

STRATEGIA PER LA RIGENERAZIONE URBANA

RIUSO E RIGENERAZIONE URBANA DEGLI IMMOBILI
DEL NODO DI INTERCAMBIO FERROVIARIO
DEL COMUNE DI CODIGORO



16 SETTEMBRE 2018

INDICE

- pag 01 INTRODUZIONE GENERALE
- pag 02 *LE FIL BLEU*
un progetto di Landscape Identity vincitore di una procedura concorsuale
- pag 03 STRATEGIA GENERALE
- pag 04 FOCUS SULLA QUALIFICA DEL NODO FER DI INTERSCAMBIO
- pag 05 ANALISI URBANA E QUADRO DIAGNOSTICO
PIANO D'AZIONE OBIETTIVI E OPPORTUNITA'
FATTIBILITA' E GOVERNANCE
- pag 06 RISPOSTA AI CRITERI PER LA VALUTAZIONE DELLA STRATEGIA
- pag 08 COERENZA ED EFFICACIA SOTTO PROFILO ECOLOGICO AMBIENTALE
- pag 09 COERENZA ED EFFICACIA SOTTO PROFILO ARCHITETTONICO E
URBANISTICO
- pag 10 COERENZA ED EFFICACIA SOTTO PROFILO SOCIALE ECONOMICO E
CULTURALE
- pag 11 CRITICITA'
OBIETTIVI GENERALI
PUNTI DI FORZA DEL PROGETTO
TRASPORTO SOCIALE
MOBILITA' TURISTICA
- pag 12 ALTRI STRUMENTI IN CORSO
PROGETTO AREE INTERNE
- pag 13 SUGGERZIONI PROGETTUALI

INTRODUZIONE GENERALE

Il progetto di seguito presentato e candidato al Bando di Rigenerazione Urbana della Regione Emilia Romagna ha molteplici obiettivi tutti concorrenti verso un unico ed organico sistema riferito alla riqualificazione, rigenerazione e riuso di un Bene Pubblico parzialmente abbandonato.

Grazie al progetto di rigenerazione e riuso del suddetto Bene, nello specifico 2 immobili di proprietà FER adibiti ad ex stazione ferroviaria detta Fabbricato Viaggiatori e ricovero personale conducente detto Dormitorio Maschile, si intende dare avvio ad un progetto di più ampia visione legato alla riqualificazione di spazio pubblico nonché valorizzazione e accessibilità ambientale dell'area della stazione ferroviaria FER di Codigoro con finalità sociali, urbane, ricettive, turistiche e di logistiche sostenibili, il tutto volto al miglioramento della vivibilità degli spazi collettivi e della qualità urbana e architettonica di Codigoro.

L'idea è quella di creare un HUB vitale in uno spazio urbano oggi parzialmente dismesso e fortemente compromesso nonché slegato dal già vitale centro urbano nonostante sia collocato a poche centinaia di metri di distanza dalla Piazza Pubblica principale e dal piccolo molo con alaggio e possibilità di attracco per barche che permetterebbero di entrare, attraverso la navigabilità del Po di Volano, in Valle Bertuzzi, nella Riserva Naturale del Po di Volano e quindi nel cuore del Parco del Delta del PO.

UNA STRATEGIA A SCALA AMPIA Regionale e Provinciale

Il progetto di Rigenerazione prende le mosse da una STRATEGIA a più ampia scala, che fu al centro del progetto di Landscape Identity denominato **LE FIL BLEU**; un progetto vincitore, nel maggio del 2018, del primo premio del concorso di idee bandito da DELTA 2000 GAL con Programma Sviluppo Rurale ER avente come oggetto: "Realizzazione di interventi per un utilizzo delle stazioni dei treni a fini promozionali e punti di partenza e arrivo per la visita del Delta con mezzi eco-sostenibili". Azione Faro Misura 19 - Sostegno allo sviluppo LEADER Piano di Azione della Strategia di Sviluppo Locale per il Delta emiliano romagnolo 2014-2020, interno al PSR della regione Emilia Romagna 2014-2020.

UNA STRATEGIA DA SCALA MINUTA a scala Trans-locale

Il progetto di Rigenerazione potrebbe poi proseguire con una strategia a scala locale che vede il nodo ferroviario attuale trasformarsi in un vero e proprio micro HUB. Un dispositivo interno ad una rete (già pronta) che funge da nodo per connettere i viaggiatori (turisti e non) con il territorio circostante fatto di bellezze locali, servizi sanitari, ambiente protetto, emergenze architettoniche, strutture museali, parchi naturali, fiumi navigabili, valli e zone umide protette, 11 mila ettari di Parco del Delta, il tutto riconosciuto da UNESCO e MAN & BIOSPHERE. Un ricco sistema di Paesaggi che generano un ingente capitale culturale unico al mondo.

I due corpi di fabbrica, che il progetto intende rigenerare, sarebbero uno degli organi pulsanti di questo HUB. Per cui inevitabilmente si parlerà di riqualificare anche le aree antistanti e prossime agli edifici che già oggi ospitano: sia una stazione di TPER (trasporto su gomma passeggeri Emilia Romagna) sia un informale ricovero biciclette a cielo aperto da cui partono percorsi ciclabili che si innervano sia nel tessuto urbano, portando il ciclista fin su Viale della Resistenza da dove partono vere e proprie piste ciclabili, che si immergono prima nel paesaggio circostante e poi sempre più nel sistema delle ciclabili della provincia di Ferrara collegate, sull'argine del Po Grande, alla E8 l'Eurovelo internazionale che da Cadice passando per Ferrara e Venezia raggiunge Atene.

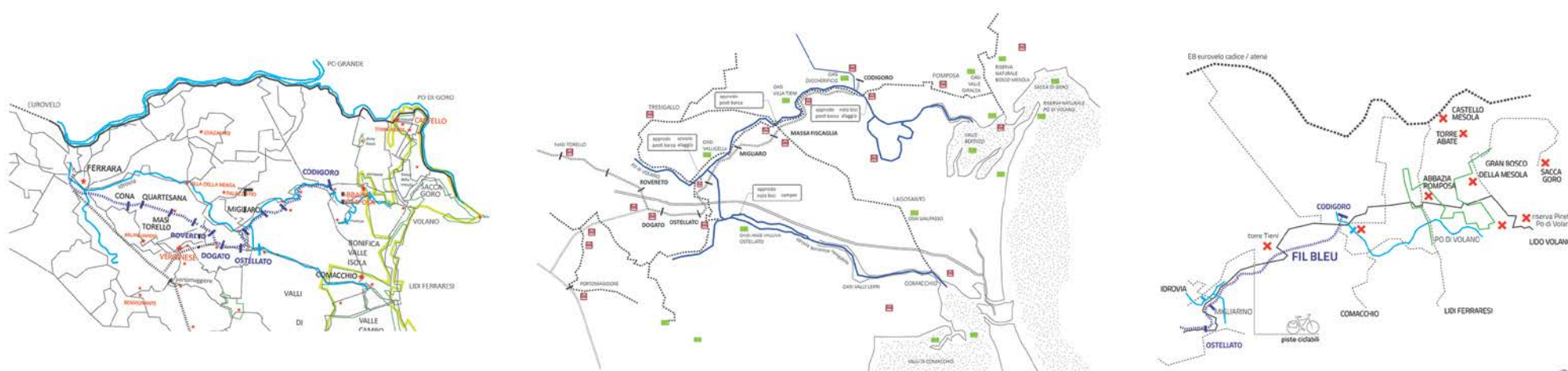
INOLTRE

Come plus a questo bando e per spalleggiare questa candidatura si rende noto che il Comune di Codigoro già partecipò a:

- uno Studio di Fattibilità per l'intervento di riqualificazione urbana e di riorganizzazione funzionale di Piazza Matteotti che oggi si presenta completamente rinnovata nel suo disegno urbano, con una strategia che andava dal Po di Volano all'area ex Colombani; Bando Concorso di Architettura per la Riqualificazione Urbana promosso da RER in data 30/06/2011;
- alla Strategia Nazionale per Aree Interne del Basso Ferrarese avviata dal Ministro per la Coesione Territoriale, coordinata dall'Agenzia per la Coesione d'intesa con le Regioni e in collaborazione con ANCI e UPI.

