

VERSO UN CONTRATTO DI FIUME PER FERRARA

LINEE GUIDA (BOZZA)

Il presente **DOCUMENTO DI PROGETTAZIONE PARTECIPATA DocPP** è frutto di un percorso partecipativo attivato in marzo 2022 e conclusosi in ottobre 2022. Il percorso progettuale è stato finanziato dalla Regione Emilia Romagna grazie al Bando Partecipazione 2021, Legge regionale n.15/2018, ed è stato sviluppato da una rete di realtà associative costituita da Fiumana aps (capofila), Itturco aps, CSV Terre Estensi, Rete per la Giustizia Climatica e il partner Comune di Ferrara in qualità di ente decisore.

Premessa

Il seguente articolato di linee guida è stato redatto come premessa necessaria per un futuro Contratto di Fiume, volto alla **riqualificazione, tutela e valorizzazione** dei corsi d'acqua nel Comune di Ferrara in termini idrogeologici, ambientali, sociali, economici, culturali.

Il catalogo è frutto di un **percorso di coprogettazione** sviluppato da un gruppo di cittadini e associazioni e successivamente abbracciato da una larga platea di portatori di interesse fino a coinvolgere i **maggiori enti titolari di competenze decisionali**. Si è potuto in questo modo costruire consapevolezza, conoscenza e fiducia reciproca tra soggetti pubblici e privati e formare una **prima comunità** attorno al tema dell'acqua in città.

Tale comunità propone ora al Comune di Ferrara, partner del progetto, di accogliere con delibera le presenti linee guida e di farsi promotore di un protocollo di intesa volto a realizzare un Contratto di Fiume per Ferrara.

IL TERRITORIO DI RIFERIMENTO

Ferrara dispone di un **territorio comunale** di 404,4 km² caratterizzato da una fitta rete di canali di bonifica e canali navigabili regionali, ricavati in buona parte da antichi rami del fiume Po. Il **bacino idrografico**, che ha limite nord costituito dal fiume Po, ha come corsi d'acqua principali:

il Canale di Burana, il Po di Primaro, il Canale Boicelli e il Po di Volano; questi ultimi costituiscono la parte alta dell'Idrovia Ferrarese.

Tutti i corsi sono collegati tra loro e assolvono sia alla funzione di **scolo** delle acque, sia alla funzione di **irrigazione** che **navigazione**. Per quanto concerne la navigazione, fa eccezione il Canale di Burana che, pur conservando i requisiti per una percorribilità, non rientra al momento classificato navigabile. Tutti i corsi d'acqua menzionati costituiscono inoltre **corridoi ecologici importanti**, con una ricca fauna e in molti tratti con una folta vegetazione rivierasca e avvolgono come una ragnatela la Provincia di Ferrara caratterizzandone il paesaggio.

Esiste dunque una chiara **continuità territoriale**, all'interno della quale le presenti linee guida si concentrano – per motivi di facilitazione amministrativa e gestionale – entro i confini comunali di Ferrara; al tempo stesso, questo strumento si pone l'obiettivo di produrre da subito i propri effetti anche sui Comuni confinanti.

Un capitolo a parte è costituito dal **Po Grande**, linea di confine nord del Comune di Ferrara e fra l'Emilia Romagna e il Veneto, infrastruttura di paesaggio fondamentale per il territorio sopra descritto – in termini di approvvigionamento, sicurezza idraulica, ambiente, turismo e coesione sociale – e proprio per questo **destinato a una più ampia collocazione** in progettualità interregionali, nazionali, europee, attraverso il coinvolgimento di più enti e amministrazioni.

LA SITUAZIONE ATTUALE

I corsi d'acqua di Ferrara attraversano la città mettendo in connessione centro e ambiti periferici, penetrando all'interno di ampie zone residenziali (ad esempio nel quadrante Sud-Est) così come in ambiti a destinazione zona mista (ad esempio residenziale e industriale a Ovest), di fatto costituendo una vera **ossatura di raccordo tra urbanizzato e paesaggio**.

Un tempo vie di trasporto e comunicazione, luogo per il tempo libero, fonte di identità e prosperità, negli ultimi decenni essi si sono ridotti a **canali di difficile fruizione, di mera utilità industriale**. Scomparsa la navigazione commerciale e quella da diporto, le **poche attività**

rimaste sono costituite dagli sport acquatici remieri e dalla pesca sportiva, mentre la **ridotta navigazione turistica e da diporto** deve continuamente fronteggiare problemi tecnici e amministrativi non sempre di facile risoluzione in tempi brevi.

In linea generale gli utilizzatori del corso d'acqua riscontrano **criticità in riferimento alla vivibilità** delle sponde, alla **navigabilità** dei corsi d'acqua, alla **sostenibilità su alcuni aspetti** del progetto Idrovia Ferrarese e alla possibilità di sviluppo di attività relative al tempo libero.

Di fronte alla evidente crisi climatica in atto, la città si trova ora a convivere con infrastrutture gestite con **scarse risorse** da enti territoriali diversificati, costretti – nella migliore delle ipotesi – a difendere le priorità della sicurezza idraulica o dell'approvvigionamento d'acqua, senza poter disporre di strumenti per sviluppare l'**alto potenziale urbanistico, economico, ecologico, paesaggistico** che la rete capillare di via d'acqua porta con sé.

Dalle previsioni di rifacimento di diversi ponti sul degradato canale Boicelli (progetto Idrovia Ferrarese) **alla riqualificazione in itinere della Darsena di San Paolo** – alla quale dovrà essere abbinato il lungamente annunciato **dragaggio** di un tratto del bacino ex portuale cittadino e dell'incile tra Po di Volano e canale Boicelli – **investimenti e interventi** che necessiterebbero di una **maggior partecipazione dei cittadini** anche in relazione a possibili modifiche in corso d'opera.

Questi **investimenti** sono destinati ad **aumentare l'attenzione pubblica** verso il sistema dei canali ferraresi ma evidenziano sin d'ora **molte criticità**: fragilità ambientale, uso conflittuale tra attività industriale e tempo libero, precarietà degli insediamenti lungo le rive, riordino degli scarichi e delle occupazioni demaniali, mancanza di risorse economiche, annoso ritardo nella manutenzione e riqualificazione, improcrastinabile urgenza nella questione della sicurezza territoriale.

IL CONTRATTO DI FIUME PER FERRARA

Il processo partecipativo appena concluso ha individuato e riconfermato il **Contratto di Fiume** come **strumento idoneo** per affrontare la situazione di Ferrara fin qui delineata.

