

IL FIUME NELLA CITTÀ': UNA RETE DI ESPERIENZE A CONFRONTO

Enrica Campus*

Summary

The European Commission promoted, within the context of the InterReg IIC South program, "The RiverLink's Project/Program". This particular program is undoubtedly an excellent occasion as an example for a sustainable river-city project.

Six European cities are involved in this project: Florence, Bordeaux, Tallinn, Dresden, Seville and Bremen, coordinated by the Environment Direction of Florence.

The complete aim of this project is the exchange of experiences and knowledge-base about the management of transformations of this particular urban framework of cities with a river, and the areas surrounding it.

Partner cities displayed projects in an International Congress titled, "The River in the City: a networking of experiences to confront and discuss", that took place in Florence on June, 9th, 2006, and was organized by the Town Planning Department of Environment Direction of Florence Municipality.

Key-words

RiverLinks, Progetto Interreg IIC Sud, River-City Relationship.

Abstract

La Commissione Europea ha promosso nell'ambito del programma Interreg IIC Sud il progetto RiverLinks: interfaccia di eccellenza per un rapporto sostenibile città-fiume. Al progetto hanno preso parte sei città europee: Firenze, Bordeaux, Tallinn, Dresda, Siviglia e Brema, coordinate dalla Direzione Ambiente del Comune di Firenze.

Scopo del progetto è stato quello di favorire lo scambio di esperienze e conoscenze sulle modalità di gestione delle trasformazioni degli ambiti urbani interessati dal fiume.

Il progetto si è concluso con la presentazione dei progetti delle città partners nel convegno internazionale "Il fiume nella città: una rete di esperienze a confronto", tenuto a Firenze il 9 giugno 2006.

Parole chiave

RiverLinks, Progetto Interreg IIC Sud, rapporto città-fiume.

* Dottorando di Ricerca in Progettazione paesistica, Università di Firenze.

PREMESSA

Il Convegno Internazionale, svoltosi a Firenze il 9 giugno 2006 nel Salone dei Cinquecento in Palazzo Vecchio, è stato l'incontro conclusivo del Progetto Interreg IIC RiverLinks. Il convegno, suddiviso in due sessioni, ha visto protagonisti i sei partners di RiverLinks e altre città europee, invitate a portare sul tavolo di confronto le loro esperienze.

In generale il Progetto Interreg IIC¹ ha come obiettivo quello di rinforzare il rapporto economico e sociale dell'Unione Europea, favorendo la promozione di cooperazioni interregionali, per permettere a tutti gli attori partecipanti lo scambio di esperienze e per poter creare delle sinergie comuni di buone pratiche. A ciascuno dei progetti Interreg viene attribuito un titolo, solitamente esplicativo degli obiettivi e delle finalità che i partners partecipanti intendono perseguire e sviluppare nelle loro città.

Il progetto *RiverLinks: interfaccia di eccellenza per un rapporto sostenibile città-fiume*, ha avuto, e tuttora ha come finalità principale quella di favorire lo scambio di esperienze e conoscenze sulle modalità di gestione e trasformazione degli ambiti urbani interessati dal fiume².

Lo sviluppo durevole dello spazio urbano è un elemento sensibile là dove la città incontra gli spazi fluviali. Le città fluviali, che sono in maggioranza in Europa, non hanno sempre un'interfaccia positiva con i fiumi ed i loro spazi, spesso in disuso, in alcuni casi, a seguito del declino delle attività portuali o industriali. I fiumi sono visti spesso come bordo e limite della città e della sua estensione, o come fronti della città (*waterfront* definisce sinteticamente la condizione di relazione degli spazi del fronte della città e del corpo acqua, sia esso fiume, mare o lago), e solo recentemente si vede nel rapporto con il fiume l'occasione per la ridefinizione di quello che era considerato come margine urbano, e che oggi si pone come luogo di nuova costruzione della città e delle sue relazioni spaziali e sociali.

RiverLinks si propone di mettere in rete sei città con problematiche simili, tutte in procinto di intraprendere delle azioni di miglioramento dei loro territori fluviali, con la prospettiva di risultati effettivi relativamente al miglioramento ambientale, alla protezione dei sistemi naturali e dei paesaggi culturali e della messa in sicurezza dei cittadini.

I fiumi e le città coinvolti nel progetto sono stati: l'Arno a Firenze³ (Italia), la Garonne a Bordeaux (Francia), il Pirita a Tallinn (Estonia), l'Elba a Dresda (Germania), il Guadalquivir a Siviglia (Spagna) e il Weser a Brema (Germania).

Il progetto è stato condotto in tre fasi: una prima fase di ricerca e analisi di casi studio, che ciascun partner ha proposto in funzione delle problematiche e delle esigenze legate alla propria città e delle aree di sperimentazione selezionate, la seconda fase dell'infrastruttura pilota e la terza fase del progetto pilota.

