

Pubblicato in versione elettronica sul sito IBC

<http://www.ibc.regione.emilia-romagna.it>

Home >>Parliamo di...>>Lucio Gambi: un catalogo multimediale, 2008>>

<http://www.ibc.regione.emilia-romagna.it/wcm/menu/dx/07/parliamo/storico/gambi.htm>

Un profilo della storia dell'insediamento umano in Emilia e Romagna

C'è da riflettere sulla circostanza che l'odierno centro funzionale delle città lungo la via Emilia in genere è rimasto dove era quello romano, che fu poi ereditato da quello comunale e più in là da quello signorile. Ci si può chiedere quanto sia logico che un'area urbana, creata o riplasmata non pochi secoli fa da una determinata società, per soddisfare le sue funzioni, sia costretta a rispondere alle funzioni di una società molto diversa come quella dei nostri giorni, uscita dalla rivoluzione industriale, e se in tale caso la risposta data sia congrua o almeno soddisfacente. In altre parole: perché questo persistere nella stessa area di funzioni che – quand'anche somigliabili per natura - sono per entità e ritmi il portato e lo specchio di società diverse?

Dalla cultura romana all'epoca napoleonica

È un fatto comune di qualunque regione, che non riescono a capire le sue caratteristiche ambientali, le sue condizioni o i suoi problemi di natura economica, la sua personalità culturale e in modo particolare la sua storia civile, se non si ha una chiara idea del suo disegno fisico, almeno nelle linee basilari.

La odierna regione emiliano romagnola, a cui era stata riconosciuta già una unità fisica e culturale fino da epoca romana (il primo ad assegnarle il nome Aemilia sarà il poeta Marziale, che aveva dimorato a Imola negli anni probabilmente 87 e 88 d.C.: cfr. Epigr. VI, 85) e che, frantumata poi per parecchi secoli, si è venuta ricostituendo come unità geopolitica fino da epoca napoleonica, ma si è meglio concretata dopo l'unità nazionale, è fra le regioni italiane quella che ha la configurazione fisica più facile da descrivere. Essa è formata da tre zone, che si affiancano in diagonale da sud ovest a nord est, e che sono:

- a) una sezione lunga 300 km, di configurazione alquanto uniforme, della catena peninsulare dell'Appennino;
- b) l'ala della pianura padana, dispiegata a sud del maggiore fiume italiano, il Po;
- c) la metà del vasto delta costruito negli ultimi cinque o sei millenni da questo fiume, che penetra ad oriente nel mare Adriatico a cui la regione si affaccia per quasi 150 km.

La zona montagnosa, che solo in prossimità della dorsale peninsulare supera o sfiora quasi ovunque i 1000 m di altitudine e qualche volta giunge a 2000, ha una larghezza media di una cinquantina di km ed è contrassegnata da una sequenza di costole che dipartono più o meno perpendicolarmente dalla dorsale e scendono con uniforme direzione a nord est, risolvendosi poi in una morbida fascia collinare. Fra queste costole sono contenute una ventina di valli fra loro indipendenti, solcate da fiumi che ai loro sbocchi in pianura, con i materiali ghiaiosi o granulosi fino a qui fluitati, hanno sedimentato estese e piatte conoidi, che si fiancheggiano e legano fra loro, disegnando un lungo nastro pedemontano di 300 km.

Il corpo della pianura dolcemente «dichina» verso il delta del Po e il mare Adriatico

I materiali più minuti convogliati dagli stessi fiumi (sabbie, argille ecc.) sono invece quelli che hanno creato in epoca olocenica il corpo della pianura, che da un'altitudine intorno a 80 m nella sua parte interna scende quasi inavvertibilmente (dolcemente «dichina» scriveva Dante) verso il delta del Po e il mare Adriatico. La piattezza della pianura ha consentito ai numerosi fiumi che la drenano e soprattutto al Po, di mutare frequentemente il loro corso: e questa instabilità idrografica, congiunta alla natura per lo più poco permeabile dei suoli alluvionali che la formano, ha mantenuto per molti secoli nelle sue zone di minore altitudine un corteggio di acquitrini e paludi, che solo negli ultimi cinque secoli con imponenti opere di bonificazione si è stati in grado di prosciugare o colmare. Queste condizioni di instabilità però sono inevitabilmente rimaste fino ad oggi molto pronunziate nel triangolo deltizio del Po, che per la sua giovane costituzione è area soggetta a continuate modificazioni.