Esso si inserirà nella **strategia nazionale diffusa** di improntare la politica ambientale sulle necessità di riqualificazione di territori fluviali specifici che ha portato negli ultimi due decenni ad un **network di Contratto di Fiume** esteso su diverse regioni italiane, tra le quali l'Emilia Romagna. (<https://ambiente.regione.emilia-romagna.it/it/acque/temi/contratti-di-fiume-1>)

Il CdF è infatti oggi riconosciuto come **atto di impegno condiviso da parte di diversi soggetti pubblici e privati**, che mira alla riqualificazione ambientale e la rigenerazione socio-economica sostenibile di un determinato bacino idrografico e riconduce le specifiche strategie e competenze dei soggetti coinvolti **verso un processo di governance fluviale**, nel rispetto delle specificità e delle autonomie.

Vedi anche Osservatorio Nazionale dei Contratti di Fiume, istituito nel 2017.

Dal punto di vista formale il CdF è uno **strumento di programmazione strategica volontaria** ma viene formalmente riconosciuto nell'ordinamento giuridico nazionale (2015/2016, l'inserimento dell'articolo 68 bis al Testo Unico Ambientale nel D.Lgs 152/2006 (c.d. Codice dell'Ambiente)

"I Contratti di Fiume concorrono alla definizione e all'attuazione degli strumenti di pianificazione di distretto a livello di bacino e sottobacino idrografico, quali strumenti volontari di programmazione strategica e negoziata che perseguono la tutela, la corretta gestione delle risorse idriche e la valorizzazione dei territori fluviali, unitamente alla salvaguardia dal rischio idraulico, contribuendo allo sviluppo locale di tali aree".

Inoltre il CdF si pone la finalità di attuare, alla scala locale, gli obiettivi definiti a livello comunitario dalla **Direttiva quadro sulle Acque 2000/60/CE** (Water Framework Directory, WFD) e può rappresentare uno degli strumenti di **attuazione del Piano di Tutela delle Acque** che traduce le indicazioni della WFD in prescrizioni alla scala regionale e locale.

Vedi anche le recenti disposizioni comunitarie (in primis la Direttiva Quadro sulle Acque e la Direttiva Alluvioni).

A Ferrara il processo partecipativo ha fatto emergere le problematiche, i conflitti, gli interessi, ma anche la **grande vocazione del suo territorio "terra & acqua"** e la necessità di "fare sistema", continuando a promuovere il dialogo tra i soggetti a vario titolo portatori di interesse.

E' auspicabile che tale processo generi ora **nuove sinergie** per affrontare le molteplici questioni da quelle ambientali alla gestione del rischio idrogeologico, dalla valorizzazione

paesaggistica/infrastrutturale dei corridoi fluviali alla fruibilità turistico-ricreativa, dallo sviluppo socio-economico alla salvaguardia delle emergenze culturali.

Le presenti linee guida si collocano pertanto in una **visione di continuità** in termini di condivisione, collaborazione, negoziazione, volta al rafforzamento degli enti ed amministrazioni al coinvolgimento di istituzioni, associazioni, cittadini interessati, alla **progressiva integrazione in un CdF per Ferrara dei diversi strumenti** di formazione ed informazione, di programmazione, di pianificazione territoriale e di tutela ambientale.

OBIETTIVI GENERALI

Le presenti linee guida si pongono l'obiettivo di costituire il dispositivo di riferimento per **riabilitare gli ambienti di fiumi e canali come beni comuni** nell'assetto dell'ecologia urbana e del contrasto al cambiamento climatico, facilitandone la gestione, aumentandone la qualità ambientale e sviluppando appieno le loro potenzialità.

I promotori auspicano che questo strumento favorisca **l'integrazione orizzontale** tra gli enti competenti e il Comune di Ferrara, individuato come ente titolare sotto il profilo decisionale, così come **l'integrazione verticale** tra gli stessi enti, le associazioni, le imprese e la totalità dei portatori di interesse, a partire da coloro che vivono e operano in stretto contatto con l'acqua.

Lo sguardo, dunque, volge oltre alla delibera comunale come atto formale di validazione del presente documento e necessario alla conclusione del processo partecipativo, per **puntare con decisione all'esplicito impegno** per la promozione di un vero e proprio Contratto di Fiume.

La firma di un tale contratto comporterebbe l'assunzione comune di responsabilità, la leale collaborazione, la fiducia reciproca, la **creazione di un alfabeto comune** tra i soggetti pubblici e privati che operano sull'acqua e garantirebbe altresì la possibilità concreta di una **maggiore integrazione e programmazione** dei molteplici processi di pianificazione, progettazione e costruzione, in funzione di un **uso plurimo e armonizzato delle acque**.

Allo stesso tempo, un Contratto di Fiume permetterebbe ai cittadini di fruire di un efficace spazio di co-decisione, ipotizzato nel processo partecipativo sotto forma di **Comitato di Garanzia Locale permanente**, ciò che darebbe maggiore forza ed efficacia alle presenti linee guida.

OBIETTIVI SPECIFICI

Le linee guida dovranno **delineare i quadri di riferimento** per una **conoscenza diffusa** delle caratteristiche e della complessità gestionale delle vie d'acqua e mettere in grado gli enti decisionali di **cooperare per una riqualificazione più efficace e sistemica**.

E' auspicabile che gli enti e i comparti responsabili per la progettazione, costruzione, manutenzione di infrastrutture (ponti, conche, darsene, argini, canali navigabili e di scolo, fondali, piste ciclabili), così come per i controlli della qualità dell'acqua, per la regolazione dei livelli idrici, per il rilascio di concessioni e autorizzazioni, per la pianificazione territoriale, individuino in fiumi e canali **una vera e propria risorsa e definiscano strategie comuni integrate** con gli interessi dei cittadini, espressi nel documento frutto del processo partecipativo.

Il Comune di Ferrara potrà applicare questo stesso documento per ridefinire e rinnovare il proprio ruolo e gli ambiti di competenza all'interno del quadro sopra descritto, anche con l'obiettivo di **sviluppare in modo organico le prossime progettualità**. Nell'ottica di continuare a **promuovere la partecipazione diretta**, l'Amministrazione Comunale potrà innescare un processo di mutua interazione con un forum cittadino, che la sosterrà elaborando ulteriori proposte.