La prima fase ha portato alla redazione di sedici schede, una per ciascun caso europeo selezionato; il tutto è stato raccolto nel volume dal titolo *A selection of advanced river cities in Europe... a good practice guide*⁴. Nel prima parte della pubblicazione sono presentate le città partners e le aree pilota di sperimentazione, nella seconda parte vengono mostrati i casi studio, dei quali viene descritta la metodologia, gli obiettivi perseguiti e i risultati ottenuti.

L'analisi dei casi studio è stata svolta secondo dei parametri prefissati, comuni alle esigenze dei partners, ed in particolare è stato tenuto conto dei seguenti fattori: a) natura e cultura del paesaggio fluviale, b) equipaggiamento dei parchi fluviali, c) navigabilità, d) rischio idraulico.

¹ Per maggiori informazioni sui Progetti Interreg IIC si consiglia di visitare il sito ufficiale della Comunità Europea www.interreg3c.net

² All'interno delle azioni del progetto è stata prevista anche la redazione di un sito web, www.riverlinks.org, dal quale posso essere scaricati documenti e informazioni

³ Il Capofila e Coordinatore del Progetto è stata la città di Firenze attraverso la Direzione Ambiente e il suo responsabile il Dottor Giovanni Malin. Per contatti con la Direzione Ambiente si può scrivere all'indirizzo e-mail direz.ambiente@comune.fi.it oppure uff.parchi@comune.fi.it.

⁴ BIAGIO GUCCIONE (a cura di), *A selection of advanced river cities in Europe... a good practice guide*, Edifir, Firenze 2005.

Nella seconda fase del progetto, definita Infrastruttura Pilota, i partners hanno portato avanti il progetto in forma di macro-progetto o master plan, nel quale sono state date delle indicazioni e linee guida progettuali su tutta l'area di indagine e studio. Nella maggior parte dei casi l'area individuata ha coinciso con aree già soggette a progetti di pianificazione e riqualificazione.

La terza ed ultima fase, il Progetto Pilota, ha portato alla redazione e realizzazione di un progetto, che potesse contribuire a risolvere in parte, alcune delle problematiche emerse nelle fasi precedenti.

Nel corso dei tre anni di durata del progetto i partners si sono confrontati sui temi del rapporto città/fiume in ciascuna delle città coinvolte, incontrandosi, di volta in volta, in ciascuna di esse, per vedere e valutare insieme e per comprendere appieno le problematiche evidenziate. Gli incontri hanno dato vita in alcuni casi a veri e propri workshop, nei quali ciascun partner ha elaborato idee e suggerimenti, in sostegno degli altri colleghi europei. L'incontrarsi in città differenti ha permesso di maturare sempre nuove conoscenze, che alla fine hanno stimolato e arricchito i progetti sperimentali. Nei viaggi di studio e lavoro sono state coinvolte anche le città prese in analisi nei casi studio, come Lione, che ha portato la propria esperienza anche al convegno conclusivo.

L'ESPERIENZA DEL PROGETTO RIVERLINKS

Nella prima sessione del convegno il coordinatore del progetto, Dottor Giovanni Malin, ha introdotto le esperienze maturate nel corso dei tre anni, che hanno portato alla redazione dei progetti realizzati in ciascuna città, sottolineando quelli che sono stati gli obiettivi generali di RiverLinks:

- ridefinizione del rapporto città – fiume;
- miglioramento degli interventi di sicurezza idraulica;
- miglioramento della fruizione delle aree fluviali;
- valorizzazione del paesaggio culturale e del patrimonio ambientale;
- integrazione delle politiche urbane sul sistema degli spazi aperti in relazione agli ambiti fluviali.

I risultati presentati al convegno, che di seguito verranno descritti, sono stati raccolti in una pubblicazione dal titolo *A networking experience for successful city-river interfaces*⁵. Il libro in inglese ha al suo interno brevi sommari in italiano, spagnolo, francese tedesco ed estone, per facilitare la diffusione ai cittadini, come perseguito dagli obiettivi generali dei progetti Interreg.

Durante l'introduzione alla sessione del convegno il coordinatore ha messo in evidenza come i vari progetti abbiano portato all'individuazione di dieci categorie/intervento⁶ che hanno accomunato le diverse città:

1. il fiume come elemento generatore di un parco naturalistico ad alta valenza ecologica;
2. il fiume come elemento di collegamento e giunzione;
3. il fiume come sistema di interconnessione e articolazione del verde;
4. nuovo disegno e nuova visione delle sponde fluviali a fini ricreativi;
5. nuova regimazione delle acque che tenda a non escludere il rapporto città/fiume;
6. progettazione della casse di espansione come occasione di miglioramento paesistico;
7. navigabilità dei fiumi per i flussi di pendolarità;
8. navigabilità dei fiumi come occasione di sviluppo ricreativo-turistico;
9. miglioramento della qualità delle acque;
10. interventi di rinnovo urbano.

