



## Il Lungo Navile

### Aspetti storici del sistema idrico artificiale del territorio di Bologna

Il Canale di Reno e il Navile rappresentano la principale testimonianza del sistema idrico artificiale che ha segnato per secoli il paesaggio urbano di Bologna e del territorio circostante verso la pianura.

Dalla Chiusa di Casalecchio, risalente al secolo XII, le acque del Reno, deviate nel canale omonimo, entrano nel centro storico di Bologna alla Grada e si diramano in alcuni canali minori, oggi in prevalenza sotterranei, per poi dare vita al Navile propriamente detto (vale a dire alla parte un tempo navigabile). Quest'ultimo ha inizio al Sostegno della Bova, poco fuori Porta Lama, dove raccoglie anche le acque di Aposa e Canale di Savena, e si dirige poi verso Corticella, Castel Maggiore, Bentivoglio e Malalbergo, per confluire alla fine nel Reno a Passo Segni, al confine tra le province di Bologna e Ferrara, dopo un percorso di 36 chilometri circa.

È ben noto il grande rilievo storico, economico e sociale che ha avuto per Bologna il suo ramificato sistema di canalizzazioni: dal secolo XII al XIX, infatti, le acque deviate dai principali fiumi e torrenti che ne lambivano il territorio servirono per approvvigionare la città, contribuirono alla sua difesa e consentirono di muovere le ruote idrauliche di mulini da grano, filatoi per la lavorazione della seta e svariati altri opifici, oltre che per ulteriori usi artigianali e industriali (nell'ultimo scorcio dell'Ottocento anche per la produzione di energia elettrica).

Per quanto riguarda in particolare la produzione serica va ricordato il considerevole ruolo industriale avuto dalla città tra i secoli XIV e XVII, con una connotazione di rilievo sicuramente europeo. Di notevole importanza fu anche la funzione di arteria per la navigazione che ebbe, nello stesso lungo periodo, il segmento settentrionale del sistema, ovvero il canale Navile, il quale consentì un collegamento con Ferrara e, tramite il fiume Po, con Venezia, Ravenna e il bacino adriatico. Una presenza dell'acqua, dunque, diffusa e capillare, che è stata fondante e formativa della struttura urbana di età medievale e moderna. Alla realizzazione di questo sistema idraulico tanto importante quanto vitale per la città di Bologna fu chiamato alla metà del XVI secolo l'illustre architetto Giacomo Barozzi detto il Vignola che, su incarico del Senato, realizzò nel 1548 un nuovo grande porto all'interno delle mura cittadine, il Porto Naviglio, a sostituzione del precedente situato in località Maccagnano (oggi via Bovi Campeggi) e ricordato sin dal 1284. Il Vignola migliorò anche la navigazione del tracciato del Navile tra la città e il borgo di Corticella realizzando una serie di sbarramenti in muratura, i sostegni, dotati di chiuse a due portoni sul principio delle "porte vinciane" per regolare il transito delle barche lungo il corso d'acqua sia in salita sia in discesa.

Tramontata la lunga epoca dello sfruttamento idrico a fini produttivi, commerciali e relazionali, la città post-unitaria e contemporanea ha fagocitato le sue canalizzazioni sotto la spinta di una logica di espansione edilizia, viaria e di sistema di trasporti (intrecciata a valutazioni di tipo igienico), che si è sviluppata del tutto in antitesi con il passato. La situazione si è dunque profondamente modificata nel corso degli ultimi cento anni, durante i quali la rete idraulica ha perduto le sue principali funzioni vitali, quelle per le quali era stata realizzata.



Questo sistema di corsi d'acqua, traversante da sud a nord tutta l'area metropolitana bolognese, è **rimasto tuttavia sostanzialmente immutato**, anche se nelle zone totalmente urbanizzate gli alvei degli antichi canali sono oggi celati dal manto stradale e svelati a tratti solo dalla toponomastica (ad esempio la via Canale a Casalecchio di Reno, le vie Riva di Reno, del Porto, Avesella e Savenella Bologna).

