



Legambiente Bologna presenta:

RISAL (V) IAMO IL NAVILE.

Una bella corsetta di sabato. Apri la mappa Mobi del Comune di Bologna e scegli come meta la lunghissima 'pista ciclabile' lungo il Navile. Scopri un mondo, bellissimo, storico ma degradato, lasciato andare; un mondo dove si può correre a fianco di un airone che vola o a qualcosa di bianco e svolazzante di altra forma: che cos'è? E' carta, in compagnia di altra carta (probabilmente carta igienica) che pende dalla metà degli alberi appoggiati alle rive di questo lungo e un tempo grandioso canale. Come si è arrivati a questo? E come si può tornare "indietro nel tempo" per pianificare un futuro almeno equamente splendente- e più duraturo, stavolta- per il Navile?

STORIA

Un breve *excursus* storico, atto a ripercorrere la storia del canale riassumendone la vita e, di fatto, l'attuale stato comatoso, sarà utile a spiegare le ragioni dell'attuale degrado.

Che il Navile fosse un asse importante per l'attività industriale di Bologna lo dimostra il numero di opifici che traevano la forza motrice dalle sue acque. Lungo le sponde del canale vi era inoltre un'abbondante vegetazione arborea ed arbustiva, particolarmente folta in prossimità dei sostegni: la Gabella Grossa ne curava molto la manutenzione perchè il legno era materia prima essenziale ai continui

lavori richiesti dalle franose sponde del canale e al fabbisogno quotidiano del personale addetto ivi residente. Le barche che solcavano le acque del Navile, tutte soggette a pedaggio, erano appartenenti a privati cittadini; la maggior parte di essi erano abitanti dei villaggi rivieraschi che vivevano di quel lavoro, ma alcune appartenevano anche a bolognesi facoltosi che le usavano a scopo di lucro. Per circa 600 anni quindi, dalla sua realizzazione avvenuta con la costruzione della chiusa di Casalecchio verso la fine del XII secolo allo scoppio della rivoluzione industriale, il canale di Reno (in entrata) e il canale Navile (in uscita) costituirono, assieme al Savena, all'Aposa e al Ravone, un delicato e raffinatissimo sistema idraulico in equilibrio con le funzioni integrate della città.

Il declino del trasporto fluviale sopravvenne negli ultimi decenni dell'800 quando lo sviluppo del trasporto stradale e ferroviario prelesero alla progressiva riduzione dei natanti lungo il canale ed alla caduta in disuso del porto che, nelle fotografie di inizio '900, appare oramai deserto di merci ed invaso dai panni dei lavandai. Le operazioni di ordinaria manutenzione continuarono in ogni caso fin dopo la seconda guerra mondiale. Nel 1948 la navigazione si estinse completamente e nel 1952 vennero smobilitati i guardiani di tutti i sostegni, divenuta ormai completamente inutile la loro presenza. I canali bolognesi, perduta quindi la loro precipua funzione di generatori di energia idraulica e di corsi navigabili diventarono, soprattutto all'interno dei centri abitati, più che altro uno spazio ritenuto spreco. Inoltre le acque luride cittadine, che nell'800 venivano raccolte in pozzi (divenuti insufficienti in seguito alla costruzione dell'acquedotto e alla diffusione dei servizi igienici ad acqua corrente), venivano immesse in fosse i cui sfioratori scaricavano negli scoli di acqua piovana che defluivano nei canali, piuttosto maleodoranti. I canali, considerati oramai inutili all'interno delle città, cominciarono così ben presto ad essere tombati. Solo nel 1964, con toni ridicolmente enfatici e retorici (IL NAVILE È VINTO), il Navile venne ufficialmente declassificato come opera navigabile, sancendo un processo di abbandono del corso d'acqua caratterizzato da decenni di sostanziale inerzia degli organi competenti, così da trasformarlo in una sorta di fogna a cielo aperto (quale è ancora oggi poichè, nonostante la realizzazione del depuratore di Corticella alla metà degli anni '80, la concentrazione batteriologica dell'acqua del canale supera spesso nei diversi rilevamenti di oltre 1000 volte i limiti fissati per legge).