HIC ET NUNC una occasione da non sprecare

Visto dunque tutte le premesse di cui sopra, si ritiene essere un mandato morale, e ancor prima civico, la candidature della rigenerazione di questi due immobili pubblici atti a trasformarsi in un volano virtuoso di opportunità sociali, urbane e perché no economiche.



Mappe che illustrano come Codigoro si trovi a svolgere una funzione di testa nel sistema della mobilità sostenibile della provincia di Ferrara. Una funzione di testa che le permette di avere un ruolo di primo ordine nell'ingresso dei territori del Delta del Po con un sistema di propagazione delle infrastrutture leggere che, a partire dalla stazione dei treni, distribuiscono utenti, viaggiatori, turisti e cittadini per tutto il Paesaggio deltizio.

LE FIL BLEU un progetto di Landscape Identity vincitore di una procedura concorsuale

[a cura di arch. M. Bonizzi - UXA UFFICIO X ARCHITETTURA]

Questo è il titolo del progetto vincitore del Concorso bandito da Delta 2000 nel maggio 2018 avente come oggetto la richiesta di idee per la valorizzazione delle stazioni ferroviarie come vere e proprie stazioni di ingresso al territorio Leader del GAL DELTA 2000 del Delta emiliano-romagnolo.

La proposta ideativa si concentrò sulla qualificazione delle stazioni ferroviarie dell'area Leader con particolare riferimento alle stazioni minori ed alle loro connessioni con il territorio.

L'intervento principale, visto l'esiguo capitale economico messo a disposizione della fase realizzativa (20 000 euro ogni stazione) puntava su un progetto leggero di *immagine coordinata* che, agendo sulla pelle dei singoli fabbricati per viaggiatori, oggi tutti abbandonati e fatiscenti, costruiva una unica *Landscape Identity* per una linea ferroviaria che da Ferrara muoveva nel territorio fino ad arrivare alla stazione di Codigoro. Ogni stazione si sarebbe trasformata in un Landmarck da utilizzare come punto informazioni e servizi per il luogo migliorando i collegamenti intermodali con i centri urbani, culturali e naturalistici minori.

ANELLO FER

Il ragionamento di partenza prende in considerazione il sistema circolare di mobilità sostenibile all'interno della regione ER.

364 chilometri di linee ferroviarie strategiche a servizio di un potenziale "turismo sostenibile" con 120 nodi di raccolta distribuiti nelle più importanti città emiliane da Parma a Reggio, da Modena a Ferrara passando per Bologna, crocevia di importanti infrastrutture per la mobilità da autostrada, alla via Emilia, fino all'Aeroporto internazionale Marconi. Queste reti, a diversa grana, dalla scala internazionale a quella locale, garantirebbero un accesso ai territori minori e più lontani senza consumo per la nuova infrastrutturazione. E con estrema velocità da Bologna si potrebbe arrivare a Codigoro con una sorta di treno metropolitano.



LA CARATTERIZZAZIONE DELLE STAZIONI PER UNA NUOVA IMMAGINE COORDINATA DEI PAESAGGI

Il progetto ha un elevato grado di visibilità, più simile ad una installazione site specific. Grandi delineatori stradali costruiti ad hoc per questo progetto laminati con pellicole catarifrangenti di colore blu, sono stati applicati su tutte le facciate delle stazioni sul fronte della linea del ferro a simulare un effetto di textures 3D a immagine di bugnato moderno che si illumina di giorno alla luce solare e di sera con i fari dei treni. Gli angoli dei fabbricati delle stazioni, in coincidenza dell'uscita / entrata, vengono caratterizzati da lamine a mo di parasta d'angolo, che fungono da punto informativo con grafica internazionale che illustra potenzialità e peculiarità del luogo d'arrivo, incrociando le informazioni con la mappa dei mezzi di trasporto (treno, bus, bici, barca). Sull'angolo in prossimità del punto informativo viene posizionata una micro stazione per il prelievo automatizzato delle biciclette.

LA RICONOSCIBILITA' FUTURA DELL'INFRASTRUTTURA LEGGERA COME SISTEMA D'ACCESSO AI PAESAGGI CULTURALI

L'idea di questo lavoro non è tanto quella di valorizzare le singole stazioni, bensì prevedere un unico intervento per tutte le stazioni ferroviarie in maniera che l'insieme di tutte dia origine ad un'unica e inequivocabile idea di identità visiva legata ad un progetto di trasporto, all'interno di Paesaggi Culturalmente notevoli, sottolineando attraverso l'idea del FIL BLEU la destinazione turistica sostenibile.

In questo senso non sono le stazioni a trasformarsi in "porte d'accesso del Delta del Po" bensì tutto il FIL BLEU sarà un unico e capillare sistema d'accesso ai Paesaggi del Delta del PO.

VISIONE

La visione del Futuro sta nella vicenda del passato. Un'infrastruttura ferroviaria nata alla fine del '800 con obiettivi strategici rivolti alla logistica per trasporto merci e successivamente al trasporto delle persone, è oggi una infrastruttura già pronta (occasione irripetibile) per essere convertita in sistema di trasporto leggero e veloce a capillare penetrazione nei territori a servizio di un turismo dolce e leggero (*sweet & slow*), che muove in un Paesaggio dai Valori Universalmente riconosciuti: da Parco Regionale a sito UNESCO a programma MAB.



LA TAVOLA DI CONCORSO ricostruisce il ragionamento delle diverse scale di accessibilità ai Territori minori puntando sulla linea Ferrara - Codigoro, come una collana di perle le cui singole (sfere) stazioni vengono riqualficate dapprima come punto informazioni e poi eventualmente come immobili vocati ad ospitalità e ricettività per un turismo leggero, dolce, intelligente, amico dell'ambiente che si muove tra i Paesaggi del Parco del Delta.

Anche FER è interessata ad un riuso dei propri immobili, fabbricati viaggiatori, case cantoniere, ex case dei casellanti, come veri e propri punti di ospitalità diffusi nel territorio e allacciati dalla rete ferroviaria.

IL READY MADE DI CODIGORO

La stazione di Codigoro è a tutti gli effetti la testa d'arrivo del sistema di mobilità. Un micro HUB già pronto da accompagnare verso un progetto di riuso.

STRATEGICA GENERALE

Per la riqualificazione e il riuso degli immobili oggetto di studio si prevede di insediare un mix di attività provenienti da funzioni legate a:

- settore dell'associazionismo e del volontariato come componente sociale della comunità;
- settore dell'accoglienza, turismo sostenibile e ospitalità come componente economica e culturale della comunità;
- settore dei trasporti, mobilità su ferro FER, gomma TPER e mobilità ciclabile e su acqua come componente ecologica del luogo;

Il tutto mirato a garantire la rigenerazione di un sistema vitale in un'area attualmente in via di degrado, nonostante la presenza degli immobili si collochi all'interno del sistema urbano insediativo storico.

