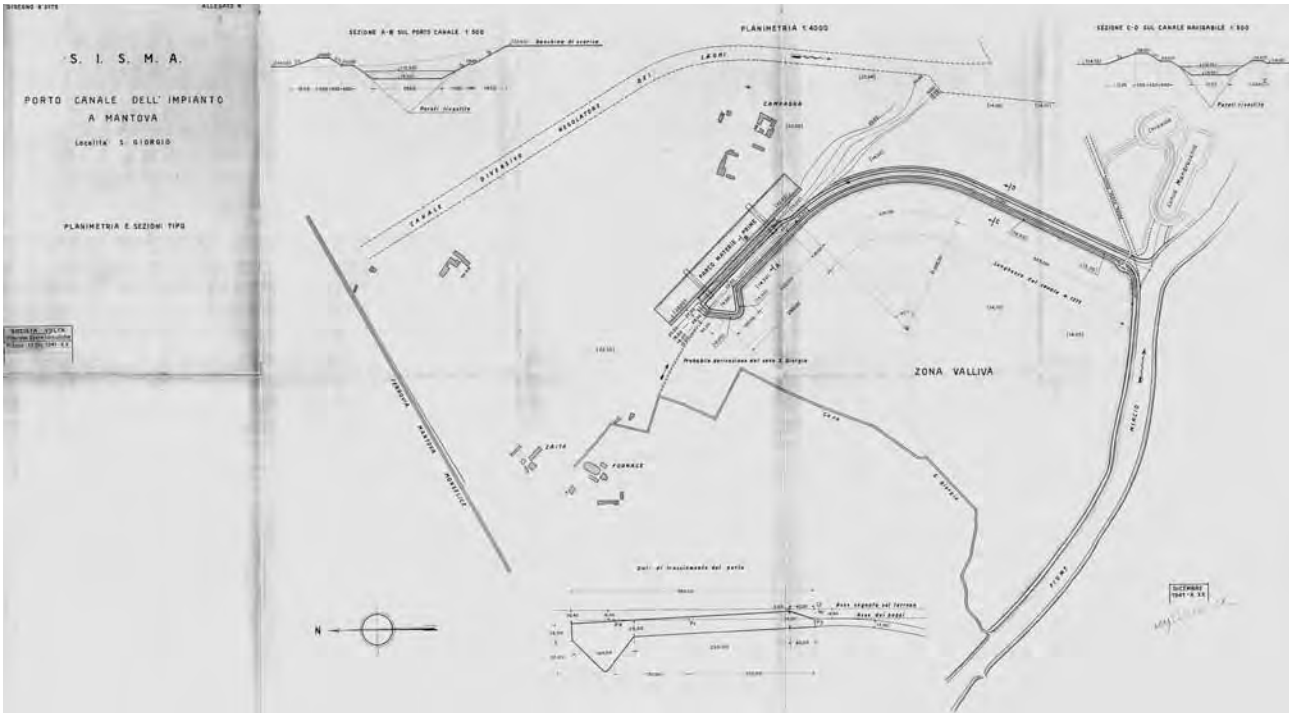
[22] PIUMITAL, soc. an. con sede sociale in Milano.

[23] La politica estera del regime fascista vide la neonata aviazione impegnata nel 1935-1936 nella guerra d'Etiopia e, dal 1936 al 1939, nella guerra civile spagnola come Aviazione Legionaria.

[24] Consiglio Provinciale delle Corporazioni, lettera al Podestà del Comune di S. Giorgio con oggetto: Società Anonima Metallurgica Ossolana, nuovo impianto elettrosiderurgico, Archivio Storico Comunale di San Giorgio (Mantova), prot. n. 2673 del 18 maggio 1940.

[25] Ivi, Lettera del Podestà del Comune di San Giorgio in risposta alla nota del Consiglio Provinciale delle Corporazioni, prot. 2673 del 18 maggio 1940.

Figg. 4-5 – Planimetria generale delle aree per l'insediamento e progetto del canale con porto di accesso all'area SISMA.
Archivio Provincia di Mantova, Servizio Bonifiche



della Metallurgica Ossolana-SISMA non fu facile come ricordavano nel 1945 gli ex proprietari tramite una lettera del dott. Tito Azzini[26] di Mantova con la quale manifestavano la richiesta di verificare il mantenimento integrale del programma di costruzione del grande stabilimento elettrico siderurgico sui terreni espropriati in località Frassino di San Giorgio o, in alternativa, la restituzione.[27]
Le planimetrie generali rinvenute consentono di leggere le aree previste a Sud del costruendo Diversivo di Mincio fino al lago e la realizzazione del canale per collegare tali zone con il fiume (poi prenderà il nome di Sisma) oltre alla collocazione degli uffici e degli alloggi per i lavoratori.

Con lettera del Ministero delle Corporazioni Ispettorato Corporativo Circolo di Cremona del 12 Maggio 1943, alla società Carlo Perdomini Industrie Chimiche Mantovane veniva autorizzato un impianto di produzione di grassi minerali lubrificanti aventi la capacità massima di 1000 ton per anno di produzione[28] cogliendo le potenzialità di integrazione con la prevista acciaieria. Dopo aver acquisito le aree in fregio al lago, alla ferrovia Mantova-Monselice, ed al costruendo nuovo polo siderurgico, dava molto velocemente inizio ai lavori anche se la crisi del governo Mussolini del 25 luglio era vicina.[29] Nella domanda presentata dopo la fine della guerra dalla ICIP presso il Comune di Mantova del 27 aprile 1947 si dichiarava che essa proveniva dalla trasformazione della società in accomandita semplice Carlo Perdomini & C. Industrie Chimiche Mantovane per il Petrolio, e che aveva «iniziato la propria attività nel campo petrolifero fino dal 1935 e dal 1939 al 1943 aveva effettuato rilevanti importazioni di carburanti e lubrificanti dalla Romania, nell'interesse delle Forze Armate, d'Intesa con il Ministero delle Corporazioni e del Ministero Scambi e Valute. Al momento dello scoppio della guerra, i dirigenti dell'americana Standard (Oil) affidarono a questa società a salvaguardia dei loro interessi ingenti quantitativi di carburanti e lubrificanti che furono ceduti integralmente alle Forze Armate».[30]
Nelle foto aeree della RAF-Royal Air Force inglese

---

[26] ASCMn, *Sezione novecentesca*, Cat. XI.4.7, PG. 2487 del 1945, T. Azzini, *Lettera con relazione allegata indirizzata al Prefetto ed al Sindaco*.

[27] *Ibidem*, «Quanto poi all'interesse nazionale della iniziativa ed alla natura delle mete perseguite, se ne trova conferma due punti: A) nella della direzione nella deliberazione in data 18 novembre 1940 con la quale il Comitato dell'Autarchia approvava l'iniziativa della società; B) nel decreto 21 aprile 1941 con il quale il Ministero delle Finanze, attesi "evidenti scopi di pubblica utilità" connessi al piano industriale della SISMA, esonerava gli stipulanti atti di acquisto dalla Imposta specie di registro sul plusvalore. Entrata così in possesso dei beni, per le sopra ricordate pressioni e minacce, la società, dopo l'inizio di Modesti lavori e la predisposizione di un certo quantitativo di materiali, non solo sospendeva *sine die* la prosecuzione dell'opera, ma passava senz'altro, negli ultimi mesi, alla vendita di gran parte dei materiali predisposti […]».

[28] Domanda ed autorizzazione della ditta Carlo Perdomini a costruire lo stabilimento industriale per spedizione fusti in ferro per carburanti e lubrificanti del R. E. (Regio Esercito), ASCMn, *Sezione novecentesca*, Cat. XI.4.7, PG. 2439 del 1943.

[29] Il documento va collocato nella fase storica che va dal 25 luglio 1943 quando il Governo Mussolini viene dimesso e il successivo 8 settembre 1943 quando il Governo Badoglio dichiarava l'armistizio. Nel marzo 1944 Mantova era governata dalla Repubblica Sociale Italiana.

[30] Industrie Chimiche Italiane del Petrolio s.p.a., ICIP domanda di ripresa ed ampliamento dei lavori, Mantova, 27 aprile 1947, «ma subito dopo la liberazione i lavori vennero ripresi ed ampliati, impiegando altri 350 milioni di lire. La direzione dello stabilimento stesso e affidata ad un dirigente tecnico della Standard. […]. Nel 1942 ebbe l'incarico dal Ministero della Guerra di erigere uno stabilimento per la lavorazione degli oli e fabbricazione dei grassi minerali e per l'immagazzinamento di prodotti petroliferi». L'autorizzazione del 1943 e quella del 1947, ASCMn, *Sezione novecentesca*, XIV.3.5, PG. 522 del 1953.

del 2 Dicembre 1943[31] (fig. 6) si può osservare accuratamente lo stato dei lavori in corso per i nuovi insediamenti industriali. La SISMA ha già realizzato il canale con il bacino portuale e iniziato la costruzione degli uffici, alla Perdomini (ICIP) vi sono gli sbancamenti e la realizzazione dei muri dei primi magazzini e, nell'area della futura Belleli, tra la fornace e la ferrovia, altri lavori di sistemazione dei terreni ed inizi di costruzioni. Probabilmente si tratta dell'intervento della Piumital, ma ancora non è stata rinvenuta la documentazione relativa. Dalle foto è possibile notare anche la presenza della fornace di Frassine, già citata in precedenza

Fig. 6 – Foto aerea della RAF 2 Dic. 1943

[31] Consultabili presso l'Archivio Storico della Provincia di Mantova.

Fig. 7 - Mappa di previsione dell'espansione industriale, 1944

e ancora attiva, delle cave di argilla in riva al fiume, delle corti rurali della Cipata ed altre. La strada Ostigliese è collocata nella posizione originaria prima del suo spostamento a nord del polo chimico a fianco del Diversivo e l'attuale via Brennero non è in adiacenza alla ferrovia, in quanto verrà ricollocata negli anni successivi. Da tali immagini del territorio si delinea una configurazione dei laghi molto diversa da quella attuale. Le quote delle acque sono regolate dal sostegno di Governolo ad un livello più basso rispetto a quello attuale che faceva affiorare vaste aree di terreno, ed il fiume era ristretto in canali. Le rive alte sono anch'esse disegnate dai gradoni dei paleoalvei che cingono le zone vallive e paludose periodicamente invase dalle piene del fiume. La perimetrazione dei laghi e delle acque di quel periodo, rispetto a quella attuale, evidenzia da un lato le aree 'rubate' ai laghi tramite le vasche di colmata dei dragaggi e, dall'altro, l'aumento dello specchio d'acqua in relazione all'innalzamento dei livelli e della copertura di zone paludose. La configurazione attuale dei laghi, quindi, non ha nulla di naturale ma è il prodotto di molti processi artificiosi.
A conferma del sostegno degli organismi governativi a tali investimenti vi sono le importanti parole riportate nel documento del Marzo 1944 dell'Unione Fascista degli Industriali della Provincia di Mantova dal titolo *Una vitale necessità di Mantova*[32] dove si trovano le diverse motivazioni per la richiesta dell'individuazione di un'area industriale strategica per Mantova e per il Nord Italia (fig. 7) con le relative agevolazioni fiscali. La localizzazione proposta segue le scelte già fatte in sede romana ed unifica in sinistra Mincio dalla Burgo-Cellulosa alla SISMA fino a Formigosa le zone produttive esistenti destinando quelle agricole ai possibili sviluppi. In adiacenza del canale Diversivo che confina l'area a Nord, viene prevista la dorsale ferroviaria per fornire alle imprese insediate i binari per le merci oltre ai già presenti porti lacuali.
Nel paragrafo intitolato allo stabilimento della SISMA si affermava che «le condizioni non floride della città di Mantova hanno richiamato da tempo l'attenzione del Duce, il quale ha voluto che lo stabilimento metallurgico (oggi sospeso), in attuazione da parte della SISMA, sorgesse a Mantova sia per la sua ubicazione che rende facile il rifornimento di materie prime attraverso le vie idriche, sia in considerazione, per l'appunto, della necessità industriale della città. In tale stabilimento, oltre al ferro, verrà prodotto in larga misura l'alluminio. La produzione di queste due materie fondamentali richiederà evidentemente che altre industrie di seconda lavorazione sorgano nella medesima località, sopprimendo così costosi trasporti di semilavorato e di rottami e limitando in tal modo la spedizione ai soli prodotti di maggior prezzo. Dato il grande movimento di materie prime che la SISMA determinerà per via fluviale in senso ascendente da Venezia, gli stabilimenti che sorgeranno a Mantova, nonché la produzione agricola locale, avranno modo di utilizzare i natanti di ritorno favorendo così l'esportazione dei prodotti del luogo poiché Mantova, come sopra accennato è zona di alto coefficiente di natalità, sono da escludere in modo certo immigrazioni di maestranze».
Nel successivo paragrafo sulla necessità di

[32] *Una vitale necessità di Mantova,* Unione Fascista degli Industriali della Provincia di Mantova, Mantova, tip. Operaia 1944. ASCMn, *Statuti, Regolamenti e Relazioni*, b. 19, X. 86.

una zona industriale si legge che «l'iniziativa della SISMA ha dato il via alla creazione di quell'ambiente atto a determinare, come sopra detto, attrattive per il sorgere in Mantova di nuove Industrie e per consentirne lo sviluppo. Infatti, altri due importanti stabilimenti quello della Piumital e quello della ditta Perdomini sono allo stato attuale, sia pure fra difficoltà non lievi, in corso di costruzione.
Ma le necessità di Mantova esigono, a guerra finita, un nuovo Maggiore incremento di industrie per cui è indispensabile la creazione di una zona industriale».[33]
Inizialmente la relazione illustrava anche lo stato di crisi economica che si era venuta a creare nella provincia mantovana a causa dell'espulsione dal territorio agricolo di forza lavoro che emigrava verso altre città[34] per poi proporre l'organizzazione di un Ente per la Zona Industriale che «provvederà alla pianificazione dello sviluppo in accordo con la Provincia col Comune per lo studio dei traffici urbani e suburbani e la riorganizzazione di tutti i servizi». La lettera è indirizzata al governo per richiedere il decreto di concessione a Mantova della zona industriale e della Costituzione del relativo Ente che potrà prevedere tutta l'organizzazione dell'area.[35] È importante osservare che Edison già in quel periodo era tra i principali produttori di energia elettrica nonché monopolista in Lombardia ed era molto probabile che fosse già stato stabilito un partenariato con la SISMA, per insediare anche un polo energetico, necessario all'acciaieria.

Dalla ricostruzione post-bellica al consolidamento industriale ai problemi dello sviluppo

Sulla base delle testimonianze degli industriali di Mantova, dopo la Seconda Guerra Mondiale, avviare un processo di ripresa significava affrontare una serie di problemi che andavano dalla ricostruzione degli impianti danneggiati o distrutti alla sostituzione di quelli vecchi o, addirittura, alla trasformazione completa di certe attività. Inoltre, vi era il problema della riassunzione, «anche al di là delle effettive esigenze aziendali, di coloro che tornavano dalla prigionia e che si presentavano ai cancelli delle fabbriche per riprendere il lavoro, che magari non c'era ancora».[36] Per quanto riguardava i rapporti sindacali «la situazione, in complesso, poteva considerarsi non eccessivamente difficile,

[33] Ivi, pp. 11 e 13.
[34] Ivi, p. 4. Poi prosegue, «nel gennaio 1939 i disoccupati dell'Industria erano 9068; nello stesso mese del 1940 erano saliti a 9570 e nel gennaio 1941 per quanto fossero già in atto i richiami alle armi e le prime e migrazioni in Germania, i disoccupati ammontavano alla cifra notevole di 6246 unita. Se a queste cifre si aggiungono quelle riferentisi ai lavoratori disoccupati parzialmente, si può affermare che oltre 10000 operai (nella quasi totalità appartamenti alle categorie non qualificate dei terrazzieri e dei manovali comuni) sono disponibili per l'assorbimento da parte di eventuali stabilimenti industriali senza pertanto che questi, per il funzionamento, debbano ricorrere a maestranze agricole».
[35] Ivi, p. 22. Al documento sono inoltre allegate due planimetrie. La prima detta Corografia illustra lo schema funzionale non solo dell'anello filoviario centrale urbano ma soprattutto i collegamenti di navigazione, ferroviari e stradali dell'area industriale proposta (vedi riproduzione nel testo). La seconda dava una visione generale delle ferrovie, dei fiumi, di tutta la provincia di Mantova e dei territori limitrofi.
[36] Cfr. Associazione Industriali Mantova, *L'industria mantovana per il progresso della Provincia 1945-70*, Mantova 1972, p. 30. Più in generale M.A. Romani, *Mantova 1945-1975 dalla crescita allo sviluppo*, Mantova, CCIAA 1978, Id., *L'industrializzazione in un territorio a economia agraria. Mantova 1945-2000* in *Nel solco della terra le radici dello sviluppo*, Associazione Mantovana Allevatori, Venezia, Marsilio 2001.

sia per il senso di misura e di responsabilità dei primi sindacalisti mantovani delle organizzazione dei lavoratori, sia per la comprensione di cui davano prova gli industriali nei riguardi delle pressanti esigenze delle maestranze dipendenti».
A questo proposito è bene ricordare che gli oltre 20 anni di fascismo avevano disperso gran parte dei quadri militanti del sindacalismo (principalmente socialisti e comunisti), con la soppressione dell'associazionismo e l'emigrazione forzata senza contare le morti nella guerra civile spagnola o nelle battaglie della Resistenza.
All'indomani della guerra la situazione delle organizzazioni sindacali era in fase di ricostruzione.

L'apertura e lo sviluppo della raffineria ICIP

Lo stato di disoccupazione e di povertà di vasti strati sociali creati durante il periodo fascista e dalla Seconda Guerra Mondiale spinsero le amministrazioni locali e le rappresentanze delle organizzazioni sociali, comprese quelle sindacali, ad agevolare la ripresa degli investimenti industriali. In questa situazione di crisi, il Conte Carlo Perdomini riprendeva il progetto già avviato, ricostruendo il consenso con le imprese petrolifere da un lato e le amministrazioni locali dall'altro.[37] Ciò poteva avvenire subito dopo la fine del conflitto, a differenza dell'iniziativa SISMA che invece non trovava più spazio nella programmazione nazionale. Occorrerà attendere ancora circa un decennio prima che i governi decidessero la nuova strategia della chimica considerando il polo di Mantova, riutilizzando le relazioni con Edison interessata verso nuovi prodotti connessi ai derivati del petrolio. Si ribalta in questo modo il ruolo tra le due iniziative nate durante il fascismo: la raffineria ha funzionato da traino per il futuro stabilimento chimico mentre nel decennio precedente era stata la SISMA ad aprire la strada al disegno del Perdomini. La nascita della raffineria, quindi, ha agevolato lo sviluppo del polo chimico-industriale che si concretizzava anche con la creazione di interconnessioni con altre aziende, sia dirette ai cicli produttivi e logistici, sia come indotto indiretto.
Il 24 Aprile 1947 al Comune di Mantova perveniva la domanda[38] da parte di Industrie Chimiche Italiane del Petrolio S.p.A. con sede sociale e direzione a Genova e stabilimento a Mantova Frassine nella quale si faceva presente che la società proveniva dalla trasformazione della società in accomandita semplice Carlo Perdomini & C. Industrie Chimiche Mantovane per il Petrolio, effettuata con atto notarile del 26 ottobre 1946. Si precisava, inoltre, che dopo la Liberazione i lavori relativi agli impianti erano stati ripresi ed ampliati, impiegando altri 350 milioni di lire e che i responsabili tecnici facevano riferimento alla Standard, ovvero alla multinazionale americana del petrolio. Marzio Romani[39] documenta più in dettaglio questa fase durante la quale il Perdomini sviluppava una serie di accordi con

[37] ASCMn, *Sezione novecentesca*, Cat. XIV.3.5, PG. 522 del 1953. La OZO il 18 gennaio 1952 richiedeva l'approvazione del progetto di massima del nuovo stabilimento. Il sindaco approvava il 22 gennaio 1953. Vi sono poi anche i successivi progetti di ampliamento fino a quello significativo del 1960 con i serbatoi.

[38] Ivi, ICIP Filiale di Mantova Piazza Dante 2 (filiali anche a Roma e Milano) domanda di ampliamento della concessione per il trattamento industriale degli Oli minerali stabilimento di Mantova Frassine, 1953.

[39] M.A. Romani, *Industrializzazione in un territorio*, cit., pp. 166-167.

Fig. 8 – ICIP in costruzione. La data ipotizzata è il 1949. Nel quadrante alto a destra si intravvedono gli edifici poi della Belleli, la vecchia fornace e l'edificio degli uffici ex SISMA. Foto concessa dall'Editore Sometti

società straniere al fine di proseguire i lavori della raffineria il primo dei quali nel 1949 era con la Mercury Overseas Corporation di New York. La società americana si impegnava a partecipare con 500 milioni di lire all'aumento di capitale della ICIP che aveva in progetto. Tuttavia, questa intesa non venne concretizzata per una serie di problemi di carattere finanziario e societari aprendo la possibilità dell'accordo con la società francese Omnium (poi Total e OZO) che permetteva così la prosecuzione della realizzazione degli impianti. Questi investimenti erano legati ai fondi dei finanziamenti derivanti dal supporto dello stato americano allo sviluppo dell'economia italiana.

Dopo alterne vicende, solamente nell'anno 1950 fu possibile creare le basi tecniche ed economiche per il completamento dello stabilimento, che prevedeva un ciclo di lavorazione annua di 260.000 tonnellate di greggio.
Alcuni anni dopo, nel 1953, veniva richiesto l'ampliamento degli impianti e la ICIP ricordava al Ministero che alla fine dell'anno 1947, epoca della prima concessione alla raffinazione, esistevano in Italia 14 raffinerie che, ultimata la riparazione dei danni di guerra, erano in grado di trattare annualmente 2.180.000 ton, elevate a 5 milioni dopo le ulteriori richieste. Questi dati dimostrano che in Italia esisteva ormai da anni un sistema di

Fig. 9 – ICIP Porto petroli

raffinazione diffuso e che la realtà mantovana era in ritardo rispetto all'opportunità che già si era creata nel 1889, ovvero circa 60 anni prima. La richiesta al Ministero del 1953 porterà poi all'ampliamento produttivo di Mantova, per una capacità lavorativa annuale di 550.000 ton che, tolto il 30% di maggiore capienza voluto dalla legge (bunkeraggi di riserva strategica), portava la produzione di derivati del petrolio da 200.000 a 425.000 ton.[40] Nello stesso anno la società francese Omnium (confluita poi nella Compagnie Française des Petroles-CFP) liquidava il Perdomini acquisendo l'intera proprietà con i marchi OZO,[41] AQUILA e TOTAL.[42] I traffici di greggio per via fluviale iniziavano nel 1954 (fig. 9).
L'assetto del territorio rappresentato dalla foto aerea del 24 maggio 1955 (volo Gay) illustra bene l'area della raffineria e le aree contermini con l'insediamento dei primi capannoni di Belleli e la vecchia fornace ancora attiva. La strada provinciale, via Brennero, è ancora discostata dalla ferrovia, il canale diversivo è in costruzione e le restanti aree del quadrante ancora agricole. Il Mincio è ancora un rigagnolo all'interno di un alveo emerso e paludoso.

La nascita dell'industria di trasformazione dei derivati dalla raffineria: la Sicedison

Lo sviluppo dell'industria era caratterizzato da «un'estrema lentezza in relazione con la possibilità dell'agricoltura di giovarsi di talune materie prime e con il formarsi di un mercato capace di assorbire taluni prodotti anche in dipendenza di un più elevato livello di vita».[43] Nel censimento

[40] ICIP Filiale di Mantova, domanda di ampliamento della concessione 1953. Nella relazione si legge, «a motivazione dell'aumento si deve anche considerare che per il trasporto del greggio da Porto Marghera a Mantova la scrivente ha affidato l'incarico alla società Navi Cisterna con sede in Venezia garantendo un quantitativo minimo di trasporto di 200.000 tonnellate per anno senza del quale non era economicamente possibile procedere alla costruzione di 5 speciali petroliere fluviali della portata di 600 tonnellate cadauna inesistenti nel nostro paese». ASCMn, *Sezione novecentesca*, Cat. XIV.3.5.

[41] La OZO diventerà per molti anni lo sponsor della squadra di calcio del Mantova.

[42] ICIP, Roma, 1980, cit., p. 38. Alla fine degli anni '70 Mario Contini, Renzo Noli e Paolo Mantovani costituiscono la Pontoil e nel 1977 acquistano dalla Total la raffineria ICIP di Mantova. Successivamente, negli anni '80, la Pontoil decide di cedere tutta la sua attività petrolifera al gruppo CAMELI, che prosegue la diversificazione con i GPL, i bitumi stradali modificati ed industriali e l'acquisizione di stazioni di servizio. Nel 1994 il gruppo CAMELI esce dal settore petrolifero e Mario Contini, che aveva continuato a detenere una partecipazione nella CAMELI, decide di acquistare il pacchetto azionario di maggioranza e modificare la denominazione sociale in IES, Industria Energia e Servizi S.p.A. Poi, cede parte del suo pacchetto al gruppo Messina, e rimane con il 54% del capitale sociale ricoprendo il ruolo di presidente del consiglio di amministrazione. Il gruppo Messina, importante operatore genovese in campo armatoriale, deteneva il 36%. Adolfo Vannucci, attraverso la società Alpidorica, completa, con il restante 10%, il capitale sociale della IES ricoprendo la carica di amministratore delegato. Nel 2000 il Messina decide di vendere le sue azioni agli altri due azionisti. Nel 2007 vi sarà l'accordo con la multinazionale ungherese MOL che porterà all'acquisizione degli impianti.

[43] *Per l'istituzione di una zona industriale in comune di Mantova*, Mantova, tip. Baruffaldi 1956. ASCMn, *Sezione novecentesca*, Cat. XI.4.7, PG. 6473/8141 del 1959. La proposta del Sindaco di Mantova raccoglieva il consenso dei parlamentari mantovani, della Camera di Commercio, dell'Associazione Provinciale degli Industriali, di tutte

del 1911 risultavano nella provincia 2713 imprese con 16.247 addetti, nel 1927 gli esercizi salgono a 10.178 con 32.101 occupati, nel periodo 1937-1940 gli esercizi risultano essere 12.258 impiegando 32.487 persone mentre nel 1951 a fronte di 10.078 imprese gli addetti risultavano essere 33.582. Si noti che dal 1927 al 1951 il numero degli addetti «è rimasto sostanzialmente stabile, dimostrando come lo sviluppo industriale sia stato assolutamente carente e ininfluente nella struttura produttiva». [44]

La creazione di nuova occupazione veniva sollecitata dalla disoccupazione che si era creata con pesanti crisi aziendali delle poche industrie presenti nella città storica. Dopo la demolizione a causa dei bombardamenti del Mulino Giannantoni seguivano la chiusura dello Zuccherificio Eridania con circa 500 o 600 lavoratori stagionali e quello della Ceramica Mantovana avvenuti entrambi nel 1956. In questo contesto di arretratezza ed a fronte dei problemi di disoccupazione e povertà, il Comune di Mantova promuoveva degli incentivi per sviluppare l'insediamento delle aziende già dal 1953,[45] soprattutto nella Mantova Est.

Tra le prime richieste vi erano quella di Amos Garosi (poi soc. Belleli) inoltrata il 13 maggio 1954 e ripresa nel 1959, quella della Samam (poi Corneliani) per ottenere il sostegno sia per l'investimento dell'area sia per l'agevolazione alle tasse e ai dipendenti come concesso ad altre aziende.[46] Altre richieste, prevalentemente del 1959, erano delle ditte Universal Pioggia, Siderurgica Landini di Verona per 6000 mq, Franz Ekstrickwarenfabrik, Spaggiari Fernando, Renato Reni Ettore compensati, Dolciaria Simone. Molte di queste non troveranno poi localizzazione a Mantova.

Nel saggio di Eugenio Camerlenghi[47] che analizza i mutamenti delle dinamiche socio-politiche dal sistema rurale a quello industriale, si ricorda che prima delle politiche degli incentivi attuate già dal 1953 dal Sindaco Giuseppe Rea, vi erano stati casi di concessione di benefici da parte del Comune come quella a favore della ditta Bianchi dal 1937 fino al 1948. Inoltre, si richiama l'esperienza del sindaco Dugoni durante la quale «l'ente locale percorreva una linea politica coraggiosa e non priva di rischi, non sempre condivisa anche nelle file della sinistra».[48] Nel febbraio 1960, durante l'assemblea cittadina del suo partito, Dugoni affermava che: «qualcuno brutalmente dice nei caffè "i dà i besi ai sior". Io spero che i compagni non si lascino tirare dai discorsi di questa facilità» e ribadiva, con evidente veemenza: «a chi non dà lavoro, non daremo mai

---

le libere associazioni sindacali dei lavoratori, dell'Amministrazione Provinciale e di altri enti economici e uffici tecnici mantovani interessati. Più in dettaglio in M.A. Romani, *L'industrializzazione in un territorio*, cit. p. 189.

[44] *Per l'istituzione di una zona industriale*, cit. p. 13. Nel capitolo nella situazione delle Industrie locali e di quelle del Capoluogo «risultano con esclusione delle cooperative i seguenti dati di aziende industriali: con più di 10 dipendenti sono 598, da 11 a 50 sono 115, da 51 a 100 sono 30, da 251 a 500 sono 3 e da 500 a 1000 1 sola per un totale di 757 aziende».

[45] Le diverse domande di imprese sono presenti in ASCMn, *Sezione novecentesca*, Cat. XI.4.7.

[46] Successivamente, in data 28 maggio 1959, Samam rinunciava ai benefici, in relazione alle agevolazioni comunali concesse con delibera del 30 novembre 1955 giustificandosi con «Essendosi creata l'opportunità di estendere i locali di oltre 2000 metri quadri nel sito esistente in quanto gli è stato offerto questa disponibilità inaspettata».

[47] E. Camerlenghi, *I mutamenti delle dinamiche socio-politiche dal sistema rurale quello industriale* in *Belleli una fabbrica tra storia e memoria*, CGIL Fiom, Mantova, Tipo-Lito Operaia 2006. In esso ricordava le politiche degli incentivi portati avanti già dal 1953.

[48] Ivi, p. 147.

un centesimo! Applicheremo delle tasse! A chi crea una certa attività a Mantova piuttosto che in un altro posto, noi riserveremo un contributo proporzionato alla occupazione che si prevede».[49]
La convenzione che veniva applicata[50] per gli incentivi, come nel caso della Belleli prevedeva agevolazioni per la costruzione di uno stabilimento di carpenteria metallica e di un cantiere per natanti fluviali nella zona industriale, consistenti in un contributo annuo per il periodo di anni 20 dal primo gennaio 1955, pari all'importo di tutte le imposte e le tasse della stessa pagate a favore del comune, nonché un contributo di lire 30.000 annui per il periodo di anni 20 dal primo gennaio 1957 per ogni dipendente occupato in più delle 100 unità, numero corrispondente al minimo dei dipendenti che la ditta si era impegnata a mantenere in servizio.
Alle sollecitazioni sindacali e dell'imprenditoria locale, le amministrazioni comunali che si sono succedute avevano ripreso l'ipotesi della realizzazione dell'acciaieria SISMA, ma nel dopoguerra non vi erano più le condizioni di prosecuzione per i mutati scenari militari e per le scelte dei nuovi governi che privilegiavano altre localizzazioni nel contesto italiano. Tuttavia, i nuovi amministratori locali iniziavano ad attivarsi presso i centri decisionali del governo per perseguire un progetto insediativo sostitutivo.
Le motivazioni che stavano alla base della riproposizione per l'insediamento dell'area industriale a Mantova-Est erano diverse. Oltre alle note pressanti esigenze occupazionali (disponibilità di forza lavoro) e alle buone condizioni infrastrutturali sia ferroviarie che fluviali, si erano create anche nuove opportunità di mercato promosse dalla domanda dei nuovi consumi di massa e di altre materie derivate dalla chimica di base per la nuova industrializzazione della Val Padana. A questi macrofattori, se ne affiancarono anche altri, più locali, quali la disponibilità di una vasta area già espropriata dalla SISMA che aveva legami con EDISON, l'esistenza di una parziale infrastrutturazione del lotto (canale SISMA, uffici, accesso alla ferrovia) e, soprattutto, l'avvio della raffineria ICIP che creava una condizione di sinergia nuova e rara per le connessioni con i cicli della chimica ed energetici. Vi erano poi le potenziali relazioni con il «quadrilatero delle città del petrolchimico», Venezia, Ravenna e Ferrara, sempre collegabili per via fluviale.
La crescente domanda di fertilizzanti chimici per l'agricoltura era stato un motivo presunto di avvio di lavorazioni nella nuova azienda mentre, nella realtà, venivano privilegiate produzioni legate ai nuovi prodotti di consumo od intermedi per l'industria. Ciò, probabilmente, dipendeva dall'esistenza di altri siti produttivi come quello di Ferrara dove Montecatini iniziava la filiera dei fertilizzanti nel 1954 o da aziende locali che servivano gruppi di agricoltori. Negli anni successivi, a Mantova si attrezzavano dei campi sperimentali per i prodotti destinati all'agricoltura a nord-est dello stabilimento.[51] Nel complesso

[49] Id., *Mantova verso il futuro*, relazione tenuta durante l'assemblea generale del Psi di città del 23-2-1960 ciclostilato.
[50] In appendice del volume *Belleli una fabbrica...*, cit., viene riportata la delibera del Consiglio Comunale di Mantova numero 136 in data 22 giugno 1976 per sanare un contenzioso con la Belleli per gli incentivi dovuti in seguito alla concessione del 29 marzo 1956 con una erogazione finale di 140 milioni di lire.
[51] Parte delle aree dell'azienda agricola sperimentale a Nord-Est del Diversivo erano già state acquisite dalla ex SISMA.

l'insediamento Sicedison e le trasformazioni produttive successive, tuttavia, non comportavano relazioni significative con le attività agricole né fu occasione di innesco di processi innovativi nel settore agroindustriale.
Le iniziative politico-istituzionali trovavano pertanto supporto sia nelle esigenze di rilancio industriale dei governi sia nelle disponibilità di Edison-Sicedison[52] ad accogliere una proposta in parte già avviata. Di conseguenza nel 1956 l'importante azienda milanese iniziò i lavori per un nuovo stabilimento petrolchimico e veniva pianificata una griglia ortogonale di strade che suddivideva la grande area ex-SISMA in lotti all'interno dei quali prevedeva, di volta in volta, i singoli impianti specifici da realizzare. Inizialmente venivano costruiti quattro cicli distinti e integrati: soda caustica e cloro; etilene, propilene e butene; etilbenzolo, stirolo e materie plastiche da esso derivate; fenolo, acetone, intermedi per detergenza e fibre.[53] Le materie prime fondamentali utilizzate erano salgemma, virgin nafta, benzolo e cumene in parte provenienti direttamente dalla raffineria ICIP tramite tubazioni interrate. I traffici portuali dei prodotti via fiume iniziarono nel 1961 movimentando sia materie prime che prodotti finiti. Tra i primi impianti, quello del clorosoda creava maggiore impatto ambientale producendo fanghi mercuriosi inviati in discariche nello stabilimento ed in altra parte dilavati dalle acque di scarico nel Mincio. Tale ciclo produttivo funzionò per circa 35 anni (dal 1957 al 1991) con diversi mutamenti tecnologici. Purtroppo, le reti fognarie, le tubazioni interrate, i serbatoi senza doppi fondi facevano riferimento a poche scadenti norme finalizzate al contenimento degli inquinanti, provocando in questo modo un accumulo, soprattutto nelle falde sotterranee, che emergerà come problema ambientale nei decenni successivi.
Nonostante tali iniziative industriali, la situazione della disoccupazione, della povertà e dell'emigrazione ancora grave, spinse nel 1959 il Sindaco di Mantova a coordinare una richiesta al Governo per la costituzione della Zona Industriale e delle agevolazioni conseguenti, con il sostegno delle altre istituzioni e forze locali.[54] In quel

[52] Il primo stabilimento nasce sotto la bandiera della SIC, Società Italiana Chimica dell'Edison, nella quale nel 1950 entra la statunitense Monsanto. Nel 1961, con l'uscita del partner americano, la società che gestiva gli impianti assunse il nome di Sicedison per poi, nel 1966, con l'ingresso della Montecatini, prendere il nome di Montedison. L'attività dello stabilimento produceva materie plastiche stireniche e derivate (polistirene e co-polimeri stirenici) ed in particolare: polistirene cristallo o Edistir (trasparente o colorato, fragile); polistirene antiurto (non fragile, modificato con gomma); polistirene espanso Extir (leggero); co-polimero Stirene-Acrilonitrile denominato SAN (Kostir); Ter-polimero Acrilonitrile-Butadiene-Stirene (ABS-Ultrastir). Per la realizzazione delle stesse, veniva dapprima prodotto lo stirene monomero, a partire dal benzene, e successivamente il polimero.