Il primo piano strutturato intorno al corso del Navile risale al 1980 (*Il canale Navile*, Bologna, Graficoop) quando, alla luce del degrado evidente del corso d'acqua e delle infrastrutture adiacenti ad esso, Pier Luigi Cervellati presentò un piano di riqualificazione attraverso tre fasi preliminari di intervento, strettamente correlate fra loro: disinquinamento delle acque; mantenimento della portata del Navile nell'arco dell'anno solare (così da rendere possibile la navigazione); recupero dei manufatti edili lungo il corso. Egli aggiunse anche tre linee-guida vere e proprie della proposta di recupero, consistenti nella creazione di:

1. *UN PARCO PUBBLICO LINEARE che, partendo dalla ex Manifattura tabacchi, arrivasse fino a Corticella ed oltre, interessando via via tutti i comuni del comprensorio; una lunga passeggiata-percorso per chi vuole osservare ed usufruire del Navile ed un luogo di sosta e di svago per chi abita nei paraggi;*
2. *UN MUSEO DI ARCHEOLOGIA INDUSTRIALE, attraverso il mantenimento e la valorizzazione di tutti gli edifici proto-industriali superstiti (dei quali la Salara costituisce il primo tassello);*

3. *UN RECUPERO EDILIZIO, AMBIENTALE E INSEDIAMENTO DI NUOVA RESIDENZA, in modo da garantire ad un tempo il risanamento del degrado edilizio periferico ed il diritto alla casa.*

La proposta di recupero del 1980 rimase purtroppo sulla carta, ma se da un lato ebbe l'indubbio merito di aver portato finalmente in primo piano un elemento del territorio così importante, dall'altro era deludente sotto tre punti di vista: nella genericità delle previsioni; nella mancata sottolineatura del carattere sovracomunale che l'impostazione del problema avrebbe dovuto avere (5 sono i comuni interessati: Bologna, Castelmaggiore, Argelato, Bentivoglio e Malalbergo); nell'insufficienza del rispetto delle diverse peculiarità contestuali che di volta in volta il canale attraversa.

E difatti le parziali iniziative attuate in merito hanno denotato un carattere eccessivamente frammentario: il parco pubblico lineare di Villa Angeletti è stato più volte rilanciato, grazie anche all'apporto di associazioni di volontariato sul territorio, ma resta ancora una porzione breve del corso del Navile; il Museo del Patrimonio industriale esiste dai tempi della proposta di Cervellati fino alla sua attuale forma di fine anni '90 (con una definitiva organizzazione nell'anno di Bologna capitale europea della cultura nel 2000) ma, ad eccezione della struttura che lo ospita (l'ex Fornace Galotti) e della Salara stessa, non si correla ad altre strutture lungo il corso d'acqua, non ancora oggetto di interventi per prevenirne il degrado né tantomeno per garantirne il recupero edilizio ai fini dell'abitabilità o dell'accesso.

Pur con tutti i limiti di cui sopra, l'ambizione di Cervellati era quella di aprire un nuovo capitolo nella storia dell'urbanistica bolognese, con il Navile elemento trainante per la riqualificazione della città. Nel trentennio in cui, a livello regionale, si è assistito ad un consumo di più di 8 ettari di terreno al giorno (*Il valore del suolo*, Legambiente Emilia-Romagna, 2011), ad errori di pianificazione/investimento nei settori dei trasporti (Civis,...) e di destinazione d'uso del territorio (alcuni dei quali ancora evitabili, come il complesso sportivo del Bologna FC a Granarolo), la riqualificazione è un progetto certamente realistico, ambientalmente e monetariamente sostenibile per il futuro del territorio. Con le parole di Cervellati, "*il Navile può diventare un luogo di riferimento per proseguire nei prossimi anni l'opera di recupero edilizio, urbano e ambientale [...] quale irrinunciabile politica per difendere e valorizzare la nostra città*".