FABBRICATO VIAGGIATORI

Il fabbricato viaggiatori, nella strategia di progetto potrebbe ospitare:

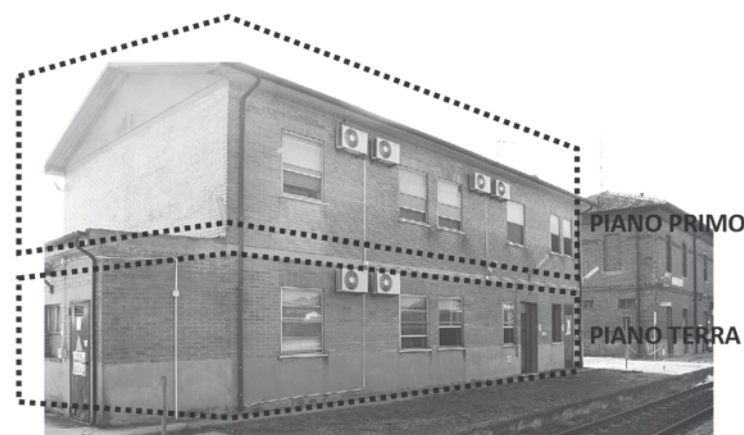
- due o tre Associazioni locali già attive nel settore del volontariato per il trasporto sociale;
- ambienti FER per locali viaggiatori e locali tecnici;
- ambienti di svago e tempo libero come un ristoro, bar, caffetteria che potrebbe svolgere anche funzione di reception e prima accoglienza per chi (turista o non) volesse utilizzare una struttura ricettiva a spazi condivisi (es. Ostello) da realizzare nel fabbricato a fianco, detto dormitorio uomini.



FABBRICATO DORMITORIO

Questo immobile nella strategia di progetto potrebbe ospitare:

- ambienti TPER già oggi funzionanti e adibiti al personale conducente;
- una struttura ricettiva a spazi condivisi, tipo ostello, che possa ospitare almeno 15/20 posti letto;
- una struttura dedicata a ricovero biciclette private di viaggiatori, spazio nolo biciclette, spazio tecnico meccanico per riparazione biciclette;
- visitor center con funzioni di info point dedicato al turismo sostenibile, al territorio, al paesaggio, alla cultura, alla natura ed ai caratteri specifici del luogo che promuova UNESCO, MAB e Parco del Delta.



SPAZIO ANTISTANTE LA STAZIONE

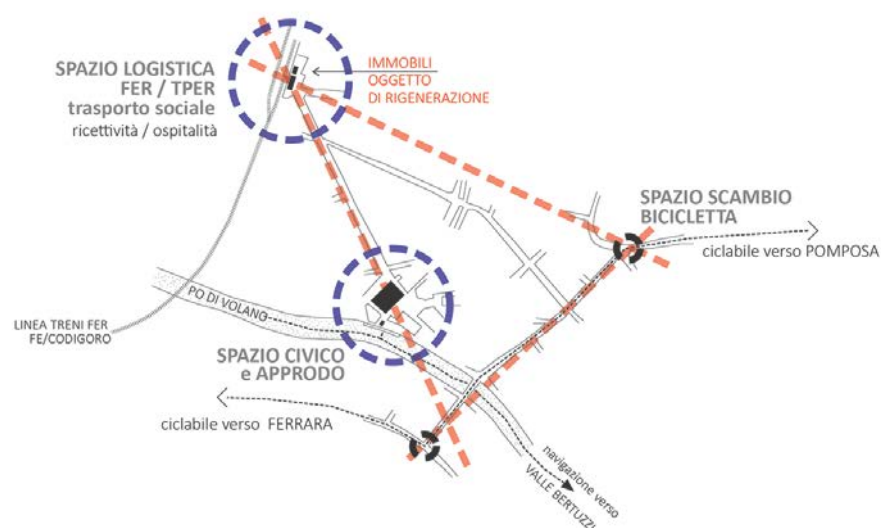
Lo spazio antistante la stazione, quello tra i due corpi di fabbrica e l'area dell'attuale deposito biciclette, potrebbero essere riqualificati e divenire un vero e proprio spazio pubblico allestito e deputato all'accoglienza di viaggiatori, turisti e cittadini. Un luogo di cui la Comunità si riappropria mescolando funzioni logistiche (terminal TPER) con spazio pedonale ad uso pubblico. Una vera e propria Piazza dell'accoglienza come nuova polarità capace di ricucire il tessuto urbano storico con una delle nuove porte di accesso al territorio e paesaggio del Delta.



TESSUTO E SPAZIO CONNETTIVO URBANO

La nuova polarità che si attesta attorno alla stazione dei treni, entra a pieno titolo all'interno di un triangolo urbano che ha tra i suoi più importanti vertici la Piazza del Municipio, che affaccia sul Po di Volano da cui si accede alla banchina navigabile, ed ha come lato portante la dorsale ciclabile che arriva da Ostellato e attraversando il Po di Volano muove verso viale della Resistenza, e poi da lì verso Pomposa entrando nel Paesaggio deltizio.

In questo senso si consoliderebbe anche l'asse di viale Giovanni XXIII, legandosi alla riqualificata Riviera Cavallotti, darsena fino a generare quel sistema compiuto già individuato nello studio di fattibilità del 2011. Il progetto proposto riguarda infatti un innesco di rigenerazione urbana a partire dalla qualificazione di un nodo di interscambio della rete dei trasporti metropolitani regionale.



FOCUS SULLA QUALIFICA DEL NODO FERROVIARIO DI INTERSCAMBIO

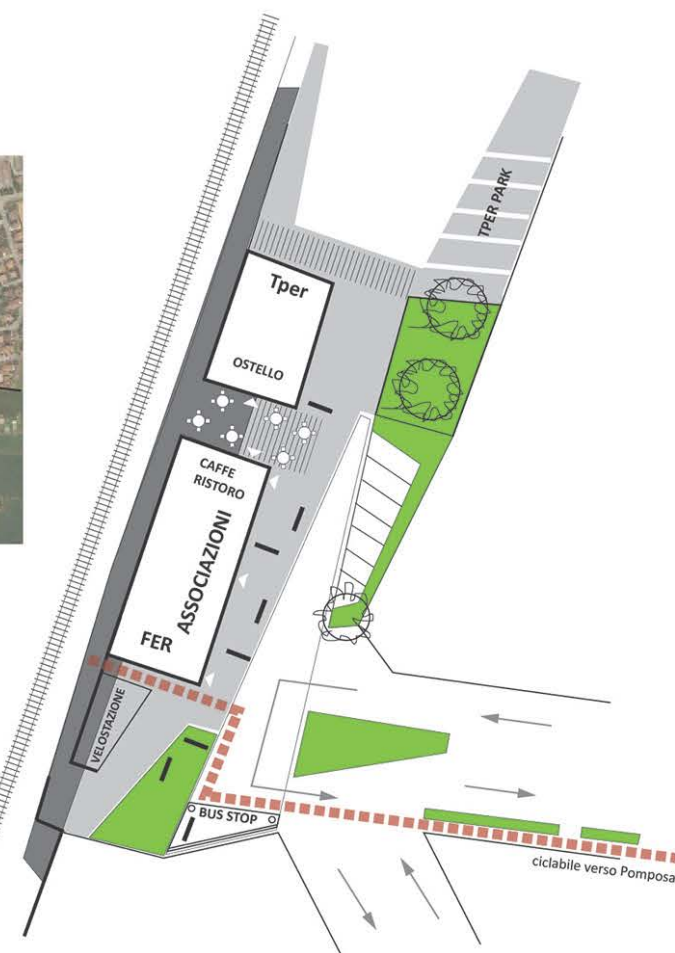


INSERIMENTO URBANO
AREA STAZIONE FER / Tper
 l'area di intervento si pone come Porta d'Accesso e come Ponte. Ponte tra Ambiente Naturale e Ambiente Urbano. Porta d'Accesso tra sistema Territoriale provinciale e Paesaggio Deltizio.

immagine di riferimento per il disegno di suolo.