[53] «Mantova è oggi l'incontro di esperienze diverse che coesistono razionalmente senza sforzo, innestando la città di oggi sulla città di ieri, la città d'arte e il nuovo centro industriale, così come da secoli la lezione di poesia, di pittura fluiva nel quadro tranquillo della circostante vita agricola, ora un nuovo ciclo di lavoro è intervenuto, alla rete dei canali, delle campagne, delle strade si aggiunge lo slancio verticale dei grandi stabilimenti, una terza dimensione creativa». Il commento iniziale del documentario introduce le attività dello stabilimento Sicedison di Mantova, il secondo complesso petrolchimico italiano costruito nel 1956 dalla società Edison. Documentario prodotto dalla Edison per la regia di Walter Locatelli (Italia, 1962). Archivio Nazionale Cinema d'Impresa. Disponibile su https://www.youtube.com/watch?v=OmD8HkFxOZo&feature=youtu.be.

[54] *Per l'istituzione di una zona industriale,* cit., p. 13. Inoltre, si veda M.A. Romani, *L'industrializzazione in un territorio*, cit., p. 187, il paragrafo sulla zona industriale di Mantova. Anche in questo caso, al documento è allegato lo schema di decreto legislativo contenente, tra gli altri, l'articolo 3 che recita «È istituito il Consorzio per la Zona Industriale di Mantova, costituito dal Comune di Mantova, dalla Camera di Commercio Industria Agricoltura di Mantova dall'Amministrazione Provinciale di Mantova. Esso ha lo scopo di sollecitare le iniziative pubbliche e private per l'attuazione della zona

documento, la situazione sociale del lavoro veniva così descritta:[55] «Da qualche decennio il fenomeno della disoccupazione (trentamila unità nel più crudo inverno e diecimila nel periodo estivo) ha assunto in provincia di Mantova carattere cronico, come è dato rilevare da una copiosa documentazione. Un particolare cenno merita la situazione della città di Mantova per la naturale attrazione dalla stessa esercitata, pur nella modestia della sua attrezzatura economica, anche per ragioni di lavoro, per il fatto che tale attrazione finisce poi per costituire un appesantimento in riferimento alla disoccupazione locale. Parere unanime dei tecnici ed esperti è quello di ritenere i lavori pubblici e quindi di bonifica, pur necessarie ed utili, inadeguati a risolvere anche soltanto parzialmente il problema della disoccupazione in provincia di Mantova».[56]
Ma la domanda inoltrata al governo non aveva riscontro positivo e la pianificazione urbanistica che ne è seguita risultava generalmente frammentata.

La rilocalizzazione dal centro storico di alcune aziende e l'indotto del polo chimico

La stessa analisi urbanistica, contenuta nel citato documento del 1956 del Sindaco del Comune e dei parlamentari mantovani, evidenziava come nel centro storico si trovavano incastrate e disseminate imprese malamente servite, con aree a disposizione ridottissime e senza alcuna possibilità di sviluppo, con problemi di trasporto, di smaltimento dei materiali di rifiuto e di applicazione del regolamento comunale. Il documento ricordava, inoltre, che le domande di insediamento nell'area industriale ad Est pervenute al Sindaco di Mantova riguardavano una Industria Trafileria Acciai Speciali con oltre 200 dipendenti, uno stabilimento per la costruzione di mobili in ferro con 120 operai, una fabbrica di lavorazione del legno, un'industria per le confezioni esportatrice, con possibilità di assumere fino a 500 dipendenti e una fabbrica Mantovana concimi chimici di importanza nazionale (90 addetti). Alcuni di detti stabilimenti sostituiranno quelli esistenti in città. Questa necessità di sviluppo e rilocalizzazione di alcune piccole aziende dal centro storico trovava occasione insediativa, con nuove opportunità di sinergia con le altre imprese già presenti od in costruzione. Si creava così un fenomeno positivo dove nuove industrie già avviate sostenevano l'innovazione delle piccole aziende che lì si trasferiscono, anche tramite l'indotto di lavorazioni e servizi.

---

industriale di Mantova, di promuovere curare lo studio e la esecuzione delle opere pubbliche necessarie per l'impianto è l'esercizio delle Industrie della zona e di svolgere ogni altra attività che possa essere utile nell'interesse della zona stessa».

[55] *Per l'istituzione di una zona industriale*, cit., p. 11 «si può calcolare in 34 mila unità lavorative la media dell'ultimo quinquennio degli occupati presso le 11000 circa aziende agricole. Di tali addetti 8000 sono considerati salariati fissi ed assimilati, 9000 braccianti permanenti, 5000 braccianti abituali, 3000 braccianti occasionali, 9000 braccianti eccezionali. Nell'industria i permanenti occupati sono in media 6500, i non occupati all'intero periodo sono 11000 e quindi l'occupazione stabile è i due terzi circa di quell'occasionale. Nell'artigianato su una media di 1000 occupati la metà rappresenta la manodopera occasionale».

[56] *Relazione dei parlamentari*, cit., p. 14. Nel paragrafo relativo alle industrie della città in particolare, tra l'altro si affermava che: «i successivi avvenimenti bellici impedirono la realizzazione dell'iniziativa sollecitata anche a quel tempo dalla Edison, SISMA, ecc. Pertanto, le industrie mantovane, sono sorte alcune decine di anni fa, senza alcun piano preordinato e senza che fossero tenuti in considerazione criteri tecnici urbanistici, di cui già si avevano nel nostro paese esempi». È evidente anche in questa citazione la connessione tra Edison e SISMA riferita al periodo pre-bellico.

Il primo caso è quello della Belleli[57] che sviluppa la meccanica applicata alle raffinerie ed alla chimica, dopo una fase di apprendimento in *situ*. Rodolfo Belleli ricordava che «poi è venuto Perdomini, con la raffineria ICIP, e ancora la Edison e così piano piano abbiamo iniziato a fare impianti industriali. C'è stato un momento, quando è arrivata la Edison a Mantova, che proprio di fronte alle aree dove la Edison stava sorgendo si lavorava alla costruzione di un altro stabilimento – la Piumital – che avrebbe dovuto lavorare materie prime acquistate da Edison, per fare oggetti in plastica e altre cose». [58] Belleli negoziò la cessione dei terreni e dei fabbricati di Frassine nel gennaio 1953, con Giuseppe Donagemma della Piumital Super Ryon S.p.A.;[59] nel 1960 contava già intorno ai 500 dipendenti. Un'altra azienda, tra le prime che si rilocalizzava nell'area provenendo dal centro storico era la ITAS,[60] una trafileria che andrà ad occupare un'area tra la ICIP, la Edison e la stazione ferroviaria. L'attuale SAPIO inaugurò lo stabilimento nel 1958 sotto la ragione sociale dell'allora Multigas Industrie S.p.a., per poi caratterizzarsi nella produzione di gas tecnici, ricevendo impulso anche da accordi con la locale raffineria.

Con l'avvio della ICIP e poi del petrolchimico crescono le aziende di logistica che si specializzano nel trasporto stradale dei prodotti come nel caso del GAM, Gruppo Autocisterne Mantovane promosso da Giancarlo Stimamiglio, formatosi nel 1956, che radunava in forma consortile un gruppo di otto soci «monoveicolari».[61] «Per questi impianti i cisternisti del GAM curavano la movimentazione di merci in entrata e in uscita, nel senso che ogni giorno portavano da Porto Marghera la materia prima per alimentarli e poi, da Mantova, lungo varie direttrici, andavano a distribuire i prodotti finiti». Analogo percorso venne seguito dalla famiglia Paganella che, pur essendo originaria di Ostiglia, organizzò trasporti per il polo chimico.[62] Anche il sistema della navigazione interna si rinnovò, con una nuova flotta di chiatte cisterna da 600 ton di portata che diede ulteriore slancio al settore.

A fronte di tali impulsi di sviluppo industriale la pianificazione urbanistica del Comune arrivava in forte ritardo inseguendo scelte in gran parte già determinate. La proposta di PRG iniziata nel marzo 1947[63] è indirizzata alla ricostruzione delle zone che avevano subito bombardamenti e demolizioni con previsioni di interventi di risanamento e riqualificazione molto frammentati senza avere

---

[57] Cfr. *Belleli una fabbrica...*, cit.

[58] Cfr. E. Camerlenghi, *Una storia di fabbrica*, in *Belleli una fabbrica tra storia*, cit., p. 31 e segg., vengono riportati diversi parti delle interviste rilasciate da Rodolfo Belleli. Nella nota al testo n. 2, p. 32 viene riportato che «Nel maggio 1945 la Camera del Lavoro Provinciale si rivolge al prefetto e al sindaco per segnalare l'opportunità che nell'area Piumital i lavori di costruzione degli stabili e di sistemazione delle strade interne venissero sollecitamente ripresi, onde recare sollievo alla diffusa disoccupazione». Vedasi anche la parte dell'intervista di Belleli dove descrive l'acquisto dell'immobile dal proprietario Cav. Donagemma di Milano ricevendo anche un prestito «sulla fiducia» da Luigi Bianchi importante imprenditore di Mantova.

[59] I terreni acquistati erano più di 30 ettari e a metà del 1954 se ne aggiungevano altri 19 venduti dai confinanti.

[60] ITAS era localizzata nell'area dietro S. Maurizio e la delocalizzazione ha consentito una importante operazione immobiliare legata al nuovo centro cittadino. Vedasi capitolo curato da Giovanni Iacometti nel presente volume.

[61] R. Finelli, *GAM, mezzo secolo con tanta voglia di crescere*, in «Uomini e trasporti.it», Anno XXV n. 219, luglio 2006 ed anche L. Bertellini, *Il GAM Gruppo Autocisterne Mantova*, in «Uomini e trasporti.it», Anno V n. 17, maggio 1986.

[62] G. Leoni, Intervista ad Andrea Paganella ottobre 2017.

[63] Il Comune di Mantova incarica l'ing. Alessandro Magelli e l'arch. Attalo Poldi.

Fig. 10 – Estratto tavola di piano del P.R.G. del 1959

una visione strategica dell'assetto della città. Occorrerà attendere il 1956 con l'adozione del nuovo PRG redatto da Piero Bottoni e Attalo Poldi (poi approvato nel 1959) che, di fatto, si trovava a dover gestire le scelte urbanistiche effettuate nei decenni precedenti e in particolare quelle dell'area industriale in sinistra Mincio già insediata dalla ICIP, dalla Piumital-Belleli e della Ceramica sulla vecchia strada ostigliese. Nella planimetria di piano (fig. 10) veniva prevista anche la nuova area della Sicedison, ora nel territorio comunale, e la ricollocazione della strada Ostigliese a nord del canale Diversivo. Anche il canale ex Sisma era confermato come infrastruttura di navigazione con accesso alle nuove aree a destinazione produttiva. Inoltre, è importante notare che, con la nuova viabilità secondaria prevista, venivano servite le aree di espansione industriale a nord del Canale

Diversivo che diventeranno poi le lottizzazioni degli anni '90 della Edilpf e della Valdaro S.p.A..[64] L'assetto urbanistico ipotizzato prevedeva anche un nuovo Porto Commerciale sul lago Inferiore in Destra Mincio «realizzato nell'area demaniale attualmente occupata da magazzini militari [Gradaro-S. Nicolò] non più in attività o dalla piccola officina di aggiustaggio per automezzi dell'esercito».[65] La ridotta dimensione dell'infrastruttura e la scarsa disponibilità di aree da insediare porta ad ipotizzar tale scelta come finalizzata a servire prevalentemente le attività già presenti nella città. L'obiettivo della sistemazione definitiva dei laghi era affrontato prevedendo la deviazione delle piene del Mincio attraverso il Diversivo per consentire «la stabilizzazione delle acque dei tre laghi attualmente a diversi livelli a un unico livello a quota 16,50. La realizzazione di tali opere di livellamento, per le quali il lago superiore subirà una lieve contrazione e quelli di mezzo e inferiore subiranno un permanente allargamento lungo le rive stabilizzate e praticabili, determinerà anche il capovolgimento completo dell'impostazione urbanistica della città».[66] Per quanto riguarda le rive dei laghi ci si riferisce a quelle artificiali rettificate dalle arginature di bonifica che venivano previste interrando parte degli spazi acquei mentre nella Vallazza si poneva la necessità della costruzione della Conca a Diga Masetti per abbassare quella parte del Mincio di 2,5 m con l'effetto di far emergere i terreni delle

Fig. 11 – Estratto della foto aerea del lago Inferiore senza data. Ipotizzabile nel 1966 prima dei dragaggi e dell'innalzamento delle acque. Tratto dal *Rapporto alla città sui laghi di Mantova*, a cura dell'Associazione Industriali di Mantova, Atti del Panel svoltosi il 23 aprile 1977, Mantova 1978

Fig. 12 – Tratta da F. Bovi, *Mantova e il suo porto*, Mantova, 1965, compresa l'ipotesi della localizzazione del nuovo porto di Mantova nella zona del Migliaretto riproposta dallo stesso autore negli anni 1960

[64] *Atti del piano regolatore generale* 1956, adottato con deliberazione del Consiglio Comunale di Mantova n. 219 del 29 12 1956, Industria Grafica Artistica, Mantova, Relazione al *Piano Regolatore Generale* redatto da Piero Bottoni e Attalo Poldi, p. 111.
[65] Ivi, p. 80.
[66] *Ibid.*

Fig. 13 – Foto aerea Montedison (senza data, si ipotizza intorno al 1970), Confindustria Mantova 1945-2015, Mantova, 2015

zone umide ottenendo così nuove aree industriali od agricole. Per fortuna tali programmi vennero realizzati solo in parte limitata (fig. 11).
Nella situazione socio-economica, alla fine degli anni '60, la CGIL,[67] aveva osservato come il flusso emigratorio subiva un notevole rallentamento dal 1964, purtuttavia nel 1968 la provincia di Mantova toccava il punto più basso della popolazione residente mai raggiunto da 30 anni con circa 378.000 unità mentre gli abitanti dello stesso capoluogo, per la prima volta nel dopoguerra si riducevano di oltre 150 residenti. «Ciò sta a significare che non esistono ancora possibilità concrete di dare occupazione a tutti i cittadini Mantovani in età da lavoro».[68] Secondo

[67] Cfr. CGIL, *Documento del direttivo Camera del Lavoro del 17 aprile 1969,* VIII Congresso provinciale della CGIL di Mantova 31 maggio-1° giugno 1969, Mantova, Tipografia Commerciale 1969. Biblioteca della CGIL di Mantova n. 3861.

[68] Ivi, p. 4 «I dati relativi al mese di sett. del 1968 davano una struttura occupazionale provinciale di: 31218 operai dell'industria, 3636 impiegati dell'industria, 4582 addetti al commercio, 739 addetti

il sindacato i dati dell'occupazione dimostravano che gli aumenti di reddito e di produzione si erano realizzati esclusivamente sull' aumento della produttività del lavoro, senza che si verificasse una ulteriore espansione di posti di lavoro disponibili, i quali anzi erano notevolmente diminuiti. Confindustria mantovana, per quanto concerne la composizione percentuale del reddito prodotto dai vari settori nella provincia, indicava l'ulteriore incremento dell'incidenza industriale che «nel 1968 aveva raggiunto circa il 40% dell'intero reddito provinciale, seguita dall'agricoltura con circa il 26% ed altre attività con altro 26%. Rimaneva poi la pubblica amministrazione». Circa le industrie chimiche, la relazione sottolineava che nello stabilimento della Montecatini Edison vi era stato l'ampliamento dei reparti stirolo e polistirolo, dove erano entrate in funzione nuove linee di produzione che avevano richiesto ulteriori investimenti. Inoltre, «A fine anno è stato ultimato il montaggio e l'avviamento dell'impianto fenolo, che è stato più che raddoppiato e che in tal modo è diventato uno dei più grandi impianti del mondo. Parallelamente e proporzionalmente la produzione è aumentata ed anche il movimento di prodotti e delle materie prime il cui traffico ha visto incrementati i trasporti fluviali e stradali con un leggero decremento di quelli ferroviari».[69] Il movimento totale via fluviale[70] è espressione dello sviluppo produttivo: nel 1960 era di 622.958 ton mentre nel 1968 saliva a 977.105 ton, pur con l'entrata in funzione, nel 1962, degli oleodotti che avevano assorbito una buona parte dei traffici fluviali (fig. 12). Nell'immagine dell'assetto del territorio fornita dalla foto aerea del 1963,[71] si vedono chiaramente gli impianti dell'Edison, quelli ampliati della ICIP e della Belleli, nonché la nuova installazione della FIAM-Filter in adiacenza alle nuove case popolari della Montedison di Virgiliana. La strada provinciale, oggi via Brennero, è ancora lontana della ferrovia mentre si nota lo spostamento della statale ostigliese oltre il diversivo e l'interruzione della vecchia strada (oggi via Tagliercio) all'ingresso dello stabilimento chimico (fig. 13).

La nascita del COSVIM e le nuove azioni di sviluppo dell'area industriale

L'obiettivo di creare un ente per un'area industriale di rilevanza strategica, di dimensione sovracomunale, con cui attirare investimenti privati ed utilizzare al meglio quelli pubblici, anche tramite incentivi, come si è visto, si era già posta nel 1943[72] e nel 1956 con il documento del Sindaco per l'istituzione dell'Area Industriale,[73] ma le richieste furono disattese dai diversi governi. Solamente con la costituzione degli Enti Regionali, a metà degli anni 70, iniziavano delle politiche urbanistiche orientate a combattere la dispersione insediativa delle aree artigiane-industriali, e ad ottenere una maggiore polarizzazione migliorando le condizioni insediative

al credito, 6541 apprendisti di tutti i settori. Sulla base degli elenchi anagrafici, dati relativi all'agricoltura erano: 4097 salariati fissi, 7358 braccianti, 7147 donne di campagna».

[69] Cfr. *Relazione per l'assemblea generale sull'attività per l'anno 1968*, Associazione Industriali Provincia di Mantova, Mantova, l'Artistica 1968.

[70] Ivi, p. 59.

[71] Cfr. Foto aerea del 1963, volo Istituto Geografico Militare, G.A.I..

[72] *Una vitale necessità di Mantova*, cit.

[73] *Per l'istituzione di una zona industriale in comune di Mantova*, cit.

alle imprese. Così la Regione Lombardia emanava una serie di leggi, in particolare la LR del 31 agosto 1977 n. 46 e la successiva legge n. 56 del 1978, che sostenevano la realizzazione di aree produttive di rilevanza sovracomunale. È in questo modo che il Comune di Mantova riceve il finanziamento[74] di un miliardo e cinquecentomila lire per l'acquisizione di aree e la realizzazione di opere di urbanizzazione. Pochi giorni dopo l'assegnazione del contributo veniva deliberata dalla stessa Giunta Regionale[75] la costituzione del consorzio COSVIM 46 Consorzio per lo Sviluppo Industriale del Mantovano tra i comuni di Mantova con quota 90%, Roncoferraro 7,50% Bigarello, 2,50% approvando il relativo statuto.
La visione localistica è rimasta dunque attiva fino al 1979 anche se occorrerà attendere il 1986 per concordare l'adesione dell'Amministrazione Provinciale di Mantova al fine di ampliare l'importanza del consorzio e articolare una visione più strategica. In realtà, tale coinvolgimento era in gran parte originariamente finalizzato al recupero di altri fondi per gli investimenti. Il COSVIM riceveva l'incarico di occuparsi, da parte degli enti locali, dei Piani urbanistici per gli Insediamenti Produttivi (PIP) e, in particolare, di quello approvato dal Comune di Mantova il 19 gennaio 1981.[76]
Dopo aver effettuato le attività di esproprio, si realizzavano le opere di urbanizzazione attraverso la costruzione di strade, fognature ed altre opere, permettendo gli insediamenti delle aziende. In quel periodo diventava determinante l'apertura dell'autostrada Modena-Mantova-Brennero, con il casello di Mantova Nord e la riorganizzazione dei traffici sulle strade statali e provinciali. Con la nuova infrastrutturazione stradale avanzava faticosamente anche quella della via d'acqua, con la richiesta di completamento del Canale Mantova-Adriatico dopo 60 anni di costruzione e la creazione del nuovo Porto Merci di Mantova.
Dalla Carta Tecnica Regionale del 1983 dell'area della Grande Mantova (fig. 14),[77] che rappresenta bene il territorio insediato in quell'anno, si vedono le prime espansioni e particolarmente significativi sono i vuoti della zona Valdaro S.p.A. e dell'Edilpf ancora da pianificare. Molto ridotti sono anche gli insediamenti di San Giorgio e di Lunetta.
L'area portuale non è ancora rappresentata in quanto non sono stati avviati i lavori e anche il canale navigabile è interrotto dai cavedoni (argini trasversali di chiusura) e, quindi, tale via d'acqua non era utilizzabile.
L'immagine di area depressa che aveva caratterizzato le posizioni politiche ed istituzionali fino a tutti gli anni '70, veniva messa in crisi dalle statistiche dell'Istituto Tagliacarne (Camere di Commercio) nella seconda metà degli anni Ottanta tramite l'indicatore del reddito *pro capite* che collocava il mantovano tra i primi

[74] Consiglio Regionale Lombardo del n. II/1079 del 3 maggio 1979. Si veda anche *Le politiche delle Aree Industriali Attrezzate,* Provincia di Mantova, Assessorato Programmazione, Mantova, 1981.
[75] Giunta Regione Lombardia, Deliberazione n. II/23428 dell'8 maggio 1979.
[76] Consiglio Comunale di Mantova, Deliberazione n. 28 del 19 gennaio 1981, poi integrata da quella del 30 dicembre 1981, n. 401 che approvava il *Piano Particolareggiato della Zona Industriale di Valdaro*. Seguiranno poi varianti ed integrazioni nel 1983 e nel 1985. I piani per insediamenti produttivi riguarderanno anche aree adiacenti nel Comune di San Giorgio.
[77] *Piano Territoriale d'Area di Mantova, Prima Fase, analisi e proposte,* Amministrazione Provinciale di Mantova, «Quaderno n. 21», Suzzara Bottazzi, 1992. A p. 8 viene riportata la tavola n. 1, immagine ridotta dalla mappa a scala 1:10.000. Tutta la zona industriale è oscurata per ragioni di vincolo militare come previsto dalle norme dell'Istituto Geografico Militare.

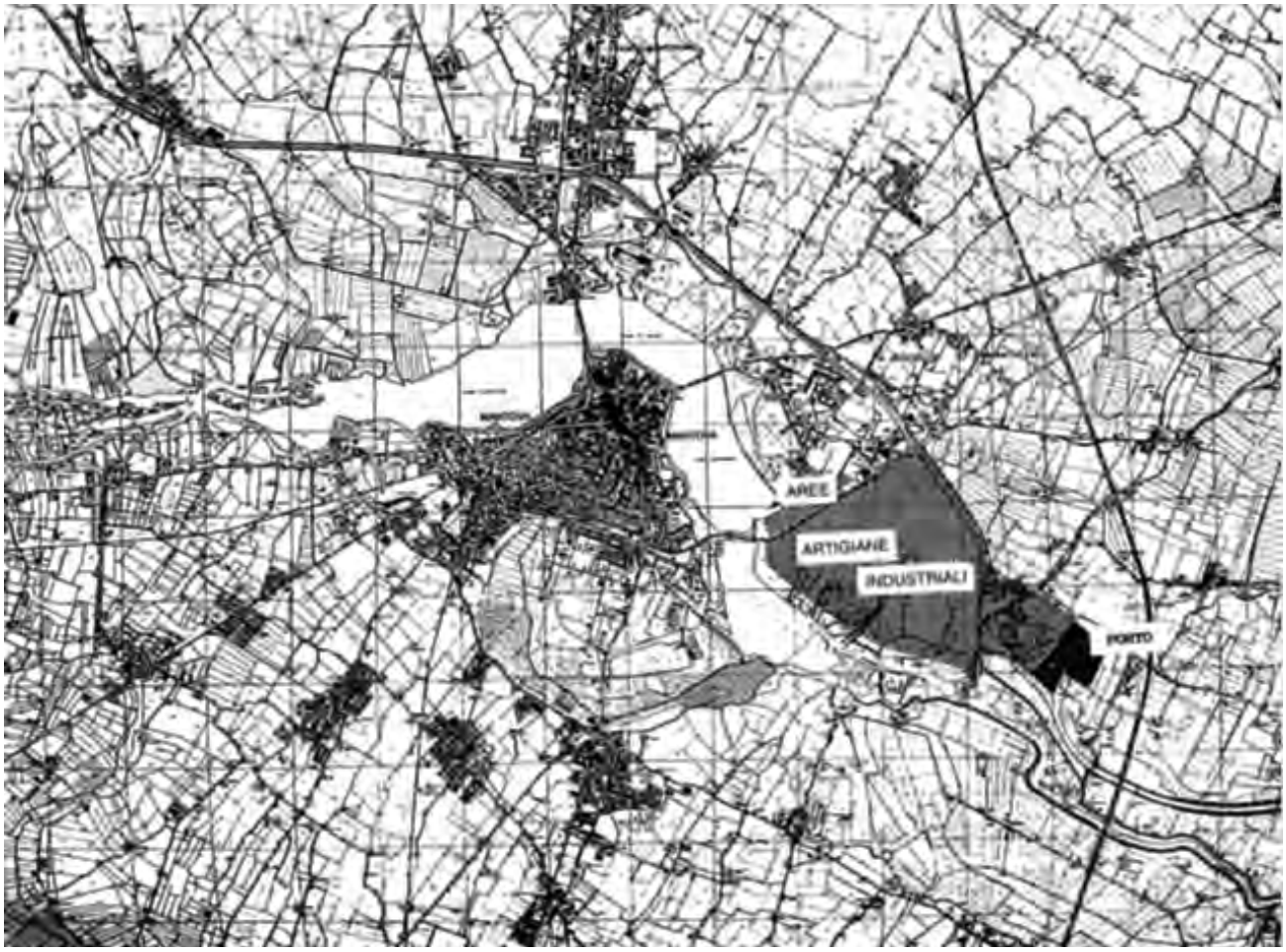


Fig. 14 – Estratto Carta Tecnica Regionale integrata, assetto del territorio del 1983

posti della graduatoria nazionale. Si esplicitava così la contraddizione tra la visione localistico-opportunistica e la realtà di una società con apparato produttivo accresciuto, non apprezzato e valorizzato dalle amministrazioni. In questo quadro rappresentava una eccezione l'Assessore alla Programmazione della Provincia, Claudio Bonafede che, nei primi anni '80, rilanciava per primo la collocazione socio-economica del Mantovano nel modello della 'terza Italia' e sosteneva la necessità di cambiare registro e strategie delle politiche pubbliche, centrate sulla Piccola e Media impresa (PMI) ed i modelli distrettuali integrati.[78] Il valore del reddito *pro capite* non significava automaticamente benessere diffuso per tutti per l'alto squilibrio distributivo tra le famiglie ma dimostrava il cambiamento economico maturato, soprattutto alla scala provinciale.

[78] Cfr. *Sviluppo economico e livelli di governo di un'area periferica interregionale: il caso del Mantovano 25 Maggio 1984*, Atti del convegno, Provincia di Mantova, Mantova 1985.

La produzione energetica e la rete tra imprese e città

All'interno del polo industriale di Mantova Est si è andato creando anche un sistema di produzione energetica, con un gruppo di aziende, che si è rivelato essere uno degli elementi di vantaggio competitivo dell'area. Nel 1889 era iniziata in centro a Mantova la costruzione del Gasometro per la produzione di gas e successivamente di energia elettrica e nel 1904 il Consiglio Comunale di Mantova approvava la trasformazione della Officina del Gas in società pubblica comunale per gestire gran parte dei temi energetici per le popolazioni mantovane.
Con lo sviluppo post-bellico si creavano i grandi poli industriali con, al proprio interno, le centrali termoelettriche per la produzione di energia e di vapore, essenziali per i cicli produttivi. Già alla fine degli anni '60 esistevano delle connessioni tecnologiche per lo scambio di combustibile, di energia elettrica e di vapore tra le principali industrie insediate che formavano così una rete tra le diverse attività produttive. Nel 1978 la sovrabbondanza di vapore acqueo che veniva dispersa nell'ambiente dagli scambiatori per il raffreddamento, aveva portato l'azienda municipalizzata all'avvio sperimentale di impianti di teleriscaldamento per l'utilizzo di una parte del vapore in esubero per la climatizzazione delle abitazioni. Nel 1981 ebbe avvio la prima rete tecnologica in città che andrà poi incrementandosi nel tempo.
Alla fine degli anni '90 erano attive le centrali termoelettriche della IES-raffineria, della Montedison, della Burgo e anche quelle più piccole dell'Azienda Municipalizzata e di altri produttori come l'Ospedale.
Per ridurre gli inquinamenti ambientali di questo sistema che bruciava petrolio emettendo quantità notevoli di anidride solforosa, le azioni delle pubbliche amministrazioni e dei produttori portarono alla conversione al gas metano. Faceva graduale comparsa poi la liberalizzazione del mercato dell'energia elettrica che spingeva le in grandi aziende al cambiamento degli impianti. EniPower,[79] ad esempio, nel 2005 realizzava 2 nuovi turbogas da 380 Megawatt cadauno e contemporaneamente chiudeva le vecchie unità presenti nel polo chimico, ad eccezione della B6 tenuta come riserva in caso di carenza di gas. Anche la IES aveva previsto la costruzione di un nuovo impianto di produzione energetica, ma le contestazioni locali e delle amministrazioni portavano a rivedere tale progetto, optando per uno scambio di energia con le aziende esistenti. Infatti, dai 789 Megawatt elettrici prodotti dagli impianti EniPower vengono forniti vapore ed energia per i bisogni del petrolchimico, della raffineria e delle abitazioni tramite la rete dell'azienda municipalizzata già ridenominata Tea S.p.A. Quest'ultima partecipa con il 13,5% alla società EniPower Mantova S.p.A. e da questo accordo prende ulteriormente impulso l'ampliamento della rete di distribuzione nella città che raggiungerà, nel 2005, oltre 4 milioni di m^3 di edilizia residenziale assistita, nel 1988 di circa 2,8 milioni di m^3, nel 2017 di 6,33 milioni di m^3.
La rete energetica nata e consolidata all'interno del Mantova Est a supporto del polo industriale dimostra l'esistenza, di fatto, di strategie di

[79] A partire dal 2000 la società EniPower opera all'interno dello stabilimento al fine di produrre e distribuire energia elettrica e vapore.

collaborazione tra le aziende e gli enti locali, per riutilizzare una parte delle energie disperse per fini pubblici e di riscaldamento delle abitazioni, ottenendo al contempo una riduzione degli impatti ambientali.
In una prospettiva di promozione delle energie rinnovabili, per accrescere il vantaggio competitivo del sistema ancora oggi presente, è stato fatto lo studio di fattibilità di una bio-raffineria che, con l'uso di risorse vegetali, non utilizzate e sovrabbondanti nel territorio, produrrebbe bio-diesel e bio-metano, ottenendo ulteriori benefici economici e ambientali.[80] Purtroppo questa linea progettuale non è stata sostenuta dagli enti locali e neppure dalle imprese esistenti, diversamente da quanto accaduto invece a Marghera o in altre realtà.

Il problema dell'inquinamento ambientale

Il problema dell'inquinamento dell'ambiente, come visto in precedenza, era già presente in modo consistente fin dalla seconda metà dell'Ottocento, soprattutto nel centro storico, a causa non solo del Gasometro e delle migliaia di fonti di riscaldamento domestico che utilizzavano il carbone o la legna, ma anche dalla miriade di attività artigianali che operavano con processi chimici, sversando gli scarichi nelle fogne esistenti che immettevano direttamente nel fiume.
Con l'apertura della fabbrica di cellulosa, poi Cartiera, ed il successivo sviluppo del polo industriale nasceva l'attenzione pubblica rispetto ai problemi ambientali. In particolare, il tema dell'inquinamento dei laghi veniva posto ancor prima che si creasse una 'questione ecologica' ed il relativo movimento degli anni '70. Sono stati infatti i sindacati a porre per primi tale questione, partendo dalle lotte sulla qualità dell'ambiente di lavoro e dalla contestazione degli incentivi ai lavori disagiati ovvero più esposti agli inquinanti, talvolta simbolicamente pagati con un litro di latte al giorno. Sono sintomatiche a questo proposito le lotte alla Burgo, alla Belleli[81] e solo più tardi alla ICIP.
Anche il PCI mantovano a metà degli anni '60 poneva la questione del risanamento dei laghi e del controllo delle acque dall'inquinamento traendo origine dalle evidenti situazioni di dispersione dei liquami zootecnici ed urbani accentuati dalla presenza della cartiera nonché dalle nuove grandi aziende appena insediate. Vittorio Carreri nella sua relazione introduttiva al convegno del PCI-Lombardia nel marzo del 1967[82] su *Inquinamento e difesa delle acque della provincia di Mantova*, affermava che «I comunisti Mantovani hanno incentrato la campagna elettorale amministrativa dell'anno 1964 sul tema della bonifica e della sistemazione dei tre laghi. […] Noi riteniamo questo un problema di civiltà e giudichiamo la

[80] Cfr. EPIC, risultati del progetto di studio cofinanziato dalla Comunità Europea per le politiche di riconversione dei poli portuali in relazione alle città connesse al quale hanno partecipato la Provincia di Mantova ed AGIRE, www.agirenet.it.