L'AMMINISTRAZIONE DELLE ACQUE A FERRARA

A Ferrara (e in provincia) le autorità idrauliche per la gestione dei corsi d'acqua sono:

1. Agenzia Interregionale per il fiume Po (AIPo)
2. Agenzia per la Sicurezza Territoriale e la Protezione Civile – (A.R.S.T.P.C. – Ferrara)
3. Consorzio di Bonifica Pianura di Ferrara e, per piccole porzioni, il consorzio della Bonifica Burana e della Bonifica Renana

4. Agenzia Regionale per la Protezione dell'Ambiente - ArpaE
5. ArpaE - SAC - Servizio Autorizzazioni e Concessioni

La gestione delle occupazioni delle aree demaniali ramo idrico non di bonifica è assolta dall'ArpaE SAC. ArpaE svolge compiti di vigilanza, controlli e monitoraggi ambientali ai sensi del D.Lgs 152/2006 e della Direttiva quadro sulle Acque 2000/60/CE. I dettagli dell'attività di ArpaE sono consultabili al seguente indirizzo: www.arpae.it

I Consorzi di Bonifica, nel quadro degli enti che si occupano della gestione territoriale, esercitano funzioni di interesse pubblico per quanto riguarda lo scolo delle acque interne, l'irrigazione e la difesa del suolo; concorrono inoltre alla tutela e valorizzazione dei beni naturali. Gestiscono la rete idraulica minore, costituita dai canali di bonifica e tutti i manufatti ad essa relativi, inclusi svariati impianti idrovori, taluni di dimensioni e potenza di sollevamento acqua notevoli.

Tra i vari grandi utilizzatori vi sono il Comune di Ferrara, Hera, le aziende del Petrochimico e altre industrie che prelevano acqua a fini di potabilizzazione, raffreddamento impianti e che utilizzano gli invasi per lo scolo di acqua reflue, di depurazione, di scarichi industriali e domestici.

Si aggiungono inoltre i vari corpi di vigilanza e controllo quali Carabinieri del Corpo Forestale, Guardie giurate volontarie.

Gli enti di cui sopra operano su aree di proprietà in parte demaniale e in parte comunale, ma operano comunque sempre in territorio comunale. Essi hanno delle competenze ben distinte e diversificate e operano con larga autonomia, anche in ambito decisionale.

NAVIGAZIONE E ACCESSIBILITA'

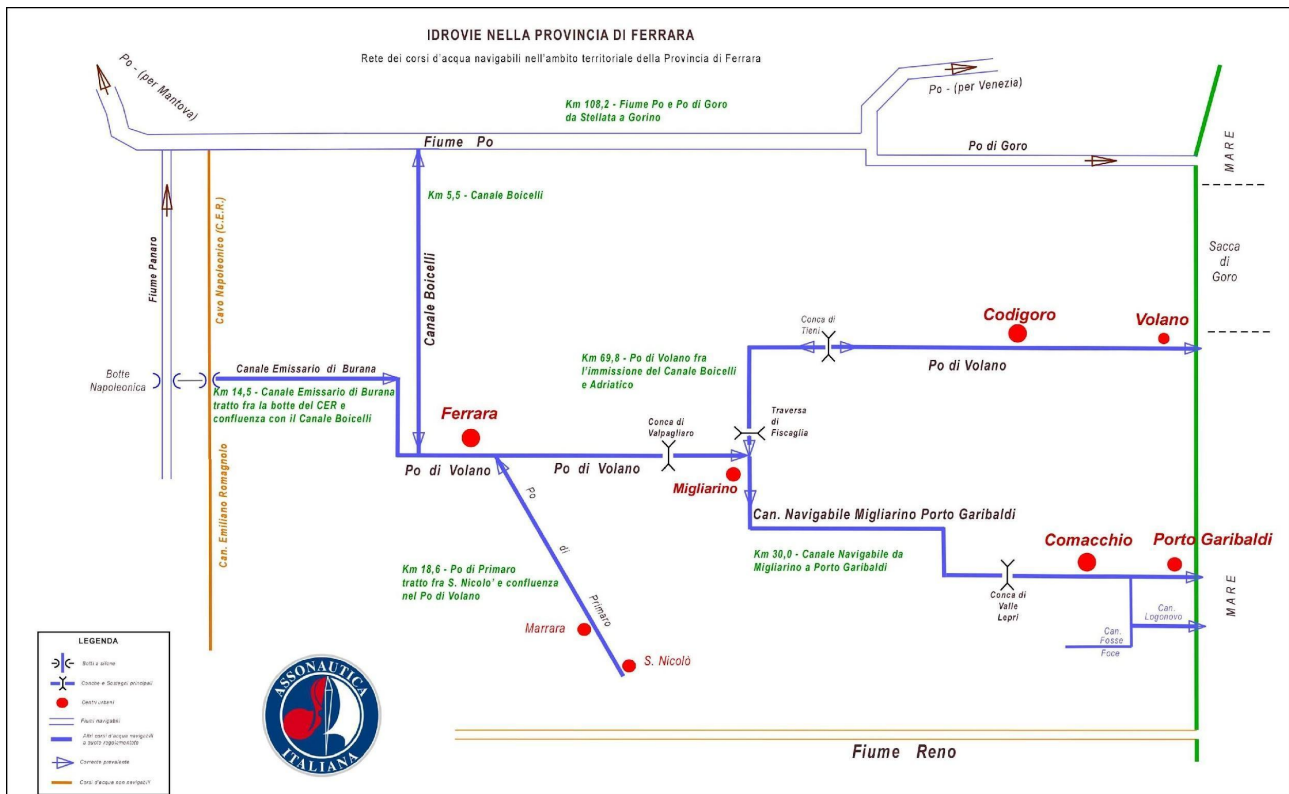
Ferrara con la sua rete di canali interni è collegata al mare adriatico così come al Po Grande, al Delta del Po e alla Laguna di Venezia. Mentre la navigabilità del fiume Po è da sempre soggetta alle variazioni meteorologiche, accentuate di recente anche da periodi di siccità estrema, il sistema **idroviario interno** della provincia con i suoi attuali 120km ca di canali, tenuto artificialmente a livello (bacinizzato), è **navigabile tutto l'anno**. La rete di canali interni pertanto

si colloca all'interno della più ampia rete infrastrutturale padano-veneta, ma costituisce **una rete autonoma a livello locale** e provinciale che le conferisce un **enorme potenziale di sviluppo per la mobilità sull'acqua e intermodale**.

La navigabilità è data da leggi e decreti ministeriali che permettono la navigazione su canali, che vengono utilizzati anche ai fini della gestione idraulica del territorio (scolo e irrigazione). E' previsto quindi un **uso promiscuo delle vie d'acqua** Canale Boicelli, Po di Volano e Po di Primaro, mentre la navigazione del Canale di Burana, anch'esso ad alto potenziale turistico è non è libera, ma solo previo nulla osta idraulico. In previsione di un futuro CdF si rende necessaria pertanto una revisione delle norme e/o delle competenze di gestione se si vuole estendere la navigazione anche sul canale Emissario di Burana, che percorre la parte ovest della città costeggiando una pista ciclabile di alto valore turistico.