Fra le zone ora descritte, fisicamente e geneticamente diversificate, in cui si può articolare l'odierna regione, quella che si mostra con singolare continuità per almeno seimila anni - cioè dalla civiltà neolitica ad oggi - come la zona più carica di uomini e più impregnata dalla complessa storia dei loro insediamenti, è la pianura pedemontana, cioè la fascia delle conoidi fluviali lungo cui si snoda l'asse viabile coordinante la regione. Un asse di quasi 300 km che si è concretato con l'evolvere delle civiltà in modi fra loro poco confrontabili, e però con linee che si proiettano nella stessa direzione da sud est a nord ovest, e che oggi si intrecciano o affiancano fra loro. La prima di queste linee è la leggermente sinuosa pista scorrente ai margini alti della pianura sicuramente da epoca del bronzo; la seconda, alcuni km più a valle, è la retta e carrozzabile via Emilia costruita dai romani nel secolo II a.C.; un km in media a lato di essa c'è poi la ferrovia aperta fra il '58 e il '61 del secolo scorso; e infine poco più in là si profila l'autostrada disegnata fra il '59 e il '67 del nostro secolo.

Le prime città, Ariminum e Placentia

Questa lunghissima sedimentazione di linee di traffico cospiranti ha creato un palinsesto di insediamenti che non è ovunque di facile interpretazione. La prima cosa da notare è che sopra l'asse pedemontano - i cui vertici sono tenuti dalle prime due città fondate dai romani nella pianura padana: Ariminum (268 a.C.) e Placentia (218 a.C.) - si sgrana il maggior numero di città emiliane. Dal Po al mare oggi ne contiamo - sia pure con funzioni di diverso grado - undici; e ad esse lungo il litorale marino si è aggiunta nel dopoguerra la conurbazione balneare romagnola, che nel suo genere è fra le maggiori d'Italia.

Questo cordone di città è vecchissimo: rimonta, come forma di insediamento, alle civiltà del bronzo e del ferro quando su questa traiettoria pedemontana si disegnò, a distanza in media di 15-20 km tra loro, una fila di grossi villaggi: villaggi la cui posizione ha relazioni molto strette con quella delle

odierne città, anche se a volte si sono avuti, fra l'epoca remota e la colonizzazione romana, degli spostamenti insediativi abbastanza brevi lungo l'asse fluviale, in direzione della pianura.

Perché questa uniforme ubicazione pedemontana? Perché i luoghi ove quei grossi villaggi sorgevano sono le aree di sbocco delle valli in pianura. Di fronte ad ogni sbocco si forma - lo ho già accennato - un ventaglio conoidale e su questa coltre, di costituzione in genere permeabile, gli alvei dei fiumi si stendono con larghezza: anzi una discreta quantità delle loro acque scorre nel subalveo, sotto le ghiaie il cui manto rese facilmente guadabili i fiumi. Per di più le aree conoidali figurano plasmate da una scalinata di terrazzi naturali che scendono via via verso l'asse fluviale e a cui i villaggi preromani sono stati molto legati. Infatti la loro posizione è di regola su di un terrazzo che domina da qualche decina di metri un alveo fluviale: una posizione sicura, perché non danneggiabile neanche dalle inondazioni eccezionali e inoltre comoda perché prossima ai guadi.

I primi «castra» e «fora»

Con la loro conquista fra III e II secolo a.C., i romani hanno ricalcato tali scelte, tirando l'asse della via Emilia in corrispondenza dei guadi più bassi e delle minuscole isole di deiezione che in parecchi casi dovevano delinearli fra i solchi dello stesso alveo nelle parti mediane della conoide. Lunghezza la via Emilia la colonizzazione romana creò 14 centri urbani - in origine *castra* o *fora* -: in qualche caso (il più noto è Bologna) nel medesimo sito ove già esisteva un villaggio di umbri o etruschi o celti. Di quei nuclei urbani - eccettandone due, distrutti nei secoli della crisi imperiale romana - il maggior numero documenta una continuità di vita fino ad oggi. E pochi e di modico rilievo sono i nuovi, aggiuntisi da epoca medioevale in qua.