[81] *Belleli una fabbrica tra storia*, cit., p. 74. A questo proposito l'Ing. Gino Mori, figura centrale nel sistema di progettazione della Belleli e rappresentante sindacale, ricordava la vertenza che coniugava di aspetti di qualificazione dell'ambiente di lavoro con quelle definite ambientali. È evidente che le iniziative sulla qualità dell'ambiente di lavoro furono determinanti anche per gli effetti esterni delle fabbriche sul territorio.

[82] *Atti del convegno sull'inquinamento e la difesa delle acque*, Partito Comunista Italiano, Federazione Lombardia, Mantova, 4 marzo 1967, ciclostilato, disponibile sul sito https://www.rossodiseramantova.it/lacqua-di-mantova/.

situazione come quella dei laghi di Mantova testimonianza espressiva della incapacità delle classi dirigenti, che finora hanno governato il nostro paese, di affrontare e risolvere i problemi che non rientrano nella logica del profitto. […] Non c'è stato organismo, ente, circolo, club, nel quale il problema non sia stato discusso ed esso è vivo e presente, Sicché se ne impone, ormai, la soluzione. La cittadinanza mantovana è persuasa che senza la sistemazione e la bonifica dei laghi, Mantova non farà nessun passo avanti sulla strada dello sviluppo».[83] Il convegno si concludeva con una interpellanza al governo sottoscritta da tutti i parlamentari comunisti lombardi nella quale si richiamava, tra l'altro, la necessità di riforma della normativa sugli scarichi e sulla qualità delle acque.
Un altro dei momenti più importanti di dibattito pubblico tra istituzioni ed imprese sui temi ambientali avveniva nel 1977, con il convegno sullo stato dell'inquinamento dei laghi e del Mincio[84] che seguiva l'approvazione della legge Merli del 1976 con la quale, per la prima volta, si fissavano gli obiettivi di qualità degli scarichi da raggiungere in due fasi successive, entro il 13 giugno 1979 ed entro il 13 giugno 1985, applicando diverse tabelle di standard di riferimento.
Per quanto riguarda l'ICIP-Total, che nel 1977 raffinava intorno alle 2.600.000 tonnellate annue di petrolio, il Direttore del Laboratorio Chimico Provinciale Dott. Guglielmo Guidicini (organo pubblico di controllo), segnalava che, per quanto concerneva l'inquinamento delle acque, esisteva un impianto di depurazione mediante flottazione, flocculazione ed incenerimento dei fanghi. Interessanti sono anche i dati delle analisi delle acque in base ai quali affermava che «le determinazioni analitiche delle acque di scarico recenti hanno fornito valori di BOD5 in media di 37 mg/litro, ph medio 7, 4, solfuri 0,1 mg/litro: valori questi accettabili secondo la tabella A allegata alla legge 319, Merli». [85] Tra gli scarichi nelle acque della Vallazza, ovvero nel Mincio, vi era quello del complesso Belleli «ove si notano numerosi bagni di decapaggio, impianti di verniciatura, smerigliatura e di saldatura. La ditta sta allestendo un impianto di neutralizzazione delle acque di decapaggio prima della loro emissione in acque pubbliche».[86]
Oltre la Diga Masetti, vi erano gli scarichi della Montedison dove avveniva la produzione di etilene-propilene alchilbenzoli, alchilfenolo, fenolo, cicloesanolo, propilene, anidride maleica, stirolo, polistirolo, soda cloro ipoclorito. Sempre Guidicini affermava che «situazioni pericolose potrebbero essere causate da perdite durante il processo di produzione del cloro. Per il fenolo si devono prendere in considerazione perdite accidentali che però sono segnalate automaticamente da speciali apparecchiature ad allarme visivo ed acustico. Per quanto concerne la depurazione delle acque di rifiuto, si fa presente che lo stabilimento dispone di due distinte reti fognarie: la rete oleosa e la rete acida. La prima è fornita di impianto di

[83] Nella sua relazione il dott. Vittorio Carreri presentava anche alcuni dati sullo stato dell'inquinamento provenienti dal «Medico Provinciale» nei quali veniva rimarcata l'assenza di depurazione degli scarichi fognari della città. Un quadro più aggiornato sulla situazione degli inquinanti dei laghi di Mantova ce lo dà l'ultimo numero della rivista Città di Mantova.
[84] Cfr. *Rapporto alla città sui laghi di Mantova*, a cura dell'Associazione Industriali di Mantova, Atti del Panel svoltosi il 23 aprile 1977, Mantova 1978.
[85] Ivi, Relazione del Direttore Laboratorio Chimico Provinciale dott. Guglielmo Guidicini, p. 37.
[86] Ivi, pp. 43-44.

disoleazione e la seconda è dotata di vasche di contenimento per la correzione del ph. Spesso il nostro laboratorio controlla le acque di scarico della Montedison. Le ultime determinazioni sono state effettuate in seguito ad una moria di pesci nel basso corso del Mincio, segnalata lo scorso mese di ottobre. I valori rilevati sono stati i seguenti: ph 7,5, cloruri 58 mg/litro; fenoli 0,02 mg/litro e ossigeno disciolto 2 mg/litro: questi valori sono accettabili; solo l'ossigeno disciolto era assai scarso. In quell'occasione infatti era stato chiuso lo sbarramento di Formigosa per cui le acque erano ristagnate provocando la forte carenza di ossigeno che aveva provocato la moria di pesci». Non vengono escluse anche altre cause derivanti da inquinanti.

Al convegno interveniva anche l'ing. Amleto Cirocco per conto dell'Associazione degli Industriali di Mantova nonché responsabile della Montedison, illustrando le azioni attivate dalle Industrie per il contenimento dell'inquinamento, a partire dal petrolchimico che in quel periodo dava lavoro ad oltre 2400 persone e produceva materie plastiche, principalmente polistirolo.[87] Egli ricordava che «le iniziative condotte a termine in questi ultimi anni e che hanno comportato un investimento di oltre 5 miliardi e 600 milioni di lire sono diverse. Quelle più importanti: a) installazione di un impianto di recupero prodotti organici del reparto Linear; b) installazione di un impianto di incenerimento dei residui solidi e liquidi; c) installazione di un nuovo impianto di disoleazione e d) installazione di due serie di torri per il raffreddamento dell'acqua in ciclo chiuso». Nella stessa occasione egli richiamava anche i lavori di dragaggio del Mincio effettuati: «La Montedison per questo lavoro ha speso circa 200 milioni di lire ma il Mincio è stato ripulito dal mercurio. I lavori concordati con il Comune e il Genio Civile, svoltisi [tra il 1975-1976] sotto il controllo sanitario e tecnico, hanno interessato un tratto di circa 1000 metri e sono stati condotti a termine nel giro di un anno circa. I fanghi sono stati raccolti in vasche di colmata, realizzate con fondo argilloso ed impermeabile e con pareti e, diciamo, "coperchio" pure in argilla».[88]

Le indagini effettuate negli anni successivi hanno invece rimarcato che la tecnologia del ciclo del cloro-soda era già obsoleta ai tempi della sua installazione con il conseguente problema dei reflui contenenti mercurio, derivanti dall'impianto di trattamento acque di salamoia. Dal 1957 al 1972 tali fanghi, non trattati («a basso tenore di mercurio») venivano rilasciati nei reflui della

[87] Ivi, pp. 51-52. Inoltre, «tecnicamente i flussi produttivi sono quattro: quello del sale, quello della virgin-nafta, quello del benzolo e quello del cumene. Le trasformazioni che vengono svolte portano alla produzione di circa 20 prodotti finali, per un totale di 1.500.000 ton anno».

[88] Occorre ricordare che il sindaco di Mantova Gianni Usvardi il 17 giugno 1974 ordinò il dragaggio del fiume Mincio e la costruzione di un'apposita discarica sulla base dell'indagine geognostica dalla ditta Geostudio di Villa Estense. Nell'ordinanza del giugno '74 la Montedipe doveva provvedere alla eliminazione del materiale di fondo delle zone che presentavano un contenuto di mercurio in concentrazione superiore a 1 ppm in appositi bacini di contenimento (discarica) la cui capacità veniva stimata in 400.000 m^3 circa. Col dragaggio del 1975/76 furono depositati circa 250.000 m^3 di fango fino a raggiungere la quota di 16 metri sul livello medio del mare. L'ulteriore intervento di dragaggio richiesto dalla USSL 47 con nota del 1 agosto 1987 veniva avviato nell'ottobre successivo. Si veda anche Deliberazione Giunta Provinciale n. 758 7/1448, del 13 novembre 1987. Attualmente la discarica è ricoperta da una fitta boscaglia all'interno del Parco del Minio. Molto importanti, in questo periodo, sono i dragaggi dei laghi effettuati sia per bonifica che per regolazione dell'alveo attraverso escavazioni e successivo interramento di paludi. Ciò determinerà la rettifica di tutte le rive dei laghi che cambieranno radicalmente l'assetto naturalistico originario.

rete fognaria industriale, lasciati decantare in depressioni del terreno dette vasche e scaricate da queste in corpo idrico superficiale (Canale SISMA e Mincio). Solo dal 1972, le acque contaminate da mercurio iniziavano via via a subire trattamento anche se la costruzione del depuratore avveniva solo nel 1989 con la sottoscrizione di un Protocollo di intesa fra Enti locali e Enimont/ Montedipe (ex Montedison fusa con ENI).[89]
Per quanto riguarda la raffineria ICIP,[90] Ciriocco sosteneva che gli impianti di produzione erano stati rinnovati nel 1969 e, successivamente, erano state realizzate ulteriori trasformazioni, implicanti talvolta i cicli produttivi stessi, intese a ridurre non solo la concentrazione dei vari inquinanti nell'effluente acquoso, ma anche la portata del fluente stesso. Secondo lo stesso «ne dà conferma il fatto che già da alcuni anni lo scarico della raffineria ICIP è largamente conforme alla tabella A dell'attuale legge 319 Merli operante fra circa 8 anni».[91]
Questo quadro di osservazioni dei diversi intervenuti si concentra principalmente sulla qualità delle acque, poco su quella dell'aria, e tralascia alcuni aspetti che emergeranno nei decenni successivi, ovvero il problema dell'inquinamento delle falde e dell'accumulo di surnatante (idrocarburi, ecc..) che galleggia ancora su alcuni strati sotterranei.[92]
All'inizio degli anni '80 un altro importante convengo promosso dal centro Culturale Antonio Gramsci di Mantova sul tema *Inquinamento dei laghi di Mantova: un problema da risolvere*, presentava i primi risultati delle indagini sulla qualità delle acque della Provincia effettuate grazie al nuovo progetto 'Ecologia' promosso dalla Giunta presieduta da Maurizio Lotti con Maria Dalmaschio, Assessore all'Ecologia.[93] Iniziavano così in modo più sistematico i monitoraggi ambientali e gli interventi delle pubbliche amministrazioni finalizzati a ridurre l'inquinamento.
Nel 1990, con Deliberazione della Giunta Comunale del 22 ottobre, veniva istituita una Commissione di valutazione del danno ambientale provocato da Montedipe.[94] Gli esperti produrranno una dettagliata relazione che verrà utilizzata in diversi contenziosi giudiziari.
Ai problemi di inquinamento dei cicli produttivi si aggiungevano anche quelli derivanti dalla installazione di inceneritori che oltre a bruciare

---

[89] Provincia di Mantova, Ufficio bonifiche, prot. 13600 del 6/10/1989.
[90] *Rapporto alla città sui laghi*, cit., p. 53.
[91] Il relatore, inoltre, non mancava di elencare i motivi principali del risultati ottenuti: a) la massimizzazione del recupero termico attraverso scambiatore di calore; evidente beneficio energetico ed ecologico; b) la minimizzazione del raffreddamento con acqua e la adozione, per questo, di un circuito chiuso con torri a pioggia; c) la minimizzazione del prelievo di acqua, attraverso il riutilizzo dei flussi impiegati nelle varie utenze; d) la depurazione preventiva, tramite strippaggio con vapore, delle acque di processo prima della confluenza con le acque pulite. […] i tecnici della raffineria hanno notevolmente contenuto la portata dell'acqua stessa (nel 1970 scaricava a 2000 metri cubi per ora e, oggi, 60 metri cubi ora).
[92] Cfr. ARPA-Mantova, Relazioni annuali del monitoraggio delle acque di falda e degli inquinanti nel SIN, Mantova, sito internet ARPA.
[93] *Atti del Convegno su Inquinamento dei laghi di Mantova: un problema da risolvere,* Centro Culturale Antonio Gramsci di Mantova, in «Acqua e Aria» n. 2 del marzo 1981, pp. 143-164. Coordina l'iniziativa il dott. geologo Fulvio Baraldi con diversi interventi qualificati e tra essi il prof. Vittorio Parisi dell'Università di Parma.
[94] In quella commissione di esperti vi sono, tra gli altri, il prof. Giuseppe Biardi del Politecnico di Milano, il dot. Edoardo Baj medico responsabile dell'Unità Operativa Tutela Salute Luoghi di Lavoro della ASL 58 di Cernusco sul Naviglio, il prof. Luciano Morselli, Università di Bologna ed esperto del Ministero dell'Ambiente, il dott. Massimo Valsecchi responsabile del Servizio di Igiene Pubblica Ambiente, Tutela della Salute nei Luoghi di Lavoro USSL 47 Mantova. È stata insediata il 5 novembre 1990. I lavori della commissione si svolgono fino all'aprile del 1991 con la consegna di un documento finale.

scorie di lavorazione, producevano vapore ed energia riducendo il consumo di idrocarburi.
Il primo fu quello della Montedison per rifiuti pericolosi, inaugurato nel 1975 e ridotto per soli liquidi di produzione locale (termocombustore) nel 1990, seguito poi da quello della Burgo la cui ipotesi progettuale venne avviata nel 1995 per essere poi attivato nel 2002 e fermarsi nel 2013. La IES aveva ipotizzato un ulteriore impianto che però non fu autorizzato. Tali scelte tecnologiche, ritenute utili, si scontravano con alcuni gruppi di opposizione che alimentavano la preoccupazione sociale.

Le trasformazioni del polo industriale: ristrutturazione, diversificazione, logistica

I decenni che facevano seguito all'insediamento delle prime industrie in Mantova Est venivano caratterizzati da diverse fasi di crescita e di mutamento produttivo. Gli anni '80 e '90, pur essendo stati soggetti a crisi economiche congiunturali, tra cui quelle del petrolio, sono comunque stati segnati da grandi incrementi dei consumi. La crescita della motorizzazione nel campo dei trasporti, dell'industria nonché dell'agricoltura, aveva allargato la richiesta di benzina e dei derivati del petrolio come le materie plastiche, comportando l'aumento delle produzioni del polo mantovano. In questo contesto, la competizione internazionale aveva imposto anche il rinnovo delle tecnologie dei cicli di lavorazione e, soprattutto, l'applicazione dei sistemi informatici sollecitando ristrutturazioni produttive che avevano comportato per un verso la pesante diminuzione di occupati e dall'altro l'introduzione di sistemi di controllo degli impianti e delle emissioni molto più efficaci.[95]
Durante queste ristrutturazioni si assisteva, inoltre, ai mutamenti societari delle imprese, come nel caso della ex ICIP poi Total-OZO, IES, che vedono la direzione strategica dell'azienda collocata a Genova o in altri territori. Grande mutamento avviene anche per il petrolchimico, dove vi sono diverse trasformazioni societarie dal gruppo Montedison a quello pubblico dell'Eni con i marchi di Polimeri Europa e in anni recenti, di Versalis.[96]
A partire dalla Montedison, viene organizzato all'interno dello stabilimento anche un importante centro di ricerca, ancora oggi esistente, che vedeva la partecipazione di una nutrita serie di studiosi facendo di Mantova una sede di primo piano per l'evoluzione innovativa dei prodotti. Tuttavia, la presenza di tale centro non ha trovato radicamento in relazioni con università del territorio mantovano né ha funzionato da momento di propulsione di innovazione sul sistema dell'indotto locale. Ciò è dipeso probabilmente non solo da una politica aziendale tesa a isolare la propria capacità di innovazione ma anche da una ricorrente

[95] Nel caso Montedison, il processo di clorosoda è stato fermato nel 1991 e parzialmente demolito. Il *cracking* è stato chiuso nel 1980.
[96] Lo stabilimento di Mantova, nel corso del tempo, è stato di proprietà e gestione delle seguenti società: giugno 1956-1 maggio 1964: Sicedison S.p.A.; 2 maggio 1964-6 luglio 1966: Edison S.p.A.; 7 luglio 1966-30 dicembre 1980: Montedison S.p.A. (già Montecatini Edison S.p.A.); 31 dicembre 1980-31 dicembre 1983: Montepolimeri S.p.A.; 1 gennaio 1984-30 dicembre 1984: Montepolimeri S.p.A. nuova (già SITA S.r.l.); 31 dicembre 1984-29 giugno 1989: Montedipe S.p.A.; 30 giugno 1989-17 gennaio 1991: Enimont S.p.A. (la *joint-venture* tra l'Eni e la Montedison che acquisisce le attività della controllata Montedipe); 18 gennaio 1991-31 dicembre 2001: Enichem S.p.A. (oggi Syndial); 1 gennaio 2002- 4 aprile 2012: Polimeri Europa S.p.A.; dal 5 aprile 2012 a oggi: Versalis S.p.A. sempre facenti parte del gruppo ENI di proprietà a maggioranza pubblica. Diverse aree del sito oggi fanno riferimento a Syndial.

disattenzione delle pubbliche amministrazioni, restie nel pensare di valorizzare questa struttura di competenze come momento di innovazione del sistema della piccola e media impresa sul territorio.[97]
La crescita industriale di quegli anni ha coinvolto anche la piccola e media impresa, nata all'interno di Mantova Est, come nel caso della Belleli che assumeva una dimensione internazionale, con altre unità locali anche nel sud, soprattutto per la produzione di piattaforme di estrazione *off-shore* di grandi impianti termo-elettrici, facendo l'esperienza, rivelatasi poi disastrosa, delle tecnologie nucleari.
Nelle aree a ridosso del petrolchimico crescevano anche la FIAAM-Filter, con centinaia di posti di lavoro (poi verrà acquisita da gruppo Sogefi), il Colorificio Freddi ed altre piccole imprese. Dopo questa prima espansione, venivano create ai margini dell'Ostigliese altre aree artigiane (poi, COSVIM 1), all'interno delle quali andavano a localizzarsi importanti aziende come la Corneliani, il Consorzio Agrario Mantovano, la Paganella S.p.A., l'impresa edile Bottoli, ed altre.
Al fine di agevolare ulteriormente queste spinte insediative con un nuovo strumento operativo controllato dagli enti locali, il COSVIM veniva trasformato il 13 aprile 2000 nella Valdaro S.p.A., società pubblica con possibilità di accedere ai prestiti bancari che la precedente configurazione non aveva. La nuova società, su incarico dei comuni, organizza le aree a nord dell'Ostigliese con la localizzazione della Sogefi (che, dopo la chiusura, diventerà polo logistico della Lidl-supermercati) del Gruppo Autocisterne Mantovane (GAM) e di altre imprese collegate alla logistica come la Artoni o la Sogemi.
Con l'apertura nel 1970 del casello autostradale sull'autostrada del Brennero e con l'approvazione del nuovo Porto merci pubblico sul Canale Navigabile Mantova-Adriatico si creavano ulteriori condizioni di attrattività insediative in questa parte del quadrante Est. Tuttavia, la prima piccola parte dell'area portuale, i cui lavori inizieranno concretamente solo a metà degli anni '90, diventava operativa agli inizi degli anni duemila attendendo l'apertura del Canale completato dopo circa 70 anni di costruzione. Occorrerà attendere il 2008, grazie ai lavori di ulteriore urbanizzazione portuale, coordinati dalla Provincia in virtù della LR 30/2006, quando inizierà l'insediamento molto più consistente delle aziende.[98]
Contemporaneamente, nella zona retroportuale si collocavano altre imprese di logistica qualificata nell'immagazzinamento per conto terzi sfruttando la presenza del nuovo raccordo ferroviario al Porto come la TCF-Rosignoli, la Paganella 2, la Thun ed altre che, per la loro ampiezza complessiva, triplicavano il polo portuale. Oltre alle principali aziende menzionate, se ne insediavano altre di tipo artigianale con funzioni di servizio per tutto il Distretto Logistico e creavano le condizioni di ulteriore crescita occupazionale.

[97] Salvo il caso del progetto di centro servizi pubblico-privato Agropolis con la Montedison di Raul Gardini. Tale iniziativa visse solo qualche anno per poi chiudere le attività in relazione ai cambiamenti della Montedison.

[98] Primi operatori insediati sono stati, dopo la Pagnan-Cargil, la Manni Group con Tecnoservice, Ship-Service Venezia s.r.l., Rail-Service, Sogemi, Lonato S.p.A., Reggiani s.r.l. ed altri. Determinante è stata la nascita del Servizio Navigazione Autorità Portuale e l'apporto delle competenze tecniche dell'Arch. Gabriele Negrini e dell'Ing. Anna Cerini nella programmazione delle Giunte provinciali del prof. Maurizio Fontanili e Claudio Camocardi.

All'inizio degli anni 2000 si assisteva anche alla grande lottizzazione industriale e commerciale di iniziativa privata promossa dalla società Edilpf di Brescia che, dopo aver acquistato i terreni della ex azienda agricola sperimentale della Montedison, procedeva ad un'ampia urbanizzazione con strade e capannoni diversi dei quali, purtroppo, rimanevano inutilizzati per molti anni, anche in seguito al mancato completamento di alcune opere di collegamento al sistema delle reti tecnologiche. Nel secondo decennio dopo il 2000, la presenza nel polo industriale di Mantova Est di circa 60 aziende con forte caratterizzazione logistica configurava, in tale zona, un distretto orientato anche al trasporto plurimodale delle merci. Infatti in esso si presentava una concentrazione territoriale di imprese specializzate nella mobilità e nell'immagazzinamento che, sommate a quelle industriali con alta gestione logistica, arrivava a movimentare oltre 10 milioni di tonnellate per anno tra entrate ed uscite. Purtroppo, a fronte di queste dinamiche di sistemi d'impresa spontanei non si è avuta una capacità di governo strategico di questo complesso specializzato in quanto sono mancate le iniziative, non occasionali ma stabili, dei soggetti pubblici per la valorizzazione di questo settore economico (figg. 15 e 16).

Fig. 15 – Estratto mappa dalla pubblicazione dell'«International Propeller Club Porto of Mantua» contenente la ricognizione delle principali imprese che si occupano di logistica nel Distretto 2016

La bonifica dei siti inquinati

Dopo il contenzioso e la pulizia del Mincio dal mercurio, negli anni '70 proseguivano le iniziative da parte dell'USSL e degli organismi competenti (Regione, Provincia, ecc.) per promuovere gli interventi di messa in sicurezza per il contenimento e rimozione delle fonti inquinanti delle imprese in attesa degli interventi di bonifica vera e propria. In questa situazione generale di responsabilità differenziate a livello locale, le amministrazioni ritengono di avanzare la richiesta al Parlamento ed al Ministero dell'Ambiente di riconoscimento per Mantova di Sito Nazionale Inquinato Sito di Interesse Nazionale (SIN), nella convinzione di

Fig. 16 – Banchina e binari del Porto di Mantova

poter accedere a consistenti finanziamenti per promuovere le bonifiche delle zone pubbliche e di aumentare il rapporto di forza nei confronti delle aziende. Dopo diversi anni di discussioni e di attività amministrative, il SIN Laghi di Mantova e Polo chimico viene istituito con la legge n. 179 del 2002.[99] L'area individuata (fig. 17) include un territorio di circa 952 ettari, di cui fanno parte, oltre a quelle industriali, aree pubbliche come i laghi di Mezzo e Inferiore, la riserva naturale della Vallazza e alcuni tratti del fiume Mincio, con le relative sponde e aree private. Circa il 60% è costituito da aree a terra, mentre il 40 per cento circa è costituito dai laghi di Mezzo e Inferiore e dal fiume Mincio. Il 31 maggio 2007 viene poi sottoscritto l'accordo di programma per la definizione degli interventi di messa in sicurezza d'emergenza, di successiva bonifica e degli studi epidemiologici.[100] Il *Piano di caratterizzazione* delle aree lacustri del SIN, per individuare le aree da bonificare, è stato avviato nel 2007 ed i risultati approvati nel 2011.[101]
Dal 2012 iniziano i lunghi iter al Ministero dell'Ambiente per le autorizzazioni alle bonifiche dall'inquinamento che si articolano in innumerevoli pareri, conferenze dei servizi e contenziosi che

Fig. 17 – Perimetrazione del SIN Laghi di Mantova e Polo Chimico

solamente dal 2015 si concretizzano in atti di avvio dei lavori. Nel frattempo erano stati predisposti, dagli anni Novanta, gli interventi di messa in sicurezza che di fatto avevano limitato gli inquinanti ed attivato processi di depurazione parziale dei siti. Il quadro finanziario dei progetti predisposti dalle imprese attuali, anche se a volte incolpevoli[102] porta ad una previsione di spesa per la IES-MOL di circa 4 milioni di euro ai quali vanno sommati i diversi milioni annuali per le attività correnti di estrazione del surnatante. Molto più elevati sono gli investimenti programmati da Syndial (Gruppo ENI) anche se gli inquinamenti erano stati causati in gran parte da Edison-Montedison, per la ex discarica 'collina' per circa 115 milioni (fig. 18) e per i diversi siti nello stabilimento per almeno altri 55 milioni. Inoltre,

[99] Perimetrato con Decreto ministeriale del 7 febbraio 2003, in Gazzetta Ufficiale n. 86 del 12 aprile 2003. Negli anni successivi la Provincia istituisce il primo nucleo di funzionari per seguire la parte amministrativa delle bonifiche e in particolare il dott. Giampaolo Galeazzi e la dott.ssa Arianna Acerbi che hanno costituito il relativo archivio.

[100] I soggetti firmatari sono il Ministero dell'Ambiente, la Regione Lombardia, la Provincia di Mantova, i Comuni di Mantova, Virgilio e San Giorgio di Mantova nonché il Parco del Mincio. Viene sottoscritto anche dalla IES per la sua parte di impegno mentre non viene accettato dalle altre aziende.

[101] In data 27 marzo 2013 è stato sottoscritto l'atto integrativo dello stesso accordo e poi rinnovato nel 2017.

[102] Secondo la normativa, in generale, il proprietario attuale deve bonificare anche se l'inquinamento è stato prodotto da altri. In questo caso viene definito incolpevole. Si vedano a questo proposito le ordinanze di individuazione del responsabile specifiche per i diversi casi.

a questi interventi vanno aggiunti quelli che riguardano altre aziende come il Colorificio Freddi o quelli nelle aree demaniali del fiume. Dopo diversi anni di tentennamenti procedurali solo dal 2012 vengono fatte dalla Provincia le individuazioni dei responsabili dei diversi inquinamenti rafforzando così gli obblighi di bonifica. Anche in seguito ad una sentenza del Tribunale Amministrativo Regionale del 2018 che confermava l'operato degli uffici provinciali, si ottenevano ulteriori fondi a carico del Ministero dell'Ambiente per il canale Sisma. Un esempio di prima bonifica in sito, già conclusa, è stata quella connessa ai lavori della conca di navigazione tra canale Mantova-Adriatico ed i laghi per oltre 5 milioni di euro. Altri 16 milioni sono stati recuperati dai precedenti stanziamenti pubblici tramite il recente aggiornamento dell'accordo di programma del 2017 per ripulire alcuni siti nei laghi. La stima del costo totale degli interventi pubblici e privati per i prossimi anni ammonta a circa 200 milioni di euro. Questi progetti di risanamento, oltre ad essere imposti dalle normative, rappresentano una grande occasione di innovazione tecnologica sulla quale

Fig. 18 – Allestimento del cantiere in area discarica ex 'collina' realizzato da Syndial dal sito https://www.intercantieri.com/it ditta Vittadello

far crescere, in loco, ricerca universitaria, imprese avanzate nei nuovi settori dell'economia circolare e ad alta capacità di occupazione giovanile. Anche per questa opportunità occorrerebbe una programmazione strategica negoziata tra soggetti pubblici e privati affinché tali interventi si trasformino in nuova opportunità di sviluppo dell'economia dell'ambiente locali.

Il problema ambientale precedentemente illustrato diventava anche sindacale e politico, con la contestuale nascita del fenomeno dell'allarmismo (eccesso presunto di tumori, diossine, ecc.) che trasformano il polo chimico in 'mostro', anche se le verifiche scientifiche degli organismi pubblici qualificati smentivano i fondamenti di tali teorie e nessun provvedimento specifico fu ritenuto necessario. In questo contesto prendeva avvio e si articolava per diversi anni, il processo contro la Montedison per arrivare ad indennizzare solo alcuni lavoratori morti a causa delle esposizioni ad amianto in ambienti non sufficientemente protetti. La questione dell'inquinamento dell'aria e delle acque nonché la necessità di bonificare i siti inquinati si trasforma in argomento di scontro partitico tra gruppi d'interesse facendo riemergere un'aristocrazia cittadina legata al terziario tradizionale che, in opposizione ad imprese e lavoratori, ipotizza la chiusura o la rilocalizzazione del polo chimico. Nel contempo i maggiori controlli delle pubbliche autorità, le normative molto più stringenti e l'innovazione tecnologica dei cicli produttivi avevano ridotto molto le emissioni al di sotto degli standard di legge come evidenziato dai dati di ARPA degli ultimi 20 anni. Il peso degli inquinanti industriali nell'atmosfera oggi non supera il 30% del totale a fronte di quelli derivanti dal traffico, dall'agricoltura e dal riscaldamento

che ne rappresentano la grande prevalenza. Tuttavia, il problema della riduzione delle emissioni complessive nella valle Padana rimane, come la Comunità Europea ricorda attraverso le sue sanzioni.
A questo ritorno della visione dello sviluppo della città ancora centrato all'interno della cinta muraria o sulla sola vocazione turistico-commerciale, corrisponde anche la forte riduzione dei lavoratori dipendenti delle aziende e la crescita del precariato professionale nei servizi. Ciò che avviene oltre l'altra sponda del Mincio diventa un problema da rimuovere, di altri, ed il fiume ritorna ad essere una forte separazione nel sistema della Grande Mantova.

La crisi economica dal 2008 e la chiusura di molte aziende

Gli indicatori e le analisi economiche delle dinamiche di sviluppo del mantovano dell'inizio del terzo millennio rimarcavano come le ristrutturazioni industriali avessero ridotto l'occupazione nelle grandi aziende ma nel contempo creato una serie di piccole e medie imprese e servizi avanzati che mantenevano una discreta quota di posti di lavoro al punto di dover reperire sempre più manodopera immigrata a causa dell'invecchiamento della popolazione e dell'emigrazione dei giovani.
Marzio Achille Romani nelle conclusioni allo studio del 2004 sulla storia dell'industrializzazione del territorio sottolineava come all'inizio del nuovo secolo lo sviluppo economico provinciale era molto elevato e caratterizzato anche da grande capacità di penetrazione internazionale ed innovazione, ma sottolineava anche alcuni elementi di criticità presenti nella città capoluogo come l'invecchiamento, lo spostamento all'esterno di molte funzioni produttive, e il ridursi del peso di settori che, in passato, vivacizzavano il centro urbano anche se tali fenomeni non caratterizzavano solo Mantova. «Nel caso che ci riguarda però, quel che preoccupa è l'impressione che la risposta della società urbana nel suo complesso alla sfida del mutamento sia molto debole e che il rischio che corre la città sia quello di una progressiva e inarrestabile depolarizzazione delle attività e delle funzioni urbane, con tutta una serie di conseguenze che non è troppo difficile immaginare».[103]
Una conferma di tale valutazione veniva anche dall'indagine svolta nel 2005 dal CENSIS *Mantova, dopo la grande trasformazione. Rapporto sull'identità locale e la prospettiva di sviluppo della realtà Mantovana*[104] basata anche su questionari sottoposti ad un campione rappresentativo di cittadini dove alcune domande sondavano temi strategici che riguardavano il futuro della città, della Grande Mantova e della Provincia. In quel momento vi era una situazione di economica positiva che permetteva di far emergere dagli intervistati ottimismo. Alla domanda su quali

---

[103] M.A. Romani, *L'industrializzazione in un territorio*, cit., p. 214.
[104] CENSIS, *Mantova dopo la grande trasformazione, rapporto sull'identità locale e la prospettiva di sviluppo della realtà Mantovana,* Milano, Franco Angeli 2006. Ricerca promossa da Camera di Commercio di Mantova in collaborazione con il Comune di Mantova la Banca Agricola Mantovana-MPS, aeroporto Valerio Catullo di Villafranca. Presentazione di Giuseppe Roma. Parte prima, *Lo scenario socio-economico e le direttrici della transizione*; Parte seconda, *Le opinioni del Panel dei testimoni privilegiati*; Parte terza, *L'indagine su identità valori e attese dei cittadini Mantovani*. Il campione viene suddiviso non solo per condizione professionale ma anche per aree di residenza. È quindi possibile ricavare alcune specifiche osservazioni circa il Comune di Mantova rispetto alla grande Mantova e al resto della provincia.

potessero essere i settori strategici per lo sviluppo futuro del territorio Mantovano, il gruppo del comune capoluogo esprimeva come prioritaria l'agricoltura e l'allevamento con i relativi certificati di qualità, seguita dall'offerta del turismo culturale che insieme rappresentavano circa il 60% delle opzioni. In questo comportamento si riassumevano alcuni luoghi comuni degli abitanti di città che privilegiano attività rurali, e/o ai settori di rendita di posizione quali quello del turismo. Al contrario, il tema del rilancio della grande industria veniva considerato come insignificante, ovvero aveva un peso molto limitato con il 6,3% ed anche il consolidamento delle piccole medie imprese manifatturiere era considerato una strategia secondaria con circa il 18%. La crescita dei servizi legati alle nuove tecnologie era valutata al 12,6% riconfermando il ruolo del terziario consolidato. Infine, lo sviluppo della logistica veniva indicato di scarsa importanza con il 3,7% a fronte di un distretto industriale ormai caratterizzato da una consistente presenza della logistica che occupava quasi un migliaio di addetti: evidentemente gli intervistati non guardavano oltre l'altra riva del fiume.