SCHEMI DI MASSIMA PER L'ORGANIZZAZIONE DELLO SPAZIO PUBBLICO E GLI ASSETTI SPAZIALI DISPOSTI ATTORNO AGLI IMMOBILI OGGETTO DELLA RIGENERAZIONE



RETE FER UN SISTEMA LOGISTICO DEL PASSATO E STRATEGICO PER IL FUTURO

Si desume dai dati raccolti che la rete ferroviaria Ferrara - Codigoro presenta un arretramento dei servizi con velocità dei treni esasperanti e con una frequenza di passaggio dei treni e un loro utilizzo ormai ridotto al minimo indispensabile. Lavoratori pendolari e studenti sono gli unici frequentatori di queste linee e lo scarso utilizzo è anche testimoniato dalla soppressione della linea Dogato - Portomaggiore, che invece era vitale in un contesto di "infrastruttura culturale" utile alla visita delle Delizie da parte di turisti. Le locomotive sono a diesel e gli atti di vandalismo sono quotidiani sia all'interno dei mezzi, sia all'interno delle sale d'attesa delle stazioni stesse.

Proprio partendo da questo quadro di degrado e sottoutilizzo che vede la linea ferroviaria più come un costante costo, piuttosto che un prezioso investimento, la Regione Emilia Romagna sta pensando da tempo di sostituire i treni con mezzi più moderni, elettrificare la linea e dotare i mezzi di carrozze per il trasporto bici. Un impegno da 15 milioni di euro su tutta la rete che potrebbe trasformare tutta la linea ferro in una dorsale per la mobilità dolce e sostenibile in un Paesaggio dagli equilibri sensibili.

IL NODO DI CODIGORO

In questo senso la stazione dei treni di Codigoro rappresenta l'ultima stazione di testa della linea ferroviaria Ferrara - Mare, funzionale come Porta d'Accesso al Paesaggio Deltizio e nodo del sistema distributivo tra capoluogo e territori interni. Questa stazione diverrà strategica all'interno delle previsioni RER in corso che vedono la ristrutturazione di tutta la linea ferroviaria muovere verso un concetto di "Metropolitana di Paesaggio" una visione proposta da AMI Ferrara che coinvolge ben 24 soggetti fra enti comunali ed economici.

tratto da AMI 30 maggio 2018 ... *Lo scopo è proprio quello di ripensare il territorio e mettere in condizione, attraverso la rigenerazione dei luoghi, il paesaggio "di diventare un'infrastruttura, e penso agli attracchi sui canali, alle ricuciture delle piste ciclabili, all'acquisto di autobus a basso impatto ambientale e alla rete ferroviaria.... Il progetto pensa soprattutto alla mobilità, che prende, ad esempio, atto delle due linee ferroviarie, verso Codigoro e Portomaggiore, che sono poco valorizzate. Valorizzare le infrastrutture di carattere fluviale, ferroviario e ciclabile serve a esprimere un nuovo modo di abitare il territorio.*

I FABBRICATI DELLA STAZIONE COME INNESCO ALLA RIQUALIFICAZIONE DELLO SPAZIO URBANO

L'intervento architettonico sui due corpi di fabbrica della stazione ferroviaria di Codigoro ha in verità una duplice valenza, da un lato rigenerare due immobili attualmente usati in forma parziale da FER e Tper per restituirli alla collettività come contenitori di funzioni moderne e in grado di generare vita attorno ad un nodo infrastrutturale oggi poco utilizzato; dall'altro fungere da innesco per la riqualificazione di un'area attualmente posta in zona strategica rispetto alla struttura urbana storica e già lambita da previsioni per un'area PRU (area ex Colombarini), e inserita in un ambito urbano strategico. I fabbricati si trovano infatti sul limite del tessuto urbano, sospesi tra il centro storico e l'area delle Idrovore e della ex Garzaia, tutti nodi notevoli del paesaggio urbano per i quali l'area ferroviaria potrebbe porsi come effettivo punto di cucitura tra tessuto e ambito naturale.

La rigenerazione dei fabbricati garantita da un mix funzionale tra sistema logistico, ambito sociale, funzione ricettiva e funzione didattica, sarà l'innesco per un vero e proprio progetto di riqualificazione del luogo, di più ampia scala e consenso, da costruire attraverso un percorso partecipato con la cittadinanza per individuare un disegno di spazio pubblico, assetto spaziale e organizzativo atto a garantire la vitalità e sicurezza del luogo. Infatti si potranno prevedere Laboratori Civici per meglio individuare strumenti, percorsi e disegni attorno ai quali tutta la cittadinanza possa confrontarsi.

ANALISI URBANA E QUADRO DIAGNOSTICO

<p>analisi dei fattori ambientali, sociali ed economici percepiti come critici nell'ambito urbano di riferimento, sintesi delle conoscenze e identificazione del quadro di criticità ed opportunità rilevate;</p>	<p>Gli immobili di cui si propone la rigenerazione insistono su un'area, quella della stazione ferroviaria di Codigoro che è situata a pochi passi dal centro storico, dal Municipio, e dal fiume Po. Gli immobili sono ancora parzialmente funzionanti con porzioni in disuso, dismesse e altre fortemente abbandonate e igienicamente compromesse, ma nessuno degli immobili presenta (a prima vista) problematiche strutturali. L'area su cui insistono è un'area per cui si prevede una riqualificazione complessiva attraverso interventi puntuali in quanto ricadente nella porzione di centro storico dal Po di Volano all'area ex Colombani, nonchè gli ambiti in deroga in coerenza con Art A-7 della LR 20/00 individuati nel PSC.</p> <p>La pianificazione pubblica prevede per questa area di: elevare la fruizione, favorire la socializzazione e lo scambio tra persone, aumentare servizi e attività commerciali, riorganizzare mobilità e sosta con attenzione alla qualità urbana.</p> <p>La rigenerazione degli immobili offrirà opportunità di presidio quotidiano dell'area, offrirà opportunità di nuovo lavoro e di nuove attività in ambito turistico e ricettivo, offrirà nuove sedi per il terzo settore legate a mobilità sociale, offrirà la possibilità di organizzare un sistema intermodale in cui scambiare treno, bus, bici e navigazione.</p>
---	--

PIANO D'AZIONE OBIETTIVI E OPPORTUNITA'

<p>obiettivi ed indicatori ovvero l'elaborazione, sulla base della conoscenza dei dati ambientali, sociali ed economici relativi al contesto di riferimento, di una strategia che chiarisca gli obiettivi che l'Amministrazione si propone di affrontare, e le modalità, i soggetti, i tempi e le risorse previste;</p>	<p>Il progetto intende rispondere a più obiettivi attraverso più opportunità:</p> <ul style="list-style-type: none">- risponde al settore dell'associazionismo per dare opportunità alla componente sociale della comunità;- risponde al settore dell'accoglienza, turismo sostenibile e ospitalità per dare opportunità al tessuto economica della comunità;- risponde al settore trasporti, mobilità su ferro FER, gomma TPER e mobilità ciclabile e su acqua per dare opportunità alla componente ecologica del luogo;- risponde al settore della cultura per dare opportunità alla componente valoriale del luoghi e dei Paesaggi Culturali UNESCO in cui la Comunità è inserita. <p>Per il raggiungimento degli obiettivi sopradescritti sarà necessario costruire un quadro dei portatori di interesse che potrebbero supportare a vario titolo questo progetto da FER a Tper, da AMI al Mondo delle Associazioni, dall'Ufficio UNESCO alle Associazioni di categoria, a tutta una serie di altre figure che potrebbero essere individuate in fase di concertazione e di sviluppo esecutivo del progetto.</p> <p>L'assetto proprietario dei beni ad oggi è di afferenza FER Ferrovie Emilia Romagna srl ma è in corso di sottoscrizione un Atto di Concessione che trasferisce l'uso degli immobili al Comune di Codigoro per un tempo di 10 anni. Vedi Atto Allegato.</p>
---	---