Del resto è auspicabile **che venga reso navigabile ciò che potenzialmente è navigabile**, ma una tale affermazione di apparente ovvietà è invece di notevole complessità.

A Ferrara, nella situazione attuale i **canali navigabili sono privi di ogni forma di servizio** nautico e poiché la navigazione da tempo è pressoché nulla, (a prescindere da barche per sport acquatici remieri, piccoli natanti per la pesca sportiva, arrivi isolati di houseboat e un solo operatore di trasporto passeggeri) non pare esserci un particolare bisogno di predisporre segnaletica, attracchi, punti di rifornimento, sistemi informativi ecc. Questa situazione è acuita anche dal fatto che il percorso Ferrara - Portogaribaldi (mare Adriatico) è interrotto dal febbraio 2013 a causa di un incidente e rottura della conca di Valle Lepri) e che l'accesso dal Po Grande è reso spesso difficile da bassi fondali e una conca che necessita di interventi manutentivi frequenti.



Di contro viene evocato da anni il **ritorno** della **navigazione turistica** da una e della **navigazione commerciale** dall'altra parte. Per quest'ultima viene finanziata da quasi vent'anni con fondi europei e regionali la cosiddetta **Idrovia Ferrarese**, un progetto che mira a far circolare tra il mare e il fiume Po delle **navi della IV classe europea** che dovrebbero passare anche per la città di Ferrara. Il progetto, un tempo in fase di avvio promosso ampiamente nella cittadinanza, **necessiterebbe oggi di un aggiornamento dei suoi obiettivi**, notevoli dal punto di vista della sostenibilità (trasporto merci su acqua vs trasporto su gomma) ma del tutto incerti e **senza un disegno** definito per l'esito finale e il suo impatto sotto aspetti ambientali e turistici. Questa è l'impressione diffusa nella cittadinanza, e per questo vi è una **forte esigenza di condividere nuovamente** la sua utilità per la comunità, anche alla luce dei rapidi cambiamenti economici, sociali, climatici in corso.

L'ente che si occupa oggi della navigazione in Provincia di Ferrara è l'**Agenzia Regionale per la sicurezza del territorio e la protezione civile**. Oltre al progetto Idrovia l'agenzia si deve occupare anche delle opere in sponda (nulla osta, autorizzazioni), del controllo della navigabilità, delle conche di navigazione (manutenzione e servizio di funzionamento) e della rimozione di ostacoli

che impediscono o rendono difficile la navigazione, in particolare oggetti fissi e mobili, depositi fondali, alberi caduti ecc. L'ente regionale è pertanto il **principale attore** per quanto riguarda la navigabilità dei canali di Ferrara e può impegnarsi per un alto grado di accessibilità ai canali dalla terra così come dall'acqua, coniugando tale obiettivo con le esigenze della sicurezza idraulica e della protezione civile. Rientrano in questa mission anche il previsto e fortemente **auspicato dragaggio della darsena cittadina** e dei canali Boicelli e del Po di Volano così come il **ripristino completo della navigazione sul Po di Primaro**.

Una volta resi navigabili e accessibili sia dal mare sia dal fiume Po, (il progetto Idrovia potrebbe dare un enorme aiuto in questo) i canali di Ferrara **dovranno essere attrezzati con tutti servizi** di cui sopra. Tuttavia è possibile e necessario **partire intanto dal servizio alla navigazione esistente**, che è costituita anche da un'attività di **accoglienza nautica** (houseboat provenienti da Mantova e da Chioggia, canoe e barche da remi e da diporto in discesa sul Po) e che potrebbe portare a medio termine anche all'arrivo in centro di imbarcazioni minori da crociera fluviale.

Dovrà essere valutato a tal proposito, sullo sfondo degli obiettivi del progetto Idrovia, l'ostacolo che costituisce il **ponte della ferrovia nei pressi della stazione di Ferrara**, troppo basso per la maggior parte di barche da trasporto passeggeri e crociera e ad oggi senza soluzioni per come innalzare il suo tirante d'aria.

Se l'impedimento dovesse essere confermato come duraturo si potrebbero ipotizzare due punti di arrivo distinti, uno a monte del ponte sul Canale Boicelli e l'altro a valle nella nuova Darsena di Ferrara, lasciando il ponte in questione come intransitabile per alcune categorie di navi.

In linea generale il CDF dovrà mirare ad una **gestione integrata in cui la navigazione turistica potrà trarre beneficio da una riqualificazione allo stesso tempo infrastrutturale ed ambientale**, che permette una programmazione certa e un'offerta di percorsi di qualità. Tali percorsi potranno connettere il territorio comunale al sistema idroviario provinciale ed interregionale ma figurare altresì come linee di **una futura rete di trasporto pubblico su acqua**.

In entrambi i casi si raccomanda di costruire una **rete di attracchi**, (possibilmente) per varie

tipologie di barche anche integrando all'inizio "solo" le piccole infrastrutture già esistenti (Vigarano Pieve, Baura, darsena di Fossalta, bacino di evoluzione di Marrara, banchina in Via dei Tarocchi, Società Canottieri). A questo va aggiunta la **messa a sistema di approdi e scivoli** e/o impianti di varo e alaggio per la navigazione sportiva e di pescaturismo.

Se il Comune di Ferrara dovesse confermare la **scelta di non ripristinare la darsena cittadina come porto turistico** (chiuso circa dieci anni fa; manca da quel momento l'indotto della cantieristica e del rimessaggio barche), dovrebbe decidere di **attrezzare per lo meno alcuni attracchi con servizi per l'accoglienza turistica** (acqua, elettricità, rifornimento ...) e la gestione di percorsi turistici intermodali (bike&boat). Oltre a nuovi attracchi nei pressi di emergenze turistiche si potrebbero creare anche **incentivi** per la creazione di piccoli approdi privati nei pressi di ristoranti e strutture ricettive.