La visione strategica che emergeva dalle risposte degli intervistati della Grande Mantova invece era maggiormente centrata sul consolidamento delle piccole e medie imprese manifatturiere nonché sulla grande industria mentre minore era l'attenzione sull'offerta del turismo culturale e della crescita dai servizi legati alle nuove tecnologie. Ciò è comprensibile anche in base alla maggiore compenetrazione tra sistemi residenziali ed artigiano-industriali che compone l'insediamento dei comuni contermini e dalla presenza di molti abitanti che lavorano in Mantova Est.

Poco dopo, purtroppo, la più grave crisi economica internazionale che aveva colpito il l'Italia comportava la perdita di 1,2 milioni di posti di lavoro con il tessuto produttivo che riduceva del 25% la sua capacità, con una diminuzione, dal 2008 al 2016, di 10 punti percentuale di PIL ed una disoccupazione stabile oltre l'11%. Questa crisi aveva degli effetti pesanti anche sull'economia della provincia mantovana: prima del 2008 la disoccupazione era al 3,6% rispetto al 7,96% del 2015, con un terzo dei senza lavoro con meno di 30 anni. In provincia vengono cancellati 10 mila posti di lavoro, autorizzate oltre 64 milioni di ore di cassa integrazione e chiuse importanti aziende del territorio. Nel solo polo chimico-industriale sono oltre 750 i posti di lavoro perduti. Marchini, allora Segretario della CGIL, così si esprimeva: «A questo grave quadro economico sociale del nostro territorio si aggiunge un deficit competitivo che viene da lontano, possiamo dire che ha una natura pre-crisi. In particolare mi riferisco ad alcuni dati che segnano i ritardi sul terreno della qualità e dell'innovazione del tessuto produttivo mantovano, ne cito solo alcuni ma significativi: a) la nostra provincia si colloca agli ultimi posti della graduatoria lombarda per deposito brevetti e registrazioni marchi; b) per il 40% circa delle assunzioni non vi è richiesta di alcuna qualifica; c) il mantovano si trova in coda alla classifica regionale per opportunità di lavoro ai neo laureati».[105] Anche nel decennio precedente vi erano stati fenomeni di crisi aziendali, derivanti generalmente da problemi di incapacità a sostenere la competizione

[105] Cfr. M. Marchini, *Relazione introduttiva* in *Dalle bonifiche sviluppo e occupazione,* Mantova, Convegno CGIL, 18 novembre 2016.

internazionale, della mancata introduzione delle innovazioni tecnologiche ed organizzative. Il caso più emblematico è stato quello della Belleli, che dopo una parabola di sviluppo incessante durata diversi decenni, vive una crisi pesante di liquidità ed inizia una ricerca di *partner* che porterà anche ad interventi di capitali stranieri, con l'obiettivo di salvaguardare le commesse ed una parte dell'occupazione. Ancora negli anni più recenti, i cambiamenti degli assetti societari hanno dimostrato che la professionalità e le capacità tecnologiche consolidate all'interno dell'azienda erano comunque di alto valore e di interesse per nuovi soggetti, come la Tosto. Diversa storia hanno avuto invece società come la Sogefi-Filtration ex Fiam Filter che, attraverso processi di delocalizzazione industriale, comportavano la chiusura ed il licenziamento di 527 dipendenti. Anche il petrolchimico subiva pesanti riduzioni: la IES-Mol, dopo l'acquisizione da parte della multinazionale ungherese nel 2015 iniziava processi di ridimensionamento, fino alla chiusura definitiva del ciclo di raffinazione ed il mantenimento del solo sistema logistico importando, tramite oleodotto, la benzina. Dopo circa 70 anni finiva, dunque, l'attività iniziata dal Perdomini.

Anche sul versante della ex Montedison, oggi Versalis, si assisteva ad un ridimensionamento dell'occupazione in funzione dell'innovazione tecnologica introdotta e, soprattutto, della riduzione di alcuni impianti: inoltre negli ultimi 20 anni più volte si apriva la discussione sulla possibile chiusura a fronte delle valutazioni comparative con altri siti da parte dell'ENI. Solo l'esperienza consolidata, il centro di ricerca e le specifiche caratteristiche localizzative hanno contribuito a mantenere l'insediamento e ad introdurre innovazioni che oggi stanno rivolgendosi alla *Green Economy* e a nuove produzioni maggiormente sostenibili. Tuttavia, gli scenari di crisi ed il rischio di riduzione rimangono sempre presenti, soprattutto a fronte di strategie pubbliche ostili, localistiche, incerte e occasionali. Contemporaneamente, diverse altre piccole e medie aziende hanno ridotto l'occupazione o chiuso i battenti: la ITAS ha cessato le attività lasciando a casa 69 lavoratori, la SISMA ha ridotto di 50 unità i dipendenti e la Sogemi, la CO.MAT. ED, la EniPower ed altre imprese della zona come la Bottoli nel settore edile hanno ridotto il numero degli occupati.

La crisi economica ha dissestato in modo pesante anche tutto il sistema delle imprese edili locali, poiché la iperproduzione di alloggi aveva creato una sovra-offerta determinando così un'enorme quantità di immobili invenduti, la consistente riduzione dei valori di mercato, la conseguente incapacità delle aziende di fare fronte ai debiti, e l'avvio delle relative procedure fallimentari. In questa dinamica è stata coinvolta anche la S.p.A. pubblica Valdaro che, dopo aver investito in opere di urbanizzazione per vendere aree industriali, a causa dell'assenza di imprese da insediare non era più in grado di far fronte al debito, aprendo così la procedura di liquidazione e segnando la fine di uno strumento di politica pubblica che negli anni precedenti aveva agevolato la collocazione di nuove imprese. In compenso la svendita a prezzi di liquidazione delle aree pubbliche ha agevolato due nuovi grandi centri di logistica. Anche le zone industriali originarie della IES-MOL, della Versalis e della Belleli presentano oggi vaste aree riutilizzabili per nuovi insediamenti o la riconversione in altre

attività che necessitano di bonifiche preventive. A fronte di questi problemi di crisi occorre registrare un fenomeno relativamente nuovo per il mantovano che arriva ad incidere su alcuni settori come quello immobiliare delle costruzioni e dei servizi: la penetrazione delle organizzazioni mafiose come documentato dall'Osservatorio sulla Criminalità Organizzata dell'Università Statale di Milano. Il graduale estendersi nel nord Italia di tale economia illegale comportava, tra l'altro, l'acquisizione di imprese locali e investimenti finalizzati al riciclaggio del denaro proveniente dai guadagni illeciti. Questo inserimento nell'economia della città e delle imprese costituisce un problema determinante in quanto interviene nello scardinare le regole fondamentali della convivenza civile, della rappresentanza politica, dei mercati e dello sviluppo economico.[106]

Conclusioni

Dalla lettura delle dinamiche degli ultimi 150 anni nella Mantova Est scaturiscono utili elementi di riflessione. Innanzitutto, va riconosciuto che la scelta localizzativa dell'area industriale strategica, per la città ma anche per tutta la provincia, ha consolidato ed accresciuto il suo rango nazionale ed internazionale. In effetti non era prevedibile la collocazione di questo tipo di aree al di fuori delle grandi linee di comunicazione e senza le specificità infrastrutturali come la via d'acqua. Ciò che è avvenuto negli altri Comuni contermini invece ha visto interventi di zone artigianali sparse in carenza di una qualsiasi capacità di polarizzazione. Il grande polo produttivo-logistico ad Est con la sua dimensione e dotazione territoriale di rilevanza non locale pone il problema della inadeguatezza degli attuali strumenti di governo, frammentati tra localismi, interventi settoriali, sconnessioni tra organismi regionali e statali, senza un quadro strategico di azioni coerenti anche in relazione con i corridoi della mobilità comunitari.
Inoltre, la crescita ed il modello insediativo della Mantova Est è stato caratterizzato anche da un vasto e consistente consumo di suolo, con l'occupazione di molte zone agricole, alcune delle quali ancora oggi da insediare. Proprio per questa caratteristica, oggi, il polo industriale può essere soggetto ad ulteriore processo di riuso produttivo, sia con il recupero di aree dismesse che con una maggiore oculatezza nella utilizzazione delle nuove aree.
Non va dimenticato anche l'importante ruolo di supporto svolto da questo sviluppo industriale per la rivitalizzazione sociale e la riabilitazione di vasti strati di popolazione che sono passati dalla precarietà economica a maggiori garanzie di qualità di vita. Il mutamento da un'economia di miseria ad un distretto industriale diversificato che ha rilanciato Mantova tra le province a maggior reddito pro-capite ed a più elevata qualità della vita, deve far riflettere a fronte delle nuove crisi che invece hanno iniziato a smantellare tale assetto.
La tabella sottostante che riporta il numero degli addetti e delle unità locali dei principali rami di attività produttiva del comune di Mantova tra il 1887 e il 2017 deriva dalla rielaborazione di fonti eterogenee e quindi la comparazione è parzialmente viziata. Nei diversi censimenti le

[106] *Quarto Rapporto Trimestrale sulle aree settentrionali,* Osservatorio 25 maggio 2017. http://www.cross.unimi.it/quarto-rapporto-trimestrale-sulle-aree-settentrionali/

Fig. 19 – UNITÀ LOCALI E ADDETTI PER I PRINCIPALI RAMI DI ATTIVITÀ ECONOMICA DEL COMUNE DI MANTOVA. 1887-2017
Confronto tra fonti diverse e dati solo parzialmente omogenei

ANNO CENS. INDUS. COMM.	POPOLAZIONE RESIDENTE	TOTALE U.L.		SUBOTALE 2, 3, 4, 5, 7		3 INDUSTRIE MANIFATTURIERE E 2 ESTRATTIVE		4 COSTRUZIONI E IMPIANTI		5 ENERGIA ELETTRICA GAS E ACQUA		7 TRASPORTI E COMUNICAZIONI	
		UL.	Addetti	UL.	Addetti	UL.	Addetti	UL.	Addetti	UL.	Addetti	UL.	Addetti
1871	33783												
1881	35727												
1887	30954			0	3408		2800		608				
1901	36449												
1911	39560												
1927	42426	1061	6771	501	4802	375	4245	20	72	78	380	28	105
1951	53810	2999	12183	2648	9693	1172	4966	102	843	9	242	1365	3642
1961	62411	3081	20120	1038	13276	851	8532	107	3083	11	297	69	1364
1971	65703	3560	22025	1237	14489	876	9741	213	2414	17	551	131	1783
1981	60866	5024	31494	1120	13356	590	8947	257	1249	22	900	251	2260
1991	53065	5336	33034	942	12047	450	7851	317	1336	10	477	165	2383
2001	47754	6323	31599	977	9597	401	6111	390	965	15	560	171	1961
2011	46547	5767	23205	858	7996	297	4995	402	1010	30	444	129	1547
2017 Regis. Imprese solo add. privati	49409		24430		7539		4023		1135		633		1748

modalità e le metodologie di rilevazione sono cambiate e, quindi, la sequenza negli anni va letta criticamente tenendo conto delle disomogeneità di rilevazione. Tuttavia, l'accorpamento per macrosettori economici tende a ridurre queste criticità e permette di effettuare una lettura, ancorché orientativa, delle dinamiche nel lungo periodo che si sono verificate.
La sequenza numerica degli addetti alle industrie manifatturiere permette di evidenziare come negli anni che vanno dal 1961 al 1981 si arrivava ad un totale di circa 9.700 occupati per poi gradatamente calare fino al 2011 intorno ai 4.900 ed avere segnali di ulteriore riduzione nel 2017 anche se quest'ultimo valore proviene dal registro delle imprese private e non da censimenti. Contestualmente vi sono analoghe dinamiche nel settore delle costruzioni con forti

riduzioni di attività e di addetti mentre segnali positivi recenti si hanno nel campo dell'energia e della distribuzione delle acque. Anche nel settore dei trasporti vi è stata una notevole mutazione con una riduzione fino al 2011 per poi un nuovo ampliamento degli addetti negli anni recenti, segnale della ripresa del distretto logistico. L'analisi del totale dei settori produttivi selezionati (colonna sub tot. 2,3,4,5 e 7) vede il picco più importante di 15.000 addetti nel 1971 per poi ridursi costantemente fino al 2011 con 8.000 unità lavorative: meno di quelle del 1951. L'apparato produttivo sta regredendo a dimensioni simili a quelle prima della Seconda Guerra Mondiale imponendo sempre più di affrontare il problema della creazione di nuova impresa manifatturiera in grado di sostenere di nuovo la ripresa sociale. La riduzione della consistente industria manifatturiera, in parte calmierata dalla piccola azienda o dalla logistica, ha fatto ritornare la prevalenza delle attività di servizio terziarie tradizionali, assistenzialiste e di rendita passiva basate sul reddito prodotto da altri od in altri luoghi. Il dibattito poi sul progressivo invecchiamento della popolazione non trova risposte adeguate nella necessità di creare nuovi posti di lavoro nell'industria manifatturiera o dei servizi alle imprese ma si rimanda più facilmente al commercio tradizionale ormai inflazionato come evidenziato dai negozi vuoti. I figli laureati o diplomati vanno dove c'è innovazione, stipendi remunerati e una prospettiva di sviluppo manifatturiero adeguata. Se si vuole invertire la tendenza è necessario nuovo lavoro.
Il risanamento dei siti inquinati e l'accelerazione delle bonifiche, ancora in gran parte da completare, si presenta invece come obiettivo irrinunciabile ed occasione strategica per la crescita di imprese innovative nel campo della qualificazione ambientale, come sta avvenendo ormai da anni in altri paesi europei. In questo senso, solo politiche molto più concrete potrebbero trasformare questo svantaggio in spinta economica e sociale.
La frammentarietà della programmazione delle dotazioni per la mobilità che ha caratterizzato gli enti locali mantovani, pone ancora oggi la necessità del completamento delle nuove infrastrutture come la tangenziale o la conclusione di progetti riguardanti la navigazione e il trasporto ferroviario. Queste carenze rischiano di ridurre le potenzialità di sviluppo strategico di Mantova e di lasciare il territorio in condizione di svantaggio rispetto ad altri più competitivi. Pur tra queste difficoltà, si è assistito alla creazione di un Distretto Logistico Mantovano (DLM) che ha introdotto nuove specializzazioni con possibilità di crescita sostenibili posizionato su due corridoi strategici, riconosciuti dalla comunità europea nelle reti Transeuropee (Core Net: quello Mediterraneo e quello Scandinavo-Mediterraneo) che potrebbero facilitare nuove opportunità.
Nel dibattito localistico sono frequenti i luoghi comuni che enumerano i presunti limiti delle condizioni di sviluppo senza verifiche con i dati reali. Chi sostiene, ad esempio, che l'autostrada del Brennero non sia più una infrastruttura di sviluppo utile si dimentica che i lavori del nuovo tunnel ferroviario di base e la terza corsia apriranno nuove opportunità che vanno preparate per tempo e non ignorate. Chi continua ad evidenziare giustamente le carenze dei treni pendolari sulla Mantova-Milano a volte non ricorda che l'esigenza fondamentale ferroviaria è

il trasporto merci per ridurlo dalle strade. Mentre alcuni discutevano di progetti faraonici (es. il *by pass* ferroviario studiato in tre occasioni negli anni Ottanta, Novanta e Duemila ecc.) le Ferrovie hanno smantellato gli scali merci e ridotto i servizi costringendo le imprese ad andare a Verona.
Anche il caso del nuovo porto industriale, ancora in gran parte da completare, che ha aiutato a creare il distretto industriale, è in prevalenza insediato da imprese bresciane, veronesi e veneziane, che colgono le opportunità create mentre pochi sono i pionieri mantovani: la faticosa storia dei processi innovativi già raccontata nelle pagine precedenti si ripete.
La dimensione che Mantova Est ha assunto, con i caratteri di un distretto produttivo industriale-logistico di rango internazionale, ha la necessità di una nuova programmazione strategica per il rinnovo manifatturiero, la rigenerazione ambientale, il trasporto sostenibile che i localismi amministrativi dimostrano non avere la capacità di mettere ancora a sistema.

MANTOVA DA CITTÀ ISOLA A CITTÀ DIFFUSA. ESPANSIONI RESIDENZIALI E TRASFORMAZIONE DELLA CITTÀ*

Francesco Caprini

Il recupero dei vuoti urbani dentro le mura

La città di Mantova entra nel nuovo Stato Italiano in condizioni particolarmente difficili: l'economia è da riconvertire su nuove basi, dopo la partenza della numerosa guarnigione; a causa dell'occupazione militare il patrimonio edilizio, anche di pregio, ha subito usi e trasformazioni improprie; le condizioni igieniche di larga parte della città sono problematiche, specie a causa dell'insoluto problema idraulico, tanto che la malaria viene considerata endemica; i collegamenti con il territorio appaiono artificiosamente difficili, perché il sistema infrastrutturale è stato progressivamente strutturato in modo da isolare la città dal territorio stesso; il Comune ha estensione territoriale coincidente con la città murata: all'esterno laghi, paludi, servitù militari e territori di altri Comuni. Soprattutto nell'ultimo periodo della dominazione austro-ungarica Mantova ha dunque assunto funzioni e immagine prevalenti di manufatto militare, più che di città vera e propria: e questa condizione è plasticamente riconoscibile nella presenza dominante delle opere di difesa, che oltre a costringere la città all'interno delle mura magistrali, segnano e conformano tutto il territorio circostante con un poderoso sistema di fossati, terrapieni, fortilizi: una immagine, questa, oggi sostanzialmente perduta, che però è puntualmente documentata dalla cartografia dell'epoca, specie se messa a confronto con rappresentazioni corrispondenti di epoca precedente.
La *Urbis Mantuae Descriptio* del Bertazzolo (1628) (fig. 1), ad esempio, propone una immagine di Mantova ampia ed estesa, ove i dintorni della città costruita e i laghi stessi sono rappresentati in modo puntuale e dettagliato, quasi ad evidenziare visivamente i rapporti stretti ed interconnessi fra la città, i laghi e il territorio circostante. Ben diversamente da questa immagine, nella *Pianta della Regia Città di Mantova* del Campi (1865) (fig. 2), la prima cosa che balza all'occhio è la rappresentazione stessa della città, rigorosamente limitata al perimetro delle mura Magistrali: oltre questo perentorio segno di confine ogni rappresentazione del territorio scompare, perfino il Palazzo Te. Così facendo l'estensore della mappa più recente pare intenzionato ad evidenziare la condizione di isolamento in cui è artificialmente imprigionata la città stessa.
Altro elemento di significativa importanza che emerge dal confronto fra mappe è la rarefazione della edificazione lungo tutto il perimetro della città, dal porto Catena a est fino alla Porta Pradella a ovest, passando per Porta Cerese, Porta Pusterla e il bastione di S. Alessio. Questa

* Ho potuto scrivere queste note e documentarle con utili illustrazioni grazie alla preziosa collaborazione del personale del Servizio Urbanistica del Comune di Mantova; della Fototeca del Centro Culturale 'Gino Baratta'; dell'Archivio Storico del Comune di Mantova e dell'Archivio dell'Amministrazione Provinciale di Mantova.

Fig. 1 – G. Bertazzolo, *Urbis Mantuae Descriptio*, 1628

contrazione della edificazione cui non corrisponde, peraltro, la cancellazione del tessuto viario, interessa quasi per intero alcuni isolati fra le mura e il Corso Vecchio (l'attuale via Giulio Romano): pur se motivata da esigenze militari, essa conferma in tutta evidenza che la città di Mantova dei Gonzaga risultava ormai troppo estesa, troppo ampia per il numero di persone, civili e militari, che vi risiedevano. Il prevalere della funzione difensiva della città aveva cioè comportato una drastica contrazione delle funzioni urbane non militari, e quindi l'abbandono di ampie parti del tessuto urbano e edilizio.

Occorre infine considerare che la funzione militare della città aveva comportato l'imposizione di ampie servitù militari *non aedificandi* su tutto il territorio circostante, che per di più risultava anche amministrativamente separato dalla città: finchè questa situazione istituzionale non fosse stata superata, ogni attività e ogni tentativo di

Fig. 2 – A. Campi, *Pianta della Regia Città di Mantova*, 1865

sviluppo urbano *extra moenia* sarebbe risultato inevitabilmente precluso.[1]
Appare quindi logico e quasi inevitabile che, ove non si considerino gli interventi di recupero e sostituzione edilizia realizzati nel cuore vero e proprio del centro storico, l'attività di edificazione di nuove costruzioni che prende il via nella seconda metà dell'Ottocento sia stata indirizzata al riuso degli isolati vuoti lungo il perimetro delle mura, sempre però all'interno del perimetro stesso. Non si tratta dunque di nuove urbanizzazioni, che per i motivi sopra richiamati risulteranno sostanzialmente precluse fino ai primi del Novecento, ma di una sorta di riappropriazione da parte della città di quanto era stato perso durante il lungo inverno della *città-fortezza*. La nuova edificazione procede dunque per episodi isolati all'interno del settore sud delle mura Magistrali, rispettando la viabilità preesistente con andamento perpendicolare alle mura: l'intervento residenziale più rilevante di questo tipo è rappresentato dalla utilizzazione del vasto ambito inedificato compreso fra il tempio di S. Sebastiano e il bastione di S. Alessio, oggi piazzale Gramsci, in prossimità del quale era situato l'Orto Botanico. Di minore estensione, ma forse più qualificato dal punto di vista architettonico, è il complesso di case popolari posto all'incrocio fra gli attuali viale Risorgimento e via Nazario Sauro: si tratta di tre blocchi di residenze popolari in linea, a tre piani con vani scala aperti, disposti a C in modo da creare una piazza che allarga la via Nazario Sauro e segnala la presenza di alcuni negozi ricavati al piano terreno dell'edificio centrale.[2]

La prima periferia: Valletta Paiolo, i Viali, Te Brunetti, Valletta Valsecchi (figg. 3, 4, 5)

L'avvio delle urbanizzazioni oltre il perimetro delle mura Magistrali è reso finalmente possibile a partire dal 1905, in base alla convenzione fra Ministero della Guerra e Comune di Mantova, che prevede la progressiva dismissione di terreni, fortificazioni e servitù a seguito delle demolizioni

[1] Per maggiori dettagli si veda, nel presente volume, il saggio di C. Bonora Previdi.

[2] Per maggiori dettagli si veda, nel presente volume, il saggio di G. Iacometti.

Fig. 3 – Foto aerea RAF (Royal Air Force), 1943/44

Fig. 4 – Foto aerea da rilievo aerofotogrammetrico Regione Lombardia, 1983

Fig. 5 – Ortofotopiano, 2016

e bonifiche da realizzare a cura del Comune: fra i primi interventi in attuazione della convenzione va considerata la realizzazione dei Giardini Pubblici immediatamente a sud della porta Pradella,[3] e della strada di circonvallazione che raggiunge porta Cerese, presto dotata di linea tramviaria. Si rende così disponibile, immediatamente al di fuori del perimetro ovest e sud delle mura, una prima fascia di aree che vengono considerate edificabili, anche se in realtà poco raccomandabili, perché derivanti dalle colmate della Fossa Magistrale (fig. 6).
Lo sviluppo delle urbanizzazioni nell'intero quadrante sud-ovest fuori dalle mura viene definitivamente programmato con una serie di piani predisposti in successione negli anni 1923/26. Uno degli elementi che portano ad individuare questa direttrice di futuro sviluppo è la progressiva messa a punto del nuovo sistema di viabilità centrato sul Cavalcavia di Belfiore, che riorganizza il nodo d'accesso alla città dal ventaglio di strade che si diramano in direzione sud-ovest e Ovest.

[3] Per maggiori dettagli si veda, nel presente volume, il saggio di C. Bonora Previdi.

Fig. 6 – Lavori di interramento e bonifica della Fossa Magistrale, 1906/7: ASCMn, raccolta fotografica

Fig. 7 – Case popolari dei Ferrovieri in Viale Piave, foto U. Righi

Nello stesso periodo prende il via la realizzazione del nuovo Ospedale Civile, dell'Ospedale Neuropsichiatrico e del nuovo Cimitero, cioè di una serie di infrastrutture di servizio di livello urbano che documentano la scelta quasi naturale di espandere la città fuori dalla cinta di mura verso ovest, essendo questa l'unica direzione in cui si poteva realizzare una sostanziale continuità con la città storica.

Valletta Paiolo

L'attuazione del *Piano Regolatore di massima*[4] (fig. 12) si concentra inizialmente nella Valletta Paiolo. Oltre ai Giardini Pubblici di Viale Piave, pensati a servizio dell'intera città, si avvia la realizzazione della viabilità, soprelevata di almeno un metro rispetto al livello di campagna della 'valletta', e dei primi edifici residenziali, costruiti in fregio a viale Piave (fig. 7). Lo sviluppo edificatorio della Valletta Paiolo, inizialmente caratterizzato da interventi di edilizia popolare, localizzati nella zona a nord dell'attuale viale Gorizia, prosegue con tipologie analoghe anche nel secondo dopoguerra, ma viene progressivamente affiancato dall'attività di operatori immobiliari privati, che realizzano tipologie residenziali differenziate, dalle residenze singole di due/tre piani agli edifici condominiali fino a sei piani. L'ultima fase di sviluppo, che porta alla saturazione intensiva delle aree edificabili ancora disponibili, continua fino agli anni Ottanta, e comprende alcuni impegnativi programmi immobiliari di operatori privati, fra i quali Immobiliare Mincio[5] (figg. 8, 9) e Lubiam

[4] Si veda ASCMn, *Statuti, Regolamenti e Relazioni,* b. 19, X. 100: *Piano regolatore di massima delle aree fabbricabili a Sud di Mantova, tra la città e la linea ferroviaria Mantova-Legnago*, approvato dal Consiglio Comunale in data 21.05.1923 e dalla Giunta Provinciale Amministrativa in data 4.08.1923. Nella planimetria generale ivi allegata è possibile individuare il cavalcavia Belfiore; la futura area di insediamento Lubiam: l'ipotesi di scalo merci ferroviario (poi non realizzato); tutte le aree di proprietà comunale rese edificabili (per complessivi 386.017 mq) localizzate nella futura Valletta Paiolo e nei futuri isolati compresi fra i Viali Repubblica e Isonzo.

[5] La Immobiliare Mincio s.r.l., del Conte Carlo Perdomini, acquista dal Comune nel 1955 terreni per mq. 35.734: il progetto di edificazione, a firma arch. Luciano Gerola e ing. Ottorino Pavesi, è del 1961: la edificazione complessiva ammessa, di mc. 232710 ivi compresi tre 'grattacieli' di 14 piani, risulta completata nel 1964. La relativa documentazione si trova in ASCMn.

Fig. 8 – Quartiere Immobiliare Mincio: planimetria generale

Fig. 10 – Quartiere Lubiam S. Pio X: planimetria generale

Fig. 9 – Quartiere Immobiliare Mincio: edifici alti di Viale Partigiani, foto M. Brioni

Fig. 11 – Quartiere Lubiam S. Pio X: piazza De Gasperi e via Amendola, foto M. Brioni

Confezioni s.r.l.[6] (figg. 10, 11), e di edilizia convenzionata, prevalentemente a cura di cooperative di abitazione, utilizzando il comparto ove era stato originariamente previsto lo scalo merci ferroviario.

Superato il periodo iniziale, ove è prevalsa la residenza popolare, Valletta Paiolo è diventata fra le aree residenziali più ricercate dalla piccola e media borghesia che abbandonava il centro storico alla ricerca di abitazioni moderne, in grado di assicurare funzionalità e comfort difficilmente reperibili a costi ragionevoli in centro storico. Le tipologie edilizie (dalla villetta singola ai condomini con un contenuto numero di appartamenti) erano ampiamente apprezzate, e il quartiere offriva buona dotazione di verde pubblico, viabilità efficiente, idonei servizi pubblici e attrezzature commerciali adeguate. Il centro storico era sufficientemente vicino da non far avvertire Valletta Paiolo come periferia. Nel tempo, sia per la posizione che per l'attenzione posta alla manutenzione e miglioramento delle opere di urbanizzazione e dei servizi pubblici, Valletta Paiolo si è imposta ed è rimasta come il quartiere residenziale esterno alla città storica più qualificato e appetito.

I viali

La urbanizzazione dei viali (nella attuale denominazione Piave, Repubblica, Risorgimento, Isonzo) è conseguente, come per la Valletta Paiolo, al trasferimento delle aree esterne alle mura dal demanio militare alla proprietà comunale: si tratta di aree ad immediato contatto con la città storica, direttamente accessibili dalla importante viabilità di circonvallazione, e quindi in posizione particolarmente apprezzabile. La progressiva edificazione del comparto segue, seppure in scala ridotta, lo schema classico riscontrabile in molte città europee, ove la demolizione delle mura di difesa fa posto a viali di circonvallazione, lungo i quali si può realizzare una edificazione nuova, che utilizza tipologie sostanzialmente diverse rispetto alla città storica, così affermando una istanza di innovazione e modernità (fig. 12). Anche a Mantova i 'Viali' rappresentano in modo evidente la cesura rispetto alla città storica, sia per l'ampiezza dello spazio aperto destinato alle sedi stradali, sia per il tipo di edificazione presente (isolato, anziché continuo come nella città storica), sia, infine, perchè i viali vengono abbondantemente alberati. Partendo dalla porta Pusterla verso Est, la edificazione viene avviata, analogamente a quanto occorso in Valletta Paiolo, con edilizia popolare caratterizzata dai tipici corpi rettilinei con assetto ripetuto in linea perpendicolare ai viali (figg. 13, 14). Proseguendo verso Porta Cerese le aree libere recuperate dall'interramento della Fossa Magistrale saranno in seguito utilizzate per servizi pubblici di scala territoriale (scuole superiori; caserma dei Vigili del Fuoco); mentre in direzione opposta (verso piazzale Gramsci e nell'isolato fra via Fancelli e viale Piave) prevale l'edilizia libera, con episodi diversi eppure particolarmente significativi come la Villa Rossini in Viale Piave (1932) e, più tardi, con la cosiddetta torre Montello (1958), in Piazzale Gramsci, edificio di 13 piani che per primo a Mantova meritò l'appellativo di 'grattacielo'.

[6] La Lubiam Confezioni s.r.l. presenta piano di lottizzazione, a firma arch. Luciano Gerola e ing. Ottorino Pavesi, in data 24.12.1962: la convenzione, sottoscritta in data 09.09.1965, consente la edificazione di mc. 126.321 su 19.434 mq di aree edificabili). La relativa documentazione si trova in ASCMn.

Fig. 12 – *Piano Regolatore esterno di massima*, 1923

Fig. 13 – Edifici popolari IACP in linea su Viale Isonzo, foto M. Brioni

Fig. 14 – Quartiere IACP Viale Risorgimento-Viale Isonzo: veduta d'insieme dai giardini del Te, foto U. Righi

Te Brunetti

Il quartiere di Te Brunetti si estende a sud del rilevato ferroviario della linea Mantova-Monselice, in corrispondenza del complesso di Palazzo Te e della circostante area a verde pubblico, e fa parte del Trincerone, l'ampia area un tempo legata al Palazzo Te (tanto da poter essere connotata come Giardini del Te) sebbene separata dal palazzo vero e proprio da un ampio fossato e da opere di difesa: una documentata e vivida visione di questo ampio spazio che oggi si potrebbe dire destinato a giardino pubblico ci è stata tramandata dalla *Urbis Mantuae Descriptio* del Bertazzolo.[7] Subì successivamente consistenti trasformazioni a scopo difensivo, con la realizzazione di un poderoso trinceramento bastionato in terra, che è all'origine del toponimo "Trincerone": finchè venne definitivamente escluso dalla città con la realizzazione della linea ferroviaria che aggira Mantova a sud del Palazzo Te.
Il *Piano Regolatore Esterno* del 1926 prefigura la urbanizzazione di una consistente parte del Trincerone, che nelle previsioni del piano

[7] Si veda la precedente figura 1.