⁵ BIAGIO GUCCIONE, ANDREA MELI, GIORGIO RISICARIS, (a cura di), *A networking experience for successful city-river interfaces*, Edifir, Firenze 2006. Il testo è scaricabile gratuitamente dal sito ufficiale del progetto <http://www.riverlinks.org>

⁶ Cfr. BIAGIO GUCCIONE, ANDREA MELI, GIORGIO RISICARIS, (a cura di), op. cit., Firenze 2006, pag. 29.

Brema: progetto di riqualificazione del sito storico del Porto della Torba

Il progetto realizzato dalla città di Brema è stato presentato al convegno da Hans-Peter Weigel⁷, che ha seguito il progetto nel corso dei tre anni. Il progetto ha riguardato un'area non sul fiume Weser, ma in stretta connessione con esso, attraverso un sistema di canali che caratterizzano una parte della città di Brema.

L'antico porto-canale per il commercio della torba e per la navigazione, era un'area in stato di abbandono, in un punto nodale della città per la vicinanza al Burger Park, parco storico della città, alla stazione ferroviaria e ad un centro commerciale di forte attrattiva.

Il progetto di recupero e rivitalizzazione del porticciolo è passato attraverso un processo di progettazione partecipata che ha coinvolto tutto il quartiere. Contemporaneamente è stata migliorata anche la qualità delle acque del porto, pessima in origine, dove finivano le fognature obsolete di tipo misto con acqua non sufficientemente depurata, specialmente dopo grosse precipitazioni. L'acqua piovana è stata intercettata, filtrata ed immessa in bacini di raccolta. Successivamente ossigenata e portata attraverso tubature sotterranee al porticciolo della torba. A completare la riqualificazione sono state inserite fasce di vegetazione riparia che svolgono funzione di filtro contro gli inquinanti. La particolarità del progetto consiste anche nella sua definizione in pieno ambito urbano, con necessità quindi di notevole consenso e partecipazione da parte dei cittadini.

Siviglia: progetto di riqualificazione del Paseo de la O

Il progetto della città di Siviglia ha interessato un tratto del fiume Guadalquivir denominato *Paseo de Nuestra Señora de la O*, il progetto si inserisce all'interno del Piano di Riqualificazione di Triana.

Obiettivo del progetto è stato quello di ricollegare attraverso semplici interventi il fiume alle città. L'area infatti si presentava notevolmente frammentata per la presenza di molti parcheggi privati che ne impedivano una continuità fruitiva. Il progetto prevede in particolare la realizzazione di piste ciclabili e pedonali e la realizzazione di piattaforme per la pesca sulla sponda del fiume. Alla realizzazione dei percorsi pedonali e ciclabili si affianca la creazione di punti di accesso al fiume che permettano di avere un rapporto costante con il resto della città, sempre attraverso la connessione con il sistema di mobilità leggera.



Figura 1. Il nuovo Porto della Torba a Brema, durante la festa di inaugurazione.

Figura 2. L'area di progetto del Paseo de la O a Siviglia, durante il sopralluogo con i Partners.

⁷ Hans-Peter Weigel è Biology Director del Senator of Building and Environment di Brema



Figura 3. Il Planimetria di progetto del Paseo de la O a Siviglia.

Dresda: progetto di salvaguardia dalle alluvioni della Inner City

Il rapporto conflittuale che la città di Dresda vive nei confronti del fiume Elba, a causa delle alluvioni subite, da ultima quella dell'agosto del 2002, è emerso immediatamente dai primi incontri tra i partners. Il problema per Dresda e i suoi amministratori è stato, sin dall'inizio del progetto, quello di difendersi dal fiume più che crearne un rapporto. Questo timore manifestato più volte dal responsabile del progetto il dottor Franz Frenzel, è stato più volte motivo di discussioni animate, perché in netto contrasto con l'obiettivo principale di RiverLinks, ossia ritrovare e/o creare ex-novo un rapporto tra la città e il fiume.

Il risultato dei tre anni di lavoro è stato sicuramente soddisfacente, in quanto la città di Dresda ha studiato soluzioni ingegneristiche innovative, attraverso le quali viene assicurata la difesa idraulica ma allo stesso tempo non viene perduto il rapporto con il fiume, anzi viene esaltato grazie alla riqualificazione degli spazi pubblici.

Il progetto si inserisce all'interno del Piano per le Inondazioni, e consiste principalmente nella realizzazione di muri di protezione, che creano una sorta di muro di fortificazione, che riprende il concetto delle mura storiche della città, e che termina con un parapetto lungo la passeggiata pedonale, all'interno di questo parapetto si trova un elemento mobile, che in caso di alluvione fuoriesce dal muro, aumentando la superfici verticale di protezione. Il progetto sarà concluso interamente nel 2008.