LA PROPOSTA DI LEGAMBIENTE

La criticità dello stato delle acque del Navile è negli ultimi anni tornata ai rilievi di cronaca con la denuncia pubblica da parte del Direttore provinciale dell'ARPA, dott.ssa Corvaglia (che ha sottolineato "*la presenza di un forte inquinamento organico, di origine domestica, con elevati valori di azoto ammoniacale, fosforo e scarso ossigeno disciolto disponibile alla vita acquatica*"), e conseguentemente è stata oggetto di un'udienza in sede di Commissione consiliare a Bologna. Legambiente, nel luglio 2012, in una lettera aperta alle principali istituzioni locali, provinciali e regionali, evidenziando lo stato preoccupante del corso d'acqua, ha indicato alcune criticità inerenti l'area fluviale.

Pur apprezzando l'innalzamento dei livelli di attenzione e di intervento istituzionale rispetto alla qualità delle acque e al regime idrico, **l'associazione ri-sottolinea:**

- La limitata incidenza del depuratore collocato a Corticella, in quanto la sua azione
 - a) non influisce ovviamente sul tratto del canale compreso nell'area di valorizzazione a parco fluviale che si sviluppa per alcuni chilometri a sud di villa Angeletti; è con molta probabilità necessaria dunque l'installazione di efficaci dispositivi (bacini di fitodepurazione,.....) che siano in grado di migliorare la qualità delle acque nel territorio del Comune di Bologna, agendo contestualmente sulla razionalizzazione degli scarichi del centro cittadino. La valorizzazione della rete dei canali della città che presenta, com'è noto, significative implicazioni ambientali e turistiche, deve ad avviso di Legambiente anzitutto vedere concentrati gli sforzi delle amministrazioni sulla qualità delle acque, i cui bassi livelli stridono con il tentativo di strutturare un vero e proprio parco fluviale.
 - b) non ha effetti decisivi sulla qualità delle acque del canale nei comuni a nord di Bologna sia per le difficoltà di depurazione legate alla quantità dei flussi sia per la presenza di altre fonti inquinanti a valle
- L'esigenza di prevenire stabilmente per quanto possibile dalla Chiusa di Casalecchio, nel corso di estati calde e siccitose, condizioni favorevoli all'asfissia della fauna ittica e all'aumento delle emissioni maleodoranti dal corso d'acqua;
- La necessità di bonificare l'alveo del canale e le stesse acque da infestazioni di topi, intensificando le azioni di controllo e di repressione sugli scarichi abusivi che sappiamo già essere in atto.



Inoltre, al di là delle questioni strettamente legate al corso d'acqua, anche **l'itinerario denominato 'ciclopedonale'** presenta evidenti mancanze, quali una praticabilità limitata nei periodi non-estivi, un percorso a tratti pericoloso, senza sponde né terreno stabile e di scarsa larghezza (rendendo improbabile la percorrenza di bambini o gruppi turistici, scoraggiati anche da un mancato mantenimento della segnaletica), un'insufficiente cura o valorizzazione delle strutture storiche (in particolare i 'sostegni') lungo il canale, ed una manutenzione di una parte del percorso garantita solo dal lavoro valido di un'associazione di volontariato (il Ponte della Bionda).



In questo ambito Legambiente esprime interesse e apprezzamento per le proposte di prossima attuazione per il “*completamento dell’itinerario sul Lungo Navile da Casalecchio a Malalbergo*”, elaborate dalla Fondazione Villa Ghigi; a maggior ragione, in rapporto a queste migliorie riguardanti le rive del canale, si sottolinea la necessità di un coerente piano di recupero delle acque.

Legambiente ripropone (dando seguito a quanto già esposto al PSM- Ambiente del Comune) una **traccia per un progetto per il pieno recupero e la valorizzazione del Navile nella provincia di Bologna imperniata sul risanamento delle sue acque**, prospettando una regia intercomunale coordinata dal Comune di Bologna e una vasta convergenza di energie e di risorse da parte delle istituzioni, aziende ed associazioni locali.