Entriamo ora in qualcuna delle città di fondazione romana: quella continuità apparirà chiara solo che si guardino i loro impianti. Nel cuore urbanistico odierno di Piacenza, Parma, Reggio, Bologna, Imola, Faenza, Rimini si è conservata lucidamente individuabile l'originale «forma urbis» basata su di una estrema regolarità modulare ad assi ortogonali. E dove questo modulo a scacchiera di derivazione militare non ha lasciato in superficie una sicura eredità nel disegno planimetrico, le forme delle aree di vecchia occupazione della città risalgono per lo meno ai secoli medioevali e sono contrassegnate, con recisa opposizione agli squadratissimi schemi romani, da linee archeggianti, da non regolari sinuosità, da divaricazioni irradianti e soprattutto da una complessiva configurazione ovoidale il cui maggior diametro coincide con la via Emilia: testimonianza del fatto che questa via anche in epoca medioevale aveva conservato la sua efficienza nel sistema dei traffici della pianura del Po, e costringeva le città ad adeguarsi, nei loro incrementi topografici, alla sua direzione.

Gli assetti urbanistici tra i secoli XII e XV

Questi impianti medioevali formano in molti casi un involucro più o meno integrale (vedi tipicamente a Bologna) intorno ai reticoli ortogonali di origine romana. E a guardare più da vicino gli assetti urbanistici assegnabili ai secoli fra XII e XV ci si rende conto che quegli incrementi curvilineari non sono avvenuti e non sono stati definiti da una cerchia di mura in una fase sola, ma quasi ovunque in due fasi: la prima nel periodo del risveglio economico, politico e demografico che si esprime con la nascita dei comuni, e la seconda uno o due secoli dopo, con il periodo della fioritura dei governi signorili - quelli che si sforzano di ampliare intorno alla città uno spazio territoriale autonomo, cioè di impostare la costituzione di un minuscolo stato.

Questo inseguirsi rapido fino al secolo XV di dilatazioni - certamente guidate e disciplinate da una sistematica progettazione - delle maglie e delle cerchie urbane, va posto in risalto in quantochè la crisi della società italiana da metà del secolo XVI in avanti ha così fortemente rallentato e per lo più arrestato gli ingrandimenti urbani, che fino a metà del secolo scorso il maggior numero delle città italiane rimasero contenute dalle cinte di fortificazione elevate negli ultimi secoli medioevali.

C'è inoltre da riflettere sulla circostanza che l'odierno - o almeno fino a trent'anni fa - centro funzionale delle città lungo la via Emilia, in genere è rimasto là dove era quello romano, che fu poi ereditato da quello comunale e più in là da quello signorile. Ci si può chiedere quanto sia logico che un'area urbana, creata o ripasmata non pochi secoli fa da una determinata società, per soddisfare le sue funzioni, sia costretta a rispondere alle funzioni di una società molto diversa come quella dei nostri giorni, uscita dalla rivoluzione industriale, e se in tale caso la risposta data sia congrua o almeno soddisfacente. In altre parole: perché questo persistere nella stessa area di funzioni che - quand'anche somigliabili per natura - sono per entità e ritmi il portato e lo specchio di società diverse? Una risposta può venire dalla considerazione che la struttura degli insediamenti umani contiene in sé una notevole dose di inerzia, fisica ed economica, che deriva dal fatto che la città, fino a quando non la ha investita la grande ondata industriale, è stata formata da impianti di lunga durata, che sono il risultato di un accumulo di investimenti edilizi, e quindi di una concentrazione di interessi e di legami. Quello che vien chiamato abitualmente «centro storico» di una città, si è sedimentato a poco a poco, per investimenti fatti da un notevole numero di generazioni. Di conseguenza la relativa stabilità delle strutture dei conglomerati urbani è un effetto del fenomeno per cui, in genere, vi è scarsa convenienza a spostare insediamenti che hanno implicato nel lungo periodo grossi interessi e legami, che restano fino ad oggi, almeno in parte, operosi ed efficienti e che si manifestano con un moltiplicato richiamo di compiti: anche quando tali compiti non sono più palesemente soddisfatti perché dal punto di vista della funzionalità la vecchia ubicazione può risultare meno vantaggiosa.

