

Beni culturali e sistema territoriale locale. Un progetto per la città metropolitana di Bologna

1. Dal territorio rurale al territorio metropolitano

*Il catalogo delle forme è sterminato: finché ogni forma non avrà trovato la sua città, nuove città continueranno a nascere. Dove le forme esauriscono le loro variazioni e si disfano, comincia la fine delle città. Nelle ultime carte dell'Atlante si diluivano forme senza principio né fine, città a forma di Los Angeles, a forma di Kyoto-Osaka, senza forma (I. Calvino, *Le città invisibili*, 1972, p.146).*

Le nuove modalità di crescita economica che sono emerse a partire dal declino del modello di sviluppo industriale e si sono delineate attraverso un processo complesso e continuo di riorganizzazione spaziale hanno prodotto forti tendenze alla diffusione insediativa e numerosi «vuoti» all'interno dei centri urbani, per via delle aree produttive dismesse.

Questo fenomeno di diffusione e modificazione urbana, definibile con una formula sintetica come processo di metropolizzazione, ha trasformato nel breve periodo di alcuni decenni l'immagine, il funzionamento, il senso della città. Sono nate così altrettante Cecilia e Pentesilea, le città invisibili di Calvino, che progressivamente annullano quanto resta dell'originaria frattura fra città e campagna, si distendono sul territorio incuneandosi lungo alcune direttrici privilegiate, alternano aree ad alta densità ad aree a bassa densità abitativa o addirittura a spazi aperti ed assumono il carattere di realtà complesse dai limiti non sempre definibili. In queste nuove realtà urbane si riflette una modificazione d'uso del territorio, delle preferenze residenziali, dell'intensità degli

spostamenti lavorativi e più in generale un cambiamento gerarchico nelle centralità economiche e una trasformazione nei comportamenti sociali.

L'attenzione si sposta dalla città al territorio o più precisamente dalla città alla «città nel territorio» in un cambiamento di prospettiva carico di conseguenze progettuali ed operative. Territorio urbano ed extraurbano si fanno sistema territoriale unico ed una rete di relazioni articolata e dinamica sostituisce le tradizionali gerarchie statiche.

Il dissolvimento della coerenza, della struttura e delle forme urbane che accompagna la crescita diffusa della città coincide con una perdita d'identità e con un forte indebolimento del legame con il luogo, insieme perdita di memoria storica e di sapienza ambientale. Il riconoscimento dei cambiamenti, della mutata dimensione della città e del suo configurarsi come sistema territoriale chiama in gioco nuove e differenti strategie di identificazione, nuove costruzioni di senso sul territorio¹, che possono trovare nel patrimonio culturale inteso nella sua accezione più ampia² i segni referenti privilegiati.

Ricuperare la dimensione territoriale della campagna e la sua pregnanza culturale e ripensare il suo ruolo storico nei tempi lunghi della strutturazione della società contemporanea diviene, perciò, fondamentale ai fini sia di un impegno conservativo nei confronti dei siti e delle risorse, che costituiscono i materiali stessi degli attuali processi di trasformazione, sia di una riattribuzione di senso ai processi di urbanizzazione in atto, sia in generale di un recupero della qualità ambientale.

In questo contesto di *paesaggio abitato* in senso heideggeriano, dove abitare è anche custodire,

perdono legittimazione culturale gli strumenti tradizionali di pianificazione, ormai inadatti a gestire la qualità delle trasformazioni fisiche e la complessità di quelle sociali. Dal deciso ripensamento concettuale e metodologico, alla ricerca di nuovi modelli interpretativi e di strumenti di governo adeguati, discende in loro vece una concezione del piano come processo continuo, fondato su di un approccio di tipo strategico, negoziato tra le parti. Nutrito di apporti interdisciplinari plurimi, esso tende a salvaguardare la complessità del sistema territoriale locale ed innesta i nuovi sviluppi sul palinsesto del territorio, facendo propri il ricupero e riuso delle strutture insediative e del patrimonio edilizio diffuso, la riqualificazione delle maglie infrastrutturali esistenti, la rivalorizzazione delle centralità urbane storicamente sedimentate, la riattribuzione di senso ai beni testimoniali presenti nel territorio.

Questa progettualità territoriale innovativa, in cui assumono ampio significato il patrimonio culturale e le sua conservazione, trova coincidenza nel territorio bolognese con il progetto geografico³ di ricondurre la città esistente all'interno del *catalogo delle forme* anche e soprattutto attraverso la rilettura, la comprensione e la riappropriazione del paesaggio e del territorio storico.

Per la maggior parte delle città italiane la separazione formale e sostanziale fra città e campagna ha termine dopo la rivoluzione francese. Per Bologna verso la fine dell'Ottocento incomincia la perdita dei confini sino a quel momento spazialmente definiti e formalmente contenuti dal perimetro della cinta muraria, linea di demarcazione tra l'incasato e la campagna. La *forma urbis* definitasi nel tardo medioevo incomincia a dissolversi ai primi del Novecento con l'abbattimento delle mura. Cambiano le funzioni della città in relazione all'abbozzarsi di un'armatura urbana padana e con lo stabilirsi di legami con l'intera Penisola in virtù della nuova rete di comunicazioni.

Bologna inizia una sorta di colonizzazione del contado assimilabile per taluni aspetti a quella già operata in epoca medievale quando la città procede all'ampliamento del distretto comunale fino ai limiti dell'antica diocesi.

Se nell'immediato dopoguerra il territorio bolognese presenta ancora una sostanziale divisione fra città e campagna, già durante il periodo della ricostruzione postbellica e quello immediatamente successivo che si protrae fino agli anni sessanta la città drena cospicue risorse demografiche dal proprio territorio e si espande, seppure in modo contenuto, con un processo di sviluppo polarizzato che produce effetti di carattere agglomerativo.

Nonostante il notevole sviluppo demografico la crescita per espansione è ancora abbastanza limitata e si verifica in particolare in corrispondenza dei tre comuni di Casalecchio, San Lazzaro e Castelmaggiore, formando una prima esile cintura attorno alla città nella zona suburbana dell'antica *guardia* cittadina.

Durante gli anni sessanta il flusso di popolazione verso la città si attenua gradualmente per invertire di segno in prossimità degli anni settanta. Si dispiegano per intero nel frattempo gli effetti cumulati di polarizzazione con una decisa modificazione del paesaggio urbano e la creazione di una cintura suburbana che travalica con decisione i limiti comunali e si localizza nella prima corona dei comuni contermini seguendo alcune direttrici privilegiate. È leggibile una struttura urbana gerarchizzata dove si distinguono un'area urbana centrale o *core-area* identificabile con il centro storico e già largamente terziaria ed impiegatizia, circondata dalle periferie residenziali popolari, dalla cintura industriale e da una frangia territoriale periurbana con utilizzazione composita dei suoli, divisa tra agricoltura, tempo libero e non di rado lasciata all'incolto.

