

Fiumi e progetto urbano: il caso dell'Idrovia ferrarese

I fiumi come occasione di riqualificazione urbana

I fiumi ed i canali rappresentano un ricco patrimonio di spazi e luoghi con il quale, negli ultimi decenni, si sono misurate le politiche di riqualificazione urbana e paesaggistica di molte città europee. Normalmente si tratta di azioni centrate su tre aspetti: la sostenibilità ambientale; la riscoperta e l'estensione del concetto di spazio pubblico; la ricerca di una nuova complessità urbana (funzionale, morfologica e sociale).

I temi comuni che emergono sono numerosi. Innanzitutto la considerazione del fiume come spazio pubblico di valore patrimoniale, legato alle centralità storiche. L'esperienza di città come Parigi, Lione o Bordeaux è a tale riguardo emblematica. Altre città assumono il fiume come spazio naturale o da rinaturalizzare (corridoio ecologico) interno alla città, come nel caso di Varsavia, Monaco o Leicester. Nella regione metropolitana berlinese, l'esperienza di *Wasserstadt* mette al contrario in evidenza la capacità del fiume e dei suoi spazi di ospitare interventi di espansione e completamento urbano di grande qualità morfologica e ambientale. Ma l'esempio più ricco di realizzazioni riguarda il recupero di grandi aree dismesse produttive o portuali messo in atto da città come Londra, Parigi, Amburgo, Bilbao, Nantes, Amsterdam, Lione.

Il caso ferrarese

Uno dei progetti "strategici", che attualmente interessano il territorio ferrarese, riguarda la costruzione dell'Idrovia che congiungerà il Po di Venezia, Ferrara e Portogaro, sull'Adriatico, attraverso il Po di Volano.

Il canale navigabile è un sistema complesso ed articolato di opere idrauliche. Le regioni maggiormente canalizzate in Italia le troviamo nella pianura padana. Nel Ferrarese tali vicende sono particolarmente complesse a causa della storica instabilità idraulica del territorio. La trasformazione del Po di Volano in un canale navigabile è legata alle vicende della bonificazione delle valli ferraresi ed alla costruzione, agli inizi del Novecento, della zona industriale della città estense. Una vicenda ancora in corso che coinvolge la Provincia di Ferrara ed i comuni interessati dal suo passaggio, nella quale gli aspetti idraulici ed infrastrutturali (passaggio di navi di classe 5a) si legano ad esigenze di riqualificazione urbana e paesaggistica e di sviluppo del turismo fluviale e ciclo-pedonale.

Per Ferrara questo significa affrontare il tema delle relazioni tra città e il suo fiume. La città deve la sua nascita e formazione al fiume, ma a seguito di sconvolgimenti idraulici, inizia progressivamente a chiudersi verso il fiume e ad ampliarsi verso nord, attraverso le note "addizioni". L'antico Po di Ferrara si ridimensiona progressivamente mentre nel corso dei primi decenni del Novecento, nella parte sud della città, compresa tra le antiche mura ed il fiume, iniziano a sorgere opifici ed attrezzature necessarie per la modernizzazione della città. Sull'altra sponda, la città inizia la sua espansione lungo la via per Bologna e l'antico fiume da fatto marginale ritorna ad avere una posizione centrale. Ma si tratta di una centralità fittizia: le due città attraverso il fiume marciano le loro reciproche differenze porgendo i loro retri.

La riflessione progettuale in corso sta assumendo un significato più ampio rispetto agli obiettivi primari del progetto Idrovia. Sta emergendo la valenza culturale di questo paesaggio, già classificato dall'Unesco come patrimonio mondiale dell'Umanità e dunque la necessità di individuare nell'antico fiume uno dei fattori portanti dell'identità territoriale.

Le problematiche affrontate nella riqualificazione del tratto urbano ferrarese riguardano:

1. la sistemazione delle sponde del corso d'acqua, attraverso la loro trasformazione in spazi pubblici caratterizzati da percorsi ciclo-pedonali e spazi di sosta;
2. la sistemazione urbana degli attraversamenti del fiume, in coincidenza dei vari ponti che verranno sostituiti ed alzati.

3. la definizione di regole morfologiche per l'assetto delle aree gravitanti sul fiume che rivestono un interesse strategico per la città, ma che al momento sono dismesse o sottoutilizzate.

Nel primo caso si sono ridisegnate le sponde fluviali trasformandole in una sequenza lineare di spazi pubblici, eliminando le difficoltà di fruizione ed il degrado derivanti dalla cementificazione novecentesca delle sponde.

Le problematiche, affrontate nel secondo punto, riguardano la sistemazione di alcune aree urbane importanti per l'accessibilità urbana, essendo in stretta relazione con i ponti che verranno alzati o resi mobili. Non si tratta solamente di spazi necessari per la riorganizzazione dell'accessibilità ma anche di importanti luoghi storici e simbolici il cui recupero consente anche di rafforzare le relazioni fisiche tra la città murata e il settore sud della città.

L'area urbana attraversata dall'idrovia, a partire degli anni '80 è stato oggetto di un vasto programma di riqualificazione urbana che ha consentito di avviare alcuni interventi di rifunzionalizzazione, assai discutibili, che hanno trasformato il ruolo urbano di questa parte di città (polo scientifico-tecnologico universitario e centro commerciale-multisala) accelerando la crisi del vasto centro storico ferrarese. Si tratta di progetti avviati da tempo, ben prima che partisse concretamente l'operazione "idrovia ferrarese", mentre altre aree dismesse sono in attesa di riqualificazione. Per esse la riflessione progettuale ha portato all'approfondimento di schemi urbani e regole morfologiche e funzionali, nella prospettiva di recuperare quella qualità del vuoto che era alla base della strategia di recupero urbano delle mura storiche, avviata a partire dagli anni Ottanta, ma malauguratamente messa in crisi da una concezione eccessivamente estesa della riqualificazione urbana.