Le «centuriae»

Un altro caso di queste continuità nella configurazione degli assetti insediativi la troviamo nelle aree rurali che affiancano il grande asse viabile pedemontano, soprattutto sul fronte della pianura. Qui la colonizzazione romana instaurò, dopo la conquista militare, un tipo di organizzazione economica che aveva la sua base nella agricoltura intensiva e nell'insediamento di parecchie migliaia di famiglie trasferite in questa zona dalle regioni mediane della penisola.

Sopra l'intero asse pedemontano e spingendosi fino a 15/20 km nel cuore della pianura - ad eccezione di qualche area acquitrinosa o fortemente boschiva - i romani divisero lo spazio per mezzo di una scacchiera molto regolare di linee perpendicolari, appoggiate nella loro geometria alla via Emilia: linee che si esprimevano in vie campestri e fosse di scolo, disegnando così dei riquadri chiamati «centuriae» perché formati ciascuno da cento parcelle coloniali. E questo sistema di vie e di canali, che serviva da maglia ad un insediamento sparpagliato in minuscoli villaggi e ad una agricoltura probabilmente promiscua di seminati e di piante legnose, si è conservato fino ai nostri giorni egregiamente nei suoi elementi topografici, in molte parti della pianura.

Il tipo di agricoltura che oggi vien praticato qui è anch'esso promiscuo, ma - a parte l'uso delle macchine e degli altri mezzi di produzione industriali - ha quasi perduto ogni relazione effettiva con le forme di coltivazione che agronomi e corografi romani riferivano alla pianura padana: però i modi di insediamento persistono, qui meglio che altrove, nelle forme disperse, con le dimore rurali isolate sui singoli poderi. E se anche tale dispersività non si può fare scendere geneticamente da quella di epoca romana, poiché essa dopo gli spopolamenti e la diversa articolazione agricola altomedioevale tornò in effetti a ricostituirsi solo dagli ultimi secoli medioevali in qua, per la pulsione di un tipo di impresa agricola - la mezzadria - che ha dominato nella pianura fino al secolo scorso, è però indiscutibile che il reticolo della centuriazione, là dove si è discretamente conservato, non solo con la sua viabilità di base ma anche con le sue articolazioni campestri interne e la sua microidrografia, ha in certo modo condizionato e allineato su precise traiettorie gli incrementi insediativi negli ultimi cinque o sei secoli.

Il reticolo della centuriazione tra i secoli XIII e XV

Anzi, riguardo alla sua non spenta influenza sugli assetti insediativi, un'ultima considerazione bisogna fare: e cioè in primo luogo che fra XIII e XV secolo la centuriazione ha servito di griglia di riferimento per i minori ma numerosi centri (almeno una cinquantina) ricostruiti o fondati ex novo nella pianura dalle città pedemontane con un impianto geometrico pianificato, e che avevano compiti di colonizzazione agricola o di controllo su luoghi di frequente transito o di sorveglianza militare. E in secondo luogo che nel nostro secolo, con la elementarità e la certezza delle sue maglie ortogonali, la centuriazione è divenuta la base per molte dilatazioni urbanistiche dei centri lungo la via Emilia. Si può quindi ritenere che per le nostre città in fase espansiva la rete della centuriazione è qualcosa come le «stratificazioni di fondo» di Fernand Braudel. Le sue funzioni oggi

diversificano in parte da quelle originali - cioè non sono più solo rurali, e l'ampliarsi della città ha conferito loro valori nuovi: ma il suo disegno rimane inalterato e con tale incisività impresso nella realtà territoriale, che con esso l'organizzazione dello spazio deve un po' ovunque fare i conti. Certo è un fatto: che la società industriale non ha saputo, per rispondere ai suoi complessi e smisurati bisogni di articolazione e dinamismo, inventare un disegno migliore, cioè più razionale e perciò efficiente e comodo di questo, che già aveva avuto larghissime applicazioni nell'antichità.