Alla fine del decennio incomincia un processo di controurbanizzazione o rurbanizzazione che coincide con il periodo di riorganizzazione spaziale e di sviluppo diffuso delle attività economiche e principalmente dell'industria. Contemporaneamente il baricentro insediativo non è più la città: la popolazione si ridistribuisce determinando, insieme al deficit del movimento naturale, il declino demografico di Bologna città, la crescita parallela di una seconda cintura urbana, la delimitazione di una terza cintura. La crescita diffusiva dell'industria cui si lega una serie di attività terziarie genera inoltre un rafforzamento ed una rivitalizzazione dei centri urbani piccoli e medi del territorio provinciale. Dagli anni ottanta ad oggi questa fase di espansione urbana non ha conosciuto soluzione di continuità per effetto di una diffusa terziarizzazione e di un ulteriore decentramento residenziale⁴.

L'area urbanizzata bolognese ha privilegiato nel suo sviluppo la pianura che si estende a settentrione della città ed in particolare alcune direttrici di mobilità che si irradiano dal centro verso la periferia. Lungo la via Galliera in direzione nord da Corticella a San Giorgio di Piano, la via Emilia dall'estremo occidentale di Ponte Samoggia a quello orientale di Osteria Grande, la Bazzanese da Casalecchio fino a Vignola gli insediamenti hanno l'aspetto di un denso intrico lineare con una continuità dove si alternano aree residenziali,



zone industriali, grandi infrastrutture funzionali. Altre aree lungo il basso Reno, il basso Savena, la via San Vitale si distinguono per sviluppi più contenuti e densità insediative inferiori. Un elevato numero di centri e di nuclei crescono sulle ramificazioni delle direttrici principali o lungo le vie di comunicazione secondaria spesso a ridosso dei confini provinciali, mentre a poca distanza dalle vie di comunicazione trovano posto espansioni residenziali in disordinata alternanza con fabbriche, capannoni, aree dismesse, spazi agricoli periurbani. Questi ultimi, «perduto il ruolo secolare di granaio cittadino» e spesso banalizzati dalla diffusione dei metodi colturali dell'agricoltura industriale e dal degrado o dalla scomparsa del mantello vegetale, sono spesso ridotti ad aree incolte in attesa di essere incluse nello sviluppo edilizio.

Così, come città tentacolare, come sorta di grande polipo – tale è stata definita in sede di pianificazione (F. Anderlini, 1994, p. 56) – con spazi agricoli interstiziali o altrimenti fortemente corrosi dalla continua espansione dei centri abitati, della rete viabile e delle infrastrutture, si presenta oggi l'area urbanizzata di Bologna. Inserita tra le città metropolitane dalla legge n. 142/90 sull'Ordinamento delle autonomie locali, solo di recente ha raggiunto una propria definizione geografico-amministrativa e istituzionale⁵. Già da alcuni anni tuttavia è l'oggetto di un vivace dibattito che soprattutto attraverso la pianificazione locale di «area vasta» alimenta il consenso e fornisce le opportunità per avviare una seria politica di organizzazione dello sviluppo.

2. La pianificazione locale

La pianificazione di area vasta si innesta sulla forte tradizione di pianificazione del territorio bolognese e più in generale di tutta la regione e segnatamente si ricollega ai piani dell'espansione urbana ed ai piani della trasformazione/qualificazione redatti a scala intercomunale (PIC e PUI), nati nel periodo compreso tra la fine degli anni sessanta e l'inizio degli anni ottanta quando diviene ineludibile l'adeguamento della pianificazione urbanistica alle nuove dinamiche della città, e si inquadra all'interno di alcuni capisaldi della pianificazione regionale come il Piano Territoriale Regionale (P.T.R.) ed il Piano Territoriale Paesistico Regionale (P.T.P.R.). Se i primi costituiscono i precedenti storici e logici i secondi informano largamente la filosofia dell'attuale pianificazione d'area vasta. Oltre a restituire un impianto piani-

ficario comprensivo di tutto il territorio regionale, tali piani rappresentano di fatto il punto di convergenza tra pianificazione urbanistica e tutela paesistico ambientale, seguendo il dettato della legge Galasso che aveva riproposto, seppure al fine speciale della tutela paesaggistica, la pianificazione sovracomunale, e contestualmente pongono il riconoscimento della rilevanza urbanistica, territoriale e socioeconomica della tutela ambientale⁶.

In questo senso i piani aprono un terreno fecondo di ricerca e di confronto tra gli studiosi⁷, mentre in essi finisce per confluire, come in un naturale crogiuolo, una messe abbondante di indagini censuarie, studi e ricerche storiche ed attuali sul territorio prodotti a livello locale, come quelli dell'Ente regionale di Valorizzazione Territoriale (ERVET), dell'Istituto per i Beni Culturali (I.B.C.), delle Soprintendenze per i Beni Artistici e Storici e degli stessi Assessorati provinciali, spesso in collegamento con l'Università. Basti menzionare a titolo esemplificativo la serie di studi tematici dell'ERVET, l'attività di monitoraggio, i censimenti ed i progetti di riuso delle aree dismesse, operati in funzione del recupero urbano, che anticipano largamente i tempi di un interesse generalizzato sul tema, oppure gli ampi repertori dei beni artistici, culturali, ambientali, museali e librari dell'I.B.C., vere analitiche testimonianze dei giacimenti culturali del territorio, spesso restituite cartograficamente e iconograficamente, o ancora le cartografie tematiche o di sintesi, inventari di beni artistici e architettonici, elaborati sulla scorta di protocolli d'intesa tra enti locali e Soprintendenze.

Anche rispetto a questi centri di ricerca il P.T.P.R. costituisce un momento di ripensamento e di svolta. Lo stesso I.B.C. assieme alla ridefinizione dei rapporti istituzionali con la Regione ridefinisce anche il proprio statuto scientifico interno e dichiara che l'officina progettuale dell'Istituto deve porre in correlazione biblioteca e museo, natura e cultura, cultura e territorio secondo un'accezione ampia del patrimonio culturale che rimanda ad un unico ecosistema⁸.

Il Piano Territoriale Infraregionale, il frutto più recente della pianificazione di area vasta relativa al territorio bolognese, sintetizza la ricchezza di queste esperienze operative e culturali e cerca di ricondurre ad una interpretazione unitaria ed organica la serie di dati esistenti⁹. Disegna le linee portanti ed individua i centri ordinatori dello sviluppo urbano di Bologna ed assume il paradigma ambientale come referente delle scelte territoriali alla luce delle nuove logiche di riportare l'uso e lo

sviluppo del territorio entro ambiti di sostenibilità.

L'architettura generale del Piano si articola in quattro principali filoni di elaborazione o progetti: Progetto Direttrici, Progetto Palinsesto, Progetto Fiumi, Progetto Verde e Qualità urbana, in cui sono organizzati i contenuti del piano in adesione ad una realtà metropolitana dinamica e complessa. Il primo progetto stila uno schema di pianificazione più dettagliato per le parti di territorio interessate dagli sviluppi del sistema insediativo della città di Bologna che dall'area metropolitana centrale si spingono fino ai limiti del territorio provinciale, privilegiando le tre direttrici Nord, Bazzanese, San Vitale. E collega il disegno territoriale di questa parte centrale e più intensamente urbanizzata di tutta la provincia alla griglia delle compatibilità ambientali e alla valorizzazione delle infrastrutture. Per questo motivo comprende una serie di studi strettamente collegati ai processi di riqualificazione dell'area metropolitana, come ad esempio lo studio sul sistema ambientale dell'area urbana e periurbana, che assume una priorità logica e cronologica nella trattazione del sistema insediativo, gli studi relativi alle forme evolutive del paesaggio agricolo ed all'attività agricola nella pianura periurbana bolognese.