Mentre è dato per scontato che la manutenzione delle infrastrutture pesanti è garantita da un piano di gestione degli enti competenti, il CdF potrà includere la questione **riguardante il come mantenere approdi, porticcioli, postazioni per la pesca e altre infrastrutture leggere**. Potranno concorrere a questo compito tramite impegni vincolanti associazioni, imprenditori e cittadini fruitori/utilizzatori delle stesse infrastrutture. Gli stessi, per garantire un monitoraggio costante della navigabilità potranno essere **sensibilizzati e sostenuti nella segnalazione sistemica di irregolarità** che compromettono la navigazione (barche abbandonate, oggetti pericolosi in acqua, segnaletica mancante ecc), segnalazione che potrà **essere** estesa anche su danni ambientali e altro.

Dovrà essere implementato nel CdF l'impegno per un **sistema di informazione e comunicazione a servizio della nautica** che sarebbe necessario sin d'ora per rendere accessibili a turisti e cittadini attraverso supporti dedicati dati fondamentali aggiornati quali orari, contatti, livelli idrici, percorribilità, criticità, ma anche mappe, cartine nautiche (da ristampare). Merita di essere menzionato a tale proposito l'applicazione **"Il Portolano del Po"** (<https://play.google.com/store/apps/details?id=art.acma.portolanopo>).

Ai fini dell'**armonizzazione di attività nautiche differenti** viene suggerito inoltre di **mettere in rete**

le associazioni operanti sull'acqua di attività per lo più ricreative e sportive (sport, pesca, turismo, diporto) ma non solo.

Dovranno essere resi trasparenti e facilmente accessibili infine le **competenze dei vari enti e le procedure che possono interessare i cittadini**, ad esempio per richieste di concessioni e autorizzazioni (ormeggio, specchi d'acqua, prelievo a fini irrigui ecc).

I protagonisti delle attività sportive e ricreative sull'acqua (canoa, canottaggio, stand up paddle, voga veneta con batane, pesca dalla riva o con piccoli natanti) sono i maggiori frequentatori dei canali di Ferrara e rappresentano per questo un **presidio importante**, partendo dalle sedi delle loro società. Essi necessitano di un sistema di canali accessibili, fruibili, salubri, qualità che loro stessi possono contribuire a mantenere ed aumentare attraverso **azioni di volontariato ma anche con iniziative educative o informative mirate**, utilizzando il CdF come cornice di riferimento.

Il CdF potrebbe inoltre **tracciare delle modalità di collaborazione e condivisione** tra le varie società per quanto riguarda l'offerta dei servizi (eventualmente anche ai turisti), gli orari della presenza sull'acqua, i calendari delle gare, le strutture e gli attrezzi per gli allenamenti e simili.

Il CdF potrebbe farsi infine promotore dell'ingresso del Comune di Ferrara nella **Riserva MAB Unesco PoGrande**, riconoscimento importantissimo che interessa un vasto territorio della media valle del Po ed è stato di recente tradotto in un piano di azione molto articolato

(<https://www.ilgiornaledelpo.it/ecco-il-piano-dazione-della-riserva-mab-pogrande-unesco/>)

che tra gli altri prevede un progetto di collegamento intermodale tra i comuni delle due sponde del grande fiume: <https://www.pogrande.it/trasponde/>

PAESAGGIO COME INFRASTRUTTURA

CRITICITÀ e OPPORTUNITÀ DELL'AMBIENTE FLUVIALE COME PRINCIPIO ORDINATORE

L'estensione totale del **bacino idrografico della provincia di Ferrara** è di 324.000 ettari, tutti in pianura; di cui oltre 130.000 sono situati a quota inferiore al livello del mare; le pendenze sono

generalmente minime, spesso inferiori allo 0,05 per mille. Il grande fiume Po attraversa a Nord il comune di Ferrara, lambendolo per circa 25 chilometri e quattro canali, rispettivamente, Burana, Boicelli, Po di Volano e Po di Primaro, attraversano la città.