L'effimera vitalità urbana dei centri montani

Spostiamoci ora verso la zona montana, la cui occupazione umana, per lo meno in forme stabili e con discrete quantità di popolazione, è iniziata qualche migliaio di anni dopo che nella pianura: di certo nel corso della civiltà del bronzo. La prima cosa facile a cogliere in questa zona è che in essa non esistono ai nostri giorni centri qualificabili propriamente per città: per quanto il fenomeno urbano non sia stato sconosciuto qui in epoche più o meno lontane. Ma fu in ogni caso fenomeno fugace: ricordo il centro etrusco di Misa (?) nella valle del Reno fiorentino di industrie e traffici fra la fine del sesto secolo e la metà del quarto secolo a.C., e il centro di origine ligure di Velleja sulle pendici submontane del Piacentino che ha lasciato documenti di una discreta vitalità nei primi due secoli d.C., e il centro umbro di Sarsina nella valle del Savio che ebbe funzioni politiche e culturali di rilievo fra il secolo III a.C. e l'epoca imperiale; ricordo il centro monastico di Bobbio nella valle del Trebbia annucleatosi nel 612 e la cui fortuna culminò nel secolo XII, e negli stessi secoli l'ardito e agguerritissimo centro militare di San Leo nella valle del Marecchia.

Scarsa ed effimera dunque la vitalità urbana nelle valli montane perché fino dal radicamento della colonizzazione romana esse furono oggetto del controllo politico delle città pedemontane. E se, traendo partito dalle debilitazioni di queste città fra VI e X secolo la zona montana poté riacquisire in quest'epoca forme autonome di gestione politica, lo fece con istituzioni che non si esprimevano sicuramente per mezzo della città: cioè la organizzazione feudale e le diaspore monastiche, che soprattutto nelle parti più interne ed elevate dell'Appennino hanno resistito più a lungo alla pressione di conquista delle città poste ad entrambi i margini della catena peninsulare, così sul lato orientale emiliano come su quello occidentale delle conche toscane.

Perciò la zona montana vede predominare un insediamento in borghi (per lo più nati da castelli feudali) e in villaggi rurali di ogni dimensione: che fino a due o tre secoli fa potevano mostrare; soprattutto i primi, una ubicazione preferita in altitudine, anzi su posizioni emergenti e forti, per ragioni di difesa, di salubrità, di stabilità - non dimentichiamo che i versanti di parecchie valli della nostra regione sono colpiti da gravi fenomeni di franosità, che consigliano gli insediamenti ad appollaiarsi sui luoghi solidi e fermi. E per ragioni simili anche le vie di transito interregionale che congiungevano la pianura padana con le valli toscane ed umbre, ed erano molto frequentate fino dai secoli medioevali da mercanti, da pellegrini, da eserciti, si svolgevano per lo più in altitudine, sopra i dorsali delle costole che dividono le valli. Sarà solo dopo il secolo XIV con la sconfitta dei signori

feudali, e specialmente dopo l'epoca napoleonica, con la costruzione delle prime carrozzabili sui fondi valle, che gli insediamenti verranno a poco a poco a scendere e infittirsi in prossimità dei corsi d'acqua.

L' Appennino, dal secolo XVI, area di emigrazione di mano d'opera verso la pianura

Ma l'Appennino era stato anche, dagli ultimi secoli medioevali in qua, un'area di notevoli incrementi demografici: e poiché le produzioni agricole delle valli non soddisfacevano alle richieste alimentari della popolazione, l'Appennino è diventato anche dal secolo XVI un'area di emigrazione di mano d'opera (in modo particolare mietitori, pastori, boscaioli). Le vie carrozzabili di fondo valle già nel secolo scorso acuirono gli stimoli a tale fenomeno. E l'unità nazionale lo ha reso più facile e celere, perché ha eliminato i frequenti confini fra stati (più numerosi di qualunque altra regione d'Italia) che intersecavano politicamente questa zona. E' cosa risaputa che qualunque area in fase depressiva che vive nello stesso corpo politico e gomito a gomito con regioni in condizioni più progredite, può ricevere forti impulsi alla mobilità demografica: e così dopo l'unità nazionale lo spazio montano emiliano ha dato origine, dagli anni finali del secolo scorso in avanti, a grossi spostamenti di popolazione in direzione della pianura. Quindi si è molto spopolato. Né con ogni probabilità servono a risolvere o risanare in modo adeguato la sua odierna situazione di fiacchezza ed impasse economico, lo sforzo di crearvi dei nuclei turistici - che solo al di sopra di 800/1000 m di altitudine sono in grado di dare buoni risultati - o di potenziarvi le parecchie stazioni idrominerali; e neanche il fenomeno, ora intensificatosi, della riabilitazione delle vecchie case rustiche ad uso di villeggiatura familiare festiva, da parte di gente che vive nelle città della pianura.