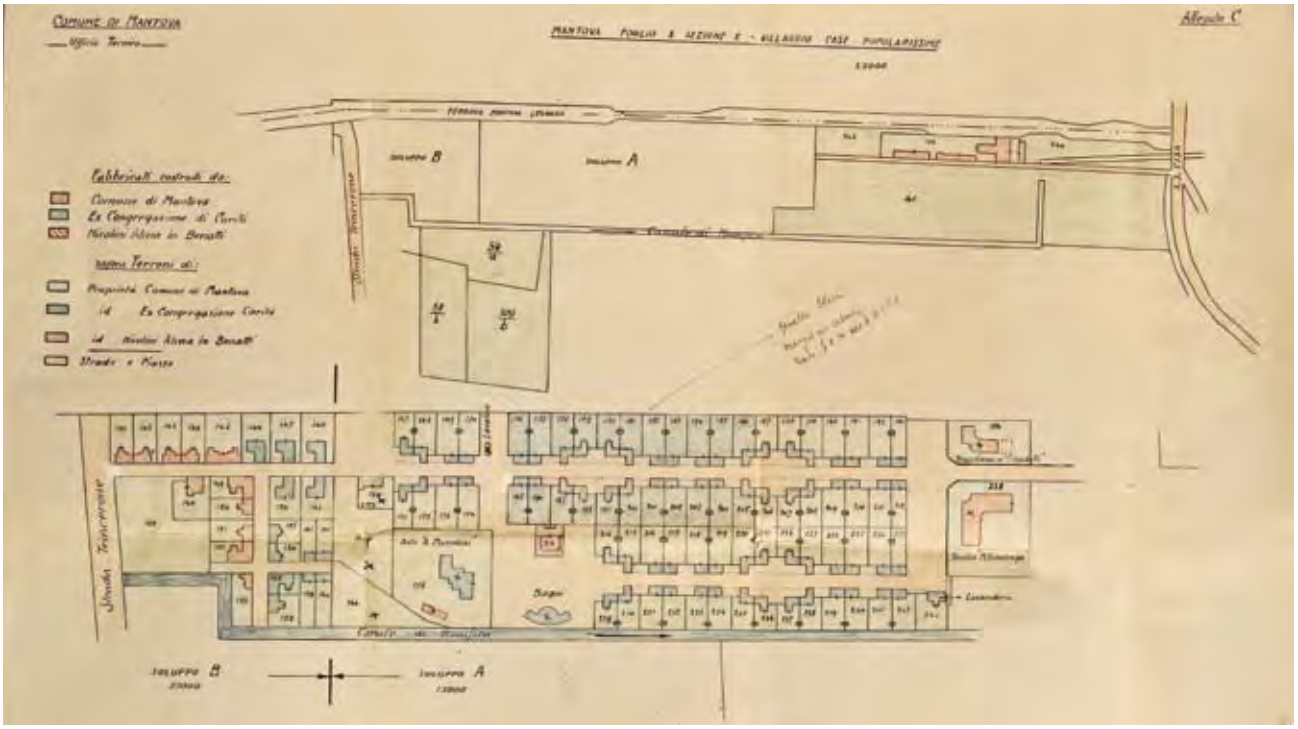


Fig. 15 – Quartiere delle casette popolarissime: planimetria generale, 1934

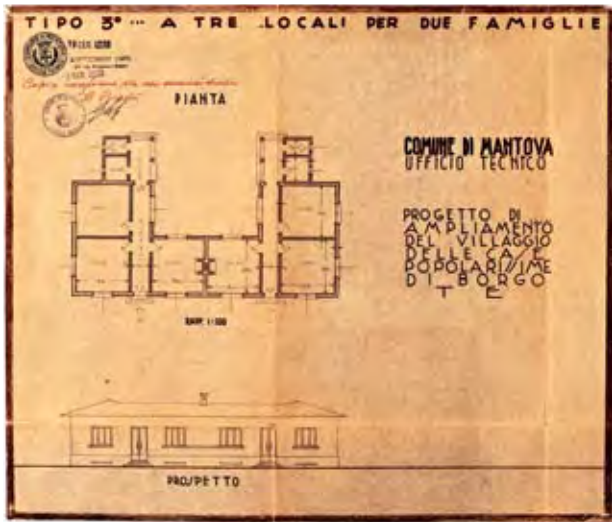


Fig. 16 – Quartiere delle casette popolarissime: pianta di alloggi tipo, 1938

viene collegato alla città tramite due piazze in coincidenza della porta Cerese e del Palazzo Te, secondo lo schema seguito dallo stesso piano anche per organizzare la urbanizzazione di Valletta Paiolo. L'attuazione del piano viene avviata nel 1934 con la realizzazione del Villaggio delle Casette Popolarissime, destinato a dare alloggio alle famiglie bisognose e numerose e agli sfrattati, che in quegli anni venivano espulsi dal centro storico a causa delle operazioni di risanamento e rinnovo che si stavano portando avanti.[8]

[8] Il primo insediamento di edilizia popolare in Te Brunetti, che la tradizione popolare ha ribattezzato 'Tigrai' dall'omonima regione etiopica resa tristemente nota dalla guerra d'Etiopia, ha avuto inizio nel 1934, ed è stato oggetto di molti studi e ricerche: fra gli

A differenza di quanto avvenuto in Valletta Paiolo, peraltro, dove il collegamento con la città storica si costruisce e si consolida progressivamente tramite la realizzazione di viale Piave, piazzale Gramsci e, successivamente, l'apertura di via Dugoni, i collegamenti del nuovo quartiere con la città non vengono nemmeno presi in considerazione, a riprova di quanto, senza poterlo confessare, si volle ottenere con il nuovo quartiere delle casette popolarissime: un quartiere lontano dalla città, fuori dalla città, isolato dalla città, proprio per questo facilmente controllabile.
Il nuovo insediamento sorge su area messa a disposizione dal Comune. Come testimoniano le planimetrie di progetto (fig. 15), viene organizzato in modo primitivo: due strade, parallele alla linea ferroviaria, ritagliano una lunga teoria di piccoli lotti di terreno, su ognuno dei quali insiste una casetta ad un solo piano, con due o tre stanze (fig. 16): per il servizio igienico e l'acqua provvede un piccolissimo locale esterno, separato dall'abitazione. Le costruzioni, realizzate in modo approssimativo, avevano muri perimetrali e interni tutti in mattoni forati, uno standard anche allora ritenuto poverissimo dal punto di vista dell'isolamento termico. A servizio dell'intero quartiere, che presentava una immagine davvero inquietante (figg. 17, 18), furono peraltro realizzati l'asilo e i lavatoi/bagni pubblici e, in seguito, la scuola elementare e il dopolavoro: a dimostrazione

Figg. 17, 18 – Quartiere delle casette popolarissime, foto d'epoca anni Trenta

dell'attenzione che il regime poneva per la educazione e la vita sociale della popolazione.
La costruzione del quartiere, finanziato dagli enti locali, da istituti di credito e da donazioni private (ivi compresa quella munificamente elargita dall'allora Capo del Governo), è avviata nel 1934 a cura della Congregazione di Carità: fra il 1938 e il 1942 vede impegnato in prima persona il Comune, che poi cede il tutto all'Istituto Autonomo Case Popolari (IACP), unico ente ritenuto in grado di gestirlo.
Originariamente dimensionato come piccolo insediamento di fortuna (il primo lotto comprendeva 36 case bifamiliari) il quartiere viene progressivamente ampliato, fino ad ospitare,

altri si veda: R. Prefettura di Mantova: Per le case popolarissime di Mantova, 1936: ASCMn, *Statuti, Regolamenti e Relazioni*, b. 19, X. 111; D. Gabutti, *Il quartiere di Te Brunetti a Mantova - Problemi di ristrutturazione di una frangia urbana*, Tesi di laurea, a.a. 1973/74, Politecnico di Milano, Facoltà di Architettura, rel. prof. S. Tintori; A. Sala, G. Bettoni, *Tigrai: storia di un borgo e dei suoi abitanti fra documenti e vita quotidiana*, «Quaderni di Controverso», I, 1978.

nel 1940, 91 famiglie: in tutto gli abitanti erano 650 (più di sette persone per famiglia) e i bambini erano 350, oltre il 50% della popolazione complessiva. Al censimento ISTAT del 1951, immediatamente prima dell'inizio dell'intervento di sostituzione delle casette, risultavano presenti 140 famiglie e 634 abitanti.
Il totale isolamento dalla città, la scarsissima qualità dell'ambiente e delle costruzioni, la concentrazione rapida e forzata di popolazione proletaria o sottoproletaria, l'indigenza economica diffusa furono tutte componenti generatrici di una situazione sociale esplosiva.[9] Nell'immediato dopoguerra la città percepiva il quartiere come una *enclave* a sé stante, costituita da un gruppo sociale estraneo, anzi ostile alla città stessa, da evitare e da tenere distante per quanto possibile: per contro, gli abitanti del 'Tigrai', forse proprio per questo sentimento di ostilità ed esclusione da parte del resto della comunità urbana, furono indotti a sviluppare al loro interno coesione sociale, solidarietà di classe e spirito di autodifesa.[10] Questo senso di appartenenza, orgogliosamente coltivato, si mantenne e si trasferì anche ai nuovi venuti nel quartiere quando, nel periodo della ricostruzione del dopoguerra, le aree ancora libere furono utilizzate per realizzare altri alloggi popolari destinati a sfollati e profughi, a cominciare (1954) dagli alloggi per gli alluvionati del Polesine (fig. 19). La sostituzione delle fatiscenti casette venne

Fig. 19 – Residenze popolari in via Visi, foto U. Righi

Fig. 20 – Residenze popolari in via Amadei, foto U. Righi

avviata negli anni Cinquanta, e si concluse in circa quindici anni: gran parte della popolazione venne rialloggiata in loco in edifici di edilizia popolare nuovi e ben dotati (fig. 20). Questo fu, probabilmente, l'elemento determinante per la rinascita dell'intero quartiere: il mantenimento in loco del ceppo storico di popolazione, fortemente aggregato e coeso, contribuì non poco al consolidamento di un gruppo sociale riconosciuto e apprezzato perché inclusivo anche dei nuovi residenti. Contemporaneamente, sulle aree confinanti a Est dell'insediamento, iniziò la edificazione di una nutrita serie di residenze singole di proprietà, a uno o due piani; sorse la

[9] In una relazione del 1954 a firma del Direttore dell'IACP vengono riportati i seguenti dati: «In n. 98 alloggi vivono circa 120 famiglie in maggioranza a bassissimo tenore di vita. In 246 stanze vivono circa 600 persone con un affollamento medio di n. 2,5 persone per stanza computando come tali anche le cucine». Si veda A. Sala, G. Bettoni, *op. cit*.

[10] Si veda la raccolta di testimonianze in A. Sala, G. Bettoni, *op. cit*.

Parrocchia di S. Luigi (emblematicamente affidata ai Missionari Francescani); vennero potenziate le scuole con l'apertura anche delle scuole medie inferiori; vennero aperti i primi negozi. Fu infine realizzato il sottopasso autoveicolare di Viale Montello, che finalmente garantì un ragionevole collegamento con il resto della città.[11]
A partire dagli anni Cinquanta prende dunque le mosse la evoluzione positiva del quartiere, progressivamente emerso dalla originaria condizione di emarginazione e degrado sociale. E questa nuova situazione, col tempo, ha favorito la spinta alla edificazione dell'intera zona del Trincerone, involontariamente sostenuta dal Comune con interventi alquanto criticabili quali l'apertura di una nuova viabilità per collegare l'Ospedale alla via Parma (tramite le vie Nenni e Donati) e la urbanizzazione, avviata nel 1987, di un ampio comparto posto fra Te Brunetti e l'Ospedale stesso, destinato ad ospitare una serie di edifici a funzioni terziarie pubbliche e private.
A fianco, e cronologicamente anche prima, di queste iniziative di mano pubblica si era comunque già sviluppata un'azione dichiaratamente mirata alla speculazione immobiliare, per cui ampi terreni agricoli scarsamente produttivi erano stati impropriamente frazionati e venduti a piccoli lotti, così diffondendo una piccola proprietà evidentemente interessata alla urbanizzazione e alla edificazione del comparto. Si cementò in questo modo un forte blocco di interessi (i nuovi proprietari dei piccoli lotti, a fianco di alcuni grossi investitori/speculatori) che impose il tema della edificazione estesa a tutto il Trincerone come uno dei maggiormente dibattuti in occasione della formazione del nuovo *Piano Regolatore* della città (1974). Che però, ben valutando le controindicazioni connesse a questo disegno espansivo (perdita dell'immagine della città e del territorio; difficoltà di collegamenti stante la presenza della barriera ferroviaria; sostanziale consumo del territorio libero immediatamente a contatto con la città) e in coerenza con la linea strategica del contenimento delle espansioni, impose all'intero comparto una destinazione di 'salvaguardia' per funzioni pubbliche di livello territoriale.[12]
L'alterna vicenda della edificazione sulle aree del Trincerone, però, non si era ancora conclusa: infatti il *Piano Regolatore* del 2004, annullando la destinazione a usi pubblici per l'intero ambito del Trincerone, ha reso edificabile un ampio comparto compreso fra Te Brunetti e via Donati. Da allora il rischio della edificabilità di queste aree è riemerso, per rimanere sempre presente e incombente, anche se, finora, con esiti incerti.

Il quartiere di Te Brunetti, dopo il problematico avvio, si è nel tempo riscattato ed è oggi un quartiere consolidato, anche se la ridotta dimensione (territoriale e demografica) non ha favorito l'insediamento di attività produttive, terziarie e commerciali in grado di animare in loco la vita sociale: esprime tuttora notevoli potenzialità, ancora inesplorate, derivanti dalla

[11] Ufficialmente aperto nel 1979, il sottopasso alla linea ferroviaria Mantova-Legnago ha assicurato il collegamento di viale Montello con l'estremo Ovest della via Visi, asse principale della viabilità dell'intero quartiere.

[12] Le misure finalizzate ad impedire la ulteriore edificazione a Te Brunetti (oltre a quanto già esistente) furono inserite nel *Provvedimento Intermedio* del 1974: per maggiori dettagli si veda, nel presente volume, il saggio di F. Caprini relativo alla pianificazione urbanistica del Comune di Mantova.

prossimità con il grande patrimonio di aree verdi del quadrante sud del Comune (Trincerone, Paiolo, Migliaretto, Vallazza); mentre resta tuttora evanescente la presenza del Palazzo Te, soprattutto a causa della barriera costituita dalla linea ferroviaria in rilevato, che impedisce ogni possibilità di integrazione del quartiere stesso con il complesso monumentale e l'area circostante.

Valletta Valsecchi

L'ambito urbano di Valletta Valsecchi confina a nord con la città storica; è delimitato a Est dal lago Inferiore; a sud dalle infrastrutture (ferroviaria e viaria) che transitano sul ponte della Diga Masetti; a ovest dalla viabilità principale che esce dalla porta Cerese. Originariamente mantenuta come territorio 'umido' a scopo difensivo, poi limitata e lambita dalla linea ferroviaria il cui rilevato fungeva da separazione con il Campo Trincerato, la Valletta presenta tuttora ben visibile un importante elemento della struttura idraulica di difesa e regolamentazione delle acque attorno ed entro la città storica.[13] La bonifica della Valletta Valsecchi è stata realizzata in tempi successivi rispetto a Valletta Paiolo, e forse anche con minor impegno e determinazione: e ciò può spiegare, almeno in parte, perché la urbanizzazione e la edificazione abbia preso piede tardi e con risultati non particolarmente apprezzabili, almeno dal punto di vista urbanistico. Forse ha influito in questa direzione anche il fatto che l'ambito del centro storico con cui Valletta Valsecchi era ad immediato contatto ospitava attività produttive pesanti (Porto Catena, Ceramica Mantovana, e poi macello Comunale e macello Villani). E forse anche per questo motivo, negli anni Venti del Novecento, un ampio settore della Valletta Valsecchi (circa la metà verso sud) diventa sede dello Zuccherificio Eridania:[14] insediamento produttivo importante, che sfrutta la prossimità della linea ferroviaria per garantirsi un proprio scalo merci interno e che documenta della prospettiva strategica, codificata nel *Piano Regolatore Esterno* del 1926, di localizzare gli insediamenti produttivi nella zona a sud della città storica, lungo la riva destra del lago Inferiore e della Vallazza.

L'edificazione residenziale della Valletta viene avviata fra le due guerre senza particolare vivacità, ed è limitata a pochi edifici unifamiliari in fregio alla viabilità esistente: prende progressivamente piede negli anni Cinquanta con edifici prevalentemente popolari (fig. 21), alcuni dei quali destinati a rialloggiare famiglie sfrattate a seguito del risanamento dell'ex Ghetto e della realizzazione del 'Nuovo centro cittadino'.[15] La dismissione dello Zuccherificio Eridania consente al Comune di inserire buona parte dell'area dismessa nel P.E.E.P. (1966), pianificandovi un quartiere di dimensioni contenute, con uno schema semplice ma ben caratterizzato da una strada centrale con andamento curvilineo, che sfocia in una piazza centrale attrezzata con portici e negozi. L'attuazione del piano avviene gradualmente, con

[13] Per maggiori dettagli si veda, nel presente volume, il saggio di C. Togliani.

[14] L'insediamento nell'ambito della Valletta Valsecchi dello Zuccherificio Eridania risale al 1927: solo trent'anni più tardi, nel 1957, la produzione viene interrotta e lo stabilimento viene dismesso.

[15] Le due operazioni immobiliari nel centro storico cui si fa riferimento ebbero importanza e risonanza di grande rilievo, e furono anche caratterizzate da episodi con strascichi giudiziari.

Fig. 21 – Residenze popolari in via Luzio, foto M. Brioni

Fig. 22 – Residenze sociali in via Volta, foto U. Righi

edifici condominiali di cinque/sei piani, da parte dello IACP e di cooperative di abitanti: i complessi che affacciano sulla piazza centrale verranno invece realizzati più tardi da parte di operatori privati. Contemporaneamente il Comune provvede ad assicurare una buona dotazione di servizi (scuole, campi sportivi, verde pubblico, centro sociale): e finalmente, negli anni Settanta, la Banca Agricola Mantovana insedia in Valletta Valsecchi il nuovo centro servizi, comprendente anche palestra e auditorium aperti all'uso pubblico, avviando in tal modo una importante diversificazione funzionale. Ciò nonostante il quartiere non viene percepito in termini positivi: il mercato immobiliare registra ed evidenzia questa situazione di marginalità, caratterizzata dai bassi valori immobiliari degli alloggi e dei negozi, e dalla quantità di unità normalmente sfitte. Diverse possono essere le vere cause di questa situazione che rende il quartiere molto diverso dalla Valletta Paiolo, che pure si trovava, originariamente, in condizioni ambientali analoghe. Un primo motivo può essere la netta prevalenza della edilizia popolare, che in alcuni casi si presenta tanto degradata da essere ormai inutilizzata. Anche se, in tema di edilizia popolare, vanno tenuti presenti i recenti interventi di residenza e studentato sociale (due edifici a 10 piani lungo via Volta) (fig. 22) che hanno immesso nuova utenza giovane ma che, almeno per il momento, non hanno fatto emergere significative inversioni di tendenza. Un secondo motivo, senz'altro incidente, è individuabile nella ingombrante rete della mobilità al contorno, particolarmente penalizzante e inquinante: basti pensare ai trasporti pericolosi che tuttora percorrono via Brennero (da e per la zona industriale); al nodo di traffico di porta Cerese; alla

presenza spesso ingombrante dello stadio di calcio.

Nel quartiere di Valletta Valsecchi, dunque, vi sono ancora questioni aperte e interrogativi irrisolti: e gli studi, proposte e prospettive che sono state spesso oggetto di dibattito anche in anni recenti hanno prodotto risultati di segno incerto. Si possono qui richiamare, da un lato, la *vexata quaestio* dell'insediamento di un supermercato che avrebbe comportato anche la soluzione del nodo di traffico di Porta Cerese (con modalità e risultati peraltro criticabili); dall'altro le prospettive aperte dall'ambizioso progetto oggi al via per il recupero e valorizzazione dell'area di Fiera Catena e S. Nicolò, che potrebbe offrire all'intero settore urbano una straordinaria opportunità di recupero, in grado di inserire il quartiere di Valletta Valsecchi in un ambito di nuova concezione.

Fig. 23 – Foto aerea RAF (Royal Air Force), 1943/44

Fig. 24 – Foto aerea da rilievo aerofotogrammetrico Regione Lombardia, 1983

Il settore Ovest: Pompilio, Dosso del Corso, Borgochiesanuova
(figg. 23, 24, 25)

L'organizzazione territoriale del quadrante sud-ovest del Comune di Mantova prende origine dal nodo di comunicazione della Porta Pradella, che storicamente rappresentava l'accesso alla città da Ovest; e da

Fig. 25 – Ortofotopiano, 2016

questo nodo ha derivato un impianto urbanistico rigido e alquanto problematico. Da qui infatti escono, con uno schema a ventaglio, le tre linee ferroviarie che, partendo dalla stazione della città, dirigono verso Milano (ovest) Modena (sud) e Legnago (est): e analogamente dal cavalcavia Belfiore si dipartono le strade verso i centri abitati degli Angeli (Cremona), di Dosso del Corso (Parma), di Borgo Pompilio.[16] Questo fascio di infrastrutture radiali ha progressivamente segmentato il territorio, originariamente agricolo, in una serie di settori cuneiformi allungati, con vertice corrispondente al Cavalcavia Belfiore e base costituita dal tracciato stradale con andamento trasversale rappresentato dalla strada Spolverina, che fino ad epoca recente ha rappresentato il solo collegamento fra i diversi settori, altrimenti isolati e reciprocamente impermeabili. Questa situazione non è sostanzialmente cambiata con la realizzazione nei primi anni duemila del cosiddetto 'asse interurbano', che collega l'abitato di Cerese con la S.S. Padana Inferiore in prossimità della riva destra del Lago Superiore: questo asse funge sostanzialmente da circonvallazione esterna e smaltisce il traffico di attraversamento senza offrire soluzioni alternative anche per il traffico locale. L'espansione della città in direzione Ovest, oltre l'area originariamente occupata dal lago di Paiolo e dalle opere di fortificazione di Porta Pradella, si è avviata in modo spontaneo, a partire dagli inizi del Novecento, con edificazione estensiva destinata a funzioni miste, appoggiata alla viabilità esistente e ai piccoli nuclei insediativi già presenti (Belfiore, Angeli, Dosso del Corso, Borgochiesanuova, Pompilio). Ha poi registrato un notevole sviluppo con la realizzazione della importante serie di servizi e attrezzature a scala urbana e territoriale che si sono progressivamente insediate in zona grazie alla buona accessibilità: Ospedale Civile, Ospedale Neuropsichiatrico, Cimitero, zona annonaria, scalo merci ferroviario, Campo di Marte e, più recentemente, officine e depositi APAM. Il tracciato infrastrutturale dominante, e la presenza per certi versi ingombrante delle funzioni sopra richiamate, hanno di fatto impedito ogni opportunità di sviluppo unitario del comparto: emblematico di questa situazione è l'impianto stradale del *Piano Regolatore Esterno* del 1926, appoggiato alle direttrici radiali esistenti e integrato da una serie di collegamenti trasversali fra un settore e l'altro, ben difficilmente realizzabili per la presenza delle linee ferroviarie che corrono a livello di campagna. L'intero ambito territoriale si è così progressivamente organizzato per settori o 'spicchi' di territorio distinti e separati: e anche le relazioni con la città, inevitabilmente vincolate al nodo del Cavalcavia di Belfiore, sono sempre risultate malagevoli e problematiche. Rispondono appieno a questa logica di sostanziale incomunicabilità reciproca gli insediamenti dei grandi servizi territoriali sopra richiamati: né, per la verità, considerando le rispettive funzioni specifiche, sarebbe stato facile perseguire ipotesi di integrazione col contesto urbano destinato alla residenza. Risponde, almeno apparentemente, alla

[16] L'importanza dell'accesso ovest alla città, e la sua organizzazione è documentata dalla serie di opere infrastrutturali avviate dopo il 1866 con la realizzazione delle linee ferroviarie e della stazione, proseguite con le linee tramviarie e la relativa stazione, completate nei primi anni Venti con la sistemazione viaria che ha portato alla realizzazione del cavalcavia di Belfiore. Nei primi anni Duemila, infine, si è proceduto alla razionalizzazione del nodo viario con i due rondò di Porta Pradella e, successivamente, con la riqualificazione della viabilità sul cavalcavia. Per maggiori dettagli si veda, nel presente volume, il saggio di S. Sabbioni.

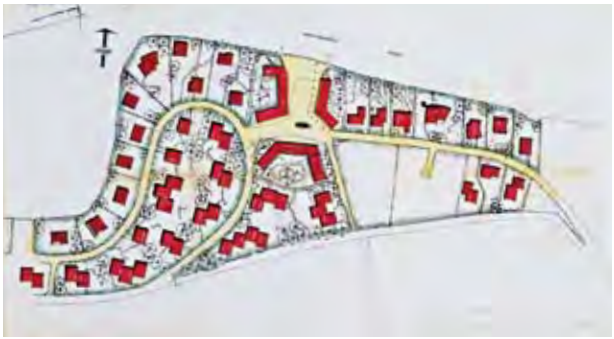


Fig. 26 – Quartiere Gesuita Vecchio: planimetria generale

Fig. 27 – Quartiere INA Casa Borgo Pompilio: planimetria generale

Fig. 28 – Quartiere INA Casa Borgo Pompilio: via Indipendenza negli anni ‘50

Fig. 29 – Quartiere INA Casa Borgo Pompilio: casa alta in via Indipendenza, foto U. Righi

medesima logica il quartiere Gesuita Vecchio (fig. 26), insediamento a bassa densità per costruzioni signorili sviluppato agli inizi degli anni Sessanta lungo la sponda del Lago Superiore, ove questa situazione di isolamento sembra quasi ricercata come valore positivo da perseguire, nell'ottica di una sostanziale privatizzazione (a favore dei soli frontisti residenti) della riva del Lago Superiore e del contesto paesaggistico ambientale di particolare pregio.[17]
All'estremo opposto va ricordato il quartiere di edilizia popolare INA Casa di Borgo Pompilio, realizzato a partire dai primi anni Cinquanta e successivamente ampliato con altri nuclei di case popolari (Due Pini).[18] Il disegno urbano semplice ma accurato (figg. 27, 28, 29), la buona dotazione di servizi, la densità non eccessiva e l'architettura degli edifici, uniforme ma non schematica, hanno saputo imprimere al quartiere, ed ai successivi ampliamenti, una immagine di decoro e di vivibilità che hanno contrastato positivamente i rischi di emarginazione e degrado sociale insiti in agglomerati di questo tipo, sorti dal nulla su terreni agricoli e destinati esclusivamente a residenza popolare.
Il processo di urbanizzazione del settore ovest, esteso a tutti gli spazi liberi, debolmente avviato nel periodo fra le due guerre, è proseguito in forma sempre più estesa e pressante a partire dagli anni sessanta, rinunciando a qualsiasi aspirazione di qualità insediativa: nascono così le distese di villette singole isolate di Dosso del Corso-Borgochiesanuova; le espansioni dei preesistenti nuclei insediativi tradizionali di Borgo Angeli e Borgo Pompilio; gli insediamenti di edilizia convenzionata realizzati ex novo nelle residue aree libere fra Dosso del Corso e gli Angeli. I nuovi insediamenti diventano tristemente uguali agli analoghi che vanno nascendo nei Comuni vicini alla città, così avviando il processo di omologazione che porterà alla *città diffusa* anche sul territorio del Comune di Mantova. Questo percorso riceve definitiva legittimazione con il *Piano Regolatore* del 2004, che propone la illusoria prospettiva di restituire al comparto una organizzazione unitaria tramite la urbanizzazione totale e la saturazione di tutti gli spazi liberi esistenti. Sono oggi purtroppo visibili sul territorio gli esiti negativi di questo modo di procedere: terreni urbanizzati a metà e poi abbandonati; sovrappassi interrotti, edifici non finiti o vuoti e già degradati. Rappresentativo di questo paesaggio urbano tanto presuntuosamente speculativo quanto immediatamente degradato è il quartiere denominato Borgonuovo. L'area di intervento (figg. 30, 31), a destinazione agricola secondo il *Piano Regolatore* vigente, viene resa edificabile tramite un piano attuativo denominato *Programma di Recupero Urbano* (PRU) che modifica lo strumento urbanistico vigente, assegnando all'area una destinazione prevalentemente residenziale. Il progetto urbanistico si presenta in termini apprezzabili, ma appare verosimilmente sovradimensionato per la

[17] La lottizzazione 'Gesuita Vecchio', di iniziativa privata, approvata nel 1962 su progetto dell'ing. Lorenzo Toso, è relativa ad un comparto posto lungo la riva destra del lago Superiore, immediatamente ad ovest del parco di Belfiore ed a questo direttamente collegato. L'urbanizzazione è costituita da una strada centrale che corre parallelamente alla sponda del lago, e realizza due serie di lotti edificabili. La relativa documentazione si trova in ASCMn.
[18] Il quartiere di Borgo Pompilio è il primo quartiere di edilizia economica e popolare realizzato a Mantova nel secondo dopoguerra (metà anni Cinquanta), con finanziamento pubblico derivante dal piano INA Casa. Nel 1957 il Comune, che già aveva messo a disposizione l'area, finanzia la realizzazione dei servizi pubblici con un mutuo di L. 115.000.000. La relativa documentazione si trova in ASCMn.

Fig. 30 – Quartiere Chiesanuova: planimetria generale

Fig. 31 – Quartiere Chiesanuova: vista generale, foto U. Righi

realtà di Mantova:[19] l'operazione deve ben presto scontare l'impostazione speculativa alquanto azzardata, cedendo sotto i colpi della crisi del settore immobiliare scoppiata nel 2008. Le opere di urbanizzazione non vengono completate, la edificazione si ferma, dopo aver utilizzato solo marginalmente e casualmente le aree edificabili anche con interventi di edilizia popolare. Anche trascurando i rilevanti danni economici registrati a carico degli investitori, resta oggi per l'intera città la pesante eredità di un ambito urbano realizzato solo marginalmente, con una serie di effetti negativi, non solo urbanistici ma anche sociali, che risultano particolarmente difficili da assorbire.

Il settore ovest del Comune di Mantova, oggi, si presenta nel suo complesso come un territorio estesamente e diffusamente urbanizzato e costruito, ove però risulta oggettivamente arduo recuperare un disegno e una forma urbana complessiva riconoscibile. Ciò sicuramente deriva dalla matrice territoriale originaria, determinata dalle molte infrastrutture viarie e ferroviarie, che ha praticamente imposto la urbanizzazione e la edificazione per settori rigidamente separati e distinti, ciascuno limitato a proprie esigenze e logiche prive di collegamenti e reciproche integrazioni. Le ultime infauste urbanizzazioni hanno poi divorato la quasi totalità degli spazi ancora liberi, che forse avrebbero potuto essere meglio destinati a ospitare funzioni di valenza pubblica, in grado di costruire un nuovo tessuto connettivo fra i vari settori: si è così persa una preziosa opportunità per riscattare questo brano di città.

Oltre i Laghi a Nord: Cittadella, Ponte Rosso, Colle Aperto (figg. 32, 33, 34)

La presenza dei laghi a nord della città storica ha sempre reso fisicamente impossibile, in questa direzione, lo sviluppo edificatorio in continuità con la città esistente. Per la verità la straordinaria fabbrica del ponte dei Mulini, assieme alla presenza della Cittadella di Porto, che costituiva difesa e testa di ponte verso la terraferma, avrebbero potuto fornire interessantissimi spunti per la realizzazione, in questa direzione, di un *continuum* edificato urbano direttamente collegato e integrato con la città storica.
Questa opportunità, certamente non facile da cogliere, non si è a suo tempo concretizzata, probabilmente anche per le caratteristiche peculiari della Cittadella, originata e sviluppata nel tempo prevalentemente, se non esclusivamente, a scopo difensivo-militare. A questa logica, ad esempio, rispondeva lo schema viario di collegamento col territorio, volutamente indiretto e vincolato alla porta Giulia: un collegamento tortuoso e poco efficiente, finalizzato a rendere disagevoli i collegamenti con il territorio sulle direttrici per Verona e Brescia. E lo stesso deve dirsi della linea ferroviaria proveniente da Verona, che in origine si attestava a S. Antonio senza proseguire verso Cittadella e Mantova.
Le modalità di evoluzione del nodo di Cittadella si possono per certi versi considerare analoghe a quelle del nodo del cavalcavia di Belfiore, pur

[19] Il *Programma di Recupero Urbano* denominato 'PRU Chiesanuova' a firma G. Gambirasio e altri risulta approvato con del. Consiglio Comunale 15-03-2002: pianifica un'estensione di circa 27,5 ha di terreni agricoli, e prevede un insediamento di oltre 2.000 abitanti teorici. La relativa documentazione si trova presso l'archivio corrente del Servizio Urbanistica del Comune di Mantova.

se in formato ridotto. Infatti anche Cittadella rappresenta uno degli accessi alla città storica, e quindi vede la concentrazione di infrastrutture di viabilità che si dipartono a ventaglio verso il territorio (Verona e Brescia), e che in senso inverso si incanalano sul ponte dei Mulini per raggiungere la città: il minor numero di strade, e la presenza di un'unica linea ferroviaria, rendono lo schema infrastrutturale meno complicato, tale comunque da conformare rigidamente il territorio a partire dall'abitato di Cittadella e fino al limite rappresentato dal Canale Diversivo di Mincio.
La presenza di un importante nodo infrastrutturale sembra favorire, agli inizi del secolo scorso, le prime espansioni del tessuto urbanizzato oltre il borgo di Cittadella, ancora racchiuso entro la cinta di fortificazioni. Va comunque ricordato che ancora agli inizi del Novecento il borgo di Cittadella e i territori limitrofi non facevano parte del Comune di Mantova, e questo inibiva di fatto ogni ipotesi di riassetto e sviluppo insediativo della città in questa direzione. Venuto meno questo vincolo il Comune (1926) predispone il *Piano regolatore di massima dei territori a Nord e ad Est della città […]* che riguarda i borghi di Cittadella e S. Giorgio, e i terreni circostanti.[20] I criteri seguiti per la redazione di questo piano non sembrano rispondere ad effettive esigenze da soddisfare, quanto piuttosto ad una schematica prospettiva di futuro ampliamento della edificazione, ipotizzata anche se non suffragata da effettive motivazioni. Le previsioni del piano si limitano sostanzialmente alla individuazione di due ambiti esterni all'abitato esistente: a ovest per espansioni residenziali, a est per insediamenti industriali. Importante e significativo è invece il nuovo assetto previsto per la viabilità: viene abbandonato l'infelice accesso attraverso Porta Giulia, e viene individuato un nuovo percorso rettilineo in direzione nord verso Brescia e Verona. Anche per il collegamento con Soave viene proposta una soluzione più diretta, che però non verrà realizzata.
La scarsa capacità di indirizzo di questa pianificazione, sommata ad una ridotta spinta allo sviluppo espansivo, fa sì che a Cittadella si assista, fino ad anni recenti, ad una lenta evoluzione degli ambiti urbanizzati destinati alla residenza, prevalentemente attestati in modo spontaneo lungo la viabilità esistente in uscita dal borgo storico. Anche il Piano di ricostruzione, predisposto nel 1950 (fig. 35) per recuperare le aree urbane disastrate dalle demolizioni causate dalla Seconda Guerra Mondiale, si limita alla previsione del recupero dei fabbricati demoliti o danneggiati dalla guerra.
In modo ben diverso e significativo si sviluppano nell'intero ambito gli insediamenti produttivi: *in primis* la Cartiera Burgo, ma anche il Molino Rosignoli e lo stabilimento Concimi Chimici di Ponte Rosso e, successivamente, il comparto artigianale di Gambarara, che nel secondo dopoguerra vede un intenso sviluppo. Questa situazione suggerisce al *Piano Regolatore Generale* del 1959 di prevedere un nuovo quartiere residenziale in località Ponte Rosso, appena a est della strada statale per Porto Mantovano e Verona, e a sud del Canale Diversivo di Mincio che allora era in corso di realizzazione: e pochi anni più tardi la previsione viene attuata tramite il P.E.E.P., che provvede alla progressiva urbanizzazione e cessione delle aree per edilizia

[20] Per la relativa documentazione cartografica si veda, nel presente volume, il saggio di F. Caprini relativo ai piani urbanistici.