L'impianto generale delle scelte localizzative da realizzarsi tramite una maggior articolazione dei pesi insediativi verso i poli e le direttrici esterne al capoluogo e la valorizzazione dei nodi di interscambio e di mobilità su tutto il bacino metropolitano tende sostanzialmente alla conservazione di una sintassi territoriale secolarmente sedimentata e, come si desume in modo ancora più puntuale dal progetto Palinsesto, all'innesto delle nuove centralità funzionali sul tessuto culturale e insediativo storico¹⁰.

All'interno di questo disegno complessivo la pianura, sulla quale si appoggia e consolida l'espansione metropolitana, assume un ruolo strategico. Essa rimane, tuttavia, un ambito di estrema fragilità. Suddivisa tra fascia morfologica dei conoidi dell'alta pianura, la più fertile dal punto di vista agronomico di tutta la provincia e fin dall'epoca preromana fascia di maggior sviluppo del sistema insediativo, e la restante pianura alluvionale estesa dai limiti estremi dei conoidi alluvionali fino al Po e segnata da corsi d'acqua per lo più pensili e da un insieme di dossi allungati, ha subito intense trasformazioni nel corso dei secoli ed un rapido sconvolgimento delle trame tradizionali negli ultimi cinquant'anni. Sul paesaggio di pianura si palesano, infatti, i contrasti più stridenti dello sviluppo urbano e industriale, ed i maggiori

effetti di semplificazione culturale e di conseguente banalizzazione dovute alle nuove tecniche agricole, la cui azione incisiva ha comportato la progressiva scomparsa o reso difficile la leggibilità dei paesaggi di piccola scala e dei segni storici della differenziazione territoriale.

Si spiega così l'attenzione privilegiata e continua all'azione di salvaguardia e di riqualificazione ambientale resa in ambito di pianificazione, che si sviluppa a latere del Piano Territoriale, un'attenzione che di recente si è concretizzata nel Piano-programma per la riqualificazione paesistico-ambientale della pianura bolognese, un approccio complessivo alla qualità paesaggistico-ambientale «dell'ecosistema nel quale la società metropolitana vive ed è immersa, anche se con scarsissima consapevolezza» (P. Altobelli, 1992, p. 61)¹¹.

La rigenerazione ecologica degli elementi strutturali del paesaggio (corsi d'acqua, zone umide, agroecosistema) e la salvaguardia di beni di interesse storico-testimoniale (ville e parchi, borghi storici, canali storici, manufatti di archeologia industriale, struttura insediativa storica) e di elementi della vegetazione del paesaggio di pianura (boschetti, siepi, filari alberati) e di aree da recuperare dal punto di vista ambientale (ex-risaje, ex-cave) sono le tematiche dei programmi operativi, finalizzati a due obiettivi fondamentali: esaltare qualità e peculiarità dei luoghi che concorrono alla complessità e ricchezza della pianura e valorizzare congiuntamente componenti storiche e naturalistiche del paesaggio.

I numerosi tasselli che compongono il corredo conoscitivo del Piano¹² conducono all'individuazione di quattro ambiti territoriali tematici definibili omogenei per le peculiarità storico ambientali e strutturati ciascuno attorno ad un asse portante. Il primo ha come asse di riferimento il corso del fiume Reno che innerva la pianura e ne costituisce la matrice ambientale e si presenta come ambito di grande potenzialità ambientale e naturalistica. Il secondo la direttrice Nord già individuata dal P.T.I. come una delle direttrici privilegiate di sviluppo urbano che corre parallela al canale Navile e comprende aree di grande interesse ambientale e storico. Il terzo, ad occidente, assume come asse di riferimento le strutture dei dossi morfologici e coincide con un'area ad elevata potenzialità agricola e paesistica. Il quarto ambito, ad oriente, si sviluppa attorno all'asse della ferrovia Veneta che conduce verso le valli, l'area morfologicamente più depressa della pianura e idonea ad interventi di rinaturalizzazione.

Emergono, poi, tra questi ambiti definiti dalle linee di espansione radiale della città alcune aree



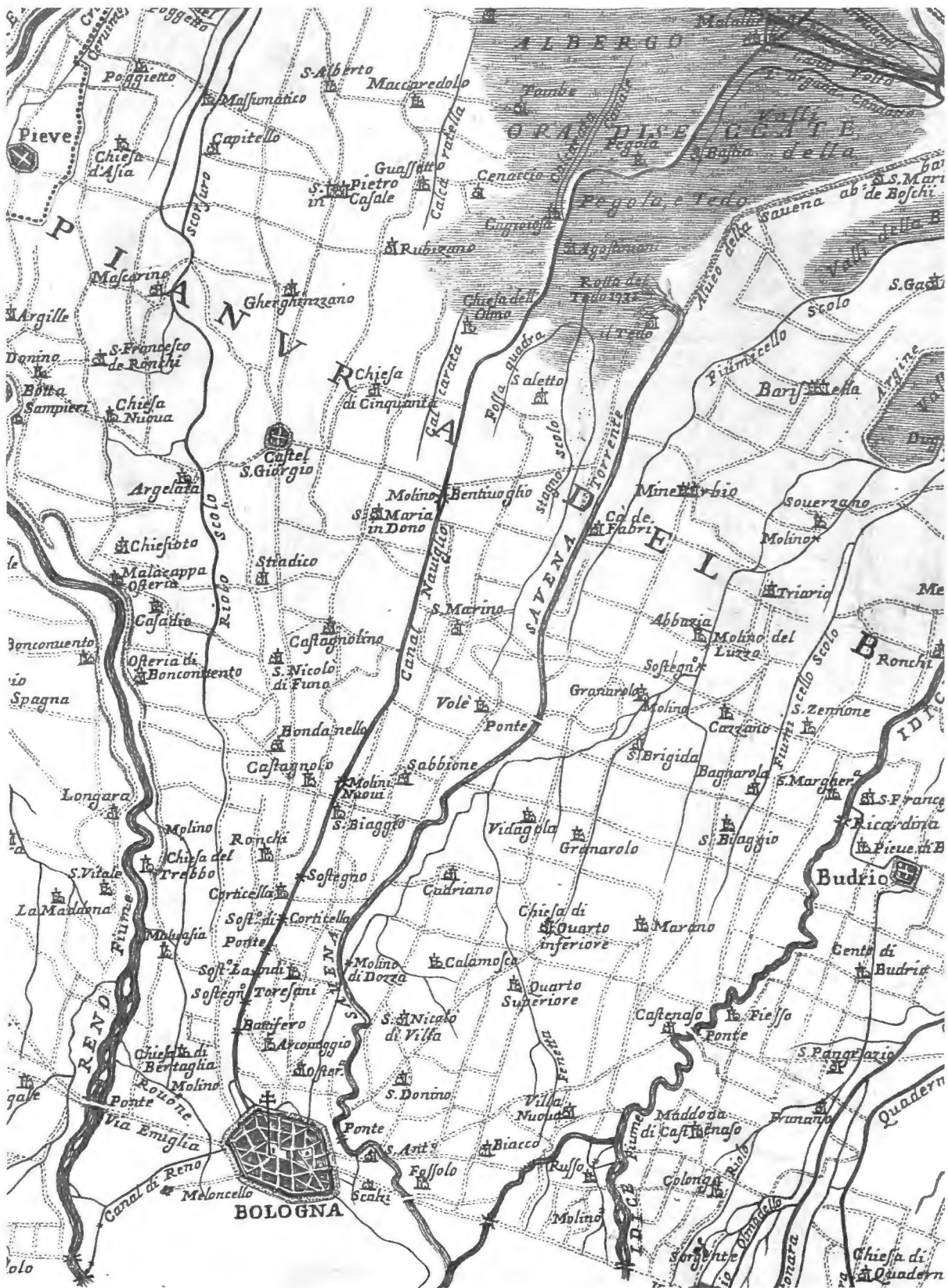


FIG. 1
 Il canale Navile. Stralcio della Corografia del Ducato di Ambrogio Baruffaldi (1758), conservata presso la biblioteca dell'ex-Istituto di Geografia dell'Università degli Studi di Bologna.