Naturalmente lo stato di questa rete idraulica artificiale si colloca oggi in un **contesto nettamente differente da quello storico**, per cui qualsiasi ipotesi progettuale di recupero non può non tenerne conto: sicuramente non esistono più le condizioni per un restauro-ripristino in grado di riprodurre anche per limitati settori l'antica funzione industriale, né è possibile, a meno di imponenti investimenti e di scelte importanti sulla circolazione delle acque nel Bolognese, riattivare anche solo in parte la dimensione di via di navigazione.

Ma nondimeno importante e certamente possibile appare la **salvaguardia di tutta l'asta idraulica e della sua fascia di pertinenza**, intesa come estensione massima della visibilità del canale, percorribilità ciclo-pedonale delle rive secondo l'antica viabilità delle alzaie, fruizione degli spazi inedificati in fregio, regolazione e riqualificazione del verde esistente, restauro delle conche per la navigazione e dei muri a sostegno delle sponde, dei ponti e delle passerelle, recupero edilizio dei manufatti paleo-industriali collegati e tutela di tutta l'edilizia storica prospiciente. Il tema essenziale, pertanto, diviene la restituzione del sistema dei canali alla città, intesa come riappropriazione di manufatti e percorsi che nacquero in ragione dell'attività industriale e della navigazione e che per moltissimo tempo sono rimasti esclusi dalla progettazione urbana e territoriale.

Il **legame tra le canalizzazioni e l'ambiente di contorno**, che un tempo era saldato dalle attività di lavorazione, produzione e trasporto, con un seguito di imprese collaterali, di residenza e di vita sociale, si è infatti irrimediabilmente sfaldato, lasciando esclusivamente spazio a un progressivo abbandono e degrado che ha investito parte delle zone attraversate dalle vie d'acqua. L'evoluzione della costruzione urbana, soprattutto per quanto riguarda la città di Bologna, ha voltato le spalle a questa rete idrica, tralasciando per moltissimi anni qualsiasi volontà progettuale su di essa.

Ancora oggi, del resto, al di là di un mero rispetto della sussistenza fisica dei corsi d'acqua, è ancora **assente una programmazione degli interventi che tenga conto di tutto il sistema e non si limiti a qualche singolo episodio da valorizzare o a determinate aree da recuperare a nuove funzioni**.

È ben noto come il piano regolatore del 1889 della città di Bologna abbia portato all'interramento del porto in città (cancellato nel 1936 dall'asse via dei Mille-Don Minzoni) e allo sconvolgimento del settore nord-occidentale urbano, quello maggiormente caratterizzato da una storica presenza di opifici idraulici e da una forte visibilità delle acque, con l'apertura di via Roma (Marconi) e di piazza Umberto I (dei Martiri); sempre lo stesso piano, con la maglia di isolati rettangolari a settentrione, integrata dagli spazi ferroviari, decretò di fatto la cancellazione del Navile come presenza viva nella città. In seguito le distruzioni belliche e la successiva ricostruzione hanno rafforzato questa tendenza all'occultamento (copertura di via Riva di Reno negli anni '50) e la definitiva smobilitazione del 1952, con la disattivazione delle conche per la navigazione e il declassamento a opera idraulica di seconda categoria, ha sancito la scomparsa del canale come infrastruttura d'interesse cittadino.



Un'inversione di tendenza si è tuttavia registrata a partire dalla seconda metà degli anni '70, in seguito a una più diffusa sensibilità nei confronti del patrimonio architettonico cosiddetto "minore" e soprattutto all'insorgere, anche nel nostro paese, di un'attenzione alle tematiche relative alla conservazione del patrimonio tecnologico e industriale dismesso. Da allora si sono susseguiti diversi progetti e interventi di ripristino e rivalorizzazione di luoghi ed edifici che hanno sollecitato nei cittadini una diffusa crescita d'interesse per le vie d'acqua bolognesi.

Elena Vincenzi (progettista)

Mariateresa Guerra (Fondazione Villa Ghigi)