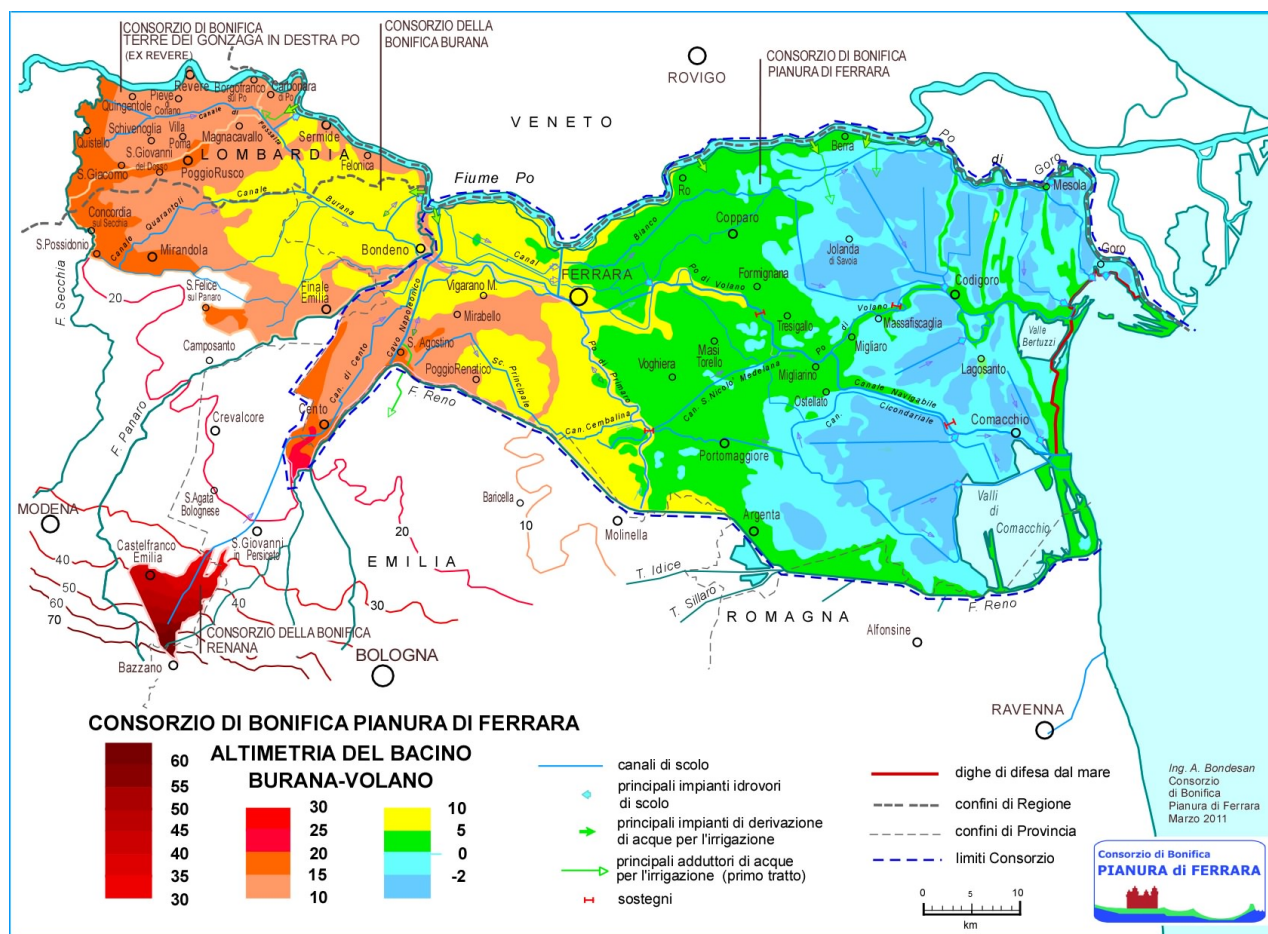


Fig 1 – Altimetria del Bacino Burana-Volano

L'area d'interesse progettuale si inserisce in un territorio dalle caratteristiche morfologiche peculiari e in un **tessuto idraulico di straordinaria complessità**, cui è riconosciuta la principale funzione di scolo delle acque, per scongiurare fenomeni di allagamento. Parte del territorio si trova sotto al livello del mare, esposto ad un costante rischio idraulico. Per via di questa condizione e delle pendenze comunque molto deboli, è stato necessario installare numerose idrovore, che sollevano le acque dei canali facendole defluire al mare. I suoi canali assumono **fondamentali funzioni irrigue** per le campagne che si estendono su tutto il territorio provinciale, ma sono anche in grado di assicurare una **moltitudine di servizi ecosistemici**, tra cui la fitodepurazione o autodepurazione delle acque, i corridoi ecologici e le aree ripariali che favoriscono la biodiversità.

L'**intervento antropico** ha profondamente influito nel determinare l'assetto attuale del territorio, prima con il disboscamento, poi con la **stabilizzazione della rete fluviale**, per favorire l'agricoltura e l'insediamento in genere, infine con le numerose altre attività produttive venute ad esistenza. L'**arginamento dei fiumi**, ad esempio, li ha resi pensili e ha impedito il periodico deposito, nei territori circostanti, di nuovi sedimenti a compensare gli **abbassamenti dovuti alla subsidenza naturale**. Ciò ha favorito progressivamente l'estensione di zone umide dolci e salmastre, alcune delle quali sono state trasformate in saline, altre in valli per la pesca professionale, od oasi naturalistiche.

Il territorio ha sempre presentato un **rischio idraulico** più elevato delle altre regioni italiane, caratterizzato sia dal **pericolo di allagamento da fiumi**, in particolar modo dal Po, sia da quello da mare, che da canali. L'ampliamento delle aree urbanizzate ha accentuato l'**impermeabilizzazione dei terreni**, con conseguente **incremento delle portate liquide** nei fiumi e nei canali, acuendo ulteriormente il rischio idraulico.

I livelli sono artificialmente regolati da un **complesso sistema di canali e impianti idrovori**

Una dorsale di corsi d'acqua di competenza regionale, convoglia a mare le acque raccolte dalla fitta rete dei canali di bonifica (circa 4.200 km di canali). Per il sollevamento delle acque delle aree pianeggianti e altimetricamente basse, sono necessari ben 82 impianti idrovori di scolo, distribuiti su tutto il territorio provinciale, gestiti dai Consorzi di Bonifica. Senza tali impianti e reti idrauliche questo territorio, posto fra bordi del Po, del Reno, del Secchia e chiuso verso mare dalla fascia litoranea, verrebbe in gran parte sommerso.

La necessità di **garantire insediamenti e popolazioni contro le alluvioni** ha spinto ad aumentare la capacità di deflusso dei corsi d'acqua, caratterizzati oggi da **alvei quanto più possibile rettilinei e generalmente poveri di alberature** lungo le sponde, per favorire il passaggio dei mezzi meccanici adibiti alla manutenzione. Nuovi problemi sono poi intervenuti negli ultimi decenni, legati al cambiamento climatico, quali la **diminuzione di portata liquida** nei fiumi, la ulteriore diminuzione di apporto sedimentario, **l'innalzamento del livello marino**, l'aggravamento del fenomeno della risalita del cuneo salino lungo i fiumi, la risalita delle acque

salate nei terreni e il rischio siccità.

I **periodi esenti da piogge** tendono infatti ad allungarsi e il Po registra sempre più spesso fasi di magra con portate molto basse. Le **precipitazioni** sono divenute più brevi e localizzate, ma più intense, con ulteriore aumento delle portate e incremento dei rischi di allagamento. A questa situazione si è aggiunta progressivamente la **problematica degli scarichi di depuratori e scolmatori** di piena che riversano in fiumi e canali grandi quantità di sostanze inquinanti, peggiorando la qualità dell'acqua e quella dell'ecosistema nel suo complesso. L'ambiente di pianura appare in tal senso semplificato e degradato, ma **mantiene intatte le potenzialità per un significativo incremento della naturalità**, grazie proprio alla fitta rete dei corsi d'acqua che lo interconnette.

A fronte del contesto ambientale, è bene dare atto della presenza di **numerose associazioni e gruppi informali locali** dediti all'attivismo pro ambiente, impegnati in attività che spaziano dal recupero dei rifiuti abbandonati, alla co-progettazione di sistemi di gestione e spazi collettivi, al crowdmapping, alla vigilanza e al controllo sugli illeciti ambientali. Chiaro segnale di un **vivido e attuale interesse della cittadinanza** per la risorsa naturale che l'acqua rappresenta. Tali peculiarità potrebbero venire sfruttate ed incentivate mediante **progetti di citizen science**, coordinati dagli enti di gestione e controllo.

Questi ambienti generano una serie di servizi che vanno al di là della mera produzione agricola, ma risultano **ancora scarsamente considerati** nelle azioni di policy, programmazione e gestione territoriale. Per perseguire politiche di sostenibilità, è utile e in alcuni casi necessario, stimare la **consapevolezza sociale del valore dei flussi di servizi/beni** generati dai sistemi ambientali mediante strumenti specifici.