FIG. 2
Segni del paesaggio agricolo tradizionale: filare di piantata nella campagna di Castelmaggiore.

agricole periurbane, i cosiddetti cunei agricoli, che si configurano come altrettante frontiere mobili dello sviluppo urbano e in quanto tali come le zone più delicate del sistema territoriale metropolitano¹³.

3. Ricupero e riterritorializzazione. Un percorso nella città metropolitana

Già da qualche tempo un gruppo di geografi¹⁴ sta sviluppando un'ipotesi di percorso sul secondo ambito individuato in sede di pianificazione, cercando così di inserire nella confluenza di competenze ed approfondimenti interdisciplinari il contributo geografico, un contributo che ambisce tradurre il ricupero ed il riuso del patrimonio culturale in progetto strategico di costruzione e consolidamento del sistema territoriale locale, che trae impulso proprio dagli spessori, dalle stratificazioni storiche, in una parola, dalle peculiarità dei luoghi.

Tutto ciò presuppone una lettura attenta degli elementi del territorio e delle relazioni che li lega-

no e che sopravvivono al cambiamento, seppure in forme latenti, in un tentativo di andare al di là dei «segni», di recuperare sistemi dinamici di coerenze e di relazioni sintagmatiche, aperte a possibili strategie evolutive (R. Gambino, 1994, p. 8), una lettura tale da consentire una rifunzionalizzazione degli elementi all'interno del sistema metropolitano.

Il percorso si snoda attorno all'asse del canale Navile ed alle parallele vie Saliceto e Galliera attraverso i comuni di Castelmaggiore, Argelato, Bentivoglio, San Giorgio di Piano, San Pietro in Casale, Galliera e Poggio Renatico nel tratto di pianura compreso tra Bologna e Ferrara e ripartito tra due aree di differente formazione fisiografica e storica: l'alta e media pianura maggiormente vocata alla pratica agricola e funzionalmente organizzata fin dall'epoca romana, e la bassa pianura, a lungo occupata dalle valli e popolata quasi unicamente lungo i dossi, recuperata all'investimento agricolo negli ultimi tre secoli.

Sulla prima la partizione del reticolo centuriato, che dalla via Emilia si spinge verso nord sino in talune aree di bassa pianura e si orienta nel rispet-





FIG. 3
Il canale Navile a Castello di Castelmaggiore.

to delle micropendenze e del regime idraulico, fornisce il modulo dell'organizzazione secolare del territorio¹⁵. A questa geometria per linee ortogonali si appoggiano in gran parte gli sviluppi insediativi, la griglia della viabilità di base, l'appoderamento mezzadrile ed i filari della piantata che a partire dall'XI e XII secolo accompagnano l'ascesa del comune di Bologna; e successivamente l'organizzazione del territorio con centro nella villa che dal XVI secolo consolida la presenza cittadina attraverso il rinnovato interesse all'investimento fondiario e lo sviluppo della nuova cultura agronomica; e, in alcuni casi, persino il disegno del catasto bolognese realizzato dal cardinale Boncompagni nella seconda metà del Settecento.

Sulla bassa pianura e nelle zone più marginali la presenza di conoidi alluvionali tendenti ad isolare aree depresse più o meno vaste e la maggiore difficoltà idraulica stabilizzano per lungo tempo un paesaggio a predominanza di valli e prati stabili, destinati agli usi comuni di pascolo e legnatico, e terreni di larga a coltura estensiva. Il trapasso tra le due non è tuttavia così netto giacché il problema idraulico investe anche l'alta pianura dove le

rotte e le torbide del Reno conducono a più riprese alla persistenza di residui vallivi e dove è comunque costante l'attenzione al governo delle acque fin nella trama più minuta della microidraulica poderaie.

Accanto a questa idrografia naturale il sorgere di attività produttive bisognose di energia idraulica e l'intensificarsi dei traffici determina, dal XII secolo in poi, la costruzione di una nuova «idrografia urbana» fatta di canali, che derivano le acque a monte dei corsi naturali e fondano l'uso e la manutenzione su complessi meccanismi economici e fiscali e precise disposizioni di legge come avviene per il canale Navile con il progresso delle manifatture cittadine. Alla presenza delle idrovie si collega poi un tessuto di opifici e manifatture che unisce per secoli artigianato e paleoindustria, città e campagna¹⁶.

La storia secolare di una lunga cultura di terra, incardinata sulle colture intensive della pianura asciutta e sulle pratiche estensive della bassa pianura, che si coniuga a quella di una altrettanto lunga cultura delle acque, distinta da una molteplicità d'usi e di interessi economici, evidenzia in quest'ambito alcuni elementi guida nella costruzione secolare del paesaggio. Centuriazione, insediamento sparso, appoderamento mezzadrile, piantata, corsi d'acqua naturali e artificiali possono essere letti come vere e proprie invarianti della struttura territoriale. Essi sviluppano un'azione conservativa anche quando l'evoluzione del contesto economico e tecnologico dell'agricoltura si fa più rapida e si evidenzia il carattere ormai strutturale delle nuove forme diffuse assunte dallo sviluppo industriale e residenziale¹⁷, un'azione conservativa che diviene tuttavia sempre più debole a fronte delle trasformazioni più recenti.

Con particolare evidenza nell'ultimo ventennio fenomeni di accorpamento e di ricomposizione delle unità produttive e di estensivazione colturale hanno modificato le dimensioni della griglia aziendale. E insieme lo sviluppo urbano lungo la direttrice Nord di pianura ha determinato una ridefinizione del territorio in funzione della città così profonda da rendere arduo sottrarre le aree agricole residue ed in generale gli elementi di permanenza storica del territorio al processo di urbanizzazione che si realizza sotto forma di nuovi insediamenti residenziali e di nuove strutture industriali e di servizio¹⁸. Basti pensare al Centergross nel territorio comunale di Argelato o all'Interporto in quello di Bentivoglio e di San Giorgio di Piano; la costruzione di questi complessi che si possono considerare servizi innovativi e di livello internazionale insieme alla fitte rete di infrastrut-



FIG. 4
L'antico Oratorio di San Biagio (XII secolo) lungo la via Saliceto a fianco del canale.

ture che li sostengono hanno largamente compromesso i segni della storia e la forma del territorio.