Fig. 32 – Foto aerea RAF (Royal Air Force), 1943/44

Fig. 33 – Foto aerea da rilievo aerofotogrammetrico Regione Lombardia, 1983

Fig. 34 – Ortofotopiano, 2016

Fig. 35 – Stralcio del piano di Ricostruzione, 1950

popolare prevalentemente convenzionata, con una tipologia a schiera particolarmente apprezzata e richiesta. Le previsioni urbanistiche del P.R.G. e del P.E.E.P. registrano progressivo e positivo completamento: da segnalare, ad esempio, un programma di edilizia convenzionata nel quartiere di Colle Aperto (fig. 36), ove viene condotta una delle prime sperimentazioni in termini di risparmio dei consumi energetici.[21] Gli ultimi sviluppi della situazione, ancora oggi in corso, sono conseguenti alla strategia di nuovo e intenso sviluppo delle urbanizzazioni e della edificazione promossa dal *Piano Regolatore Generale* del 2004. Anche a Cittadella-Colle Aperto questa strategia di espansione è anticipata da una numerosa serie di piani urbanistici attuativi che procedono in variante rispetto al *Piano regolatore* 1984, considerato ormai obsoleto. Con un Programma Integrato di Intervento, approvato nel 1999, si rende edificabile l'ampio comparto compreso fra il quartiere di Colle Aperto e la Via Poggio Reale; con un *Piano di Lottizzazione* approvato nel 2002[22] (fig. 37) si provvede alla trasformazione della destinazione d'uso, da produttiva a residenziale, dei terreni posti a sud del Diversivo di Mincio e compresi fra la strada statale per Verona e la ferrovia; immediatamente prima del nuovo piano regolatore, infine, il nucleo di Cittadella attorno allo snodo della viabilità viene saturato con alcuni piani di lottizzazione. La concreta realizzazione di queste previsioni viene intrapresa con alterne fortune, per poi arrestarsi a seguito della crisi del 2008, che lascia sul territorio gli infausti segni di molti cantieri traumaticamente interrotti. Particolarmente

[21] L'intervento sperimentale, finanziato con fondi del Comitato per l'Edilizia Residenziale (C.E.R.), riguarda un comparto per 60 alloggi con due differenti tipologie. È stato realizzato negli anni Ottanta su progetto COPRAT. La relativa documentazione si trova presso l'archivio corrente del Servizio Urbanistica del Comune di Mantova.

[22] Il piano di lottizzazione commerciale-residenziale 'Ponterosso' a firma Squassabia, Cantarelli, Moro, risulta approvato con Deliberazione del Consiglio Comunale del 28-10-2002: pianifica un comparto di circa 13 ettari, precedentemente destinato ad uso produttivo, variandone la destinazione funzionale a residenziale (mq 30.900 di SLP) e commerciale (mq. 10.000 di SLP). La relativa documentazione si trova presso l'archivio corrente del Servizio Urbanistica del Comune di Mantova.

Fig. 36 – P.E.E.P. Colle Aperto: edifici sperimentali, foto U. Righi

problematica si presenta oggi la situazione del comparto Ponte Rosso, ove le urbanizzazioni non sono state completate, mentre le costruzioni, sostanzialmente ultimate, sono utilizzate solo per una piccola parte: le strade deserte, le residenze vuote, gli enormi capannoni non finiti e ormai degradati, offrono un quadro di abbandono e di degrado della immagine fisica dell'ambiente (fig. 38), che deprime la vita stessa dei pochi abitanti nonostante tutto presenti.

Oggi il quadrante nord del territorio di Mantova è sostanzialmente un'area periferica dequalificata. Cittadella, forse anche per le sue caratteristiche originarie di testa di ponte a difesa dell'accesso alla città, non ha saputo o potuto diventare punto di riferimento per una valida organizzazione urbana dell'intero quadrante. La presenza ingombrante degli insediamenti produttivi, soprattutto a Gambarara, e della linea ferroviaria hanno creato una situazione di frammentazione e di separatezza fra i vari nuclei di urbanizzazione che si sono progressivamente formati. Esattamente come per il settore ovest della città, anche qui la scelta di costipare tutti gli spazi disponibili con nuove costruzioni ha di fatto consumato spazi preziosi con i quali (se meglio utilizzati per spazi pubblici o attrezzature polarizzanti) forse si sarebbe potuto immaginare un riscatto almeno funzionale, tramite una più saggia distribuzione della edificazione e un migliore *mix* funzionale. Particolarmente negativa appare, oggi, la frammentazione fra i quartieri residenziali di Cittadella e di Colle Aperto, confermata e aggravata dall'ultimo intervento di Ponte Rosso. Occorrerà dunque un puntuale e paziente lavoro di ricucitura dei vari brani di

Fig. 37 – Quartiere Ponte Rosso: planimetria generale

Fig. 38 – Quartiere Ponte Rosso: vista del quartiere incompiuto, foto U. Righi

questo settore della città, che allo stato attuale si presenta come vera e propria periferia.

Oltre i Laghi a Est: Lunetta Frassino
(figg. 39, 40, 41)

L'espansione della città oltre il lago Inferiore in direzione est è fenomeno recente, analogamente a quanto avvenuto verso Cittadella, e si può datare alla seconda metà del Novecento. Tralasciando qui tutto il settore di sud-est, dominato dagli insediamenti produttivi del polo di Valdaro,[23] l'ambito cui si fa qui riferimento è precisamente individuabile, in quanto delimitato a est dal Canale Diversivo di Mincio; a nord dal collegamento viario da e per la città storica attraverso il ponte di S. Giorgio; a ovest dalla sponda sinistra del Lago Inferiore; a sud dall'infrastruttura viaria e ferroviaria che chiude il Lago Inferiore con il ponte Diga Masetti. Anche qui la presenza dell'accesso alla città rappresentato dal ponte di S. Giorgio ha comportato, in tempi andati, la realizzazione di

[23] Per maggiori dettagli su questo settore territoriale si veda, nel presente volume, il saggio di G. Leoni.

opere di difesa, consolidate in una testa di ponte a protezione e difesa dell'accesso alla città: che peraltro, anche a causa di posteriori revisioni dello schema difensivo con conseguenti ampie demolizioni delle costruzioni esistenti, non ha generato, nel tempo, un borgo edificato.

Espansioni spontanee e infrastrutturazione del territorio

La cartografia di base su cui viene disegnato il *Piano regolatore di massima dei territori a Nord e ad Est della città* del 1926 documenta questa situazione di sostanziale vuoto urbano:[24] ed è forse anche per questo che le proposte contenute in questo piano appaiono davvero schematiche e povere di contenuti. Il piano resta sostanzialmente lettera morta, mentre la edificazione spontanea lungo la vecchia strada Ostigliese, saldandosi a preesistenti edificazioni di matrice agricola, costruisce progressivamente l'area edificata triangolare, che trova vertice geometrico e riferimento nella Parrocchiale del Frassino. Lo stesso processo spontaneo avviene nella frazione di Virgiliana, ove peraltro non si trova neppure la chiesa.

Interventi infrastrutturali determinanti per il futuro assetto del territorio si registrano nei primi anni cinquanta, contemporaneamente e conseguentemente allo sviluppo del polo industriale: in primo luogo con il progressivo insediamento di importanti insediamenti produttivi anche a nord della via Brennero (ICIP e comparto dedicato a piccole industrie verso Virgiliana); poi con la realizzazione del canale diversivo di Mincio, che produce un confine insuperabile verso est; infine con la chiusura della vecchia strada Ostigliese che genera lo spostamento del traffico oltre il canale diversivo e altera profondamente la mobilità interna dell'intero quadrante.[25]

La costruzione di villette singole isolate, tipica della urbanizzazione spontanea,,si intensifica soprattutto in fregio alla vecchia Ostigliese, parzialmente liberata dal traffico pesante: e allo stesso modo, in fregio al canale diversivo, viene realizzato, quale primo insediamento di edilizia popolare in zona, il quartiere Martiri della Libertà: si tratta di un complesso di tre fabbricati in linea, di buona fattura, ben disposti sul terreno con un disegno che realizza spazi aperti attentamente dimensionati, anche se poco qualificati a causa del piano terreno dedicato ad una ininterrotta serie di autorimesse. Il primo P.E.E.P. (1966) conferma la destinazione dell'area alla edilizia popolare, individuando un ampio comparto centrale rispetto alla edificazione già presente: le prime costruzioni di edilizia popolare, con edifici in linea di cinque/sei piani, non particolarmente qualificate, sembrano sorgere in aperta campagna, e non vengono integrate con il quartiere Martiri della Libertà da poco realizzato in zona.

Lunetta Frassino

Le scelte di pianificazione urbanistica dei primi anni settanta sono determinanti e producono un radicale cambio di passo nell'evoluzione dell'area: nel 1974 il settore est del territorio

[24] Per la relativa documentazione cartografica si veda, nel presente volume, il saggio di F. Caprini relativo ai piani urbanistici.

[25] I lavori per la costruzione del Canale Diversivo di Mincio prendono il via ancor prima dell'inizio della Seconda Guerra Mondiale, e si concludono nel 1960; a lavori ultimati il percorso stradale in uscita dal ponte di S. Giorgio verso Ostiglia viene dirottato sulla sponda sinistra del Diversivo.

Fig. 39 – Foto aerea RAF (Royal Air Force), 1943/44

Fig. 40 – Foto aerea da rilievo aerofotogrammetrico Regione Lombardia, 1983

Fig. 41 – Ortofotopiano, 2016

comunale, oltre i laghi, viene infatti individuato dal *Provvedimento Intermedio di aggiornamento del Piano Regolatore*[26] come unica area di espansione residenziale della città, nella dichiarata intenzione di soddisfare lo sviluppo di nuove urbanizzazioni per tutto il territorio Comunale, pianificando un unico nuovo quartiere, dimensionato per oltre 10.000 abitanti, ben servito da scuole e verde pubblico, e soprattutto fortemente caratterizzato come qualità urbana. Viene immediatamente predisposto (1975) il relativo *Piano particolareggiato* (fig. 42), che comprende una rilevante estensione di territorio, recupera al proprio interno il comparto P.E.E.P. vigente, e si pone l'obiettivo prioritario di integrare in un unico nuovo quartiere residenziale autosufficiente anche i vari insediamenti preesistenti.[27]

Il piano è espressione aggiornata e al passo con gli orientamenti tecnici, politici e sociali elaborati negli anni Settanta quando, occorre ricordarlo, il tema dello sviluppo urbanistico delle città e del territorio, ed in particolare quello della residenza popolare intesa come diritto sociale prioritario, era estremamente sentito e dibattuto.

L'impostazione generale del piano, semplice e chiara tanto da apparire schematica, prevede un grande complesso centrale destinato alle funzioni pubbliche e commerciali, contornato da una serie di isolati quadrati di ampie dimensioni, destinati alla residenza, disposti secondo uno schema viario ortogonale, a quote differenziate in relazione alla gerarchia della mobilità (centrale; locale; ciclopedonale) (fig. 43). Il complesso centrale, un grande edificio lineare a L alto sei piani, lungo complessivamente 400 metri, destinato per i primi due piani a funzioni terziario-commerciali, domina e caratterizza il centro del nuovo quartiere, sviluppato attorno ad una ampia piazza sopraelevata, esclusivamente pedonale, delimitata dall'edificio principale predominante nel quartiere. Su questo complesso e sulla piazza si innesta un ampio percorso pedonale, una *promenade* ove vengono concentrate tutte le strutture e servizi pubblici di cui deve essere dotato il nuovo quartiere: dalla nuova chiesa, ai complessi scolastici, agli uffici pubblici. Il percorso pedonale, biforcandosi, sfocia da un lato nel parco pubblico risultante dal recupero dell'antica fortificazione a 'lunetta', dall'altro nella zona dedicata ai campi sportivi già parzialmente esistenti presso il centro parrocchiale del Frassino. La edificazione residenziale, distribuita attorno al nucleo centrale del quartiere, viene vincolata a due tipologie: le case a schiera, a due piani, sono previste nei lotti ai margini periferici del piano, in prossimità della edificazione preesistente e circostante realizzata con tipologie e altezze similari. I lotti centrali, quadrati di 90 metri di lato, sono invece destinati a edifici residenziali a corte, di tre/quattro piani, disposti sui confini esterni dei lotti e allineati sul fronte strada: in questo modo all'interno di ogni corte si crea un grande spazio verde comune di circa 5.000 mq, mentre all'esterno l'edificazione in linea continua lungo le strade vuole richiamare

[26] Per maggiori dettagli si veda, nel presente volume, il saggio di F. Caprini relativo ai piani urbanistici del Comune di Mantova

[27] Il *Piano Particolareggiato Lunetta Frassino* a firma Recusani, Benedini, Bergamaschi, Bonfatti Paini, Bulli, risulta adottato con D.C.C. 19-04-1975 e approvato con D.C.C. 02-05-1979: pianifica un'estensione di circa 55 ha di terreni in parte già edificati, in parte agricoli, ove già vigeva un ampio comparto del P.E.E.P., parzialmente realizzato. Prevede un insediamento complessivo di 11.436 abitanti, di cui 1.600 già presenti, con una quota di circa il 50% di edilizia popolare. È stato successivamente, più volte e consistentemente rimaneggiato. La relativa documentazione si trova presso l'archivio corrente del Servizio Urbanistica del Comune di Mantova

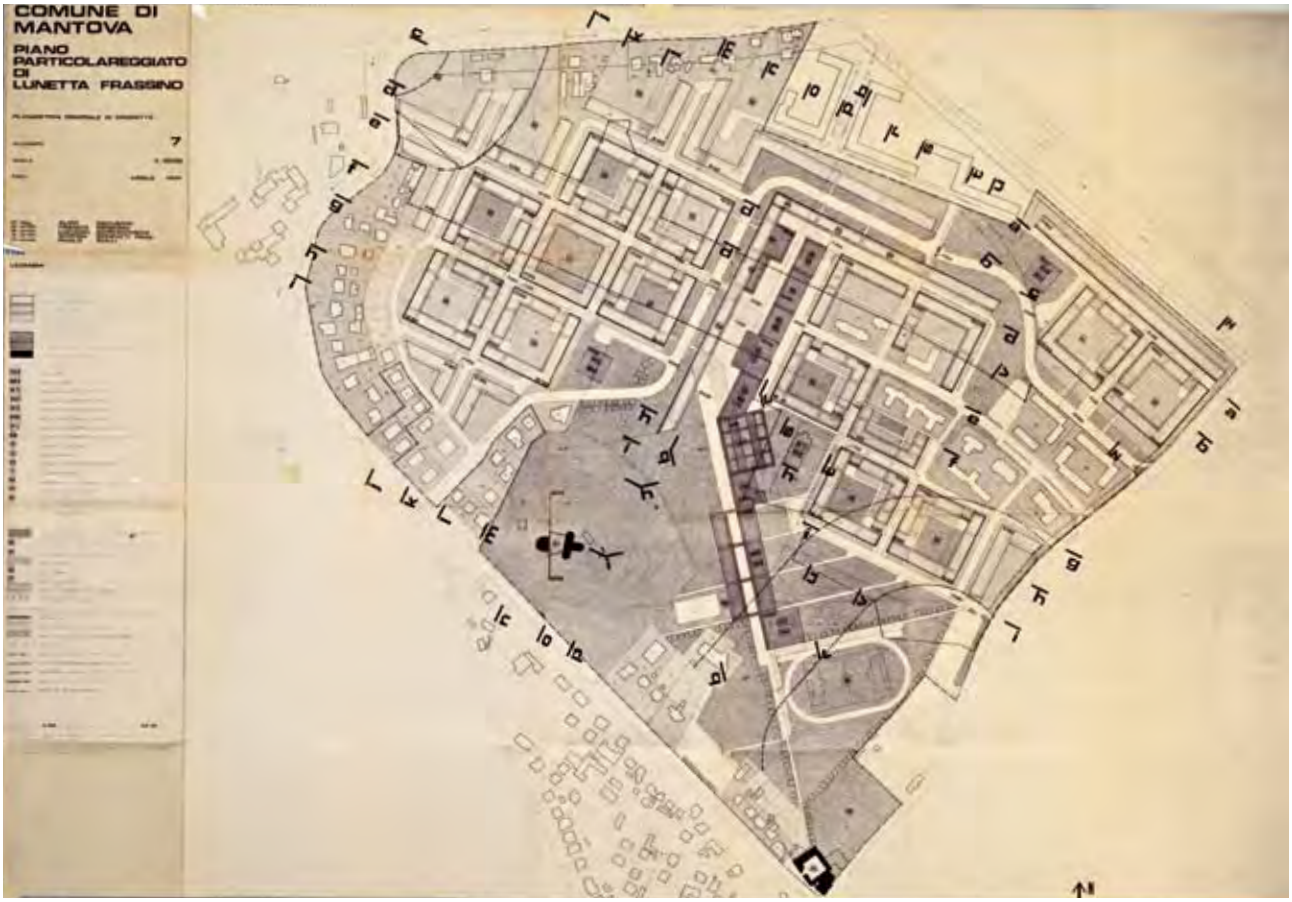


Fig. 42 – Lunetta-Frassino: planimetria generale di progetto

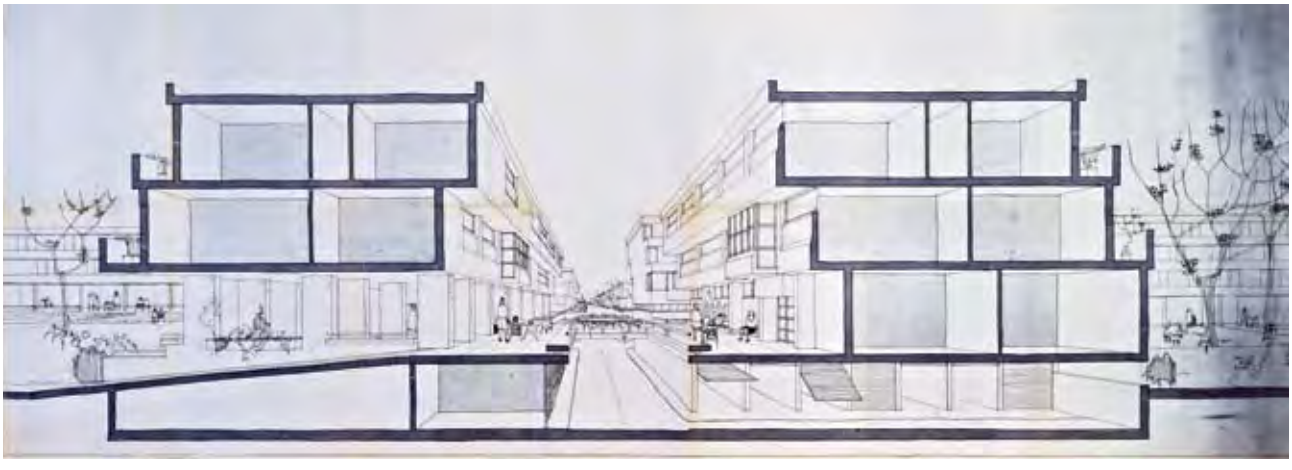


Fig. 43 – Lunetta-Frassino: sezione prospettica di progetto

Fig. 44 – Lunetta-Frassino: complesso centrale per servizi, negozi e abitazioni (profilo da nord), foto U. Righi

Fig. 45 – Lunetta-Frassino: complesso centrale per servizi, negozi e abitazioni (profilo da est), foto,U. Righi

Fig. 46 – Lunetta-Frassino: complesso centrale per servizi, negozi e abitazioni (profilo da ovest), foto U. Righi

Fig. 47 – Lunetta-Frassino: complesso centrale per servizi, negozi e abitazioni (profilo da sud), foto U. Righi

l'immagine della edificazione continua a filo strada propria della tradizione dei centri storici. Importante elemento caratterizzante del piano è la previsione di percorsi ciclopedonali che vengono resi separati e autonomi rispetto alla viabilità autoveicolare grazie allo sfalsamento delle rispettive quote.[28]

All'approvazione del piano seguì l'immediato e rapido avvio della realizzazione, grazie a consistenti investimenti sia di risorse comunali, qui concentrabili a seguito della scelta di Lunetta Frassino come unico nuovo quartiere di nuova urbanizzazione, sia di consistenti fondi statali

[28] Il *Piano Particolareggiato di Lunetta Frassino* venne riconosciuto come progetto di particolare interesse: a livello locale fu oggetto di ampie ed appassionate discussioni, a livello nazionale venne ampiamente documentato in volumi e riviste, in particolare specializzate nel settore dell'edilizia economica e popolare (si veda ad es. la rivista «Edilizia Popolare»).

in quel periodo resi disponibili da finanziamenti pubblici appositamente destinati a interventi di edilizia popolare sovvenzionata (IACP) e convenzionata-agevolata (imprese di costruzione e cooperative). In breve tempo viene realizzata gran parte delle urbanizzazioni primarie; si avviano e completano i cantieri per scuole e altri servizi pubblici; sorge il grande complesso centrale (figg. 44, 45, 46, 47) che ospita circa trecento alloggi di edilizia agevolata, i lunghi portici con negozi, agenzia bancaria e supermercato, e la prima parte della piazza sopraelevata. Va in cantiere anche buona parte dei complessi residenziali a corte, tutti destinati alla edilizia popolare.
Ma questo periodo di realizzazione quasi frenetica fa emergere problemi e difficoltà di realizzazione che non sembravano trasparire dal progetto: i costi di urbanizzazione si rivelano particolarmente elevati, tanto che, dopo i primi tentativi, la realizzazione della viabilità a quote sfalsate viene interrotta; e lo stesso avviene per la piazza sopraelevata, i cui costi si rivelano esorbitanti rispetto a quanto sarebbe stato necessario per creare una piazza a livello terra. Le urbanizzazioni interrotte introducono un elemento di provvisorietà e di incertezza sul futuro del quartiere: e anche l'attività edilizia segna il passo. Intervengono i primi ripensamenti che rendono sempre più problematico proseguire nella realizzazione del piano: nel contempo si contraggono, e alla fine si esauriscono, i fondi pubblici per la edilizia popolare, per cui l'utilizzazione dei terreni edificabili vincolati dal P.E.E.P. non può proseguire. Anche gli investitori privati incontrano crescenti difficoltà nella vendita degli spazi commerciali, con notevole danno per la funzionalità e la immagine della piazza: e questo scoraggia gli altri investimenti necessari per la realizzazione dell'edilizia residenziale di libero mercato.
Parallelamente a queste difficoltà di ordine prevalentemente economico emerge la criticità di alcune scelte tecnico-progettuali: la sperimentazione della tipologia a corte, per la verità condotta dallo IACP con mezzi scarsi e scarse attenzioni progettuali, produce giudizi (o pregiudizi) negativi indirizzati alla tipologia stessa, accusata di proporre un modello di 'residenza di regime' esecrabile: si evidenziano a questo proposito, quali fattori negativi, la distribuzione a ballatoio e i giardini comuni non recintati, aperti al pubblico passaggio e quindi non riservati ai residenti. Contemporaneamente emerge in modo sempre più evidente e prepotente il malessere e il disordine sociale derivante dal fatto che le nuove costruzioni sono destinate esclusivamente a residenza popolare. Il nuovo quartiere nasce infatti come quartiere monoclasse, poiché tutte le residenze di nuova costruzione vengono assegnate esclusivamente a famiglie e abitanti appartenenti a classi sociali proletarie e sottoproletarie. Anche da ciò deriva che, nonostante le risorse profuse per la dotazione di attrezzature e servizi (sono infatti realizzati ex novo, contemporaneamente alle residenze, tutti i servizi scolastici di base) non si sia riusciti a trasformare in comunità di residenti le migliaia di persone che in tempi troppo rapidi sono state trasferite nel nuovo quartiere in costruzione. La situazione sociale del nuovo quartiere si deteriora rapidamente, e 'Lunetta' assume progressivamente una immagine di marginalità, insicurezza, provvisorietà, povertà e degrado sociale: anche qui, la tradizione popolare ha presto adottato l'appellativo di 'Bronx' per connotare in negativo il quartiere, così come era avvenuto anni prima per il quartiere di Te Brunetti (il 'Tigrai').

Molto si è discusso, e intensamente, sul dichiarato fallimento di questo esperimento urbanistico e sociale.
Senz'altro incidenti si sono rivelate alcune scelte tecniche del piano, forse troppo rigide e schematiche (ad esempio il modello di mobilità separata, ridondante e costoso); altrettanto incidente è risultato il giudizio negativo *a priori* riservato alla residenza con tipologia a corte, che per la verità, se correttamente interpretata, avrebbe invece potuto promuovere positivi percorsi di integrazione e socializzazione: si veda in proposito l'esempio positivo dell'edificio a corte della cooperativa UNI Casa (figg. 48, 49), ove la opportunità di uso comune della grande corte interna verde e di alcuni spazi comuni, assieme alla composizione sociale omogenea e stabile facilitata dalla organizzazione cooperativa, hanno dato risultati apprezzabili.
Sicuramente determinante è risultata la scelta, probabilmente inevitabile, di destinare una gran parte degli alloggi a persone e famiglie di classi sociali omogenee, di estrazione proletaria e non radicate sul territorio. Si è cioè ripetuto, sebbene con modalità non coercitive, ma con numeri molto più rilevanti, quanto accaduto anni prima con il quartiere di Te Brunetti: con la aggravante (particolarmente nel primo periodo) di ritmi convulsi di mobilità in entrata e in uscita dal quartiere, cosa che ha fatalmente impedito il consolidamento della popolazione e la costruzione di nuove relazioni sociali.
Di fronte a questo esito fortemente problematico vari tentativi sono stati portati avanti, nel corso dei circa quaranta anni di storia del nuovo quartiere, per invertire la tendenza e recuperare la situazione.

Fig. 48 – Lunetta-Frassino: casa a corte UNI CASA: prospetto esterno, foto U. Righi

Fig. 49 – Lunetta-Frassino: giardino interno della casa a corte UNI CASA, foto U. Righi

Nel 1989, con una variante parziale del piano particolareggiato, si è proceduto alla revisione della spina centrale dei servizi pubblici, nell'intento di superare l'originaria impostazione del piano, che assegnava alla piazza sopraelevata il ruolo di centro dei servizi e della vita del quartiere: anche se la variante non è stata praticamente attuata, l'operazione ha avuto comunque l'esito, fortemente negativo, di vanificare l'impostazione originaria senza produrre una offerta alternativa valida, privando così il quartiere dei luoghi pubblici ove si costruisce e consolida la comunità delle

persone insediate.
Più tardi (1997/98) si è posta mano ad una revisione complessiva[29] che, pur prendendo atto di quanto già realizzato, ha tentato di scardinare definitivamente i principali elementi di impostazione del vecchio piano, alterandone lo schema di viabilità autoveicolare e sostituendo alla tipologia a corte improbabili edifici alti dieci piani, nella discutibile intenzione che potessero diventare i simboli del rinnovato quartiere. E analogamente, in anni successivi, si è provveduto alla demolizione parziale di alcuni edifici residenziali a corte ormai fatiscenti, ed alla realizzazione, sempre in variante al piano, di un nuovo nucleo di edifici a blocco di sei piani, parzialmente destinati a rialloggiare gli inquilini sfollati a causa delle demolizioni: in entrambi i casi l'unico criterio di progettazione seguito sembra essere stato quello di allontanarsi quanto più possibile dalla esecrata tipologia a corte.
Le vicende più recenti del quartiere fanno ora sperare in una importante inversione di tendenza. Da un lato si avvertono segnali positivi sul fronte della composizione e coesione sociale: la massiccia presenza di numerosi gruppi sociali extracomunitari non sembra aver comportato particolari criticità nella quotidiana convivenza, ed anzi questo *mix* etnico viene spesso vissuto come occasione di positivo confronto; e contemporaneamente il frequente *turn-over* dei residenti sembra essersi di molto rallentato, consentendo il progressivo radicamento della popolazione e il sorgere spontaneo di un positivo senso della comunità.
Dall'altro gli interventi sulla struttura fisica e funzionale del quartiere non sono più stati diretti a modificare la edificazione residenziale, ma si sono concentrati sugli spazi e servizi pubblici, e hanno portato alla realizzazione di una nuova piazza connotata da un importante centro di aggregazione sociale; alla edificazione della nuova chiesa (peraltro casualmente collocata rispetto al nucleo centrale dei servizi); all'impianto di un vasto e diffuso patrimonio di aree verdi attrezzate; al recupero del complesso della scuola media, oggi destinato a sede staccata dell'Università e ad una serie di funzioni e *ateliers* di promozione e produzione culturale; infine ad un ambizioso programma di realizzazione di opere di *'street-art'* (figg. 50, 51, 52, 53) che sta producendo una vera e propria rivoluzione della immagine percepita per molti edifici esistenti. Questo importante complesso di interventi ha sicuramente contribuito ad attivare processi di aggregazione sociale e di innovazione del 'modo di sentire' degli abitanti stessi del quartiere.

È forse troppo presto per poter affermare che la situazione di seria problematicità, che ha caratterizzato la nascita e la prima fase di sviluppo del nuovo quartiere, sia oggi in via di superamento: sussistono ancora, per la verità, situazioni diffuse di disagio sia economico che sociale. Ma sembra davvero che si sia ormai avviato un percorso di recupero e positivo sviluppo che lascia bene sperare.
Tutto ciò porta a considerare che, a fronte delle problematiche socio-economiche che

[29] Si tratta di una variante parziale, a firma arch. A. Galdi, adottata con del. C.C. 30-08-1997 e approvata con del. C.C. 28-05-1998. Nella relazione illustrativa è riportata una interessante rassegna stampa che illustra le condizioni sociali percepite del quartiere. La relativa documentazione si trova presso l'archivio corrente del Servizio Urbanistica del Comune di Mantova.

Figg. 50-53 – Lunetta-Frassino: edifici rinnovati e esempi di *street-art*, foto M. Brioni

frequentemente si registrano nella costruzione di nuovi quartieri residenziali (e il quartiere di Lunetta-Frassino è caso emblematico, non certamente unico), per poter sperare in una effettiva inversione di tendenza non è sufficiente mettere in atto interventi limitati alla sola organizzazione urbanistico-architettonica. Sicuramente questo tipo di interventi, ove abbiano qualità e criteri di impostazione validi e non velleitari, possono contribuire positivamente: ma da soli non sono sufficienti per invertire la tendenza. Per poter ragionevolmente sperare in risultati positivi occorre agire in modo determinato anche sul versante del recupero e della promozione sociale e culturale, incentivando in particolare il radicamento della popolazione e la progressiva costruzione di un effettivo e valido *mix* sociale.

Lagocastello

La vicenda dello sviluppo residenziale dell'area est del territorio comunale ha registrato da ultimo un episodio di notevole, anche se problematica, rilevanza, con il piano attuativo Lagocastello. Predisposto in conformità alle previsioni di espansione residenziale contenute nel *Piano Regolatore Generale* 2004, questo piano attuativo

Fig. 54 – *Lottizzazione Lagocastello*: planimetria generale

riguardava un ampio comparto posto sulla riva sinistra del Lago Inferiore (fig. 54), in posizione panoramica di grande interesse rispetto alla città storica. Anche per questo il piano prevedeva la realizzazione di edilizia signorile, con volumetrie e densità contenute e alcuni timidi segni di collegamento con la retrostante realtà del quartiere già presente. Il piano, completato l'iter procedurale, è stato approvato ed ha consentito l'avvio delle opere di urbanizzazione primaria. Ma una impegnativa e decisa presa di posizione della Amministrazione Comunale (rinnovata a seguito delle elezioni amministrative) e della competente Soprintendenza hanno portato alla imposizione sulla intera area di vincolo paesaggistico, alla revoca delle autorizzazioni e alla interruzione del cantiere di urbanizzazione.[30] Oggi l'intero comparto si presenta incolto, abbandonato e tristemente segnato da manufatti interrotti, tracciati stradali abbozzati nella campagna, cumuli di materiali di riporto, recinzioni di cantiere cadenti.

Il quadrante est del territorio del Comune di Mantova, nella sua attuale conformazione, appare complessivamente riconoscibile, a differenza di quanto si può osservare in altri settori del territorio comunale. È però costituito da una serie di comparti sorti e consolidati in periodi differenti, con caratteristiche differenziate e su aree originariamente slegate, che richiederebbero una attenta opera di ricucitura attorno al nucleo centrale, chiaramente individuabile nel nuovo quartiere di Lunetta che, opportunamente recuperato e valorizzato, possiede tutte le caratteristiche, gli spazi e i servizi per diventare luogo di riferimento dell'intero quadrante. La inevitabile separazione rispetto alla città storica, che nel recente passato ha fatalmente assegnato al quartiere l'immagine di periferia, potrebbe essere recuperata utilizzando e valorizzando le significative opportunità offerte dalla sponda sinistra del Lago Inferiore, immediatamente accessibile e dotata di straordinarie potenzialità ambientali e paesaggistiche.

[30] Il *Piano di lottizzazione Lagocastello* a firma arch. R. Pigozzi e geom. Veneziani, risulta adottato con D.C.C. 02-12-2004 e approvato con D.C.C. 10-02-2005: comprende circa 30 ettari di territorio, di cui circa il 50% destinato a edificazione residenziale a basso sviluppo in altezza. È pure prevista la edificazione di un albergo di 150 stanze. La relativa documentazione si trova presso l'archivio corrente del Servizio Urbanistica del Comune di Mantova.

Elenco delle illustrazioni

Fig. 1 – *Urbis Mantuae Descriptio,* G. Bertazzolo, 1628. Archivio fotografico COPRAT.

Fig. 2 – *Pianta della Regia Città di Mantova,* A. Campi, 1865. Archivio fotografico COPRAT.

Fig. 3 – *Foto aerea RAF (Royal Air Force),* 1943/44. Archivio dell'Amministrazione Provinciale di Mantova

Fig. 4 – *Foto aerea da rilievo aerofotogrammetrico Regione Lombardia,* 1983. Archivio Amministrazione Provinciale di Mantova

Fig. 5 – *Ortofotopiano,* 2016.

Fig. 6 – *Lavori di interramento e bonifica della Fossa Magistrale,* 1906-7, ASCMn, *Raccolta fotografica,* b. 3, fasc. 14/1, foto 2.

Fig. 7 – *Case popolari dei Ferrovieri in Viale Piave.* Foto U. Righi.

Fig. 8 – *Quartiere 'Società Immobiliare Mincio': planimetria generale.* ASCMn, *Sezione novecentesca*, Cat. III. 2.5, PG. 6965 del 1959 nel PG. 7118/8292 del 1961.

Fig. 9 – *Quartiere 'Società Immobiliare Mincio': edifici alti di Viale Partigiani.* Foto M. Brioni

Fig. 10 – *Quartiere 'LUBIAM S. Pio X': planimetria generale.* ASCMn, *Sezione novecentesca*, Cat. III. 2.5, PG. 10874 del 1962, nel PG. 3220/9980 del 1964 (Cat. III.2.5) nel PG.6144 del 1980 (Cat. 10.10.2).