Affinché le **potenzialità ambientali e paesaggistiche** della rete di acque interne possano esprimersi pienamente, la **riqualificazione ambientale** degli invasi diviene una scelta essenziale che, se attuata, potrà essere **trasformata da necessità ecologica in opportunità**. Si vuole estendere il significato che è spesso stato attribuito alla riqualificazione ambientale dei canali, associata in genere ai soli interventi mono-obiettivo di rivegetazione delle sponde, ad azioni

sugli scarichi fognari o dei depuratori o, tutt'al più, ad **interventi puntuali di creazione di microhabitat** in alveo e sulle sponde (come rifugi per pesci, buche e raschi, ecc.), la cui realizzazione è però sino ad ora stata subordinata al mantenimento di un deflusso delle piene libero da impedimenti e da una gestione della manutenzione sostenibile anche economicamente.

Per progredire e sviluppare un **approccio sistemico e multidisciplinare**, si propone di realizzare **interventi di riqualificazione ambientale** per contribuire a risolvere problemi di interesse antropico, come il rischio idraulico, la qualità dell'acqua, il dissesto spondale, la banalizzazione del paesaggio, la scarsa fruibilità del territorio e gli alti costi di manutenzione. In questo modo, la riqualificazione non rimarrebbe subordinata alla garanzia del deflusso delle piene o ad altri obiettivi strutturali, come nell'approccio classico, ma diviene essa stessa strumento per raggiungere questi obiettivi, in una logica di **progettazione integrata** degli interventi.

Con l'approccio della riqualificazione ambientale dei canali qui prospettato si suggerisce di valutare, a monte di ogni scelta operativa, se la soluzione dei problemi in atto può essere trovata con **interventi di riqualificazione multiobiettivo** e, solo nel caso ciò non sia possibile, di far ricorso ad interventi di ingegneria classica, ad integrazione o completa sostituzione di quelli ambientali. Considerata l'emergenza idraulica sopracitata, è chiaro che non si possa agire privilegiando la riqualificazione integrata dei corsi d'acqua indistintamente su tutte le aste fluviali e che gli **interventi vanno necessariamente calibrati** in base alle priorità di rischio.

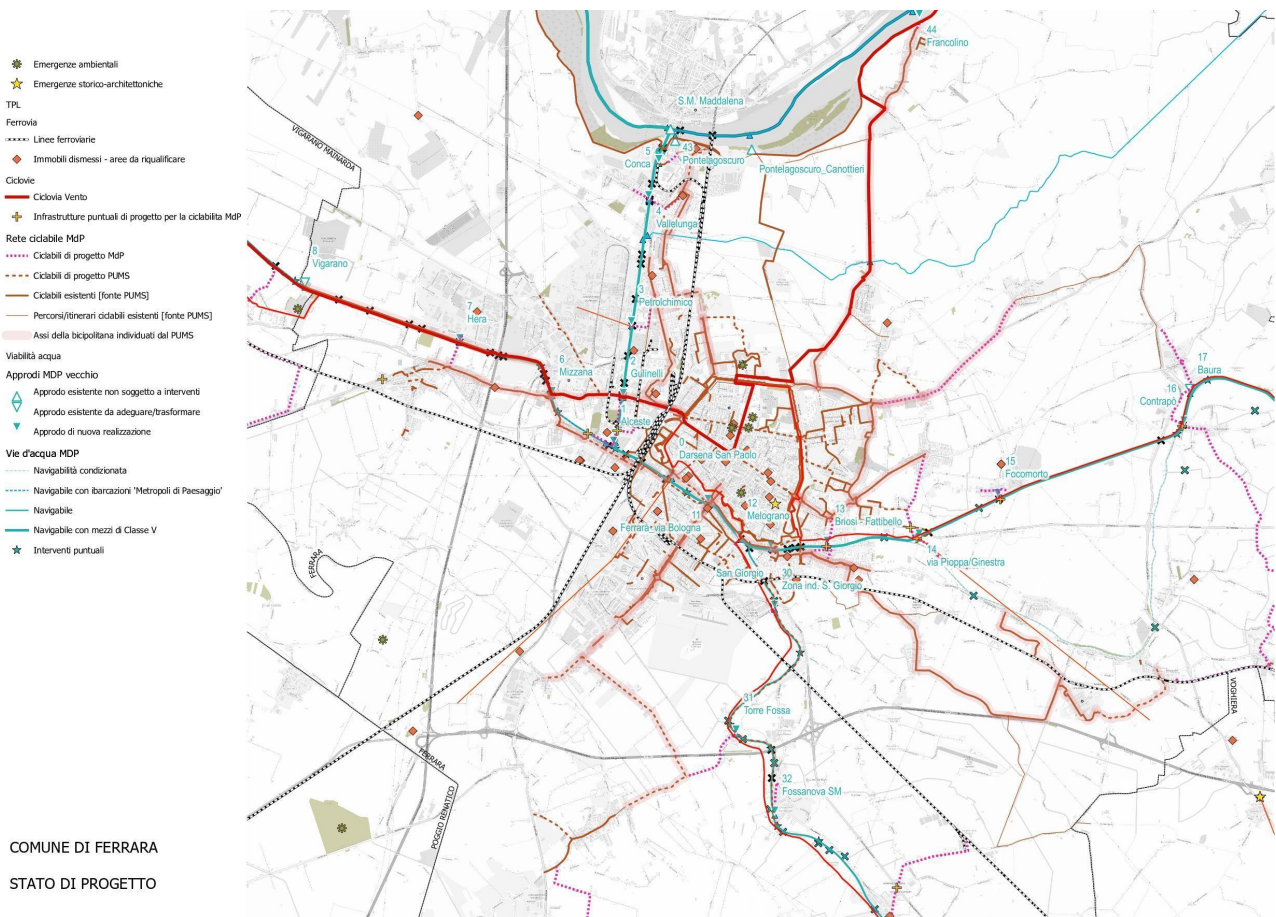
Potrebbero ipotizzarsi **progettualità sperimentali**, aventi ad oggetto un'asta fluviale il cui rischio idraulico è considerato minimo, o perlomeno "controllato". Il **Po di Primaro**, ad esempio, ben potrebbe prestarsi ad **interventi di ingegneria naturalistica**. Tale storico fiume ha, per altro, una notevole valenza ambientale e turistica, è navigabile **nel tratto fra Ferrara e Marrara**, è caratterizzato dalla presenza di alberi e cespugli ripariali lungo gli argini, nonché di una consolidata presenza di fruitori, riuniti in associazioni e comitati locali. Le criticità prevalentemente riscontrate in questo bacino riguardano segnatamente l'occupazione senza titolo delle aree demaniali prossime alle sponde, da parte dei privati e la presenza di numerosi scarichi abusivi, che si riversano direttamente in acque superficiali, peggiorandone la qualità.