Proprio per la gravità delle compromissioni, il ricupero e riuso dell'asse centrale di questo tratto di pianura ossia del canale Navile costituisce una sfida perché tenta un processo di riterritorializzazione dove esso risulta più difficile.

Il canale è stato per secoli il maggior tramite delle relazioni tra la città di Bologna e il suo territorio e il vettore transpadano delle comunicazioni cittadine.

Costruito verso la fine del XII secolo¹⁹, si appoggia per lungo tratto ad uno dei cardini meglio conservati dell'agro bolognese²⁰. Era utilizzato per l'irrigazione di orti e poderi all'interno ed all'esterno della città, per la fornitura di energia idraulica alle ruote dei mulini, per alimentare i maceri della canapa nella campagna e per il trasporto di merci e persone durante tutto l'arco dell'anno, soprattutto quando le vie di pianura erano impraticabili per la neve ed il gelo. In un primo tempo il Navile era navigabile soltanto dal Po a Corticella dove era stato costruito un porto per le barche e dove confluivano su carri le merci dalla città. In concomitanza con la crescita delle

attività manifatturiere e dei traffici commerciali nella seconda metà del XIII secolo si realizzò la costruzione di un nuovo porto e di una dogana entro le mura cittadine e la ristrutturazione delle chiuse o «sostegni» per consentire alle imbarcazioni di superare il dislivello esistente tra Bologna e Corticella²¹ (Fig. 1).

La presenza del canale Navile segnò un forte impulso per la pianura: lungo il suo corso si moltiplicarono gli insediamenti produttivi: cartiere, fornaci, mulini, filande e si formarono veri e propri borghi come la borgata della «Ringhiera». L'intensificarsi dei trasporti, che già aveva condotto alla rettificazione dell'idrovia, la maggiore richiesta di energia delle attività produttive industriali, la difficoltosa alimentazione delle acque, e da ultimo la costruzione di strade e di ferrovie portarono nel XIX secolo al suo abbandono come via di trasporto²². Coperto all'interno del centro storico e nascosto dai nuovi sviluppi urbani è stato ignorato dai piani regolatori cittadini, dal piano del 1889 fino alla variante del 1978 che pure si interessa del ricupero del patrimonio edilizio esistente sia produttivo che residenziale.

L'articolazione e la durata della vicenda storica



e, particolarmente, l'azione incisiva di organizzazione del territorio e dei flussi di comunicazione a breve e lungo raggio, confortano l'ipotesi che il canale Navile possa acquistare nuovamente la funzione di tramite tra la città ed il territorio e di potenziale raccordo, in relazione ad un uso turistico, tra il sistema metropolitano bolognese e la Padania settentrionale.

Il progetto si può realizzare attraverso interventi puntuali di restauro dei manufatti che caratterizzano il corpo idraulico del canale e di interventi di maggiore respiro di risanamento della situazione ambientale, di valorizzazione degli opifici e dei beni di interesse storico ed architettonico della fascia di gravitazione attraversata dalla via d'acqua, di ricupero della sua percorribilità e della sua piena fruizione²³.

In questo contesto il canale Navile può essere pensato come una grande «autostrada verde» attraverso il territorio, che, con l'ausilio di una viabilità ortogonale di raccordo, realizza un collegamento capillare tra i luoghi e attiva un sistema di mobilità sempre meno affidato all'automobile: evitando la direttrice di pianura utilizza, infatti, di preferenza le aree adiacenti al canale e gli argini come percorsi pedonali e ciclabili.

Secondo il progetto, il percorso muove dal centro storico di Bologna, dall'antico magazzino del sale o Salara, unico edificio rimasto del porto urbano, oltrepassa l'ex-fornace Galotti e tutta la serie di sostegni fino all'antico porto extramoenia per raggiungere il Castello di Castelmaggiore, borgo rurale già ricco di opifici idraulici e successivamente, nel XIX secolo, nucleo industriale di grande rilievo. Da qui prosegue per toccare numerosi beni culturali come l'Oratorio di San Biagio del secolo XII, il Palazzo della Morte, il borgo della «Ringhiera», il Castello di Bentivoglio, prima di arrivare in località San Marino di Bentivoglio dove si trova Villa Smeraldi che ospita il Museo della civiltà contadina. Sempre seguendo l'argine del Navile tocca poi la Motta medievale di Santa Maria in Duno e Palazzo Rosso, già residenza signorile ed ora sede della biblioteca comunale, con l'annesso mulino del XIV secolo.

Poco più a nord nella fascia di pianura in riva sinistra del canale il percorso si discosta dalla via d'acqua per raggiungere l'area archeologica di Maccaretolo, complesso articolato ed unitario di oltre quattro ettari in comune di San Pietro in Casale che costituisce uno dei siti romani più estesi di tutta la pianura emiliana, procede a nord di Bentivoglio verso il Passo del Gallo, punto di attraversamento del Reno, e la torre dell'Uccellino,

torre confinaria del XIII secolo, per una possibile prosecuzione fino a Ferrara.

Nella fascia di sviluppo dell'idrovia sono compresi, inoltre, partizioni centuriali, filari di pianta relitti, maceri, viali di gelsi, filari di olmi e piccole aree vallive, macchie di bosco, tutti elementi significativi dell'antico palinsesto territoriale (Figg. 2-3-4).

Il canale Navile in tal modo connette aree di ispessimento dei beni culturali ed aree di rarefazione e funge da filo conduttore di una narrazione pluritematica, che trascorre dalla vicenda agricola a quella paleoindustriale ed attinge a dimensioni storiche differenti.

Pur tra le inevitabili difficoltà progettuali, non ultime i possibili conflitti circa gli usi spesso contrastanti cui i beni stessi si prestano o circa gli usi dello spazio che li contiene, il percorso può costituire un momento importante nel riassetto del territorio se assume come asse di riferimento l'intera idrovia. In tal caso, infatti, apre a rinnovati flussi informativi e configura nuove modalità di riappropriazione/fruizione del territorio, in accordo con i modelli ricreativi e la domanda di ambiente dei residenti metropolitani²⁴. Ma è soprattutto un'occasione per ridefinire il ruolo dell'agricoltura e dello spazio rurale²⁵ nell'ambito del sistema territoriale metropolitano, dove il processo di riterritorializzazione assume come referente un modello di sviluppo in grado di rigenerare armonia tra comunità locale ed ecosistema.