FATTIBILITA' E GOVERNANCE

<p>elementi oggettivi, di natura tecnica, amministrativa, finanziaria e temporale, che diano garanzia sulla realizzazione degli interventi e delle azioni proposte, e sul perseguimento degli obiettivi.</p>	<p>Una probabile definizione, dal punto di vista temporale e amministrativo, del percorso necessario per giungere alla cantierabilità delle opere o all'avvio dei servizi, potrebbe essere prevista nei seguenti tempi e con le seguenti modalità: stesura di un cronoprogramma che a partire dalla comunicazione di concessione del contributo preveda:</p> <ul style="list-style-type: none">3 mesi di Laboratorio Urbano con cittadini Enti Istituzioni Associazioni e portatori di interesse coinvolti il tutto volto alla realizzazione di un Progetto di Massima condiviso e partecipato;3 mesi per la redazione del progetto definitivo ed esecutivo comprensivo di pareri;5 mesi per stesura e aggiudicazione della gara assegnazione per esecuzione lavori; <p>[inizio fase di promozione, divulgazione e accompagnamento del progetto culturale che sottende il progetto architettonico];</p> <p>12 mesi come tempistiche di esecuzione lavori edili e fase di visite e accompagnamento al <i>Cantiere della Rigenerazione</i>.</p>
--	---

RISPOSTE AI CRITERI PER LA VALUTAZIONE DELLA STRATEGIA

QUALITA' COMPLESSIVA DELLA STRATEGIA [Q]

TEMI	CRITERI RICHIESTI DA BANDO	CRITERI DI PROGETTO
COERENZA E INTEGRAZIONE	<ul style="list-style-type: none"> ■capacità di completamento e sviluppo delle politiche e dei programmi già in corso di attuazione; ■coerenza ed integrazione con altri piani e/o strumenti vigenti; ■coerenza generale tra criticità riscontrate, obiettivi strategici, piano di azione proposto, tempi e risorse disponibili; ■efficacia complessiva della Strategia, intesa come adeguatezza dei mezzi impiegati rispetto agli obiettivi perseguiti, nonché come capacità di risolvere le criticità rilevate e di non crearne di nuove (verifica effetti azione/reazione); ■contributo e coerenza agli obiettivi generali della LR 24/2017, in particolare sul contenimento del consumo di suolo e sulla rigenerazione urbana; 	<p>Il progetto di seguito proposto, riguarda la rigenerazione urbana di due immobili legati alla qualificazione dei nodi di interscambio della rete dei trasporti. Esso si inserisce e si integra coerentemente con una serie di altre politiche, strumenti e indicazioni provenienti sia dall'interno della Amministrazione di Codigoro con Piani, Programmi e Recuperi già in corso, si pensi all'<i>Oasi della Garzaia</i>, sia dall'esterno con concorsi di idee che hanno visto il primo premio come conferma della bontà della strategia sul sistema FER, sia dall'alto attraverso politiche regionali che puntano su tattiche legate alla promozione ai fini turistici dei territori del Delta del Po di cui Codigoro ne è attore a pieno titolo.</p> <p>Questo progetto trae forza e restituisce risultati anche alla LR 24/2017 in quanto un Territorio capace di contenere il consumo del suolo con operazioni di riuso del Patrimonio immobiliare Pubblico è un territorio che persegue una strategia di futuro mirata alla qualità urbana e al rispetto dei Valori Ecologici ed Ambientali. Mandato obbligatorio peraltro, per un territorio come quello di Codigoro a forte vocazione e delicato equilibrio ambientale.</p>
COMPLESSITA'	<ul style="list-style-type: none"> ■interdisciplinarietà complessiva, intesa come capacità di coinvolgere competenze, temi e risorse diversificate; ■pluralità di interventi ed azioni e di potenziali beneficiari coinvolti nel processo, e capacità di interazione e interrelazione; ■livelli di interazione e cooperazione fra diversi soggetti portatori di specifiche competenze ed interessi; ■capacità di identificare in maniera chiara, nel piano di azione, competenze e responsabilità, nonché indicatori e target di riferimento per gli obiettivi individuati; 	<p>In questo caso la matrice della cooperazione ha una trama abbastanza articolata, ma non per questo complessa e trova posizioni favorevoli da parte di tutte le competenze e di tutti soggetti interessati. Nella fattispecie i portatori di interesse identificati oltre all'Amministrazione medesima saranno: FER per il recupero degli immobili senza incidere su proprie economie, TPER per il miglioramento della stazione di testa e degli alloggi del personale costruendo un notevole punto di interscambio, compreso gestione di stazione/deposito e nolo biciclette, SERVIZI SOCIALI e MONDO DELL'ASSOCIAZIONISMO per quanto compete le nuove attività di presidio e uso dei locali, SETTORE TURISMO e COMMERCIO per quanto concerne attività di ospitalità ed esercizio pubblico come ad esempio un Caffè Ristoro, SETTORE AMBIENTE E PROMOZIONE TERRITORIO per ciò che riguarda una Visitor Center di primo arrivo per turisti, scolaresche o viaggiatori che volessero avere informazioni e conoscenza culturale del luogo.</p> <p>In questo caso competenze, temi e risorse diversificate generano la ricchezza del progetto sotto più punti di vista.</p>
ATTRATTIVITA'	<ul style="list-style-type: none"> ■capacità della Strategia di avere ricadute ed effetti positivi anche esterni all'ambito di intervento e duraturi nel tempo; ■capacità complessiva di attivazione di ulteriori risorse non economiche (capitale sociale e culturale); ■capacità di attrazione di ulteriori risorse finanziarie; ■capacità complessiva di auto sostenimento economico e gestionale dei processi previsti, ovvero capacità di generare risorse; ■riconoscibilità e rappresentatività degli interventi e delle azioni previste rispetto al contesto locale; ■piano ed azioni di comunicazione eventualmente previsti; 	<p>Il progetto si basa e parte dall'idea di mettere a frutto e investire su Capitale Sociale, Culturale e Ambientale. La necessità di alloggiare nei rigenerati immobili Associazioni dedite al trasporto sociale già molto attive nel territorio, dimostra come non vi sia bisogno di altre risorse economiche per la fase di START UP del progetto. Anche il fatto che FER e TPER si stiano già interrogando in forma diversa su come recuperare gli immobili ad uso turistico la prima (vedi idea di ricettività diffusa presso case cantoniere o case di ex casellanti o vecchie stazioni dismesse si pensi a Ostellato o altre) e come migliorare un servizio sostenibile con flotte ecologiche la seconda (vedi progetto di metropolitana di Paesaggio, installazioni di stazioni per biciclette e scambio bus/bici/barca) dimostra che vi sono già intenzioni di investimento o interessamento nel contesto locale.</p> <p>Le ricadute che la Strategia potrà mettere in atto avranno effetti positivi e duraturi nel tempo, non fosse altro che il Capitale Culturale di partenza è notevole, ossia stiamo parlando di costruire un sistema a triplo obiettivo:</p> <ul style="list-style-type: none"> ■uno strettamente locale basato sulle necessità socio sanitarie di Comunità; ■uno fortemente internazionale basato su turismo del III° millennio amico dell'ambiente e avvalorato da 3 nomine di cui 2 UNESCO e 1 Interregionale; ■uno squisitamente culturale che parla di rispetto di valori ecologici nei confronti dell'Ambiente proprio in un momento in cui la Crisi Ambientale lancia segnali inequivocabili sul proprio stato di salute;