Legambiente è convinta che ridisegnare il Navile significhi restituire al canale il suo giusto spessore di segno sopravvissuto nel territorio che si estende dalla città di Bologna fino al confine con la provincia di Ferrara, rendendogli la possibilità di costituire la spina dorsale di un intervento di riqualificazione urbanistica. Si tratta cioè di individuare un sistema territoriale che abbia il canale come filo conduttore dei vari elementi presenti nel contesto-Navile, elementi quali: complessi edilizi adiacenti, aree di risulta inutilizzate o abbandonate, aree di pregio naturalistico o paesaggistico, estensioni d'acqua. In rapporto a questa “zona Navile” si tratterebbe poi di istituire una serie di limitazioni all'uso del suolo funzionali ad impedire lo snaturamento di questa struttura territoriale, favorendone la fruizione e la percezione. I primi passi di un siffatto percorso dovrebbero consistere:

- nel risanamento delle acque (con passaggi graduali atti a consentire in condizioni salubri irrigazione e pesca, non escludendo a priori la possibilità in prospettiva di balneazione)
- nella bonifica delle sponde, nel recupero e riqualificazione dei sostegni e delle porte vinciane.

Il tutto potrebbe realizzarsi, a livello metaprogettuale, attraverso una struttura ad “albero” il cui fusto sia rappresentato dal canale Navile ed i cui “rami” costituiscano delle entità territoriali in grado di avere una propria coerenza e autonomia. Si andrebbe così ad individuare un cosiddetto sistema di **aree meritevoli**, aree il cui pregio di carattere ambientale, naturalistico, storico o culturale renda necessaria un’azione di salvaguardia. Si pensa in particolare ad un “percorso naturalistico” legato alla presenza dell’acqua, così come ad un recupero degli antichi impianti per lo sfruttamento dell’energia idrica.

Legambiente crede fermamente che, a partire dalle risposte nette ed efficaci per fronteggiare l’attuale emergenza acque del canale, si possa sviluppare un’azione più larga e partecipata, volta a porre tra le priorità degli interventi nell’area metropolitana la valorizzazione del Navile. Ciò nella convinzione che investire sulla qualità ambientale e sulla piena valorizzazione del patrimonio storico-economico del territorio possa rappresentare un elemento di sviluppo economico e sociale di un’intera comunità e, in tempo di crisi, anche questa sfida locale meriti di essere ingaggiata.

PROGETTAZIONE INIZIALE

SWOT Analysis

FORZE	DEBOLEZZE
<ul style="list-style-type: none"> - Attrattività per un simbolo del quartiere e di Bologna - Corso d'acqua piccolo e più 'controllabile' di altri più grandi e dinamici, quali Reno, Savena - Costi sostenibili per la sistemazione del percorso ciclo-pedonale (sponde, ghiaia, pulizia) - Potenziale buona pubblicità per le aziende, associazioni e centri eventualmente collaboranti 	<ul style="list-style-type: none"> - Corso d'acqua 'meno prioritario' di altri, quali Reno, Savena - Buona probabilità di alto costo per la bonifica e la pulizia del corso d'acqua - Difficoltà tecniche legate alla pulizia non superficiale, ossia del fondale - Scarsità di soggetti realmente danneggiati dall'insalubrità del canale

OPPORTUNITA'	CRITICITA'
<p>Breve termine:</p> <ul style="list-style-type: none"> - Sistemare ed ampliare un percorso ciclo-pedonale - Individuare appieno i motivi del degrado del corso d'acqua e bloccare le cause scatenanti più evidenti <p>Lungo termine:</p> <ul style="list-style-type: none"> - Aggiungere una meta turistica a Bologna - Bloccare, eventualmente punendo i soggetti responsabili, tutte le fonti del degrado del canale - Ripristinare un corso d'acqua per brevi trasporti turistici e commerciali 	<ul style="list-style-type: none"> - Possibili resistenze da parte dei soggetti interessati a scaricare nel canale - Ambiziosità del progetto: rischio di non completamento dei lavori - Bonifica costosa e impegnativa al punto da non poter coinvolgere soggetti/sponsor necessari a finanziarla