Figura 4. Il Teatro dell'Opera di Dresda nell'alluvione del 17 agosto 2002.

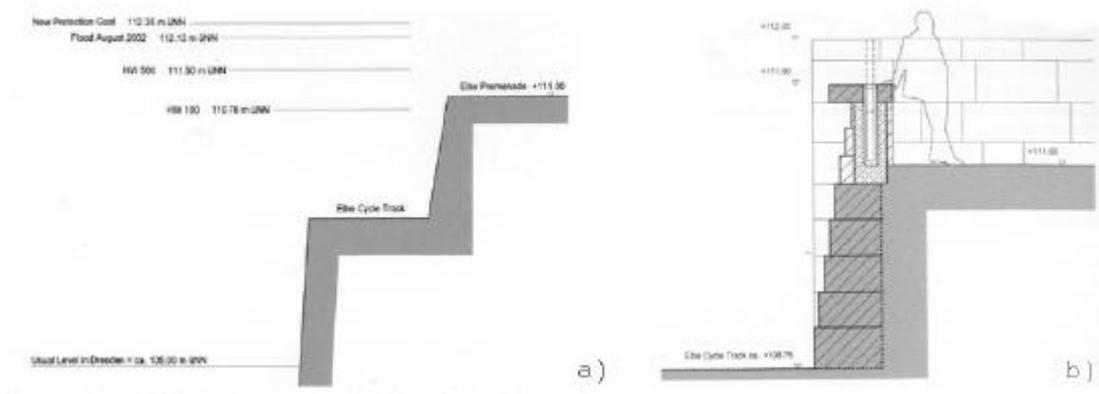


Figura 5. Sezione dei muri di protezione allo stato attuale (immagine a sinistra) e sezione di progetto (immagine a destra).

Firenze: il sistema dei parchi urbani e metropolitani dell'area fiorentina e le Cascine-Argingrosso

Il tema dell'infrastruttura pilota affrontato dalla città di Firenze, attraverso un gruppo di consulenti coordinati dal Professor Biagio Guccione⁸, dell'Università di Firenze, ha riguardato un'area in cui già da anni il dibattito del rapporto città-fiume è alquanto acceso. Il rapporto tra la città e l'Arno, molto stretto nel passato, è diventato sempre più labile e conflittuale, soprattutto nella storia recente in seguito all'alluvione del 1966.

Come sottolinea il Professor Guccione, "il progetto pilota di Firenze si innesta nel più ampio processo nel quale la centralità rimane il Parco Metropolitan dell'Arno, infatti le linee guida tracciate nello studio di fattibilità, attribuiscono a tutte le aste fluviali un ruolo fondamentale per l'interconnessione degli spazi aperti nel sistema metropolitano fiorentino".

Così il parco dell'Arno dovrà avere queste caratteristiche:

- Il parco si costituisce come sistema metropolitano di spazi aperti gerarchizzati e differenziati per destinazioni d'uso e ruoli paesistico-ambientali;
- Il parco assume come obiettivi primari la promozione e l'equipaggiamento funzionale del paesaggio per la fruizione ricreativa e la sua valorizzazione turistica;
- Il parco adotta come politica strategica primaria la costituzione di un sistema a rete di greenways, basata sull'adattamento alla realtà culturale e paesistica fiorentina di modelli collaudati;
- Il parco attribuisce al sistema di greenways un doppio ruolo, in grado di innescare progressivamente interventi e modalità di gestione sensibili alla qualità del paesaggio, e di struttura funzionale, essenziale per la fruizione ricreativa.

L'ambito di studio ha riguardato in particolare l'area Cascine-Argingrosso, dove da anni si discute di creare un grande parco urbano che vada ad integrare il Parco storico delle Cascine. Qui il fiume non scorre costretto tra gli argini artificiali, ma tra argini in qualche modo rinaturalizzati. In questo tratto del fiume si sente la necessità di ritrovare il rapporto con l'Arno, come dimostrano le molte persone che vanno a pesca, mentre altre si soffermano a riposarsi e a prendere il sole. Nonostante siano in uno stato di degrado le sponde vengono comunque utilizzate; da qui la necessità di creare degli spazi gradevoli e fruibili, nel rispetto dei vincoli posti dall'Autorità di Bacino dell'Arno, in termini di gestione e manutenzione delle sponde.

⁸ Docente di Architettura del Paesaggio della Facoltà di Architettura, Università degli Studi di Firenze e del Master in Paesaggistica della stessa Università, da anni porta avanti studi e ricerche sul tema del Parco Metropolitan dell'Arno.



Figura 6. Realizzazione degli interventi nell'area delle Cascine.