FATTIBILITA' [F]

TEMI	CRITERI RICHIESTI DA BANDO	CRITERI DI PROGETTO
ECONOMICO FINANZIARIA	<ul style="list-style-type: none">■ definizione di un quadro chiaro e quanto più possibile certo del fabbisogno individuato, nonché delle risorse e delle fonti di finanziamento;■ livelli di cofinanziamento assicurati pubblici e privati, e di garanzie fornite per le fonti di finanziamento terze (fideiussioni, convenzioni, accordi, ecc.);■ individuazione di eventuali vincoli di natura economico finanziaria;■ con riferimento alle opere candidate a contributo: identificazione certa delle quote di cofinanziamento previste;	<p>L'opera verrà inserita nel bilancio di previsione 2019/2021 e nell'elenco annuale dei lavori nel triennio 2019/2020/2021</p> <p>Coperture anno 2019 :</p> <p>€ 420.000,00 contributo in conto capitale</p> <p>€ 180.000,00 mediante assunzione di mutuo e /o fondi propri</p>

COERENZA ED EFFICACIA SOTTO IL PROFILO ECOLOGICO E AMBIENTALE [R1]

TEMI	CRITERI RICHIESTI DA BANDO	CRITERI DI PROGETTO
SICUREZZA	<ul style="list-style-type: none"> ■ capacità di riduzione delle vulnerabilità del territorio e del patrimonio costruito, con particolare riferimento a quella sismica ed idrogeologica; ■ miglioramento delle condizioni di rischio rilevate, in relazione a criticità esistenti (ad es. bonifiche dei suoli, delocalizzazione di attività impattanti, o insediamenti a rischio, ecc.) ■ interventi che aumentano le capacità di resilienza dei territori, con particolare riferimento ai cambiamenti climatici, attraverso interventi di desealing, di attenzione a garantire elevata permeabilità dei suoli, di rinaturalizzazione di contesti degradati; 	<p><i>"Nulla si crea nulla si distrugge ma tutto si trasforma"</i> potrebbe essere il principio ispiratore di questo progetto. Infatti nel caso degli immobili della stazione FER e aree limitrofe non vi è bisogno di grandi lavorazioni che stravolgano il sistema ecologico o architettonico o urbano del luogo. Gli edifici si presentano in discrete condizioni strutturali, bonifiche, attività impattanti o a rischio nell'area non ve ne sono.</p> <p>Chiaramente un'attenzione particolare sarà rivolta al progetto nel momento in cui si utilizzeranno per la riqualificazione degli spazi esterni, materiali atti a garantire permeabilità dei suoli, la rinaturalizzazione di piccole aree con isole verdi e messa a dimora di piccole alberature.</p> <p>Sicuramente l'incentivazione ad uso di mezzi di trasporto (treno elettrificato, barca e bicicletta) dedicati allo <i>slow tourism</i> che siano amici dell'ambiente va nella direzione del rispetto dei valori ecologici del luogo in cui si trova.</p>
SALUBRITA' E SOSTENIBILITA'	<ul style="list-style-type: none"> ■ capacità di incrementare e potenziare il sistema del verde, con particolare riferimento al valore ambientale ed ecologico (incremento delle alberature, zone agricole, boschi e orti urbani, ecc.); ■ realizzazione di interventi volti al miglioramento delle condizioni rilevate del sistema ambientale (ad es.: clima ed impatto acustico, riduzione dell'inquinamento elettromagnetico, luminoso, olfattivo, ecc.) ■ rafforzamento e miglioramento delle reti delle acque, e dei sistemi di raccolta e smaltimento dei rifiuti: adozione di sistemi di recupero e riciclo, miglioramento delle condizioni tecnologiche e dei rendimenti degli impianti e dei sistemi esistenti; ■ aumento dell'efficienza energetica e della produzione di energia da fonti rinnovabili; ■ promozione e aumento di spazi per la biodiversità; 	<p>Seppur l'intervento candidato a questo progetto avrà una dimensione ridotta in termini di lavorazioni e quindi rappresenti una macchina a bassa entropia (dispersione di energia), in ogni caso vi sarà una minima variazione nella qualità ambientale del luogo dovuta a più aspetti che andranno dalla sistemazione e integrazione del verde urbano al rafforzamento della raccolta acque reflue allo smaltimento dei rifiuti, facendo rientrare anche l'attuale area urbana all'interno di un presidio di isole ecologiche o ecopiazze attrezzate per lo smaltimento dei rifiuti provenienti da un incremento di attività umana.</p> <p>Si prevede fin dall'inizio un approvvigionamento energetico da fonti rinnovabili (per lo più solari in questo caso) ma il progetto non esclude di poter individuare in futuro strumenti capaci di poter rendere l'intero progetto autonomo da un punto di vista energetico.</p> <p><i>Il mantra della Sostenibilità in questo progetto passerà da sostantivo a imperativo, diventando un vero patrimonio culturale condiviso, una discriminante qualitativa, un elemento di competitività che metterà in moto un processo virtuoso mirato al futuro che vedrà sempre più nell'ambiente un nuovo volano economico ed occupazionale, ma anche un elemento aggregante della comunità.</i></p>
BENESSERE	<ul style="list-style-type: none"> ■ incremento della fruibilità e delle capacità di integrazione con il contesto abitato dei sistemi infrastrutturali verdi e blu (reti ciclabili, reti pedonali, valorizzazione dei corsi d'acqua, ecc.) ■ capacità della Strategia di incentivare comportamenti virtuosi, sia legati alla fruizione dell'ambiente e del paesaggio, sia al benessere della persona (percorsi-vita, messa a sistema di itinerari naturali esistenti ecc.) ■ rafforzamento del valore dei servizi ecosistemici e della accessibilità, percezione e fruizione del paesaggio; ■ interventi volti al controllo ed al miglioramento del microclima locale (riduzione isole di calore, ecc.); 	<p>BENESSERE I</p> <p>Il progetto, grazie al luogo in cui è inserito, vive già in forma endemica di una serie di elementi valoriali legati al benessere.</p> <p>Prima di tutto la localizzazione di Codigoro in un Paesaggio ambientalmente ricco di sistemi infrastrutturali verdi e blu, da piste in reti ciclabili provinciali e internazionali (si pensi al collegamento ciclabile con la E8 ossia la pista ciclabile Europea che va da Cadice ad Atene passando per la destra Po all'altezza di Mesola) a corsi d'acqua navigabili come ad esempio il Po di Volano che immette in Valle Bertuzzi.</p> <p>Il benessere della persona è garantito dal fatto che il progetto di permette di raggiungere con facilità il cuore del Parco del delta del Po, ambiente unico al mondo con caratteristiche e valori storici-ecologici-ambientali di ad elevate prestazioni con possibilità di praticare sport particolari, birdwatching, tour per le zone umide delle Valli di Comacchio, immersi in 14 000 ettari di Paesaggi d'acqua e terra densi di fascino per storia, tradizioni, natura, fauna, flora.</p> <p>BENESSERE II</p> <p>E se per benessere della persona dovessimo intendere un elevato stato di prosperità psicofisica e sociale legato anche alle condizioni e allo stato del nostro corpo, allora, il progetto trova ulteriore efficacia nel fatto che negli immobili da rigenerare si vuole inserire attività legate al mondo della solidarietà sociale e al mondo dei servizi alla persona che permetteranno ai più bisognosi (per censo, età o impedimenti motori) di raggiungere i più vicini presidi ospedalieri e/o centri di cura grazie a servizi resi da volontari che prestano il loro tempo e donano il loro impegno alle fasce più deboli della comunità.</p>