Fasi del progetto

- Rilievi, fotografie, ipotesi (maggio 2013)
- Ri-progettazione, contatto con soggetti competenti (temi: bonifica, urbanistica, rete idraulica Bologna) (maggio - luglio 2013)
 - Convocazione dei soggetti potenzialmente interessati (istituzioni locali, enti, associazioni, aziende) per presentazione progetto e confronto (settembre 2013)
 - Costituzione di un gruppo di progettazione approfondita: carattere e portata degli interventi, soggetti coinvolgibili, tempi
 - Ri-convocazione dei soggetti istituzionali e associativi collaboranti (sia nello sviluppo del progetto sia nel suo finanziamento) per definizione lavori fattibili
 - Realizzazione interventi
 - Convocazione periodica soggetti collaboranti, stato avanzamento lavori, accorgimenti e ri-progettazione eventualmente necessaria.

Soggetti potenzialmente interessati

- **Sul corso del Navile e zone limitrofe:**

Settore pubblico:

- Quartiere Navile: coinvolgimento, coordinamento soggetti cooperanti di più vicina ubicazione
- ASTER e CNR: ricerca, progettazione e finanziamento- da segnalare concomitanza con il rilancio del Tecnapolo del Navile
- Scuole (I.A. Serpieri,...): rilievi sul suolo, creazione cartelli e indicazioni per la riqualificazione turistica.

Aziende:

- TNT: spedizioni- finanziamento
- CPL: Concordia- finanziamento e anche possibile collaboratore nel cantiere stesso

Associazioni:

- Ponte della Bionda, Vitruvio, Rete AcqueDotte: pubblicizzazione progetto e visite sul percorso Navile per incrementare la consapevolezza del valore storico del canale; promozione e gestione di azioni di volontariato per la cura dell'ambiente, anche in collaborazione con altre associazioni .

- **Non sul corso del Navile:**

Aziende:

- HERA: finanziamento, cantiere e gestione rifiuti
- Studi di architettura, possibilmente specializzati in bonifica e progettazione sostenibile (es. studio ZERO, studio ARKIT)
- API: coordinamento aziende interessate, finanziamenti

Settore pubblico:

- Comune di Bologna: pubblicizzazione, convocazione soggetti interessati per finanziamento
- Provincia di Bologna, Regione Emilia-Romagna, Servizio Tecnico di Bacino del Reno, ATERSIR (per gli aspetti di competenza)
- ARPA: rilievi e diffusione dati sulla qualità delle acque del canale
- Fondazione Villa Ghigi: progettazione interventi di recupero del L.N., attività di educazione ambientale.

Associazioni:

- ReMida: messa a disposizione di materiali industriali di scarto per la sistemazione del percorso pedonale/ciclabile e la creazione di cartelli e indicazioni per la riqualificazione turistica
- Comitato Acqua Bene Comune: promozione della conoscenza della rete idrica bolognese e della sua gestione; contatto con soggetti competenti in materia
- Legambiente): promozione del progetto attraverso la convocazione - settembre 2013 – dei soggetti potenzialmente interessati; in collaborazione con altre associazioni, visite sul LungoNavile per illustrarne la realtà ambientale e le potenzialità di riqualificazione
- GEV: consolidamento dell'azione di monitoraggio sugli scarichi e sull'ambiente fluviale.

PROSPETTIVE

Il Navile rappresenta la città di Bologna nei suoi aspetti più positivi come in quelli più negativi. Natura, storia, la combinazione tra bello ed utile, in contrasto con il lento degrado, la cementificazione, l'inquinamento e l'ignoranza. Con il lavoro di associazioni, istituzioni ed aziende, il progetto sarebbe assai di più di una semplice spesa per le casse pubbliche (e private): una valorizzazione di una risorsa già esistente, in presenza ancora di sprechi e di utilizzi superflui di risorse nuove, un guadagno paesaggistico, di immagine, turistico e di conseguenza economico. Basta cominciare a risalire il canale, dalla Salara a Corticella, ed oltre. Risal(v)iamo il Navile!

Agosto 2013

Legambiente Bologna