Il progetto pilota, redatto dall'architetto Gabriele Paolinelli⁹, ha avuto come obiettivo quello di restituire, ai fruitori del Parco delle Cascine, le sponde del fiume, attraverso un progetto di ridefinizione dell'argine e l'inerbimento dello stesso con un particolare miscuglio di sementi, che permettessero di avere una superficie a prato, di migliore qualità, dove potersi sedere e sdraiare, camminare e rilassarsi.

Il progetto che inizialmente sembrava fallito, a causa principalmente delle condizioni meteorologiche durante l'esecuzione dei lavori, che non potevano essere interrotti, per rispettare i tempi di conclusione e rendicontazione del progetto, ha portato poi a dei risultati positivi e ormai inaspettati, tanto che le stesse tecniche sono state estese ad altri tratti delle sponde del fiume. Parallelamente al progetto pilota sulle Cascine è stato portato avanti un Master Plan¹⁰ per il Parco dell'Argingrosso, che rappresenta il naturale sviluppo di una idea di parco cittadino. Per far fronte al problema alluvioni, lungo tutto il corso del fiume Arno si stanno realizzando le casse di espansione, tra cui una dovrà essere realizzata nell'area dell'Argingrosso, che condizionerà in maniera rilevante l'evoluzione della forma e della natura del luogo nel suo complesso.

Il Progetto RiverLinks si è occupato di comprendere e fare emergere quali siano le principali relazioni ambientali e funzionali, interne ed esterne all'Argingrosso, anche in relazione alla previsione (attualmente in fase di discussione), di procedere nel futuro verso un sistema metropolitano di parchi ed aree protette¹¹ (in parte già esistenti), che vedano nell'Arno la dorsale principale del sistema.

Il Progetto RiverLinks¹², anche sulla scorta dello scambio di esperienze con gli altri partner europei, ha individuato alcuni criteri strategici rispetto ai quali, ogni azione futura che interessi l'Argingrosso, dovrebbe confrontarsi, e che possono essere così sintetizzati:

- continuità ecologica;
- conservazione e miglioramento del sistema dei valori paesaggistici e naturali;
- permeabilità e continuità territoriale;
- valorizzazione della funzione sociale ed aggregativi;
- sicurezza idraulica;
- valorizzazione di servizi ed attività ricreative.

⁹ Gabriele Paolinelli è Professore a Contratto all'Università di Bologna e Dottore di Ricerca in Progettazione Paesistica.

¹⁰ Alla redazione del Master Plan ha partecipato anche l'autrice del presente recensione.

¹¹ Per quanto riguarda il lavoro svolto dal Comune di Firenze, nell'ambito dell'attività dell'Ufficio Tematico e di Progetto Parchi Urbani e Metropolitan, si veda MALIN GIOVANNI (a cura di), *Il sistema del verde nell'area metropolitana fiorentina*, Edifir, Firenze 2004.

¹² I risultati completi sono contenuti in BIAGIO GUCCIONE, ANDREA MELI, GIORGIO RISICARIS (a cura di), op. cit., Firenze 2006.

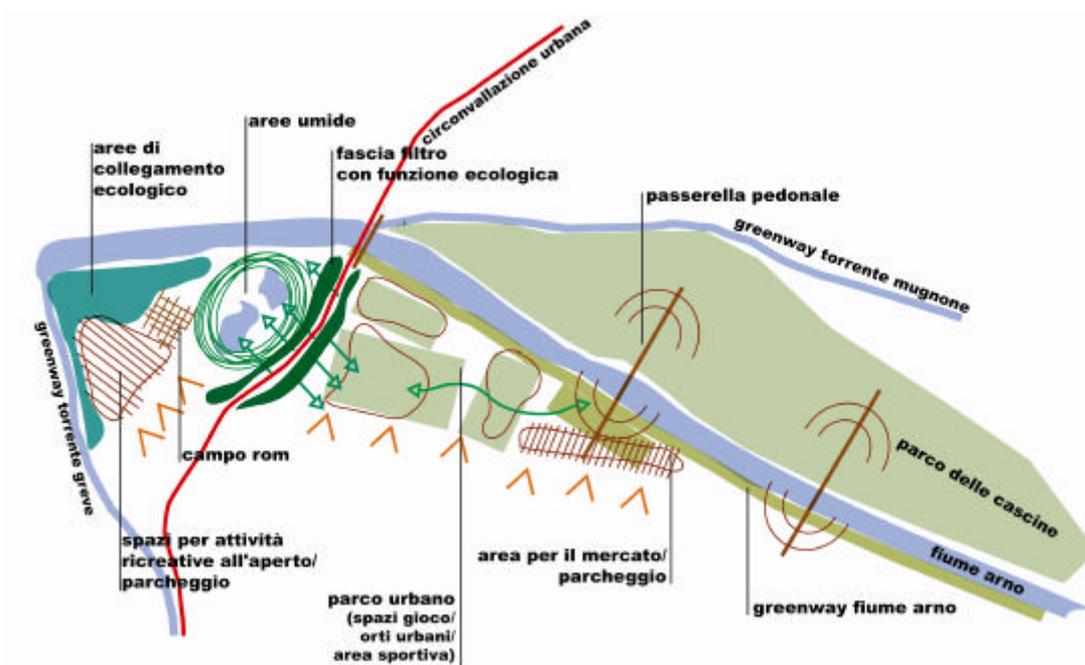


Figura 7. Schema del Master Plan per il parco dell'Argingrosso.