Bibliografia

- AA.VV., *Romanità della pianura*, Bologna, Lo Scarabeo, 1991.
- AA.VV., «Urbano-extraurbano», *Paesaggio urbano*, n. 10, 1991, Dossier monografico.
- AA.VV., «Il paesaggio ambientale di area vasta», *Parametro*, n.193, 1992, Dossier monografico.
- AA.VV. *Forme del territorio e modelli culturali in Emilia Romagna: per una nuova geografia regionale*, Istituto di Geografia dell'Università degli Studi di Bologna, Bologna, Lo Scarabeo, 1994.
- G. Adani (a cura di), *Insedimenti rurali in Emilia Romagna Marche*, Cinisello Balsamo, Amilcare Pizzi Editore, 1989.
- G. Adani - J. Bentini (a cura di), *Atlante dei beni culturali dell'Emilia Romagna*, Cinisello Balsamo, Amilcare Pizzi Editore, 1994.
- P. Altobelli, «Pianificazione paesaggistico-ambientale nella Provincia di Bologna», in *Parametro*, n. 193, 1992, pp. 61-73.
- P. Altobelli, «Il ruolo della pianura nel sistema metropolitano bolognese», *Paesaggio urbano*, n. 1, 1995, pp. 7-18.
- P. Altobelli - P. Rocchi, *La tutela dell'ambiente*, Bologna, Edizioni l'Inchiostroblu, 1990.
- F. Anderlini, *Sviluppo urbano, mutamenti sociali, cittadinanza*, in *Le logiche metropolitane negli assetti della società bolognese*, Bologna, Il Mulino, 1994, pp. 9-88.
- M. Arca Petrucci - S. Gaddoni, «Innovazione e sviluppo agrico-

lo territoriale. Una lettura comparata», in *Bollettino della Società Geografica Italiana*, n. 1, 1994, pp. 59-89.

F. Bottino - E. Raimondi, «Un unico ecosistema: verso il 2000», *IBC Informazioni*, n. 1, 1993.

C. Caldo - V. Guarrasi (a cura di), *Beni culturali e geografia*, Bologna, Pàtron, 1994.

I. Calvino, *Le città invisibili*, Torino, Einaudi, 1972.

M. Calzolari, *La navigazione interna in Emilia Romagna tra l'VIII e il XIII secolo*, in G. Adani (a cura di), *Vie del commercio in Emilia Romagna Marche*, Cinisello Balsamo, Amilcare Pizzi Editore, 1990, pp.115-1 24.

F. Dallari, *Turismo culturale e organizzazione del territorio*, in *Romagnità della pianura*, Bologna, Lo Scarabeo, 1991, pp. 411-427.

G. Dematteis, *Progetto implicito*, Milano, Angeli, 1995.

S. Gaddoni, *Ville bolognesi e organizzazione del territorio agricolo*, in C. Brusa (a cura di), *Ville e Territorio*, Varese, Edizioni Lativa, 1989, pp. 197-211.

S. Gaddoni, *Dalla città contadina alla metropoli policentrica. Permanenze e discontinuità nell'organizzazione del territorio bolognese. Forme del territorio e modelli culturali in Emilia Romagna: per una nuova geografia regionale*, Istituto di Geografia dell'Università degli Studi di Bologna, Bologna, Lo Scarabeo, 1994, pp. 165-189.

R. Gambino, «Piani paesistici. Uno sguardo d'insieme», in *Urbanistica*, n. 87, 1987, pp. 6-15.

R. Gambino, «Territorio storico e paesaggio tra ricentralizzazione e diffusione», in *Urbanistica Informazioni*, n. 140, 1995, pp. 6-9.

F. Gatti, *Territorio e sviluppo del locale. Il microsistema territoriale*, in A. Magnaghi (a cura di), *Il territorio dell'abitare*, Milano, Angeli, 1990, pp. 269-30.

A. Giacomelli, *Identità storica e vocazione del territorio bolognese*, in M. Zani (a cura di), *Lo stato di Bologna, identità storica del governo metropolitano*, Bologna, Provincia di Bologna, 1992, pp. 83-99.

M. Heidegger, *Saggi e discorsi*, Milano, Mursia, 1976.

R. Matulli - C. Salomoni, *Il Canale Navile a Bologna*, Venezia, Marsilio, 1984.

C. Poni, *Fossi e cavedagne benedicon le campagne*, Bologna, Il Mulino, 1982.

Provincia di Bologna, Assessorato all'Ambiente, *Piano Territoriale Infraregionale*, Bologna, 1991.

Provincia di Bologna, Assessorato Edilizia Urbanistica, Regione Emilia-Romagna, *Piano-Programma per la riqualificazione ambientale e paesaggistica della pianura*, Bologna, 1994.

Regione Emilia-Romagna, Assessorato Edilizia Urbanistica, *Piano Territoriale Regionale*, Bologna, 1988.

Regione Emilia-Romagna, Assessorato Edilizia Urbanistica, *Piano Territoriale Paesistico Regionale*, 1988/1993.

G. Ricci, *Le città nella storia d'Italia*. Bologna, Bari, Laterza, 1980.

E. Sereni, *Note per una storia del paesaggio agrario*, in R. Zangheri (a cura di) *Le campagne emiliane nell'epoca moderna*, Milano, Feltrinelli, 1957, pp. 27-53.

Note

¹ Per un approfondimento di questi aspetti risultano utili: G. Pieretti, *Comunità e senso negli studi urbani*, in P. Guidicini - G. Pieretti, *Fluttuazioni di complessità e costruzioni di senso sul territorio*, *Sociologia urbana e rurale*, n. 19, 1986, pp. 149-160. Ed inoltre G. Pieretti, *Nell'ipotesi di comunità* in P. Guidicini (a cura di), *Dimensione comunità*, Milano, F. Angeli, 1985, pp. 60-84.

² Per una definizione puntuale ed ampia si fa riferimento al contributo di F. Dallari in questo volume.

³ Non va dimenticato che diversi geografi dell'Ateneo bolognese e di altri atenei hanno a più riprese contribuito con ricerche

e studi mirati al progetto metropolitano.

⁴ Secondo i dati censuari tra il 1951 ed il 1961, nel periodo dello sviluppo polarizzato, la popolazione di Bologna registra una crescita eccezionale di ben 100000 abitanti, passando da circa 340000 a poco più di 440000 abitanti. L'incremento demografico continua nel decennio successivo fino a raggiungere 490000 abitanti nel 1971, mentre tra il 1971 ed il 1981 Bologna incomincia a perdere popolazione per i flussi migratori verso i comuni della prima cintura e per la denatalità, e alla fine del decennio il decremento è di 50000 residenti. Al 1991 la popolazione è di circa 400000 abitanti.

⁵ Con legge regionale n. 229/95 la Regione Emilia-Romagna ha istituito di fatto la città metropolitana di Bologna indicando finalità e delimitazione territoriale dell'area metropolitana. Nel primo articolo si dichiara che «attraverso l'istituzione della Città metropolitana di Bologna, la Regione Emilia-Romagna persegue lo scopo di realizzare il miglior funzionamento degli enti locali dell'area bolognese ed una più efficace collaborazione fra essi e le aree limitrofe, pur nel quadro di uno sviluppo policentrico del territorio regionale e che l'area metropolitana di Bologna è costituita dai comuni ricompresi nella provincia di Bologna». L'autonomia amministrativa del territorio imolese sarà garantita dal Circondario della provincia imolese, il nuovo ente che dall'1 gennaio 1996 prenderà il posto dell'Assemblea dei comuni. La legge specifica, inoltre, che la Città metropolitana di Bologna svolge le funzioni attribuite e delegate alla Provincia dalle leggi statali e regionali intendendosi anche le funzioni in materia urbanistica con riguardo alla tutela e valorizzazione dei beni culturali, alla difesa del suolo, alla tutela idrogeologica e valorizzazione delle risorse idriche...