COERENZA ED EFFICACIA SOTTO PROFILO URBANISTICO E ARCHITETTONICO [R2]

TEMI	CRITERI RICHIESTI DA BANDO	CRITERI DI PROGETTO
SPAZIO PUBBLICO E QUALITA' URBANA	<ul style="list-style-type: none"> ■ grado di estroversione della Strategia, intesa come capacità di relazionarsi e generare esternalità positive sul contesto esistente, nonché di garantire effetti di continuità e di integrazione; ■ capacità di rafforzare la riconoscibilità e la identità dei luoghi; ■ qualità formale degli esiti fisici degli interventi previsti; ■ livelli di innovazione per il progetto della città pubblica; ■ flessibilità e capacità di adattamento degli spazi a domande ed usi diversificati; ■ qualità e livello di impegno progettuale (anche mediante il ricorso a concorsi di progettazione); 	<p>Le esternalità positive generate dal progetto potranno evidenziarsi in un miglioramento della componente sociale ed economica del luogo visto che il progetto intende ospitare all'interno dei volumi da rigenerare sia attività "non profit" sia attività "profit" con un mix funzionale e usi diversificati che potrebbe garantire la vitalità e la qualità urbana per almeno 10 ore al giorno per tutti i giorni della settimana. L'identità del luogo non verrebbe snaturata in quanto la visione del Futuro sta nella vicenda del passato. Un nodo ferroviario nato alla fine del '800 con obiettivi strategici rivolti alla logistica per trasporto merci è un nodo già pronto per essere convertito in un sistema di funzioni tra cui logistica moderna e nuove attività contemporanee.</p> <p>La città pubblica ne gioverebbe visto che potrebbe ri-nascere una polarità storica capace di ricostruire in chiave moderna un tessuto urbano attivo e sempre più attrattivo con carattere di innovazione logistica al servizio del turismo, accoglienza e mobilità sociale.</p>
ARCHITETTUTA E QUALITA' DEL COSTRUITO	<ul style="list-style-type: none"> ■ effetti di riqualificazione diretta e indiretta del patrimonio costruito esistente; ■ riconoscibilità degli interventi e relazione ed integrazione con il contesto; ■ valorizzazione e messa a sistema del patrimonio esistente, con particolare ma non esclusivo riferimento agli elementi di valore storico e testimoniale; ■ qualità e livello di impegno progettuale (concorsi, certificazioni ecc.); ■ capacità di innovazione tecnologica; 	<p>Progettare la rigenerazione di immobili legati al Patrimonio storico seppur non ad valore artistico ma pur sempre legati alla cultura e all'aspetto storico testimoniale del luogo, è sempre un aspetto tattico per il consolidamento dell'identità e della modernità di una comunità locale.</p> <p>La valorizzazione degli immobili ferroviari della linea Ferrara - Codigoro è un intervento molto stimolante in quanto tutte le stazioni sono figlie di un'edilizia ottocentesca tipica ferrarese, tutta costruita in mattoni faccia vista quasi a rappresentare un'immagine coordinata <i>ready made</i> delle ferrovie sul tratto Ferrara - Mare.</p> <p>Anche l'integrazione tra linguaggio storico e linguaggio moderno in termini del costruito diverrà un'operazione necessaria per il rilancio di un'immagine moderna di questo micro HUB dedicato alla mobilità sociale e turistica.</p>
FRUIZIONE E VIVIBILITA'	<ul style="list-style-type: none"> ■ capacità degli interventi di agire sulla qualificazione dei luoghi in termini di accessibilità, di vivibilità, di attrattività, privilegiando forme di mobilità lenta e di trasporto pubblico; ■ diversificazione dell'offerta funzionale, pluralità e integrazione di usi e attività ammissibili, interazione tra proposte pubbliche e private, e capacità di gestione delle compatibilità; ■ recupero anche temporaneo di strutture esistenti e loro integrazione nel processo; ■ progettazione, azioni ed interventi atti a garantire una percezione di sicurezza degli spazi e dei luoghi ed una loro piena fruibilità a tutti i potenziali utenti; ■ contenimento della dispersione insediativa e minimizzazione del consumo di suolo; 	<p>La rigenerazione dei 2 immobili ferroviari da adibirsi a usi diversificati va proprio nella direzione di poter alloggiare all'interno sia funzioni già esistenti (il trasporto sociale) sia funzioni nuove con matrice privata (il caffè ristoro - ostello - meccanico e deposito bici) senza andare ad intaccare la risorsa suolo attraverso interventi di nuova edificazione.</p> <p>I due immobili rappresentano infatti una vera e propria Porta d'Accesso sia per turisti che poi si immergeranno nel sistema del paesaggio deltizio, sia per viaggiatori, scolaresche, studenti, lavoratori pendolari e abitanti del paese che intendono privilegiare la mobilità lenta e il trasporto pubblico.</p> <p>Il rinato polo della stazione dei treni potrebbe fungere da seconda piazza per il centro abitato di Codigoro aumentando così la vitalità e la vivibilità del luogo e di via Giovanni XXIII come asse urbana di collegamento con Piazza Matteotti.</p> <p>L'intervento inoltre si pone in un'ottica di uso del luogo in varie fasce orarie della giornata con attività che richiedono costantemente un presidio, in maniera tale che sia garantito lo stato di sicurezza e di percezione di assenza di pericoli da parte dei fruitori di qualsiasi sesso ed età senza dover fare ricorso a metodi di tutela o protezione pubblica o privata da incolumità. Vitalità, vivibilità e fruibilità dello spazio sono i primi ingredienti utili per garantire la sicurezza dei luoghi.</p>

COERENZA ED EFFICACIA SOTTO PROFILO SOCIALE ECONOMICO E CULTURALE [R3]