Rispetto a questi, i principi progettuali generali secondo i quali ogni piano/progetto sull'area dovrebbe dialogare, in una prospettiva di una trasformazione dell'area verso l'assetto proprio di un grande parco urbano di rilievo metropolitano, connesso funzionalmente in modo diretto con le Cascine, possono essere riassunte in:

1. tutela, miglioramento o realizzazione del sistema di connessione ecologica, che interessa gli elementi naturali, naturalizzati e potenzialmente rinaturalizzabili, definendo una rete di relazioni interne al parco che possano essere messe a sistema con le risorse ambientali della città;
2. conservazione e valorizzazione del sistema puntuale e areale delle risorse, identificato non solo nelle aree di valenza paesaggistica ma anche in relazione all'ipotesi di cassa di espansione, nelle zone umide e negli elementi che costituiscono il paesaggio agrario;
3. valorizzazione della potenzialità legata agli interventi di forestazione urbana, quale mezzo per ricomporre e ridefinire un sistema di valori paesistici legati alla continuità ecologica e territoriale;
4. mantenimento di una funzione diffusa legata al sistema minuto agrario esistente, interpretato in relazione alla matrice urbana;
5. garantire i rapporti tra il sistema degli spazi del parco e, potenzialmente, relazionarli con il sistema degli spazi aperti della città, attraverso elementi puntuali e lineari di connessione e collegamento ambientale e funzionale;
6. valorizzazione in chiave paesaggistica della previsione di cassa di espansione, quale modalità di trasformazione del paesaggio in linea con gli obiettivi di riqualificazione complessiva dell'area;
7. valorizzazione e potenziamento dei servizi delle attività ricreative all'aria aperta compatibili con i caratteri ambientali e paesistici dell'Argingrosso, che possono e devono contribuire a garantire un sistema di fruizione del parco, capace di svolgere un ruolo in relazione con il Parco delle Cascine.

Tallinn: il Piano del Parco della Valle del fiume Pirita

La città di Tallinn ha partecipato al progetto RiverLinks con il Distretto Amministrativo di Pirita. Il fiume Pirita è situato a nord dell'Estonia e sfocia nel Mar Baltico, e riveste una

notevole importanza per la città di Tallinn, non solo perché il fiume è l'elemento di connessione con il lago Ulemiste, riserva idrica della città, ma anche perché la sue sponde hanno mantenuto un carattere di naturalità; quest'ultimo aspetto è stato possibile anche grazie all'istituzione dell'Area Protetta del Fiume Pirita nel 1957. L'area protetta si estende per cinquecentoventitre ettari, di cui il quarantadue percento è ricoperto di boschi.

La riforma fondiaria in atto in Estonia si sta dimostrando per certi versi una minaccia per la conservazione dell'area protetta, in quanto i terreni restituiti ai precedenti proprietari potrebbero essere sottoposti ad una pressante speculazione edilizia. Il progetto RiverLinks, come spiega Enno Tamm Mayor, Sindaco del Distretto di Pirita, durante il Convegno, ha dato l'opportunità a Pirita di impostare uno strumento di pianificazione per la tutela e conservazione dell'area, che non trascurasse le esigenze di sviluppo economico e sociale dell'area stessa. Molti degli aspetti sviluppati nel Piano sono emersi durante il workshop, tenutosi a Pirita nel maggio del 2005, dove ai partners è stato chiesto di fornire idee e suggerimenti per porre le basi del piano.



Figura 8. Piano del Parco della Valle del fiume Pirita.

Bordeaux: il Piano della Garonne e il Progetto Lormont

La città di Bordeaux, come spiega l'Ingegnere Jean François Guérin¹³, ha calato il progetto RiverLinks all'interno di un progetto di piano di maggiori dimensioni, che interessa tutto il corso della Garonna all'interno del territorio della Comunità Urbana di Bordeaux (Cub), il progetto *Plan Garonne*.

Il Piano approvato nel 2000 ha tra gli obiettivi strategici principali: la promozione e riscoperta del fiume da parte della popolazione, la creazione di un diretto e funzionale contatto con il fiume e la valorizzazione del fiume e degli spazi naturali ad esso connessi; gli stessi obiettivi sono stati perseguiti con il progetto RiverLinks, che ha permesso alla Cub di trasformare le azioni di piano in progetti esecutivi.