UN MASTERPLAN PER IL CONTRATTO DI FIUME

Le peculiari condizioni orografiche del territorio ferrarese e, al suo interno, dell'areale occupato dal Comune di Ferrara, costituiscono i presupposti per un sistema di ragionamenti meta-progettuali in grado di innescare un **nuovo scenario urbano**, fondato sulla **centralità delle vie d'acqua**. Se il punto di partenza, sotto il profilo fisico, è rappresentato proprio dalle particolari condizioni paesaggistiche, antropiche e culturali descritte nei paragrafi precedenti, dal punto di vista operativo esso scaturisce da una **prospettiva di interazione, tra pratiche e soggetti**, completamente differente dai modelli in atto: il fiume e le vie d'acqua in generale diventano banco di prova per la **realizzazione di progetti interdisciplinari e sistemici**, entro i quali coordinare al tempo stesso obiettivi architettonici e urbanistici, ambientali e paesaggistici, funzionali e di accessibilità, sociali ed economici.

Proprio partendo da questi presupposti e prendendo le mosse dalla **visione strategica di Metropoli di Paesaggio** - ormai consolidata entro gli strumenti di piano locali e basata sul principio di valorizzazione del paesaggio come migliore infrastruttura - il Contratto di Fiume si pone, tra gli altri, l'obiettivo di elaborare un masterplan metaprogettuale capace di gestire **l'interazione efficace tra vie d'acqua, vie di terra e vie di ferro**, in un sistema progettuale orientato all'**intermodalità** e avente come baricentro portante l'insieme delle quattro vie d'acqua che caratterizzano il territorio ferrarese: Po di Volano, Po di Primaro, canale di Burana (per il primo tratto, entro il contesto periurbano) e canale Boicelli.

La **continuità infrastrutturale** che il paesaggio può garantire - partendo dalle vie d'acqua e diffondendosi capillarmente nel tessuto costruito attraverso il verde - diventa condizione per l'inverarsi di una **nuova forma di urbanità**, attraverso un processo di **riuso degli spazi** e riabilitazione delle dinamiche di coesione sociale necessarie alla **ripartenza dei luoghi**. Per questo possiamo parlare di paesaggio come "Infrastruttura sociale", sistema in grado di catalizzare un insieme di **azioni sostenibili** che implicano **collegamenti fisici tra luoghi così come connessioni tra reti e servizi** a vantaggio della collettività.



Tali azioni devono essere frutto di **scelte strategiche**, sistematizzate a disegnare geograficamente precise traiettorie di senso all'interno del territorio, reso in questo modo più accessibile, fruibile, coeso. Il senso del masterplan è quello di **disegnare una proposta condivisibile**, costruita su di un telaio organico di interventi: approdi, cuciture ciclabili, nuove fermate, pulizie spondali e dei fondali, potenziali inneschi di rigenerazioni.

Partendo dall'analisi e dalla mappatura dello stato di fatto, il masterplan si propone dunque di individuare un insieme di interventi accomunati dall'**attenzione per il paesaggio** e dalla **realizzazione di connessioni e di hub**. Proprio attorno a questi, interpretabili come i nodi della rete capillare urbana e territoriale, si potranno poi addensare ulteriori **dinamiche di rigenerazione**, relative a immobili e spazi in disuso, di cui la città è puntellata.

Si attuano, in tal modo, le premesse fisiche per una **riattivazione dei luoghi, a partire dalla navigabilità dell'acqua e dalle attività** che possono essere svolte sui chilometri di sponde che

attraversano il tessuto urbano. L'obiettivo è quello di innescare **micro-economie di scala** sia in logica turistica che in logica comunitaria, dando vita a un *corpus* organico fatto di territori di prossimità, tra loro collegati e facilmente raggiungibili: quel tipo di tessuto che meglio può rispondere a una città che, soprattutto attraverso la sempre più numerosa componente universitaria, si prepara a **trasformarsi nelle proprie abitudini e nella propria offerta di beni e servizi**, finalmente **valorizzando le proprie originali peculiarità** nella direzione di una migliore qualità della vita.

Se, dal punto di vista operativo, la logica intermodale dell'infrastruttura-paesaggio è condizione operativa per sintonizzare e porre soluzioni fattibili all'insieme di urgenze che caratterizzano questo contesto storico (ambientale, sociale, economica), si pone in evidenza come questo processo necessiti anzitutto di una **condivisione delle risorse** da parte degli organi e degli enti preposti al governo delle acque. In altre parole, la **sintonizzazione delle urgenze** non può prescindere dalla **sintonizzazione delle informazioni, delle risorse tecniche e degli aspetti normativi delle professionalità** (in molti casi vere eccellenze) che contraddistinguono l'apparato consolidato di conoscenze di un paesaggio tra terra e acqua.

Ferrara, 04 ottobre 2022

Hanno partecipato al progetto “Verso un Contratto di Fiume per Ferrara”:



Regione Emilia-Romagna
 Agenzia per la sicurezza
 territoriale e la protezione civile



<p>PARTNER PROGETTO Fiumana aps Associazione IlTurco Comune di Ferrara Rete per la Giustizia Climatica CSV Terre Estensi</p> <p>STAFF Georg Sobbe Licia Vignotto Simona Massaro Claudio Fochi Marco Falciano</p> <p>COMITATO GARANZIA LOCALE Francesca Cigala Claudio Mosca Irene Bortolotti</p> <p>SUPERVISIONE Sergio Fortini Mattia Lanzoni</p> <p>IN ASSEMBLEA Arci Pesca Fisa Ferrara Associazione Barcar ad Puatel Associazione Metropoli di Paesaggio Associazione Terre del Po di Primaro Acta – Coworking Consorzio Wunderkammer AMF – Associazione Musicisti di Ferrara ArpaE ARSTPC– Regione ER</p>	<p>Assonautica Ferrara Assonautica Rovigo – Acque Interne Basso Profilo aps Canoa Club Ferrara Centro Canoa B. Mazza Comune di Tresignana Consorzio di Bonifica Pianura di Ferrara Cultura della Città Soc. Coop CUS Canottaggio Delta SUP Difesa Ambientale Estense Extinction Rebellion Ferrara Fattoria di Zia Isa Fipsas Ferrara Fiumana aps Fridays For Future Hydro-Lab Interno Verde Italia Nostra La Voce degli Alberi Marfisa Viaggi Museo di Storia Naturale (Comune Di Ferrara) Pizzeria Alba Chiara Plastic Free Pro Loco Alto Po di Volano Pro Loco Baura RER Area Tutela Acque - Vittorina Montaletti UPE Unione Pescatori Estensi WWF Ferrara</p>
--	--