Fig. 11 – *Quartiere 'LUBIAM S. Pio X': piazza De Gasperi e via Amendola.* Foto M. Brioni.

Fig. 12 – *Piano Regolatore esterno di massima,* 1923. ASCMn, *Statuti, Regolamenti e Relazioni*, b.19, X.100.

Fig. 13 – *Edifici popolari IACP in linea su Viale Isonzo.* Foto U. Righi.

Fig. 14 – *Quartiere IACP viale Risorgimento-Viale Isonzo: veduta dai giardini del Te.* Foto U. Righi.

Fig. 15 – *Quartiere delle casette popolarissime: planimetria generale,* 1934. Archivio fotografico COPRAT.

Fig. 16 – *Quartiere delle casette popolarissime: pianta di alloggi tipo,* 1938. Archivio fotografico COPRAT.

Figg. 17-18 – *Quartiere delle casette popolarissime: foto d'epoca anni Trenta.* ASCMn, *Raccolta fotografica*, Fondo Stennio Defendi, A 27 – A 77.

Fig. 19 – *Residenze popolari in Via Visi.* Foto M. Brioni.

Fig. 20 – *Residenze popolari in Via Amadei.* Foto M. Brioni.

Fig. 21 – *Residenze popolari in Via Luzio.* Foto M. Brioni.

Fig. 22 – *Residenze sociali in Via Volta.* Foto U. Righi.

Fig. 23 – *Foto aerea RAF (Royal Air Force)* 1943/44. Archivio dell'Amministrazione Provinciale di Mantova

Fig. 24 – *Foto aerea da rilievo aerofotogrammetrico Regione Lombardia,* 1983. Archivio dell'Amministrazione Provinciale di Mantova

Fig. 25 – *Ortofotopiano, 2016*

Fig. 26 – *Quartiere Gesuita Vecchio: planimetria generale.* ASCMn, *Sezione novecentesca*, Cat. X.1.1,

PG. 7011 del 1979.

Fig. 27 – *Quartiere INA Casa Borgo Pompilio: planimetria generale.* ASCMn, *Sezione novecentesca*, Cat. X.1.1, PG. 2773/8542 del 1958 nel PG. 4795 del 1973 (Cat. V.3.7).

Fig. 28 – *Quartiere INA Casa Borgo Pompilio: veduta aerea generale,* 1958. ASCMn, *Raccolta fotografica*, b. 2, fasc. 18/1, foto 8.

Fig. 29 – *Quartiere INA Casa Borgo Pompilio: casa alta in Via Indipendenza.* Foto U. Righi.

Fig. 30 – *Quartiere Chiesanuova: planimetria generale.* Servizio Urbanistica del Comune di Mantova, Archivio corrente.

Fig. 31 – *Quartiere Chiesanuova: vista del quartiere incompiuto.* Foto U. Righi.

Fig. 32 – *Foto aerea RAF (Royal Air Forc),* 1943/44. Archivio dell'Amministrazione Provinciale di Mantova.

Fig. 33 – *Foto aerea da rilievo aerofotogrammetrico Regione Lombardia,* 1983. Archivio dell'Amministrazione Provinciale di Mantova.

Fig. 34 – *Ortofotopiano, 2016*

Fig. 35 – *Stralcio del piano di Ricostruzione, 1950.* ASCMn, cartella Piano Parziale di Ricostruzione del Comune di Mantova, 1946/50, cassettiera.

Fig. 36 – *PEEP Colle Aperto: edifici sperimentali.* Foto U. Righi.

Fig. 37 – *Quartiere Ponte Rosso: planimetria generale.* Servizio Urbanistica del Comune di Mantova, Archivio corrente.

Fig. 38 – *Quartiere Ponte Rosso: vista del quartiere incompiuto.* Foto U. Righi.

Fig. 39 – *Foto aerea RAF (Royal Air Force),* 1943/44. Archivio dell'Amministrazione Provinciale di Mantova.

Fig. 40 – *Foto aerea da rilievo aerofotogrammetrico Regione Lombardia,* 1983. Archivio dell'Amministrazione Provinciale di Mantova

Fig. 41 – *Ortofotopiano, 2016*

Fig. 42 – *Lunetta-Frassino: Planimetria generale di progetto.* Servizio Urbanistica del Comune di Mantova, Archivio corrente.

Fig. 43 – *Lunetta-Frassino: sezione prospettica di progetto.* Servizio Urbanistica del Comune di Mantova, Archivio corrente.

Fig. 44 – *Lunetta-Frassino: complesso centrale per servizi, negozi e abitazioni (profilo da Nord).* Foto U. Righi

Fig. 45 – *Lunetta-Frassino: complesso centrale per servizi, negozi e abitazioni (profilo da Est).* Foto U. Righi.

Fig. 46 – *Lunetta-Frassino: complesso centrale per servizi, negozi e abitazioni (profilo da Ovest).* Foto U. Righi.

Fig. 47 – *Lunetta-Frassino: complesso centrale per servizi, negozi e abitazioni (profilo da Sud).* Foto U. Righi.

Fig. 48 – *Lunetta-Frassino: complesso a corte UNI CASA: prospetto esterno.* Foto U. Righi.

Fig. 49 – *Lunetta-Frassino: complesso a corte UNI CASA: giardino interno e ballatoi.* Foto U. Righi.

Figg. 50-51-52-53 – *Lunetta-Frassino: edifici rinnovati e esempi di street-art.* Foto U. Righi.

Fig. 54 – *Lottizzazione Lagocastello: planimetria generale.* Servizio Urbanistica del Comune di Mantova, Archivio corrente.

3.

Le fonti archivistiche

PASSATO E PRESENTE DELLA CITTÀ NELLE CARTE DELL'ARCHIVIO COMUNALE DI MANTOVA. REPERTORIO DELLE FONTI ARCHIVISTICHE

Annamaria Mortari

«Politici magazini per li tempi a venire»

Così Ludovico Muratori definiva gli archivi che, intesi come i sedimenti, i grandi depositi della memoria della comunità che li ha prodotti, diventano testimoni di quella continuità lontana, necessaria per interpretare il nostro vissuto e per ripercorrere nel tempo la nostra storia e quella della nostra città.
E tra gli archivi, quello comunale, si configura come pochi altri come memoria della collettività, strumento amministrativo e nello stesso tempo fonte storica, che permette di valutare l'azione passata in vista di nuove scelte e giustificare nel tempo il nostro operato.
Il percorso della ricerca, basata su indagini d'archivio, non è mai semplice, più spesso è tortuoso, complesso e richiede conoscenze e attrezzature storico-culturali diversificate.
Conoscere le fonti archivistiche, almeno a grandi linee, aiuta ad affrontare l'itinerario di ricerca e i problemi che esso comporta con la dovuta preparazione e le necessarie cautele. Sapere chi ha prodotto una determinata documentazione, se e dove è conservata, conoscere le chiavi di accesso che permettano di consultarla, implica spesso una notevole difficoltà. Il nostro lavoro intende offrire uno strumento che serva ad individuare e ad accostarsi alle fonti dell'archivio comunale con quella minima conoscenza e informazione, necessaria non solo a reperirle, ma a utilizzarle correttamente come fonti storiche.
Senza ambizione di esaustività, l'Archivio storico e più in generale l'Archivio comunale con il suo patrimonio documentario si rivela una tappa nodale della ricerca sulla storia della città e, nello specifico, sulla sua evoluzione urbanistica, in quell'approccio metodologico consolidato nel corso del Novecento che ha portato alla valorizzazione degli archivi locali, quali straordinari laboratori di verifica di tesi interpretative più generali.
La maggior parte degli archivi storici comunali conserva materiale documentario risalente agli ultimi due secoli, Ottocento e Novecento: documentazione per lo più ordinata e articolata in serie archivistiche (Titoli o Categorie) corrispondenti alle funzioni e alle attività politico-amministrative svolte dall'amministrazione nell'arco del tempo.
Questa organizzazione rende spesso difficile il percorso dentro il reticolato archivistico, all'interno dei complessi documentari e delle loro relazioni.
L'itinerario si snoda attraverso le connessioni esistenti tra la documentazione, tra segnature archivistiche, numeri di protocollo, annotazioni, rimandi e passaggi procedurali, in virtù di una sorta di circolarità, che tende ad allargare continuamente il campo d'azione della ricerca.
Ai fini del nostro studio, tenuti fermi gli estremi cronologici 1866-2016, si descriveranno i

principali fondi archivistici, con l'indicazione della consistenza, degli estremi cronologici e dei mezzi di corredo a disposizione.[1] Si prenderà in esame prima di tutto la parte generale più antica dell'archivio, denominata *Sezione ottocentesca*, descrivendo brevemente le serie archivistiche (Titoli) in cui è suddivisa con l'indicazione della documentazione più significativa per la nostra ricerca.

SEZIONE OTTOCENTESCA
Buste 2498, registri 946 (fine 1700-1900). Inventario informatizzato.

La *Sezione ottocentesca* comprende gli atti dell'Amministrazione cittadina dalla fine del sec. XVIII a tutto il sec. XIX.
È ordinata in XV Titoli: I. Affari Generali; II. Beneficenza; III. Commercio, Agricoltura, Industria; IV. Elezioni; V. Finanze; VI. Cariche Onorifiche; VII. Gestione Patrimoniale; VIII. Giustizia e Culti; IX. Impiegati Comunali; X. Istruzione Pubblica; XI. Lavori Pubblici; XII. Militari; XIII. Sanità ed Annona; XIV. Sicurezza Pubblica; XV. Stato civile e Anagrafe.
All'interno i Titoli sono suddistinti in un certo numero di Articoli corrispondenti a particolari gruppi di affari. Gli Articoli infine raggruppano in ulteriori Suddivisioni i fascicoli relativi ai singoli affari. All'interno di ogni serie si trova sia l'Articolo 1 Massime che comprende documentazione molto eterogenea, disposizioni di indole generale spesso di un certo interesse, sia l'articolo ultimo Vari, che raccoglie tutto ciò che non trova sede adeguata nelle varie suddivisioni.
Nel corso dei secoli, il più antico nucleo documentario ha subito perdite rilevanti dovute non solo a momenti di incuria e abbandono, ma anche a poco accorte operazioni di scarto.

Titolo I. Affari Generali
Questo titolo documenta la funzione più propriamente giuridico-amministrativa del Comune. Sono gli atti prodotti dall'attività deliberativa degli organi comunali, consiglio, giunta e sindaco. Dai verbali delle deliberazioni e, più genericamente, dalla documentazione ordinata sotto questo titolo, emerge tutta la vita del comune, la storia del personale politico, degli organi elettivi, l'evoluzione degli apparati burocratici, la riorganizzazione degli uffici e del personale, l'adeguamento alle leggi nazionali, i regolamenti municipali. In questa sede si trovano le testimonianze degli avvenimenti politici, della proclamazione di nuove forme di governo, delle amnistie, degli scambi territoriali, delle cessioni e delimitazioni di confini, degli ampliamenti e delle diminuzioni del territorio comunale.
In particolare si segnalano:
Art. 1. Massime.
Art. 5. Atti del Consiglio Comunale.
Art. 6. Atti del Governo.
Art. 7. Atti della Giunta Municipale.
Art. 8. Avvenimenti politici.
Art. 10. Comune. Contiene gli atti relativi agli ampliamenti o modificazioni del territorio comunale per l'aggregazione dei comuni suburbani. Importanti sono quadri e prospetti dei conti di conguaglio e la contabilità con i comuni

[1] Questo saggio attinge a miei precedenti lavori: A. Mortari, *Nuove fonti per la storia dell'800-900: gli archivi storici comunali*, «Bollettino Storico Mantovano», n.s., n. 5, 2006, pp.143-159; A. Mortari, *L'Archivio Storico*, in *Il Centro culturale "Gino Baratta" 1998-2008*, Comune di Mantova, Mantova 2009, pp. 64-85.

disaggregati.
Art. 15. Onoranze a Benemeriti. Vi si trovano i fascicoli relativi all'erezione dei monumenti ai personaggi più illustri italiani e ai patrioti mantovani (Virgilio, Dante, Garibaldi, Martiri di Belfiore e altri).
Art. 18. Professionisti. Contiene nomine di abilitazione e sospensione dall'esercizio di notaio, ingegnere, avvocato, architetto, geometra e altre libere professioni.
Art. 20.,Statistiche.

Titolo II. Beneficenza
La documentazione consente di ricostruire l'origine, spesso molto antica, lo sviluppo, la trasformazione degli enti di beneficenza, nonché la loro attività nel campo dell'assistenza e della sanità.
L'attività comunale in questo ambito, strettamente collegata a quella della *Sicurezza Pubblica,* testimonia la 'risposta istituzionale', assistenziale o repressiva, data alla mendicità, all'emarginazione, all'accattonaggio, all'infanzia abbandonata. Questa serie non riserva fonti significative per la storia urbanistica.

Titolo III. Commercio - Agricoltura - Industria
Questa serie, seppur mutilata da scarti inadeguati, rimane di particolare interesse e permette lo studio delle trasformazioni economiche della città, strettamente legate allo sviluppo agricolo del territorio circostante.
Documentazione quindi prodotta nell'ambito della funzione, possiamo dire, di controllo degli scambi, dei mercati nelle piazze e delle botteghe. A una stretta regolamentazione erano sottoposti i pesi, le misure, le monete. La trasparenza del mercato era assicurata dalla pubblicazione periodica dei prezzi di calmiere dei beni di prima necessità (grano, vino, pane e carni) che dovevano avere certi requisiti merceologici.
In particolare si segnalano:
Art. 3. Agricoltura. Contiene documentazione sulla Società per la fabbricazione dei concimi chimici, sulle stazioni agrarie sperimentali, e sulle malattie nei prodotti agrari.
Art. 4. Arti e Mestieri. Anche se l'agricoltura rimane dominante nell'economia mantovana, emerge parimenti l'azione di alcuni rami dell'area artigianale manifatturiera, quali gli orefici e i gioiellieri, di cui si conservano i punzoni.
Art. 8. Fiere e mercati. Si trovano documenti sull'attivazione delle fiere e dei mercati dei bozzoli, del bestiame, del grano, del pesce, della legna e dei foraggi, del vino. Integra la documentazione una copiosa serie di registri relativa ai prezzi, alle derrate alimentari ed altri.
Art. 12. Pesi e misure.
Art. 16. Statistiche. Contiene prospetti, notizie statistiche sui prodotti agrari, sul bestiame, sul consumo dei viveri e foraggi, sulle arti, sul commercio, sulle industrie, sulle fiere e mercati.

Titolo IV. Elezioni
Questa serie conserva il materiale documentario relativo alle elezioni amministrative e alle elezioni politiche, con le relative liste elettorali e tabelle di spoglio dei voti. La documentazione delle varie composizioni e delle modalità di elezione del Consiglio Comunale, a partire dall'Unità d'Italia, permette di analizzare i comportamenti politici che sono alle origini delle tradizioni civili e democratiche della città. È un'importante fonte documentaria per le ricerche sulla costruzione

e sulle successive trasformazioni dello spazio politico cittadino, il Consiglio Comunale, prima a suffragio fondato sulla ricchezza e sulle capacità intellettuali, poi a base più largamente democratica. La documentazione relativa alle Elezioni, consente studi sul corpo elettorale e più in generale sulla storia elettorale mantovana. Una tappa significativa è rappresentata dall'entrata in vigore nel 1888 della eleggibilità del sindaco, fino ad allora di nomina governativa, da parte del Consiglio Comunale.
In particolare si segnalano:
Art. 1. Massime. Raccoglie istruzioni per la formazione delle liste elettorali, manifesti, liste elettorali, tabelle di spoglio dei voti.
Art. 2. Elezioni Amministrative.
Art. 4. Elezioni Politiche.

Titolo V. Finanze
È la serie più copiosa per un duplice motivo: perché è la più articolata, suddivisa in 39 articoli a testimonianza delle numerose competenze del Comune, e perché gli atti prodotti nella gestione finanziaria sono stati più raramente oggetto di scarto. Conserva infatti la ricca documentazione relativa all'attività economica e finanziaria dell'amministrazione. La contabilità comunale è impostata sulla base di documenti sia generali che sintetici, nella cui struttura formale, riflettente quella della contabilità statale, si compendiano una quantità di altri dati economici. I bilanci e gli stati di previsione costituiscono il documento principale del programma economico amministrativo, mentre i conti consuntivi documentano le operazioni finanziarie effettivamente svolte. Molta è anche la documentazione che, attraverso gli inventari, attesta lo stato patrimoniale del comune e molta quella relativa alla facoltà di imporre dazi, tasse e sovrimposte tributarie. Recenti studi si sono rivolti all'analisi dei bilanci comunali come indicatori della politica amministrativa e delle scelte delle maggioranze al governo del Comune. Conserva documentazione relativa alle spese sostenute per la presenza massiccia di soldati e per le opere di manutenzione e trasformazioni di caserme, nonché la documentazione contabile afferente alle pratiche di ampliamento e pianificazione del territorio comunale. Sufficientemente complete e numerose sono le serie dei registri di Mastri, dei Mandati, di Cassa, dei *Recipiat* (reversali), delle paghe e altri.
In particolare si segnalano:
Art. 1. Massime. Con disposizioni di massima in materia delle varie imposte comunali.
Art. 3. Catasto. Comprende interessante materiale relativo ai censimenti territoriali e dei fabbricati.
Art. 5. Conti consuntivi comunali.
Art. 5. 1. Entrata.
Art. 5. 2. Uscita. La copiosa documentazione riguarda soprattutto i Mandati di pagamento, ricchi di preziosi apparati iconografici che corredano stime di lavori, rendiconti di spesa, progetti, interventi di manutenzione e di trasformazione di stabili comunali, strade, piazze e opere pubbliche. Solo ad esempio tra i molti, il recupero delle Pescherie, la trasformazione della caserma Pusterla, già palazzo di San Sebastiano, l'erezione del monumento ai Martiri di Belfiore.
Art. 7. Dazio Consumo.

Titolo VI. Cariche Onorifiche
Raggruppa gli atti relativi alle varie commissioni di tipo direttivo e ispettivo preposte alle istituzioni pubbliche della città. Conserva documentazione sulla situazione sociale,

patrimoniale e professionale di consiglieri, assessori e sindaci, come anche le nomine, le conferme, le dimissioni del Presidente del Consiglio Comunale e dei Consiglieri. Anche se non rientra nei termini cronologici del nostro lavoro, un cenno per l'importanza merita la seppur esigua documentazione relativa alla Commissione d'Ornato, istituita nel 1807 per decreto napoleonico e che si trasformerà negli anni in Commissione Edilizia,
In particolare si segnalano:
Art. 3. Assessori Municipali. Nomine, scadenze, dimissioni.
Art. 9. Commissione di Vigilanza per le scuole.
Art. 12. Commissione Edilizia [d'Ornato]. Di rilevante importanza è la documentazione rimasta relativa alla nomina e ai primi anni di attività propositiva e di controllo della Commissione d'Ornato. Oltre al decreto istitutivo napoleonico del 9 gennaio 1807, si conservano le nomine dei membri della Commissione e il carteggio relativo alla stesura di piani per i fabbricati e le strade. Il decreto in 14 articoli rimane un punto di riferimento per la regolamentazione dell'ornato pubblico.
Art. 13. Commissione della Sanità.
Art. 24. Consiglio Comunale.
Art. 24. 1. Presidente.
Art. 24. 2. Consiglieri. Verbali di nomina, dimissioni, rinunce.
Art. 32. Giunta Provinciale Amministrativa.
Art. 38. Sindaco. Nomina, giuramento, dimissioni.

Titolo VII. Gestione Patrimoniale
Conserva la documentazione relativa alle opere di riforma, sistemazione, abbellimento e manutenzione ordinaria degli stabili comunali.
In particolare si segnalano:
Art. 4. Stabili Comunali. Di notevole importanza, il copioso materiale, ricco di apparati iconografici, documenta la storia, dalla costruzione alla manutenzione e trasformazione, dei vari edifici comunali, contrassegnati ciascuno con un numero meramente progressivo. Questa documentazione si deve intendere legata alla Serie degli *Atti di Cauta Custodia* e a quella dell'*Archivio dell'Ufficio Tecnico* descritti in seguito.
Art. 5. Fitti attivi. Si segnala il materiale documentario relativo alla subaffittanza di terreni fortilizi circostanti la città.
Art. 10. 1. Inventari beni mobili e immobili.
Art. 10. 2. Alienazione.
Art. 11. Mobilio. Di particolare interesse la documentazione relativa alle diverse sistemazioni e modifiche della Sala consigliare dopo l'Unità d'Italia.
Art. 16. Torri.
Art. 16. 1. Torre dell'Orologio.
Art. 16. 2. Torre delle Campane.

Titolo VIII. Giustizia e Culti
Presso ogni comune doveva formarsi una lista di residenti in possesso di requisiti necessari, sulle base della quale venivano estratti a sorte i giurati che dovevano entrare nella composizione delle Corti d'assise. Al Comune spettava anche la compilazione delle liste per gli eleggibili alla carica di Giudice conciliatore. In questa stessa serie è conservata inoltre la documentazione relativa alle spese per le carceri e quelle più specifiche per il culto. Questa serie non riserva fonti significative per la storia urbanistica.

Titolo IX. Impiegati Comunali
Tra le serie più cospicue, raccoglie le disposizioni generali, i regolamenti, le nomine, i fascicoli personali degli impiegati e salariati in servizio nei vari uffici e settori comunali. Di un certo interesse gli atti relativi alle varie modifiche dell'organico del personale.
In particolare si segnalano:
Art. 12. Ufficio Edilizio. Con i fascicoli del personale, suddiviso per mansione.
Art. 12. 1. Ingegnere Capo.
Art. 12. 2.
Art. 12. 3.

Titolo X. Istruzione Pubblica
La legge del 1859 stabiliva l'obbligatorietà dell'insegnamento elementare ed affidava ai comuni l'amministrazione delle scuole e il reclutamento degli insegnanti. In questa serie è più genericamente conservata la documentazione sul funzionamento del sistema scolastico pubblico, sui vari momenti di organizzazione del sapere e di diffusione delle conoscenze, sui modi e sulle materie di insegnamento, sulla frequenza degli alunni e sulla gestione del personale docente.
È possibile ricostruire le vicende degli istituti scolastici comunali, sia attraverso l'opera di riforma, sistemazione e manutenzione degli stabili, sia attraverso la documentazione relativa al funzionamento del sistema scolastico. Sono contenuti inoltre i documenti relativi all'attività delle istituzioni culturali cittadine: Accademia, Archivio, Museo e Biblioteca.
Nell'impossibilità di entrare nello specifico dei singoli articoli, a titolo esemplificativo, si segnalano:
Art. 14. Istituto tecnico Alberto Pitentino e Scuola Agraria Carpi. Documenta le vicende patrimoniali del palazzo Lanzoni passato in proprietà a Felice Carpi e trasformato successivamente in Orto Botanico e Scuola Agraria. A corredo un importante apparato iconografico.
Art. 14. 1. Attivazione e andamento.
Art. 14. 3. Spese.
Art. 17. Orto Botanico.

Titolo XI. Lavori Pubblici
Documenta principalmente la funzione di controllo ambientale e urbano, come anche la sovrintendenza su pozzi e fontane e sull'irrigazione con acque pubbliche. Molto materiale permette di conoscere la storia e le trasformazioni dell'illuminazione e della condotta dell'acqua potabile. Attraverso la Commissione d'Ornato, istituita nel 1807, era controllato l'assetto della città, con ampliamenti e rettifiche dei tracciati delle vie, allineamenti dei fronti degli edifici privati, gestione delle aree edificabili. Per quanto riguarda Mantova, uno scarto sconsiderato ha eliminato la preziosa documentazione dell'Ornato Pubblico relativa a progetti di costruzione e modifiche degli edifici privati e pubblici, a partire dall'inizio dell'Ottocento fino al 1920 circa, data di inizio della tenuta regolare della documentazione, sotto la Categoria III. Nonostante questo, la serie Lavori Pubblici resta una fonte essenziale per l'analisi delle trasformazioni del tessuto urbano, delle trasformazioni morfologiche e architettoniche della città. Copiosa è l'attività del comune in materia di strade e opere pubbliche. La documentazione conservata sotto questo Titolo è di nodale importanza per la nostra ricerca ai cui fini si ricorda che il Titolo *Lavori Pubblici* è integrato da quello della *Sicurezza Pubblica*, dato che i regolamenti

stradali ed edilizi contemplano norme atte anche alla tutela della pubblica incolumità.
In particolare si segnalano:
Art. 1. Massime. Come per gli altri Titoli, sotto questa voce si trovano regolamenti, circolari disposizioni di carattere generale nell'ambito di pertinenza, principalmente i Regolamenti edilizi e stradali con la documentazione preliminare alla stesura, capitolati di appalto.
Art. 2. Acque. Raccoglie studi, progetti e pratiche per la condotta di acqua potabile ad uso della città.
Art. 2.1. Acquedotti e Fontane pubbliche.
Art. 2.2. Trombe Idrauliche. Conserva i progetti di impianto e manutenzione di trombe idrauliche, pozzi artesiani, pozzi tubolari ad uso pubblico.
Art. 5. Edilizia. Documentazione andata pressoché perduta.
Art. 6. Elenchi strade e civica numerazione. Contiene elenchi strade comunali, apposizioni numeri civici, rettifica della denominazione delle vie e quanto attiene alla toponomastica.
Art. 7 Ferrovie. Contiene progetti, acquisti aree, inaugurazioni, ampliamenti delle varie linee ferroviarie, relazioni.
Art. 7.1. Stazione di Mantova. Conserva gli atti relativi all'acquisto dell'area, alla costruzione, ampliamento e manutenzione della stazione ferroviaria cittadina.
Art. 7.2. Linea Verona-Mantova-Modena, con gli atti di costruzione e di pertinenza.
Art. 7.3. Linea Mantova-Cremona, con gli atti di costruzione e di pertinenza.
Art. 7.4. Linea Mantova-Legnago, con gli atti di costruzione e di pertinenza.
Art. 7.5. Pratiche per l'attivazione di nuove linee, con documentazione relativa a proposte e progetti.
Art. 8. Guidovie, con documentazione relativa a proposte, progetti, tracciati e inaugurazioni di guidovie a vapore.
Art. 9. Illuminazione stradale.
Art. 9.1. Illuminazione pubblica ad olio.
Art. 9.2. Progetti d'impianto del Gas-Luce.
Art. 9.3. Contratti per l'impianto del Gas-Luce.
Art. 9.4. Lavori per l'impianto del Gas-Luce. Acquisto e demolizione dei fabbricati per l'impianto del Gasometro.
Art. 9.5. Servizio e spese per l'illuminazione a Gas. Preventivi per l'introduzione del Gas nei fabbricati comunali, servizio di controllo per la pubblica illuminazione.
Art. 9.6. Illuminazione Pubblica a Luce Elettrica. Progetto di impianto.
Art. 10. Inondazioni della città.
Art. 10.1. Inondazioni.
Art. 10.2. Difesa Perimetrale.
Art. 15. Passeggi pubblici.
Art. 15.1 Manutenzione Generale.
Art, 15.2. Piazzale del Revellino.
Art. 16. Ponti. Documenta la costruzione e manutenzione di ponti dentro e fuori la città.
Art. 17. Portici. Opere di manutenzione, riordinamento, riattamento e allargamento, con suddivisione nei diversi portici della città principalmente Portici Broletto.
Art. 18. Porto Catena. Importante la sistemazione della Darsena di Porto Catena.
Art. 20. Statistiche. Interessanti prospetti statistici sulle varie attività comunali in tema di lavori pubblici: strade, opere di pubblica utilità, edifici idraulici, illuminazione, ecc.
Art. 21. Strade Comunali Urbane. Una serie omogenea che conserva ampia documentazione sulle strade, vicoli e piazze comunali, connotati

singolarmente da un numero progressivo corrispondente all'ordine alfabetico.
Art. 22. Strade Nazionali.
Art. 24. Strade Provinciali.
Art. 28. Uso delle Acque.
Art. 28.1. Stabilimenti Industriali.
Art. 28.2. Navigazione.
Art. 28.3. Consorzi Idraulici.

Titolo XII. Militari
La parte più antica della documentazione, non sempre in buon stato di conservazione, comprende gli atti relativi al ruolo di Fortezza della città. Si possono riscontrare quante e quali fossero le competenze comunali nell'organizzazione della difesa, a partire dall'approvvigionamento, alla requisizione, alla contabilità durante gli assedi, alle fortificazioni, all'acquartieramento dei militari. Nelle varie sotto articolazioni si raggruppano: 1) regolamenti, circolari, disposizioni di carattere generale in materia di militare; 2) documenti relativi al complesso problema dell'alloggiamento delle truppe nelle caserme e nelle case, con istruzioni precise sugli arredi da assegnarsi ai soldati; 3) atti relativi all'approvvigionamento della fortezza, alle varie requisizioni, ai bollettini di guerra delle varie campagne militari; 4) atti relativi ad abbattimento di fortificazioni e allargamento del territorio comunale; 5) atti relativi all'Ospitale militare con provvedimenti, richieste di personale sanitario, di farmaci, di bende ecc.; 6) documenti sui trasporti militari.
Discorso a parte merita la Leva Militare e i ruoli matricolari, alla cui formazione erano tenuti i comuni. Un ulteriore tipo di documentazione è costituito dai registri dei quadrupedi, contenenti l'elenco degli animali e quello dei rispettivi proprietari, che dovevano essere tenuti presso il comune ai fini di una eventuale requisizione ordinata dal governo.
In particolare si segnalano:
Art. 1. Massime. Sono conservati i regolamenti, le circolari, le istruzioni o disposizioni che hanno un riferimento generale alle questioni militari.
Art. 2. Acquartieramento. Comprende la documentazione relativa al complesso problema dell'alloggiamento delle truppe, sia nelle caserme che nelle case private, con istruzioni dettagliate circa la tipologia di case e arredi da assegnarsi all'esercito.
Art. 3. Guerre e Requisizioni. Si trovano in questa sede gli atti relativi all'approvvigionamento della fortezza, contabilità varia, bollettini di guerra delle varie campagne belliche.
Art. 10. Fortificazioni. La documentazione in particolare conserva dettagliatamente i lavori di abbattimento del revellino di Porta Pradella e più in generale documentazione relativa all'abbattimento della cinta fortilizia nell'ambito dell'annosa questione dell'allargamento del territorio comunale.
Art. 10.1. Costruzione e indennizzi. Pratiche relative a costruzione e indennizzi per le fortificazioni di difesa della città, per l'ottenimento della demolizione dei forti, come il rivellino di Porta Pradella, apparati cartografici della cinta fortificata.
Art. 10.2. Strade militari. Atti attinenti alla manutenzione delle strade militari di circonvallazione, compresa la nuova strada della Diga Chasseloup.
Art. 10.3. Servitù militari. Conserva importante documentazione relativa alla zona di fortificazione, permessi e autorizzazioni di costruzione all'interno del raggio fortilizio.

Art. 10.4. Porte della Città.

Titolo XIII. Sanità e Annona
Documenta la funzione di controllo in ambito principalmente di igiene e sanità. I comuni stipendiavano medici condotti, levatrici e speziali e nelle emergenze sanitarie (pestilenze, vaiolo, tifo e colera) attivavano difese di carattere eccezionale come i lazzaretti. Gli atti contenuti rilevano quindi l'attività dell'amministrazione in campo sanitario e permettono di cogliere, da una parte, i bisogni connessi alla tutela della salute e, dall'altra, la capacità di rispondervi adeguatamente. Sono conservati anche i provvedimenti e le indagini in materia di morbilità endemica ed epidemica e ancora la documentazione sul funzionamento delle strutture sanitarie. Importante documentazione sui Cimiteri e sulla polizia mortuaria, sul Crematorio e sulla cremazione.
Si segnalano in particolare:
Art. 1. Massime. Come per le altre serie, sotto questa voce si trovano regolamenti, circolari disposizioni di carattere generale nell'ambito di pertinenza, principalmente in materia di sanità e igiene pubblica.
Art. 3. Cimiteri.
Art. 3.1. Costruzioni e ampliamenti dei Cimiteri cattolici comunali. Comprende la documentazione relativa al trasferimento del cimitero fuori dal raggio fortilizio, sulla costruzione del cimitero di S. Lazzaro e sui vari cimiteri provvisori.
Art. 3.3. Crematorio. Raccoglie importanti documenti sulla costruzione e sull'impianto di cremazione.
Art. 3.4. Manutenzione del Cimitero Comunale.
Art. 11. Igiene Pubblica.
Art. 14. Polizia Mortuaria.
Art. 14.6. Aree Riservate. Conserva, dalla seconda metà dell'Ottocento, con lacune, le domande di concessione di aree per le sepolture.

Titolo XIV. Sicurezza pubblica
Materiale molto eterogeneo. Sono documentati gli interventi atti a tutelare la pubblica incolumità in caso di incendi o calamità naturali, provvedimenti e disposizioni sulla caccia, sulla pesca, sull'istituzione di bagni pubblici, sulla prostituzione. Fonte per la ricerca delle tradizioni popolari è il materiale relativo ai Divertimenti Pubblici con varie disposizioni per l'uso delle maschere durante il carnevale. Importanti nuclei di documenti riguardano i teatri. Abbiamo già detto che la documentazione integra sia quella della *Beneficenza* per quanto riguarda la mendicità e più specificatamente per alcune professioni, come i girovaghi, i venditori ambulanti, ma soprattutto di interesse per la nostra ricerca, integra il materiale documentario dei *Lavori Pubblici*, dato che i regolamenti stradali ed edilizi contemplano norme atte alla tutela della pubblica sicurezza.
In particolare si segnalano:
Art. 1. Massime.
Art. 1.1. Polizia Urbana e Ordine Pubblico. Sono conservati i regolamenti, le circolari, le istruzioni o disposizioni che hanno un riferimento generale all'ordine pubblico e i regolamenti di Polizia Urbana e Polizia Stradale.
Art. 16. Polizia Stradale.
Art. 23. Statistiche.
Art. 24. Teatri.

Titolo XV. Stato civile - Anagrafe
Rilevanti sono le funzioni comunali in materia di Stato civile e Anagrafe per gli studi di

demografia. Dal periodo napoleonico in poi lo stato civile permette di studiare le dinamiche della popolazione e la composizione delle famiglie. Come pure il grande fenomeno dell'emigrazione non solo interna, campagna-città, ma europea e transoceanica. Preziosa è la documentazione relativa ai censimenti della popolazione.
In particolare si segnalano:
Art. 1. Massime.
Art. 2. Araldica. Importante documentazione che contiene alberi genealogici, elenchi e variazioni delle famiglie nobili mantovane.
Art. 5. Censimento popolazione.
Art. 10. Emigrazione.
Art. 11. Immigrazione.