Il progetto dell'infrastruttura pilota e del progetto pilota ha riguardato in particolar modo il Comune di Lormont, dove è stato promosso un progetto di recupero e di valorizzazione degli spazi portuali, con la realizzazione di percorsi pedonali, aree di accoglienza, percorsi

¹³ Jean François Guérin è ingegnere alla Direzione Sviluppo sostenibile e Ecologia Urbana della Comunità Urbana di Bordeaux.

ciclabili, aree di sosta e quant'altro necessario al miglioramento della fruizione dell'area fluviale. Come è accaduto a Brema, anche a Bordeaux il progetto è stato condotto attraverso la partecipazione dei cittadini, mediante incontri, assemblee, svoltesi nei tre anni di durata del progetto europeo. A Bordeaux il rapporto stretto tra città e fiume, o meglio tra i cittadini e il fiume è evidente anche per la festa che ogni anno si svolge nel mese di giugno, detta appunto la Festa del Fiume. Nei giorni dei festeggiamenti il Fiume è il vero protagonista, tutte le manifestazioni e gli spettacoli si svolgono lungo le sue sponde e nelle aree prossime al fiume.



Figura 9. Bordeaux, Lormot il belvedere Les Iris.

CITTÀ EUROPEE E INTERFACCIA CITTÀ- FIUME

La sessione pomeridiana del convegno ha visto alcune città europee confrontarsi sul tema del rapporto città-fiume. Grande protagonista è stata la città di Lione, che nel corso degli ultimi anni ha dato vita ad una serie di progetti di trasformazione che hanno avuto al centro i due fiumi che la attraversano, il Rodano e la Saône. Non a caso Lione è stata selezionata tra i casi studio, ed è stata sede di un incontro/seminario tra i partners di RiverLinks.

Durante il Convegno è stato presentato il progetto *Lyon Confluence*¹⁴, un progetto di trasformazione e riqualificazione urbana di una ex-area industriale posta a sud della *Presqu'île* alla confluenza della Saône nel Rodano. Per la sua localizzazione, la sua dimensione (centocinquanta ettari) e la sua storia, il sito si presta naturalmente all'espansione metropolitana di Lione, con la realizzazione di spazi per il commercio, le attività terziarie, le attività culturali, le attività ricreative e soprattutto per la realizzazione di un sistema di spazi aperti (il progetto riserva circa il sessanta per cento dell'area allo spazio pubblico), a incrementare la già ricca articolazione che caratterizza il sistema del verde della città.

La realizzazione del progetto, come spiega il direttore di *Lyon Confluence* Pierre Joutard, è stato realizzato dalla stretta collaborazione tra diverse figure professionali: architetti, urbanisti, paesaggisti, ingegneri e economisti. La collaborazione con grandi paesaggisti come Georges Descombes o Michel Desvigne, spiega ancora Joutard, ha contribuito ad aumentare notevolmente l'immagine di qualità del progetto.

¹⁴ Per maggiori notizie sul progetto Lyon Confluence è possibile consultare il sito web www.lyon-confluence.fr.

L'importanza del ruolo del fiume e dell'acqua nella città, e del rapporto che con esso viene instaurato, è ben rappresentato dal progetto del Parco della Saône, presentato al convegno dall'architetto paesaggista Georges Descombes¹⁵. Il parco si estende lungo le sponde della Saône, penetrando nel tessuto urbano, tra i palazzi e nelle strade. Il nodo centrale del Parco si sviluppa attorno alla *Place Nautique*. Il grande piano d'acqua riprende la tradizione delle grandi piazze lionesi, ma l'elemento centrale è l'acqua a rimarcare il rapporto che tra città e fiume si stabilisce.



Figura 10. Progetto del Parco della Saône.

Sempre a Lione è in corso di realizzazione il progetto di riqualificazione delle sponde del Rodano *Rive Gauche*, presentato al Convegno dalla sua progettista l'architetto paesaggista Annie Tardivon¹⁶. Nel progetto le sponde del fiume diventano parte integrante della città, trasformandosi in una sorta di piazza continua che si affaccia sul Rodano, dove si alternano percorsi pedonali, ciclabili e spazi ricreativi, giocando con materiali diversi e con la vegetazione. Nonostante una connotazione fortemente urbana, non viene trascurato nel progetto l'aspetto naturalistico, attraverso la realizzazione di isole, dove la fauna può stazionare indisturbata. Alla conclusione del suo intervento l'Architetto Tardivon commenta: "Quando si crea un progetto di gestione la difficoltà principale sta nella difficile articolazione tra l'uso passo e l'uso per il quale il nuovo spazio è definito".

Il rapporto città-fiume si instaura quindi tra il fiume e gli spazi aperti e gli spazi verdi della città.