Alcune riflessioni conclusive sulla natura del progetto urbano

Questa esperienza ferrarese ha rafforzato, nel sottoscritto, alcune riflessioni sulla natura del progetto urbano in Europa e sulla difficoltà che incontriamo nel nostro paese nel tenere il passo con le esperienze più avanzate.

In Europa, l'esperienza del progetto urbano, nelle sue migliori manifestazioni, ha evidenziato tre livelli operativi strettamente legati: la definizione di un programma, attraverso il quale si interpreta la volontà politica, finanziaria ed attuativa dei vari soggetti pubblici e privati e si avviano le pratiche legate alla costruzione del consenso¹; le regole della composizione urbana, o, più aulicamente, l'arte di progettare la città; infine le strategie comunicative e la costruzione del consenso per progetti che interessano vaste comunità, soggetti ed interessi vari.

Ovviamente il progetto urbano acquista senso e legittimazione all'interno di una strategia che rappresenta il livello generale della pianificazione. In estrema sintesi potremmo dire che il progetto urbano si articola attorno a due livelli: uno relativo al "processo", con tutte le sue implicazioni socio-economiche e culturali e l'altro relativo alla "morfologia" e quindi al controllo dello spazio fisico.

Valutando quanto si sta realizzando in molte città italiane, attraverso i programmi di riqualificazione urbana, emerge un'idea di "riqualificazione urbana" talmente estesa da ricomprendere qualunque intervento operi nella logica della sostituzione edilizia. Spesso si inquadrano come operazioni di riqualificazione urbana dei palesi errori urbanistici di localizzazione e dei progetti banali e discutibili in termini di impianto e di relazioni urbane. Ciò fa emergere la mancanza di una regia pubblica in grado di porre e richiedere requisiti di qualità legati alle peculiarità urbane e paesaggistiche dei contesti oggetto di intervento. In sostanza la mancanza di una riflessione strutturale sui caratteri del paesaggio urbano su cui si interviene porta alla costruzione di parti di città "riqualificate" ma che esprime una qualità e complessità urbana di bassissimo profilo. Praticare l'urbanistica attraverso lo strumento del "progetto urbano"² richiede soprattutto una capacità pubblica nella gestione del processo di trasformazione e di concertazione con gli attori privati e le comunità locali

¹ Nuno Portas, *L'emergenza del progetto urbano*, in *Urbanistica* n. 110, 1998;

² Uso il concetto di progetto urbano secondo l'interpretazione di Ariella Masbouni in: A. Masbouni, (2001), *De l'intention à la réalisation*, in A. Masbouni (dir), *Fabriquer la ville. Outils et méthodes: les aménageurs proposent*, La Documentation Française, Paris, pp.41-49. Sempre in Francia, va citata l'esperienza degli ateliers Projet urbain, promossi fin dal 1993 dal Ministère de l'Équipement con l'obiettivo di costituire luoghi di scambio e dibattito e coordinati da A. Masbouni. Per quanto riguarda l'Italia, credo sia opportuno evidenziare tra le esperienze di piano recenti, l'assunzione del concetto di "progetto urbano" all'interno della nuova proposta di Prg di Roma, approvata dalla giunta municipale nel 2000.

garantendo tempi certi agli operatori ma richiedendo requisiti di qualità urbana che non possono oggi esaurirsi nel solo rispetto degli standard.

Manuel de Sola Morales³ definisce il progetto urbano come un processo attraverso il quale si riflette sulla geografia di una città e si lavora sulla complessità, anziché sulla sua semplificazione strutturale, attraverso un procedimento induttivo “generalizzando ciò che è particolare, strategico, locale, generativo”. Sgombriamo dunque il campo dall’equivoco che il progetto urbano si risolva in un’estensione delle regole della progettazione architettonica ad una scala più ampia. Il progetto architettonico è una prefigurazione certa della realtà mentre il progetto urbano “disegna” un processo e non un oggetto. Il progetto urbano è quindi un progetto di relazioni in grado di definire rigidità e flessibilità consentendo ad una attenta regia progettuale di garantire anche la varietà e la qualità degli esiti formali. E’ un progetto di interrelazioni a cui spetta il compito, in una pianificazione intesa come definizione di scenari strategici e di valori condivisi da una comunità, di valutare di volta in volta le configurazioni fisiche più corrette e di definire le regole per la costruzione di parti di città, valutando consapevolmente le possibili alternative. Rivendicare il lavoro sulla forma urbana come componente strutturale del progetto urbano non significa ricondurre situazioni complicate, per le implicazioni socio-economiche che presentano, all’interno di un rigidi planivolumetrici, ma anzi definire un ossatura, una trama che possa accogliere anche ciò che oggi appare indefinito.

³ Manuel de Sola Morales, *Un'altra tradizione moderna. Dalla rottura dell'anno trenta al progetto urbano moderno*, in Lotus International, n.64, 1989;

DIDASCALIE

01. Il tratto urbano ferrarese del Po di Volano e del Canale Boicelli
02. Le principali questioni del progetto urbano
03. – 04 La sistemazione urbana delle sponde del Po di Volano
- 05 La riqualificazione dell’area di San Giorgio
- 06 Prime ipotesi per la riqualificazione paesaggistica dei tratti urbani lungo il Volano