SEZIONE NOVECENTESCA
Buste 3.300, registri 200 ca. (1901-1979)

L'ordinamento ottocentesco che abbiamo esaminato, ha anticipato le successive disposizioni legislative che hanno sempre più normato la produzione e la gestione documentaria della pubblica amministrazione. A partire dal 1901, rimaste pressoché inalterate le funzioni espletate dall'Amministrazione comunale, gli atti prodotti vengono ricondotti ai diversi settori di competenza e vengono articolati in XV Categorie, che sostituiscono i precedenti Titoli.
All'interno le Categorie sono suddivise in un certo numero di Classi corrispondenti a particolari gruppi di affari. Le Classi infine raggruppano in ulteriori Articoli i fascicoli relativi ai singoli affari. All'interno di ogni Categoria, di prassi, si trova sia l'Articolo 1 che assume la denominazione Generalità e Statistiche che comprende documentazione molto eterogenea, disposizioni di indole generale spesso di un certo interesse, sia l'artico ultimo Oggetti Diversi, che raccoglie tutto ciò che non trova sede adeguata nelle varie suddivisioni.
La *Sezione novecentesca* comprende quindi gli atti dell'Amministrazione cittadina dal 1901 al 1979.
La documentazione è ordinata in XV Categorie:
I. Amministrazione; II. Opere Pie e Beneficenza; III. Polizia Urbana, Stradale e Rurale; IV. Sanità ed Igiene; V. Finanze; Contabilità, Patrimonio e Beni Demaniali; VI. Governo; VII. Grazia, Giustizia e Culto; VIII. Leva, Truppe e Fortificazioni; IX. Istruzione Pubblica, Scienze, Arte ed Antichità; X. Lavori Pubblici, Poste, Telegrafi e Telefoni; XI. Agricoltura, Industria e Commercio; XII. Stato Civile, Demografia e Statistica; XIII. Elezioni e Funzionari Pubblici; XIV. Sicurezza Pubblica; XV. Oggetti Diversi.
Da questa data, 1980, il materiale documentario comunale è conservato presso l'Archivio di Deposito.
Le Categorie sono facilmente riconducibili alle materie amministrative esaminate più dettagliatamente nella *Sezione ottocentesca* e pertanto si rimanda alla descrizione precedente per quanto riguarda l'ambito di attività più generale di ciascuna.
Si segnalerà in particolare la documentazione più utile per la nostra ricerca.

Categoria I. Amministrazione.
Si segnalano in particolare:
Clas. 1. Generalità e Statistiche. Tra la documentazione eterogenea e di carattere generale, si trovano relazioni, provvedimenti e disposizioni spesso di rilevante importanza. Tra questi, fonte assai utile per la storia urbana si

è rivelata la «Relazione delle principali opere pubbliche realizzate nel ventennio del Regime Fascista» del 1942. Ad aumentarne l'importanza, allegate alla relazione sono conservate le fotografie delle opere eseguite.
Clas. 4. Comune. Conserva la documentazione riguardante il territorio comunale, l'allargamento dei confini, il riparto della città in rioni e l'aggregazione di comuni limitrofi. Inoltre documentazione relativa allo stemma e gonfalone comunale. Un cenno a parte merita la documentazione raccolta in 4 buste denominata «Ampliamento Italico», che riguarda in modo specifico l'allargamento del territorio comunale con l'acquisizione di parte dei comuni limitrofi e la definizione dei nuovi confini negli anni Quaranta del Novecento.
Clas. 7. Impiegati Amministrativi. Con le relative articolazioni in base ai settori di competenza, contiene gli statuti, le riforme della pianta organica degli uffici comunali.

Categoria II. Opere pie e Beneficenza. Non contiene documentazione ai fini della nostra ricerca.

Categoria III. Polizia urbana, stradale e rurale.
Si segnalano in particolare:
Clas. 1. Generalità e Statistiche.
Clas. 1.1. Polizia urbana, stradale e rurale.
Tra la documentazione d'indole generale di pertinenza, di rilevante importanza si è rivelata la documentazione relativa al «Concorso la casa più bella» del 1927, con relativo apparato fotografico.
Clas. 3. Statistiche.
Clas. 2. Polizia Urbana e Stradale.
Clas. 2.5. Ornato Pubblico. Tra le serie più importanti e cospicue, conserva le licenze di costruzione e,modificazione di abitazioni e di edifici, rilasciate dalla preposta Commissione Edilizia comunale, istituita già dal 1807. Le pratiche edilizie sono però fisicamente conservate solo a partire dal 1921, dato che nel 1935 un insensato scarto della documentazione ha causato la perdita di questa importantissima documentazione, ricchissima di materiale iconografico. La preziosa documentazione conservata oltre ad avere tutt'oggi ampio valore amministrativo e probatorio, rimane una fonte vitale per la ricerca storica dei vari proprietari, della variazione nel tempo di denominazione delle strade, ma soprattutto fornisce il più ampio materiale sulla storia e sullo sviluppo dell'edilizia urbana cittadina.

Categoria IV. Sanità ed Igiene.
Lo studio della storia e dello sviluppo della città non può prescindere dall'esame della documentazione che afferisce a questa categoria nelle sue numerose articolazioni.
In particolare si segnalano:
Clas. 1. Generalità e statistiche. Si segnalano le relazioni, le disposizioni di carattere generale in cui è articolata la documentazione nei vari ambiti di competenza in tema di Igiene, Sanità e Annona, Polizia mortuaria, Assistenza medica ecc..
Clas. 4. Vigilanza Igienica e Sanitaria
Clas. 4.5. Igiene dell'abitato e salubrità delle acque. Conserva documentazione di rilevante importanza ai fini della nostra ricerca. Oltre a disordini igienici, alle visite sanitarie, raccoglie fino agli anni Cinquanta le pratiche di rilascio delle certificazioni di abitabilità delle abitazioni. Rimane la fonte primaria in merito agli interventi di demolizione, sventramento e risanamento urbano

(sventramento del Ghetto, copertura del Rio).
Clas. 14. Polizia Mortuaria. Nelle sue diverse articolazioni, conserva la documentazione più consistente e significativa per la storia del Cimitero, delle sepolture, dei servizi funebri, del Crematorio.
Clas. 14.1. Cimiteri Comunali.
Clas. 14.2. Cimitero Israelitico.
Clas. 14.6. Aree, cripte riservate e sepolcri privati. Raccoglie la ricca documentazione relativa alla concessione di aree e alla costruzione di tombe e monumenti funebri. Il prezioso apparato di disegni e progetti ne fa una fonte insostituibile per la storia dell'arte funeraria mantovana.
Clas. 14.8. Crematoi e cremazione, urne cinerarie ed aree nelle Edicole. Anche se non copiosa, la documentazione permette un'ampia lettura della storia della cremazione mantovana.

Categoria V. Finanze, contabilità, Patrimonio e Beni Demaniali.
Tra le serie più cospicue, attesta le molteplici competenze del Comune in questo ambito. Raccoglie documentazione particolare, come i bilanci e tutto quel materiale finanziario riconducibile alle azioni di prelievo tributario e ai meccanismi di spesa. Significativa per la nostra ricerca è inoltre la documentazione contabile relativa alle pratiche di ampliamento e pianificazione del territorio comunale. Si rivela fonte insostituibile per la documentazione relativa alle opere di riforma, sistemazione, abbellimento e manutenzione ordinaria degli stabili comunali.
In particolare si segnalano:
Clas. 2. Contabilità. I bilanci e gli stati di previsione costituiscono il documento principale del programma economico amministrativo, mentre i conti consuntivi documentano le operazioni finanziarie effettivamente svolte. I più recenti studi si rivolgono all'analisi dei bilanci comunali come indicatori della politica amministrativa e delle scelte delle maggioranze al governo del Comune.
Clas. 2.1. Bilanci preventivi, storni e prelevamenti.
Clas. 2.2. Consuntivi e Conti Morali.
Clas. 3. Patrimonio e Beni di Demanio Comunale.
Clas. 3.1. Edifici, stabili e altre proprietà. Il copioso materiale, ricco di apparati iconografici, documenta la storia, dalla costruzione alla manutenzione e trasformazione, dei vari edifici comunali, contrassegnati ciascuno con un numero meramente progressivo. Viene indicata tra la documentazione di maggior utilizzo e importanza per la nostra ricerca, soprattutto per quanto riguarda l'espansione edilizia urbana con l'acquisto di aree e la costruzione di case di tipo economico-popolare e le vicende relative. A solo titolo esemplificativo, tra gli stabili esaminati nei diversi saggi, si ricorda: Palazzo Te Stabile *alias* Lanzoni, terreni demaniali paludosi fuori Porta Belfiore, Fabbricato per l'Acquedotto, Case popolari e popolarissime, Case per gli Impiegati, Caserma Landucci e caserme in genere. Rilevante ai fini della storia urbana, le vicende dei terreni fortilizi che dopo la dismissione delle opere di difesa sono passati in proprietà del Comune. Come per la *Sezione ottocentesca*, questa documentazione si deve intendere legata alla Serie degli *Atti di Cauta Custodia* e alla Serie *Ufficio Tecnico*, descritti in seguito, che conservano principalmente gli atti di interesse patrimoniale, ossia comprovanti la proprietà, provenienza, vendita del patrimonio comunale, nonché progetti di costruzione e trasformazione.
Classe 3.7. Cessioni e concessioni diverse.

Concessione di locali ed aree costituenti beni patrimoniali.

Categoria VI. Governo.
Non contiene documentazione utile ai fini della nostra ricerca.

Categoria VII. Grazia, Giustizia e Culto.
Non contiene documentazione utile ai fini della nostra ricerca.

Categoria VIII. Leva, Truppe e Fortificazioni.
Ai fini della nostra ricerca si segnala la documentazione più importante relativa all'annoso problema della demolizione delle servitù militari, ampiamente preso in esame nei diversi saggi, sotto i molteplici aspetti.
In particolare si segnalano:
Clas. 14. Forti, Strade, Servitù e Beni Demaniali Militari. Conserva gli atti relativi all'abbattimento di forti e opere militari, ai terreni fortilizi, alle polveriere, ai cammini di ronda, alla dismissione delle servitù militari e all'allargamento del territorio comunale. La documentazione è corredata da importante apparato iconografico. Integra questa serie il prezioso e ricco materiale documentario della *Serie Ufficio Tecnico* e degli *Atti di Cauta Custodia*, descritti nei Fondi archivistici particolari.

Categoria IX. Istruzione Pubblica, Scienza, Arte ed Antichità.
Conserva documentazione utile solo in minima parte alla nostra ricerca.
A titolo esemplificativo si segnala:
Clas. 5. Istruzione secondaria.
Clas. 5. 3. Istituto Tecnico e Scuola agraria Carpi.
A proseguimento del materiale ottocentesco, raccoglie la documentazione sulle vicende dell'ex palazzo Lanzoni destinato a scuola agraria.

Categoria X. Lavori Pubblici Poste, Telegrafi e Telefoni.
Il ricco e cospicuo materiale documentario permette di documentare la funzione di controllo ambientale e urbano, come anche quello in materia di acque, pozzi e fontane e sull'irrigazione con acque pubbliche. Numerosa è la documentazione relativa all'illuminazione pubblica che permette di conoscerne la storia e le varie trasformazioni. Copiosa è l'attività del comune in materia di strade, piazze, porte e opere pubbliche. La serie *Lavori Pubblici* si connota quindi come fonte essenziale per l'analisi delle trasformazioni del tessuto urbano, delle trasformazioni morfologiche e architettoniche della città ed è di nodale importanza per la nostra ricerca, ai cui fini si ricorda che integra la Categoria *Lavori Pubblici* quella della *Sicurezza Pubblica*, dato che i regolamenti stradali ed edilizi contemplano norme atte anche alla tutela della pubblica incolumità. Anche per questa categoria, vale ricordare che importante documentazione in materia si trova nella Serie *Ufficio Tecnico* e negli *Atti di Cauta Custodia.*
In particolare si segnalano:
Clas. 1. Generalità e Statistiche.
Clas. 1.1. Disposizioni di massima. Sotto questa voce è conservata la ricca e preziosa documentazione concernente i Piani regolatori della città.
Clas. 2. Acque e Porti.
Clas. 2.3. Acque pubbliche, private, opere idrauliche e di difesa.
Documentazione circa il governo, gestione e

regolazione delle acque cittadine (Fossa Magistrale e relativa tombinatura, progetto Ardigò) e la difesa perimetrale della città.
Clas. 2.5. Valli Stagni e paludi. Raccoglie documenti relativi alla bonifica di terreni, valli, stagni e paludi nel territorio comunale. (Valletta Paiolo e Valsecchi). Materiale rilevante in merito alla questione idrauliche del Mincio e dei laghi, e alle bonifiche agrarie.
Clas. 2.7. Porti e Navigazione.
Clas. 2.10. Pozzi tubolari, artesiani, fontane e acquedotti. Raccoglie progetti, costruzione, concessioni di acqua.
Clas. 3. Strade, Vie, Piazza, Passeggi, Ponti, Porte, Portici. Nelle sue 13 articolazioni questa classe raccoglie nei vari ambiti di competenza copiosissima documentazione di grande interesse relativa alla costruzione e manutenzione delle strade, giardini, ponti, piazze e porte urbane.
Clas. 3.6. Elenchi strade, denominazione delle vie e numerazione delle case. Di una certa importanza per quanto attiene alla toponomastica cittadina.
Clas. 3.7. Vie e Vicoli. All'interno di questo articolo la documentazione, tra le più rilevanti e numerose, è suddivisa in fascicoli nominativi in ordine alfabetico. Permette di documentare le opere di manutenzione, trasformazione e costruzione di ogni singola via o vicolo della città.
Clas. 3.8. Passeggi pubblici, bastioni e giardini. All'interno di questo articolo la documentazione è suddivisa in fascicoli nominativi in ordine alfabetico. La documentazione permette di ricostruire la storia dei giardini e dei parchi e più genericamente del "verde" pubblico. Il materiale documentario ha trovato rilievo nella trattazione della ricerca sulla storia urbana della città.
Clas. 3.9. Piazze ed aree pubbliche. All'interno di questo articolo la documentazione è suddivisa in fascicoli nominativi in ordine alfabetico. Anche questa documentazione è di rilievo nella trattazione della ricerca sulla storia urbana della città.
Clas. 3.10. Portici.
Clas. 3.11. Ponti.
Clas. 3.12. Porte della città e barriere. Un cenno merita la documentazione relativa alla manutenzione e demolizione delle porte della città, ad esempio Porta Pradella, presa in esame nella trattazione della nostra ricerca.
Clas. 5. Beni di Demanio Pubblico.
Clas. 5.1. Del Comune. Documentazione attinente a cessioni, alienazioni, permute con beni patrimoniali.
Clas. 7. Ferrovie. Documentazione relativa a stazioni, linee, disposizioni varie delle stazioni ferroviarie, principalmente la Stazione cittadina.
Clas. 8. Tramvie e Guidovie. Documentazione relativa alla costruzione e attivazione di linee tramviarie, stazioni e fermate, concessioni e occupazione di aree.
Clas. 10. Illuminazione Pubblica e privata. Il copioso materiale documentario riveste particolare importanza per conoscere la storia dell'illuminazione pubblica, a gas, a luce elettrica. Conserva atti in merito alla municipalizzazione del gas.

Categoria XI. Agricoltura, Industria e Commercio.
La documentazione classificata sotto questa voce, nei diversi ambiti di competenza si può correttamente considerare una delle fonti più importanti e tra le più esaminate ai fini della nostra ricerca per quanto riguarda principalmente lo sviluppo industriale della città.
In particolare si segnalano:
Clas. 1. Generalità e Statistiche.

Clas. 1.1. Disposizioni Generali.
Clas. 1.2. Statistiche.,Di rilievo sono le statistiche in materia agricola e commerciale, i censimenti delle industrie.
Clas. 2. Camere di Commercio.
Clas. 4. Industria commerciale e manifattrice, Fiere e Mercati.
Clas. 4.7. Industrie. Conserva importante documentazione sulle Società industriali, Fabbriche, Stabilimenti chimici.
Clas. 5. Industria agraria, ed affini, Allevamento d'animali e produzione zootecnica.
Clas. 6. Industria estrattiva.
Clas. 6.1. Miniere, cave, torbiere, fornaci.
Clas. 8. Istituzioni di Credito e di Previdenza.
Clas. 9. Scuole Agricole, Industriali e Commerciali.

Categoria XII. Stato Civile, Demografia e Statistica.
La documentazione conservata, nelle sue diverse classificazioni di pertinenza, è tra le fonti primarie per lo studio demografico della popolazione mantovana.
In particolare si segnalano:
Clas. 1. Generalità e Statistiche.
Clas. 1.1. Stato Civile.
Clas. 1.2. Demografia.
Clas. 1.3. Statistica
Clas. 2. Araldica. Come per la Sezione ottocentesca, questa classe, contiene gli atti attinenti alla concessione di titoli nobiliari e agli stemmi gentilizi. Sono conservati elenchi delle famiglie nobili mantovane.
Clas. 6. Matrimoni.
Clas. 7. Nascite.
Clas. 8. Morti.
Clas. 11. Censimento generale della popolazione.
Clas. 12. Anagrafe.
Clas. 13. Emigrazione.
Clas. 14 Immigrazione.

Categoria XIII. Elezioni e Funzionari Pubblici.
Come per la *Sezione ottocentesca*, questa categoria conserva il materiale documentario relativo alle elezioni amministrative e alle elezioni politiche, con le relative liste elettorali e tabelle di spoglio dei voti. La documentazione delle varie composizioni e delle modalità di elezione del Consiglio Comunale, permette di analizzare i comportamenti politici che sono alle origini delle tradizioni civili e democratiche della città. È un'importante fonte documentaria per le ricerche sulla costruzione e sulle successive trasformazioni dello spazio politico cittadino, il Consiglio Comunale, divenuto a base più largamente democratica. La documentazione relativa alle Elezioni, consente studi sul corpo elettorale e più in generale sulla storia elettorale mantovana.
In particolare si segnalano:
Clas. 2. Liste ed Elezioni.
Clas. 2.1. Liste politiche, Amministrative r Commerciali.
Clas. 2.2. Elezioni Politiche.
Clas. 2.3. Elezioni Amministrative
Clas. 3. Funzionari amministrativi. Questa classe conserva una gran mole di materiali sulla situazione sociale, patrimoniale e professionale di consiglieri, assessori e sindaci.
Clas. 3. 1. Sindaci, Podestà.
Clas. 3. 2. Assessori
Clas. 2. 3. Consiglieri Comunali

Categoria XIV. Sicurezza Pubblica.
In particolare si segnalano:
Clas. 1. Generalità e statistiche.

Clas. 1.1 Incolumità pubblica.
Clas. 1.2. Ordine Pubblico.
Clas. 3. Incolumità Pubblica
Clas. 3.5. Industrie pericolose ed incomode. Combustibili, polveri e materie esplodenti. Sotto questa voce è conservato materiale relativo agli insediamenti nella zona industriale, ad esempio l'ICIP.
Clas. 4. Teatri, spettacoli e divertimenti pubblici.
Clas. 13. Pompieri. La documentazione, articolata per competenze, è ritenuta una fonte preziosa per la ricostruzione della storia del Corpo dei Pompieri.

Categoria XV. Oggetti Diversi.
Solo in parte di un certo interesse per gli atti che riguardano:
Clas. 1. Generalità e Statistiche.
Clas. 1.1. Norme e discipline per le pubbliche cerimonie
Clas. 1.2. Statistiche di indole generale.
Clas. 2. Uomini celebri, illustri, distinti, benemeriti-Memorie Patrie. Sotto questa voce sono in realtà classificati gli atti che riguardano l'erezione di monumenti a uomini illustri e più in generale, atti relativi alle memorie patrie, ad esempio l'istituzione e l'attività del Museo del Risorgimento mantovano.
Clas. 3. Professionisti. Raccoglie documentazione, anche se esigua, sulle libere professioni, quali ingegneri, periti, architetti, geometri e altri.

L'organizzazione documentaria descritta in dettaglio viene mantenuta sino al 1979 e sino a quella data è conservata nell'Archivio Storico Comunale. Dal 1980 è tenuta nell'Archivio di Deposito, divisione puramente logistica e gestionale, dato che la documentazione prodotta dall'amministrazione comunale costituisce un'entità unitaria che continua ad essere organizzata in base a livelli di classificazione che mutano semplicemente denominazione, con il mutare delle funzioni comunali, a cui afferiscono. Diviene impossibile seguire e descrivere i diversi piani di classificazione applicati che, dal 1980 ad oggi, cambiano 3 volte. Ci si limiterà a descrivere solo la sede in cui viene classificata la documentazione di nostro principale interesse: quella attinente ai Piani Regolatori, alle loro modifiche, ai vari strumenti organizzativi, attuativi e autorizzativi (PRG. PGT, PIP, PEEP), nonché la documentazione relativa agli Stabili comunali, all'edilizia privata.
Dal 1980 al 2010 la documentazione è così classificata:

Categoria 10. Lavori pubblici, Poste, Telegrafo, Telefono, Radio, Televisione.
Clas. 10. Costruzione e restauro edifici comunali e privati.
Clas. 10.1. Edifici e stabili comunali: costruzione e manutenzione
Clas. 10.2. Regolamenti edilizi, licenze edilizie, Piano regolatore, piani di recupero, piani di lottizzazione, piani di edilizia economica popolare. Sotto questa voce si trova il materiale documentario relativo al Concorso per il Piano Fiera-Catena degli anni Ottanta del Novecento.

Nel 2011 viene adottato un nuovo piano di classificazione a base nazionale, che in maniera più semplificata, ma più specifica, rispecchia le funzioni comunali relative alla pianificazione e gestione del territorio con i diversi strumenti organizzativi, attuativi e autorizzativi (PRG, PGT, PIP, PEEP)

Per gli anni più recenti quindi la documentazione di nostro interesse si trova in:

Titolo VI. Pianificazione e gestione del territorio.
Clas. VI. 1. Urbanistica. Contiene gli atti relativi ai piani regolatori generali e alle loro varianti.
Clas. VI. Urbanistica, strumenti di attuazione dei Piani regolatori generali
Clas. VI. 3. Edilizia privata.
Clas. VI. 4. Edilizia pubblica.
Clas. VI. 5. Opere pubbliche.
Clas. VI. 7. Viabilità.
Clas. VI. 8. Servizio idrico integrato, luce, gas, trasporti pubblici, gestione rifiuti e altri servizi.

Serie e Fondi archivistici particolari

Con questa accezione sono elencati le Serie e i Fondi archivistici non compresi nell'organizzazione generale per Titolo e per Categoria. Si segnalano quelli con documentazione attinente in qualche modo al periodo cronologico preso in esame e alla storia urbanistica della città.

Registri di protocollo e relative rubriche (dal 1802). Serie organizzata *ad annum.*
Il ricco complesso documentario formato dalle serie dei registri e delle rubriche del protocollo generale, introdotti grazie alle riforme amministrative napoleoniche del 1802 per la registrazione degli atti, è da quella data interamente conservato e ha particolare rilievo in quanto costituisce il cardine e la principale fonte di ricerca dell'organizzazione e sedimentazione della documentazione comunale.

Registri delle Deliberazioni. Deliberazioni del Consiglio Comunale (dal 1867); Deliberazioni della Giunta Municipale (dal 1867).
La serie delle deliberazioni documenta più di ogni altra la funzione giuridico-amministrativa del Comune. Sono gli atti prodotti dalla attività deliberativa degli organi comunali, Consiglio, Giunta e Sindaco. Dai verbali delle deliberazioni emerge tutta la vita del comune, ma, in modo preponderante, la storia del personale politico, degli organi elettivi, l'evoluzione degli apparati burocratici.

Atti di Cauta Custodia. Buste 37 (1545-1994). Inventario informatizzato.
Serie di particolare importanza costituita dai documenti più antichi d'interesse patrimoniale, ossia i titoli comprovanti la proprietà dei beni comunali, i diritti di credito, d'ipoteca, gli atti contrattuali, le convenzioni, le transazioni.
La documentazione è spesso corredata da un prezioso apparato grafico. Gli *Atti di Cauta* principalmente per quanto riguarda gli stabili comunali integrano la documentazione conservata nella Sezione ottocentesca sotto il Titolo VII. 4. Gestione patrimoniale e quella della Sezione novecentesca sotto la Categoria V. 3. 1.
Per quanto riguarda il tema della nostra ricerca, si segnala la documentazione relativa alle trasformazioni del territorio comunale in seguito alla dismissione delle opere di difesa della città, nello specifico Piazzale del Rivelino, ex Campo trincerato del Te e le aree demaniali ex Lunetta di San Giorgio (1893-1933).
Si segnala inoltre il materiale relativo a terreni militari concessi in affitto al Comune, così come pratiche per la sistemazione di strade e piazze

urbane. Relativamente alle questioni dei confini, nel fondo é conservata la documentazione relativa all'ampliamento del territorio comunale con l'aggregazione dei comuni limitrofi (Porto Mantovano, Curtatone, San Giorgio, Virgilio 1892-1933).

Archivio dell'Ufficio Tecnico. Buste 270 (1786-1995). Inventario informatizzato.
È costituita essenzialmente da materiale grafico per lo più estrapolato dalle pratiche conservate nella sezione otto e novecentesca o elaborato dall'Ufficio Tecnico comunale nell'ambito degli interventi realizzati. Si distingue per l'ampio e prezioso repertorio di piante, disegni, progetti, planimetrie che documentano le vicende architettoniche degli edifici, delle piazze, dei giardini e le trasformazioni urbanistiche della città. Contiene preziosa e ricca documentazione sulla difesa perimetrale della città, con disegni della cinta fortificata e documentazione sui diversi abbattimenti-trasformazioni in materia di militare. Per quanto riguarda in modo specifico l'evoluzione, l'espansione e la pianificazione della città e del suo territorio per il periodo compreso tra fine Ottocento e gli anni Settanta del Novecento, si segnalano:
– progetti per la difesa perimetrale dalle inondazioni;
– progetti per la costruzione, demolizione e trasformazioni delle porte urbane
– piante e planimetrie della città
– progetto di copertura del Rio
– progetto sventramento e demolizione e nuova pianificazione della zona ex Ghetto.
Una più dettagliata descrizione merita la documentazione relativa ai Piani regolatori cittadini. In circa 20 buste (dal n. 198 al n. 220) per un arco cronologico che va dai primi del Novecento al 1982 circa, sono conservati i piani regolatori generali, le varianti, i piani parziali di riqualificazione dei quartieri urbani, gli atti relativi ai diversi tentativi di piano generale sino alla sua attuazione definitiva.

Statuti, Regolamenti e Relazioni. Buste 26 (1846-1994). Inventario analitico informatizzato.
La serie costituisce un'importante fonte di ricerca sulla costituzione e organizzazione dei servizi e sulle istituzioni municipali. Il materiale molto eterogeneo è stato organizzato e classificato riconducendolo alle XV categorie rispecchianti le materie amministrative. Le relazioni conservate rivestono spesso particolare importanza per i più disparati aspetti della storia e della vita della città. Nell'ambito e per i diversi temi trattati nel corso della nostra ricerca sono da ricordare a titolo esemplificativo per quanto riguarda l'Amministrazione:
- la relazione sui Trenta mesi di amministrazione fascista.
Per l'ambito della Sanità:
- le numerose inchieste sulle abitazioni; sul problema delle case popolari; sulle condizioni igieniche-sanitarie della città; sui provvedimenti igienici opportuni.
Per l'ambito dei Lavori pubblici:
- la relazione sull'istituzione di una zona industriale a Mantova; sull'officina comunale del Gas; sulle prime vie tranviarie elettriche con i borghi; la relazione sulla legge urbanistica del 1962; le numerose relazioni sui piani regolatori per gli anni 1924, 1926,1934, 1935, 1959, 1974.
Per l'ambito demografico:

- l'importante relazione sul Censimento della popolazione del 1901, che offre uno spaccato documentatissimo della storia non solo della popolazione, ma della stessa città.

Atti di Protocollo Riservato. Buste 40 (1807-1949). Inventario analitico informatizzato.
Serie archivistica che, a partire dal 1807, conserva gli atti ritenuti di natura particolarmente riservata, confidenziale o delicata, spesso riguardanti persone o affari che venivano trattati direttamente dal sindaco o dai commissari prefettizi. La ricca documentazione offre importanti elementi per la conoscenza degli aspetti politici, sociali ed economici della città. Si conservano in serie complete anche tutti i relativi registri di protocollo riservato.

Fondo Anagrafe Antica. Registri e rubriche 979, buste 83, scatole 8, cassetti 300 (1714-1936). Fondo di particolare consistenza e pregio, è costituito, per la parte più antica, dai registri di nascita e di morte a partire dai primi decenni del 1700 fino al periodo napoleonico. Dopo l'Unità d'Italia, dal 1871 inizia la tenuta regolare da parte del Comune degli atti di Stato Civile e d'Anagrafe. Integrano il Fondo Anagrafe Antica i ruoli di popolazione, i censimenti, i fogli di famiglia e le schede individuali, a partire dal 1832 fino al 1936. Si conservano gli atti di emigrazione e immigrazione dal 1882 al 1959. Il ricco e prezioso apparato documentario è diventato una fonte archivistica di primaria importanza per le ricerche dei certificati di nascita dei cittadini mantovani emigrati oltreoceano che richiedono il riconoscimento della cittadinanza italiana. Il *Fondo Anagrafe Antica* rimane una fonte fondamentale per le ricerche biografiche, per lo studio della composizione delle famiglie e delle dinamiche della popolazione mantovana.

Raccolta fotografica. Album, buste 53, scatole 6 con 3000 lastre fotografiche. Inventario informatizzato.
L'Archivio Storico conserva un'interessante, anche se non cospicua collezione di fotografie. La presenza e l'acquisizione di immagini avviene infatti secondo una logica tipica della raccolta, in modo spesso casuale ed eterogeneo, attraverso donazioni, committenze per mostre, eventi culturali e celebrativi, inaugurazioni, oppure proviene dall'attività dell'Ufficio Tecnico nel corso di lavori, di piani regolatori ecc.
altre volte il materiale proviene da uffici comunali come è accaduto per l'Ufficio Pubbliche Relazioni che aveva in capo la pubblicazione della rivista «Città di Mantova», ideata dall'Amministrazione comunale. Il nucleo più significativo è costituito dalle *Diapositive Defendi*, acquistate da Stenio Defendi negli anni Cinquanta del Novecento coll'intento di dare origine a una Fototeca comunale.
Il prezioso materiale fotografico è stato ampiamente esaminato e utilizzato a corredo e a documentazione dei saggi presenti in questa pubblicazione.

Schede d'archivio. Schede 207.
Inventario analitico informatizzato.
Serie aperta, in continua implementazione, conserva fascicoli a soggetto o a tema che raccolgono appunti, fotocopie di documenti, indicazioni di fonti archivistiche redatte per tesi, ricerche complesse, studi, ecc. Le schede

d'archivio risultano spesso un validissimo strumento per un primo approccio alle ricerche d'archivio.

Archivi aggregati

Archivio dell'Ente Comunale di Assistenza (ECA). Buste 816, registri 213 (1567-1977). Inventario informatizzato; inventario cartaceo sommario.
L'ECA, oltre alla propria documentazione, conserva il patrimonio documentario della Congregazione di Carità e delle diverse Opere Pie da essa amministrate: l'Istituto Elemosiniero e Dotale; la Pia Istituzione Gonzales; Opere Pie Mori, Sordi, Bagnoli, Cavriani; il Pio Istituto Garibaldi; la confraternita Mazal-Bedulà; il Pio Istituto Trabotti.
Il fondo rappresenta una delle più importanti fonti documentarie per la storia dell'assistenza e della beneficenza, a partire dal XVI secolo. Le tipologie documentarie presenti sono per lo più costituite dalla gestione amministrativa e patrimoniale degli enti, dalla corrispondenza, dai legati ed eredità, dai sussidi e dalle attività assistenziali.

Archivi depositati

Archivio ex Museo del Risorgimento e della Resistenza 'Renato Giusti'. Buste e cartelle 70 (1793-1986). Inventario informatizzato.
L'Archivio dell'ex Museo del Risorgimento, depositato nel 1986 insieme all'importante Fondo librario, costituisce una delle più significative fonti per la storia del Risorgimento e dell'Unità d'Italia.

Le case della città.
Materiali per la storia dell'edilizia urbana.
Ai fini della nostra ricerca è necessario segnalare il progetto di informatizzazione dei Registri contenenti i verbali della Commissione Edilizia, lavoro che ha reso possibile il reperimento di buona parte dei progetti edilizi utilizzati per la nostra pubblicazione.
Da alcuni anni l'Archivio ha intrapreso il recupero informatizzato dei dati desunti dai *Registri dei verbali della Commissione Edilizia*, che dal 1807 è preposta all'esame e al rilascio delle licenze edilizie. I registri sono conservati solo a partire dal 1916, mentre le pratiche edilizie sono fisicamente conservate solo a partire dal 1921, dato che nel 1935 un insensato scarto della documentazione ha causato la perdita di questa importantissima documentazione.
È evidente che l'informatizzazione dei dati ricavati dai registri oltre che migliorare l'efficienza di un importante servizio pubblico, risolve anche il problema della ricerca storica dei vari proprietari, della variazione nel tempo di denominazione delle strade, e facilita il reperimento delle pratiche. Non di minore rilievo, l'informatizzazione fornisce ampio materiale sulla storia dell'edilizia urbana cittadina.
Il recupero informatico è stato esteso ai registri delle concessioni edilizie che, in applicazione della nuova legge urbanistica cominciano a essere tenuti dal 1966 sino al 2003. Il loro utilizzo è necessario perché dal 1968 il numero di concessione rilasciata viene ritenuto e utilizzato come dato tecnico.
Affiancano i registri sopra descritti anche altri strumenti importanti per ricostruire le vicende edilizie delle case della città:
– i registri delle Abitabilità dal 1937 ai primi anni del 1960;
– i registri delle Autorizzazioni dal 1981 al 1993;
– gli elenchi dei Condomini con l'indicazione del numero di protocollo delle relative pratiche afferenti.

Il lungo e importante recupero informatico di tutti i dati in possesso dell'Archivio riguardo alle pratiche di natura edilizia si è reso indispensabile per fornire risposte efficaci alle numerose richieste di accesso agli atti dei cittadini, ma parimenti è diventata fonte di primaria importanza per la storia urbana della città.

Mantova Urbana 1866-2016
Una storia urbana dall'Unità a oggi

Impianti e stampa
Publi Paolini
Mantova (Italy)
stampato su carta certificata FCS
dicembre MMXIX