La costa adriatica e il grande delta del Po

Scendiamo infine sulla costa adriatica e sul grande delta del Po: la zona che fino a pochi secoli fa era la meno popolata della regione, con pochi capisaldi urbani alquanto lontani fra loro e un mobile, imbrogliato intreccio di fiumi e amplissime chiazze di paludi. Fra questi elementi fisici fino al nostro secolo non si è delineato nessun asse coordinatore degli insediamenti.

È naturale che nei processi di scelta e selezione degli insediamenti il sistema fluviale del delta con i suoi punti di divaricazione, le uscite in mare dei suoi rami o i suoi sbocchi lagunari, ha fornito agli uomini degli elementi basilari: ma quei processi sono stati ogni volta autonomi. Il porto greco-etrusco di Spina fa la sua apparizione alla fine del secolo VI a.C. presso la foce del ramo omonimo del Po - ora identificabile col paleoalveo di Ostellato (con quello di Voghiera) - e declina in conseguenza della conquista celtica tre secoli più avanti. Ravenna, posta in origine su di una freccia litorale fra una laguna e il mare, emerge quando Augusto vi fa allestire presso l'estuario un

artificiale porto militare e commerciale per le relazioni con l'Oriente, e dopo essere stata l'ultimo caput regni imperiale e la prima di un regno barbarico, si oscura fra VIII e IX secolo quando la laguna in buona parte si alluviona e il mare a poco a poco si distanzia. Ferrara è nata nel secolo VII come castrum bizantino alla biforcazione del Po in due grossi rami (il Volano e il Primaro) e si è via via irrobustita come porto fluviale, costituendo in riva al fiume un sinuoso nastro urbano di 2 km, a cui la splendida fortuna rinascimentale della casa signorile d'Este, che aveva qui la sua corte, ha consentito di aggiungere fra gli ultimi anni del secolo XV e il primo quarto del secolo seguente, una nuova, geometrica e più vasta città. E dunque solo due fra i tre più famosi centri del delta sono stati in grado di mantenere una continuità di vita, ma con culmini e depressioni più marcate dei centri lungo la via Emilia e con una decisa separazione funzionale - cioè una indipendenza di fortune storiche - fra loro. Di guisa che se non è per la relazione tematica con le stesse acque fluviali - in situazioni però diverse - fra essi non si vede (come per l'opposto si è visto nella fascia pedemontana) uniformità di configurazione urbanistica e neanche si colgono nel corso estremo del Po delle disposizioni unificanti del sistema insediativo urbano: forse per la mobilità delle sue inalveazioni da molti secoli e anche, negli ultimi secoli, per la poco rilevante portata della sua navigazione.

L'opera di prosciugamento delle aree inondate e palustri

Invece nel triangolo deltizio e nella bassa pianura una forte uniformità manifesta l'insediamento rurale che è frutto delle grandi operazioni di prosciugamento delle aree inondate e palustri, intraprese agli inizi del secolo XVI e continuato assiduamente fino a metà del nostro. Operazioni grazie a cui, soprattutto negli ultimi due secoli, il volto topografico di queste aree si è radicalmente trasfigurato con la creazione di quadri paesistici ovunque molto simili, dominati da lisce superfici (le «larghe») di arativa piatezza, per lo più vuote di alberature, incise in modo uniforme da una sistematica pettinella di fossi di drenaggio, rigate da schemi geometrici e a maglie abbastanza ampie di vie carrozzabili e campestri e da lunghissime traiettorie di grossi canali. E dove le carrozzabili incrociano i canali e specialmente sui lati delle grondaie serpeggianti di molti vecchi corsi d'acqua ora morti o quasi, è sorto un gran numero di villaggi destinati ad ospitare una parte, quella più mobile e d'abitudine inserita in cooperative, della monodopera rurale. Invece la mano d'opera legata in modo più stabile a singole aziende, o per rapporti salariali - in quelle capitalistiche, di maggior superficie -, o perché titolare di minuscoli poderi istituiti dalle riforme agrarie del dopoguerra, si insedia sparsamente con moduli dislocativi molto ordinati che rispecchiano la modernità d'impianto di questa organizzazione.