L'esempio della città di Berlino, con gli interventi lungo il fiume Spree, mette in evidenza come il rapporto con il fiume in ambito urbano sia legato non solo al rapporto con gli spazi aperti, ma anche al rapporto fiume/edificato, come emerge dall'intervento di Hilmer von Lojewski, responsabile dell'ufficio Piano e Progetto di Berlino.

Infine il dottor Paolo Odone, ex dirigente all'assessorato per ambiente e lo sviluppo sostenibile del Comune di Torino, ha illustrato l'esperienza di Torino con il progetto "Torino città d'acque", esempio che pone il capoluogo piemontese all'avanguardia nel nostro paese in questo campo. Il progetto-programma ha avviato la realizzazione di un sistema di parchi fluviali che crea connessioni ecologiche e fruibili tra Po, Dora Riparia, Stura e Sangone. I principali tipi di intervento riguardano, l'incremento dei bacini di esondazione, la bonifica delle fasce spondali e il consolidamento degli argini, l'acquisizione delle aree interessate dai progetti e il potenziamento della navigazione turistica.

¹⁵ Gorge Decombes, architetto e architetto paesaggista, è Professore all'Università di Ginevra.

¹⁶ Annie Tardivon, architetto paesaggista, dello studio In-situ, è incaricata del progetto di gestione *Berges du Rhône*.

Il convegno si è concluso con una discussione/confronto dove è emerso il diverso rapporto che ciascuna città instaura con il proprio fiume, a seconda delle caratteristiche, tra cui dominano quelle idrauliche; di conseguenza le amministrazioni portano avanti e governano il rapporto con il fiume. Sicuramente RiverLinks, mettendo in rete le diverse esperienze europee, ha fornito nuovi stimoli e occasioni per approfondire la ricerca sul tema città-fiume, cercando di affrontare il dibattito partendo da differenti approcci tecnici e culturali.

RIFERIMENTI BIBLIOGRAFICI

- Corona verde. Torino città d'acque*, "Folia speciale", suppl. al n. 6 di "Acer", Il Verde Editoriale, Milano 2001.
- FORINO ALESSANDRA, *Paesaggi sull'acqua*, Alinea, Firenze 2003.
- GUCCIONE BIAGIO, MELI ANDREA, RISICARIS GIORGIO, (a cura di), *A networking experience for successful city-river interfaces*, Edifir, Firenze 2006.
- GUCCIONE BIAGIO (a cura di), *A selection of advanced river cities in Europe...a good practice guide*, Edifir, Firenze 2005.
- MALIN GIOVANNI (a cura di), *Il sistema del verde nell'area metropolitana fiorentina*, Edifir, Firenze 2004.
- RIZZO GIULIO GINO, VALENTINI ANTONELLA (a cura di), *Luoghi e Paesaggi in Italia*, University Press, Firenze 2004.

Siti web:

- www.riverlinks.org (Progetto RiverLinks)
- www.comune.firenze.it (Comune di Firenze)
- www.bremen.de (Landes Bremen)
- www.dresden.de (Landeshauptstadt Dresden – Startseite)
- www.lacub.com (La communauté urbaine de Bordeaux – Cub)
- www.tallinn.ee/est/g15 (Tallinn Pirita Linnaosa Valitsus)
- www.urbanismosevilla.org (Gerencia de Urbanismo - Ayuntamiento de Se villa)
- www.grandlyon.com (Communauté Urbaine de Lyon)
- www.lyon-confluence.fr (Projet Lyon Confluence)
- www.comune.torino.it/ambiente/verde/index.htm (Torino città d'acque)
- www.berlin.de (Berlin)

RIFERIMENTI ICONOGRAFICI

- Figura 1: Fotografia di Hans-Peter Weigel, Biology Director Bremen Senate.
- Figura 2: Fotografia di Enrica Campus.
- Figure 3, 5, 8: GUCCIONE BIAGIO, MELI ANDREA, RISICARIS GIORGIO (a cura), *A networking experience for successful city-river interfaces*, Edifir, Firenze 2006, pagg. 78, 74, 41.
- Figura 4: [http:// www.riverlinks.org](http://www.riverlinks.org).
- Figura 6: Fotografie di Gabriele Paolinelli.
- Figura 7: Elaborazione di Enrica Campus e Catia Lenzi per il Master Plan dell'Argingrosso.
- Figura 9: Fotografia di Jean Francois Guérin, Director of Sustainable Development and urban Ecology, Communauté Urbaine de Bordeaux.
- Figura 10: *Lyon Confluence*, GRAND LYON Infographies, marzo 2005.

Testo acquisito dalla redazione della rivista nel mese di ottobre 2006.

© Copyright dell'autore. Ne è consentito l'uso purché sia correttamente citata la fonte.