⁶ «Pianificazione urbanistica e tutela paesistico ambientale seguono a lungo, nel nostro paese, percorsi diversi, con rare, anche se felici occasioni di incontro. Anche giuridicamente due matrici diverse: da un lato le due leggi del 1939 (L.1497 e L. 1089) che disciplinano non senza efficacia e consistenza (sono tuttora i riferimenti legislativi fondamentali) la tutela del patrimonio artistico e, almeno in parte, di quello paesistico; dall'altro la L.1150/1942, la legge urbanistica ancor oggi fondamentale. Una divisione importante, che segna a lungo non soltanto gli orientamenti pianificatori, ma anche le pratiche amministrative e i comportamenti sociali che producono la città e il territorio. È soltanto con la L.431/1985 che la ricongiunzione tra paesaggio, ambiente, urbanistica può dirsi esplicita: la tutela ambientale acquista piena rilevanza urbanistica, territoriale e socioeconomica entrando a connotare obbligatoriamente la pianificazione» (M. Pallottino, *Relazione al Convegno organizzato dall'INU, Paesaggio, Ambiente, Pianificazione territoriale*, Cagliari, 1987).

⁷ «La prima questione è quella della interdisciplinarietà o della trans-disciplinarietà. È evidente che la specifica considerazione di risorse che formano oggetto di studio di discipline diverse, e che anzi sono pienamente comprensibili solo in funzione dell'ambiente di cui fanno parte, sollecita approcci analitici e progettuali che in qualche modo consentano di valicare i tradizionali recinti disciplinari: si tratta di vedere il bosco e non soltanto gli alberi» (R. Gambino, 1987) nella ricerca di una visione integrata dei fenomeni nell'ambito di un sistema complesso e al tempo stesso unitario.

⁸ ... «Così non è un caso - scrivono Felicia Bottino ed Ezio Raimondi inaugurando la nuova serie del Bollettino d'informazioni dell'Istituto - che il primo numero della nuova serie della rivista I.B.C. segua l'approvazione del Piano Paesistico dell'Emilia-Romagna, dove, tutelando un terzo del territorio regionale si pongono le condizioni rigorose e convenienti per lo sviluppo equilibrato e compatibile di vaste aree saturate di storia e per la riqualificazione attenta di altre investite dal flus-



so disordinato della industrializzazione e dell'inurbamento febbrile negli anni tumultuosi del dopoguerra. La corrispondenza ha un significato assai preciso e rimanda a un unico ecosistema, ossia a una medesima realtà umana. Allo stesso modo in cui il Piano paesistico istituisce connessioni e rapporti tra zone archeologiche e centri storici, parchi e aree monumentali, fasce fluviali e vie antiche di valico, l'officina progettuale dell'Istituto deve porre in correlazione biblioteca e museo, natura e cultura, cultura e territorio, nel quadro di un'ipotesi globale dei servizi e dei comportamenti culturali da iscrivere poi nel sistema dinamico delle iniziative e delle autonomie locali" (F. Bottino, E. Raimondi, 1994).

⁹ Nasce in ottemperanza alla legge regionale sulla programmazione n. 36/88 che assegna alle Province il compito di approvare i Piani regolatori generali dei comuni e anticipa nei contenuti gli adempimenti previsti per l'ente provinciale dalla legge n.142/90 sull'Ordinamento delle autonomie locali. Presentato nel giugno 1991 è stato approvato nel febbraio 1993 assieme alla definizione del Quadro normativo. Occorre ricordare che la legge 142/1990 riprende l'esigenza di una pianificazione intercomunale del territorio e, con una scelta innovativa, attribuisce alla Provincia compiti di programmazione e in particolare il compito di predisporre e rendere operativo il piano territoriale di coordinamento che, in attuazione dei programmi regionali, determina gli indirizzi generali di assetto del territorio.

¹⁰ Il Progetto Direttrici comprende gli studi: Lo schema strutturale; Il sistema ambientale dell'area urbana e periurbana; Forme evolutive del paesaggio agricolo e modificazioni dell'economia agricola nella pianura periurbana; L'attività agricola nella pianura periurbana bolognese; Dinamiche dell'attività edilizia dopo il 1981; Bologna nei processi di trasformazione terziaria; La ricognizione dei sistemi informativi di controllo ambientale. Il Progetto Palinsesto: Cartografia e memoria dei siti; La viabilità storica; I beni sparsi; I centri storici; Le persistenze della centuriazione; Emergenze archeologiche e territorio; Diritti e territori. Il Progetto Fiumi: I depositi alluvionali intravallivi; Il rischio idraulico; La rinaturazione dei corsi d'acqua. Il Progetto Verde e Qualità urbana: Le dinamiche dell'uso del suolo; Le correlazioni tra fattori fisiografici e colture agroforestali; La qualità della progettazione; Dinamica dell'uso del suolo nel comune di Monghidoro; Ricerche sulla dinamica strutturale delle faggete appenniniche; Il piano di gestione del verde; L'uso del suolo per la pianificazione di area vasta.

¹¹ Il Piano-programma è elaborato dal Servizio di pianificazione paesistica della Provincia di Bologna. Si ritiene utile per la comprensione del discorso di piano riportare i significati che qui assumono il termine ambiente e qualità. In particolare ambiente viene inteso come ecosistema complessivo, che ricomprende al suo interno l'ambiente naturale, l'ambiente costruito e l'ambiente sociale. Per qualità è intesa una situazione di equilibrio tra ambiente naturale, ambiente costruito e ambiente sociale. Tale equilibrio consente da un lato il mantenimento delle qualità specifiche delle risorse naturali del territorio e, dall'altra, permette all'uomo di esercitare la propria attività di utilizzo di tali risorse senza oltrepassare il limite che porta alla loro alterazione od irriproducibilità (P. Altobelli, 1992).

¹² Vedi in particolare gli studi preliminari sul paesaggio storico di pianura come risorsa culturale da recuperare, sul ripristino di elementi naturali nella pianura e sulla diversità biologica come risorsa ambientale da ricostituire, e la cartografia di sintesi relativa al paesaggio di terre, al paesaggio di acque ed al paesaggio di uomini, altrettante griglie per una lettura della pianura.

¹³ Tra le numerose pubblicazioni che affrontano il tema dello

sviluppo e della pianificazione delle fasce o dei cunei periurbani ossia di quei territori che si pongono al limite dello spazio più densamente urbanizzato si segnala in particolare il volume a cura di F. Boscacci - R. Camagni, *Tra città e campagna. Periurbanizzazione e politiche territoriali*, Bologna, Il Mulino, 1994.

¹⁴ Il gruppo di lavoro è composto da Guerrina Cinti, Stefano Cremonini, Fiorella Dallari, Giuseppe Gotti, Daniele Violetti e dalla scrivente, geografi che operano all'interno dell'Ateneo bolognese.

¹⁵ Per una disamina del complesso problema della centuriazione nell'ager bononiensis si rimanda all'ampio contributo di G. Bottazzi, *Programmazione ed organizzazione territoriale nella pianura bolognese in età romana ed alcuni esiti alto-medievali*, in AA.VV., *Romanità della pianura*, Bologna, Lo Scarabeo, 1991, pp.43-113, ed alla bibliografia ivi contenuta. È utile qui ricordare come l'intensa antropizzazione dell'agro bolognese portò ad estendere la centuriazione verso il corso del Po e come la difficile situazione idraulica della pianura (ed in particolare le variazioni idrografiche del Reno, del Savena e del Samoggia) abbiano determinato numerosi "vuoti" nel reticolo centuriato lungo le aste fluviali.