La costa bassa e arenosa del mare Adriatico

Egualemente ordinate e uniformi sono le strutture che negli ultimi cent'anni gli insediamenti acquisirono sopra l'ala estrema della pianura che si apre con una costa bassa e arenosa sul mare Adriatico. Questa costa, in alcuni luoghi anche leggermente malarica, rimase fino agli ultimi secoli pochissimo popolata. Gli scarsi nuclei abitati erano minuscoli villaggi di pescatori che si aggruppavano intorno alle torri di guardia elevate a protezione della costa dalle incursioni corsare. Ma dopo l'eliminazione di questo incubo nel secolo diciassettesimo per merito della flotta veneziana (e di conseguenza un timido afflusso di popolazione verso la fascia litorale: fondazione della nuova Cervia nel 1698), a metà del secolo scorso le prime fortunate esperienze di terapeutica basata sui bagni di mare e qualche anno più avanti la costruzione di una ferrovia costiera dischiusero la via alla occupazione della cimosa litorale con una impetuosa e irrefrenabile ondata di turismo balneare. Si è così venuta creando a poco a poco, nella direzione rettilineante della costa una catena di insediamenti turistici che dal delta del Po (ove già insiste su una quindicina di km) si infittisce soprattutto nell'area romagnola. E qui nel dopoguerra ha preso, per una lunghezza di più di 40 km, le forme di una singolare conurbazione che si riempie in estate (con culmini fino a due milioni di persone) e quasi si vuota negli altri mesi.

La questione del riequilibrio tra l'asse pedemontano, le plaghe agricole della pianura e la parte montana della regione

Ma precisamente per questa stagionalità di funzioni e per la eccessivamente rapida costituzione, l'asse di insediamento costiero non ha niente di paragonabile a quello di insediamento pedemontano, che non solo è radicato da molte decine di secoli, ma si è conservato vivo anche nella vicenda politicamente agitata e frantumata della nostra regione nell'epoca dei conflitti fra longobardi e bizantini, fra impero germanico e chiesa romana, e soprattutto dal secolo XII in avanti fino a poco più di cent'anni fa, quando la regione rimase ritagliata fra tre stati diversi e l'estrema espansione di un quarto.

L'asse pedemontano che per le sue caratteristiche polinucleari qualcuno vede ipoteticamente come la matrice di una lunghissima conurbazione, ma che per ora potremmo designare in modo più convinto come un armonico e coerente insieme di città di medie dimensioni e di città in posizione regionale intermedia (è stato giustamente coniato il nome di «mesopoli») è oggi la fascia di insediamento più forte della regione. Ma le zone con strutture economiche forti della regione non si limitano ad essa: solo per richiamare un caso, nella bassa pianura deltizia si trovano i maggiori centri dell'industria chimica della regione e Ravenna è uno dei maggiori scali mercantili ed energetici del mare Adriatico.

Nel quadro della tematica urbanistica, che solo da una matura cognizione della storia degli insediamenti può ricavare una fondata base al suo operare, il problema che sta oggi di fronte alle classi dirigenti della regione Emilia e Romagna è quello di equilibrare la progredita organizzazione

urbanistica del complesso asse pedemontano con quella dei poli urbani e di parecchie plaghe agricole della pianura al di fuori del suo ambito. E anche di fare in modo che la vitalità di quest'asse non smunga ulteriormente le condizioni della parte montana ma anzi riesca a riflettersi positivamente su di questa.
da: "2000 Incontri", III/8-9, 1989, pp. 6-13.