¹⁶ Le comunicazioni fluviali hanno rappresentato durante il Medioevo l'elemento vitale della viabilità padana, coinvolgendo l'intero settore emiliano-romagnolo a nord della via Emilia in un sistema complesso e articolato di collegamenti, spesso più importanti per la circolazione degli stessi assi stradali (R. Rinaldi, *Vie di terra e di acque tra la Padania e l'Adriatico*, in G. Adani (a cura di), *Insedimenti rurali in Emilia Romagna Marche*, Cinisello Balsamo, Amilcare Pizzi Editore, pp. 132-139).

¹⁷ "Le riconferme secolari della struttura agraria (limiti poderali, conduzione) e delle medesime strutture fisse aziendali (casa colonica, piantata) che si riscontrano nella pianura bolognese sviluppano un'azione conservativa delle forme antiche particolarmente profonda, che stenta a cedere anche quando i mutamenti del settore agricolo divengono più radicali" (M. Arca Petrucci - S. Gaddoni, 1994).

¹⁸ Dai piani regolatori dei comuni considerati emerge in generale la volontà di mantenere il ruolo produttivo delle restanti aree agricole in relazione al valore economico della produzione agricola ma soprattutto per la necessità di salvaguardarle dall'urbanizzazione.

¹⁹ La realizzazione del canale Navile, avvenuta nel 1183 con la costruzione della chiusa di Casalecchio, assieme al canale di Reno, al Savena, all'Aposa, ed al Ravone ha dato vita ad un equilibrato sistema idraulico, essenziale per la Bologna medievale, rinascimentale e barocca.

²⁰ Secondo il Rubbiani si tratterebbe del cardine massimo (A. Rubbiani, "L'agro dei Galli Boii (ager Boiorum) diviso ed assegnato ai coloni romani", in *Atti e Memorie Regia Deputazione di Storia Patria per le Province di Romagna*, Serie III, vol.I, 1882-85, pp.65-120).

²¹ Il dislivello esistente tra Bologna e Corticella (20 metri circa) era superato mediante sette chiuse (Sostegno della Bova, del Battiferro, del Torreggiani, del Landi, del Grassi, di Corticella, della Chiusetta) che regolavano la corsa dell'acqua. La navigazione avveniva ad "alzaia", con le barche trainate da uno o due cavalli o da coppie di buoi, che camminavano lungo le sponde su sentieri detti "restare", se la navigazione avveniva controcorrente, mentre era sufficiente la spinta dei remi in caso di navigazione nel senso della corrente. Il nuovo porto entro le mura, il Porto Naviglio, fu realizzato per volere di Giovanni II Bentivoglio, che lo inaugurò personalmente navigando lungo il canale con tutta la famiglia.

²² Il porto di Bologna cessa di funzionare sul finire dell'Ottocento e viene demolito e coperto agli inizi del Novecento,

mentre il canale continua a funzionare come importante linea di comunicazione e soprattutto di trasporto merci fino ai primi decenni del nostro secolo.

²³ Numerosi e differenti per livello d'analisi e di relizzazione sono i progetti di risanamento del Canale Navile. Si ricordano qui il progetto di risanamento e valorizzazione culturale elaborato da G. Dallerba e C. Salomoni (P.L. Cervellati - G. Dallerba - C. Salomoni (a cura di), *Progetto di recupero del canale Navile*, Assessorato alla Programmazione, Casa e Assetto urbano, Comune di Bologna, Bologna, 1980) ed i progetti, sempre redatti a scala comunale, come quello recente relativo al Canale Navile nel territorio di Bentivoglio (Regione Emilia-Romagna, Autorità di Bacino del Reno, *Ipotesi progettuale di intervento per la riqualificazione ambientale del Navile nel territorio di Bentivoglio*, Bologna, 1994). Il primo, in particolare, presentato nella primavera del 1980, rappresenta un caposaldo della progettazione relativa al canale Navile. Ad esso si rifanno gli interventi già attuati su alcuni manufatti legati alla vicenda della via d'acqua, come la Salara, il vecchio magazzino del sale trasformato in spazio espositivo, e l'ex-fornace Galotti, sede del Museo dell'Industria e dell'Innovazione del Bolognese ed alcuni interventi di risanamento ambientale.

²⁴ Nel contesto di una differente cultura del tempo libero e della qualità della vita si riscoprono e recuperano spazi e forme ricreative in precedenza poco frequentati, e insieme cresce la sensibilità verso i beni ambientali, la riscoperta dei percorsi culturali e naturalistici, generalmente non lontani dal centro urbano. Sulle modificazioni qualitative del turismo si rimanda a: P. Guidicini - A. Savelli (a cura di), *Il turismo in una società che cambia*, Milano, F. Angeli, 1988. Per il progetto di percorso letto in funzione dell'uso ricreativo del territorio ed inserito in un circuito turistico-culturale regionale fondamentale risulta il contributo di F. Dallari, *Turismo culturale e organizzazione del territorio*, in AA. VV., *La romanità della pianura*, Bologna, Lo Scarabeo, 1991. pp. 411-427.

²⁵ La ridefinizione di ruolo dell'agricoltura e dello spazio rurale è stata ripetutamente sancita in sede di Unione Europea. Il Regolamento 797/1985 introduce per la prima volta un riconoscimento giuridico ed economico alle aziende che promuovono un miglioramento nei rapporti tra risorse territoriali e attività agricole. I regolamenti successivi (1760/1987; 1094/1988; 1608/1989; 3808/1989; 2176/1990) ricompresi in un unico testo nel 1991 formulano in modo esplicito interventi a favore della protezione delle «zone sensibili da un punto di vista ambientale». All'interno del dettato comunitario sono individuabili una pluralità di obiettivi che evidenziano la specifica attenzione alle componenti sociali e territoriali, ambientali in particolare dell'attività agricola (M. Arca Petrucci - S. Gaddoni, *Ricerca e innovazione in agricoltura: osservazioni preliminari*, in F. Citarella (a cura di), *Studi geografici in onore di Domenico Ruocco*, Istituto di Geografia dell'Università degli Studi di Genova, 1994, vol. II, pp. 59-89). Lo spazio rurale acquisisce così una maggiore complessità funzionale ed in tal senso si presenta anche come spazio verde di valorizzazione del tessuto urbano ed elemento strategico nella politica ambientale. È noto il caso di Francoforte, dove l'entrata del partito verde nella gestione politico-amministrativa della città ha permesso la realizzazione di una cintura verde esterna alla città definita come «progetto centrale per il futuro degli anni a venire» ancor prima della rivitalizzazione del Lungo-Meno e della creazione di nuovi parchi. Per proteggere questa zona verde dall'espansione urbana è stato previsto che la cintura verde venga curata, ampliata e tutelata: i terreni della cintura e contigui alla cintura debbano essere possibilmente coltivati in modo estensivo; la cintura verde venga posta sotto una speciale protezione giuridica attraverso la creazione di un apposito statuto comunale (M. Gather - P. Unterwerner, «Die Grüne Weltstadt? «Grüne» Politik in Frankfurt am Main», *Geographische Zeitschrift*, 1992, pp. 107-120).