TEMI	CRITERI RICHIESTI DA BANDO	CRITERI DI PROGETTO
ABITARE	<ul style="list-style-type: none"> ■ presenza di proposte relative al recupero e alla realizzazione di alloggi da cedere e locare a prezzi e canoni agevolati (ERS); ■ efficacia degli interventi sul patrimonio abitativo pubblico, in relazione al contesto ed alle criticità riscontrate; ■ livello di innovazione nei servizi in materia di politiche per l'abitare, e nelle modalità di gestione nel tempo degli interventi; ■ livelli di sperimentazione proposti (co-housing, gestioni comuni, flessibilità degli alloggi, usi temporanei); ■ livelli di diversificazione dell'offerta per tipologie e destinatari; 	<p>Circa il tema dell'abitare vero e proprio, il progetto non entra nel vivo e non tratta nessuna tematica in quanto le funzioni e le attività previste da insediare negli immobili in riuso sono escluse dalla questione abitativa.</p> <p>Se invece consideriamo la questione abitativa o residenziale come sfondo al progetto di rigenerazione degli immobili e riqualificazione dello spazio pubblico allora si potrebbe asserire che, seppur il mercato immobiliare di Codigoro non sia frizzante anche visto gli anni in corso, un progetto di riqualificazione di un'area urbana prevede sempre un miglioramento delle condizioni del luogo e quindi un aumento delle esternalità e un sensibile miglioramento nelle condizioni di vivibilità del luogo che quindi potrebbe produrre un leggero incremento dei valori immobiliari.</p>
CAPITALE SOCIALE E CULTURALE	<ul style="list-style-type: none"> ■ capacità di valorizzare iniziative locali esistenti e di loro integrazione nel processo di rigenerazione (ad es. del tessuto commerciale, del patrimonio artistico e culturale, ecc.); ■ capacità della Strategia di sviluppare progettualità durature e di innestare processi di innovazione sociale; ■ capacità di rispondere ai bisogni sociali rilevati, e di promuovere inclusione, coesione sociale e integrazione culturale; ■ capacità di coinvolgimento attivo nella gestione dei processi, gestione e cura degli spazi collettivi attraverso strumenti e modalità innovative; ■ promozione e gestione di eventi o iniziative a supporto dei processi; 	<p>L'aspetto sociale legato all'inserimento di funzioni Associative già consolidate nel sistema del trasporto sociale legato ai bisogni della comunità locale in ambito socio sanitario sono uno dei motori principali su cui prende avvio questo progetto di riuso urbano.</p> <p>Ovviamente il mondo del Terzo Settore, oggi più che mai, considerato non solo un interlocutore qualificato nello sviluppo del progetto ma un "ambito di tenuta" all'interno della nostra compagine sociale capace di garantire la produzione e organizzazione di beni e servizi fuori dal mercato o all'interno del mercato del non profit.</p> <p>In questo senso dare nuova sede a 2 o 3 strutture associative già esistenti significa promuovere inclusione e integrazione socio culturale.</p> <p>Sul versante opposto valorizzare il nuovo spazio con attività di ricettività, ospitalità e commercio attraverso il settore del mercato privato potrebbe essere un buono stimolo per l'integrazione con il tessuto commerciale esistente.</p>
SISTEMA ECONOMICO LOCALE	<ul style="list-style-type: none"> ■ esternalità positive sul valore del patrimonio immobiliare esistente, sulla creazione qualificata e stabile di posti di lavoro e attività commerciali, sulla equa distribuzione del valore generato dalle trasformazioni; ■ qualità e quantità delle collaborazioni tra pubblico e privato per attrarre investimenti privati per la realizzazione e gestione di opere e servizi pubblici; ■ capacità di recupero di immobili pubblici o privati dismessi o degradati e di restituzione al mercato locale, anche per usi temporanei; 	<p>La costruzione di un piccolo HUB legato a mobilità sostenibile e sociale, la rigenerazione di immobili, la creazione di nuove attività legate al mercato del profit, dovrebbe non solo integrarsi con il sistema economico locale ma anche dare opportunità per nuovi posti di lavoro e per nuove opportunità di lavoro magari legate ai nuovi lavori creativi e perché no sviluppati attorno al tema dell'Ambiente, della sostenibilità e del ciclo dell'ospitalità.</p>

LE CRITICITA' CHE IL PROGETTO POTREBBE SUPERARE

Come nella maggior parte dei casi e in tutte le città Italiane, piccole o grandi che siano, l'area della stazione dei treni con i suoi scali merci e aree tecniche rappresenta per lo più una sorta di grande forbice o taglio tra tessuti tipologici differenti che negli ultimi 100 anni si sono sviluppati. Anche Codigoro non è esente da questa lettura infatti e in sintesi, le principali criticità che caratterizzano l'ambito preso in esame, possono essere sintetizzate come segue:

- elementi di recinzione lungo il perimetro che accentuano la cesura urbana dell'ambito dal contesto che lo circonda, impedendo relazioni fisiche;
- presenza di margini urbani poco definiti, che aumentano la percezione del degrado e la difficoltà di integrazione con il contesto;
- percezione dei vuoti funzionali: aree abbandonate come la Ex Colombani aumentano il degrado urbano;
- una viabilità carrabile poco chiara;
- aumento percezione d'insicurezza e di degrado soprattutto in fasce orarie in cui il servizio Tper o FER non è attivo;
- è inoltre da sottolineare e potenziare la presenza nelle immediate vicinanze dell'Oasi Naturalistica della Garzaia (città degli Aironi) un'area di circa 8 ettari, divenuta, dopo il disuso dello zuccherificio, un vero e proprio boschetto di Robinie, Pioppi, Sambuchi e Pruni e dove si sono insediate indisturbate varie specie di Ardeidi: Garzette, Nitticore, Aironi Cenerini e Aironi Bianchi Maggiori.

OBIETTIVI GENERALI: IL SISTEMA DELLE RELAZIONI

Legati ad una previsione per trasformare l'ambito ferroviario in cerniera urbana, migliorandone i collegamenti e gli attraversamenti urbani ciclo-pedonali per aumentare sia la sicurezza che le opportunità della mobilità, il progetto che parte dal riuso degli edifici ha come obiettivo più generale quello di:

- migliorare i collegamenti tra centro storico e ambiti fluviali e naturali
- riqualificare gli spazi pubblici collegandosi alla rete urbana ciclabile esistente, all'asta blu detta Riviera Cavallotti e al porto canale;
- creare una nuova polarità urbana e territoriale;
- valorizzare importanti patrimoni storici ed eccellenze ambientali, quali la Garzaia "Città degli Aironi";
- ricucire città con campagna rurale;
- riconsiderare le sedi strade come elementi principali della struttura urbana, da riorganizzare come spazi civici;
- riorganizzare l'inter-mobilità ferro/gomma;
- realizzare un nodo di interscambio infrastrutturale moderno a servizio di città, territorio e turismo.

SU QUALI PUNTI DI FORZA SI BASA IL PROGETTO

Di seguito elenchiamo i punti specifici di forza su cui si basa l'idea di progetto. I punti elencati sono già compresi nella più ampia strategia MINISTERIALE di AREE INTERNE a cui partecipa il Comune di Codigoro all'interno del territorio Terra e Fiumi.

Per quanto concerne i **trasporti pubblici**, la situazione è **problematica**: una tratta ferroviaria ancora non elettrificata collega Ferrara a Codigoro con 10 coppie di corse giornaliere, mentre il trasporto su gomma, affidato a TPER, copre il servizio per gli studenti che convergono su Ferrara e, attraverso la modalità a chiamata (taxibus), nella rete interna; di recente, alcune tratte coperte dal servizio a chiamata, quali il collegamento tra Codigoro e l'Ospedale del delta a Lagosanto, sono state trasformate in linee di minibus a orari fissi. Altre linee che collegano i Lidi e *gate* di accesso quali la stazione di Ferrara e l'Aeroporto di Bologna (in questo ultimo caso solo da e per il Comune capoluogo) sono gestite da privati e attive soprattutto in estate.

IL TRASPORTO SOCIALE COME ELEMENTO DI TENUTA E WELFARE AFFIDATO AL III° SETTORE

Il sistema locale è molto **fragile** da un punto di vista **demografico**, basti pensare che se nel decennio 2005-2015 la popolazione provinciale ha fatto registrare una crescita, sia pure esiziale (+0,9%), nei comuni del Basso Ferrarese il **calo** è stato **continuo** e, in alcune situazioni, **drammatico**: così, ad esempio, a Berra (-12%) e Jolanda di Savoia (-7%), mentre negli altri comuni dell'area il calo si attesta comunque attorno al -5%. In conseguenza di questa dinamica di spopolamento, non stupisce di riscontrare un invecchiamento progressivo e costante: gli anziani sono 27.230, il 28,5% della popolazione residente, con punte che arrivano al 32% a Berra, Copparo e Ro Ferrarese. Se l'**indice di vecchiaia** provinciale è pari a 241, ben superiore ai valori regionale (175) e nazionale (161), esso raggiunge il valore di 328 nei comuni dell'Unione Terre e Fiumi, e di 284 nei comuni dell'Unione Delta del Po. Gli *over-75* sono circa 14mila, tra essi spiccano 8.283 *over-80*, pari all'8% dei residenti!

LA MOBILITA' TURISTICA BASATA SU ASSET IN FORTISSIMA CRESCITA

D'altro canto, la peculiarità dei luoghi ha conosciuto negli ultimi anni il **riconoscimento** da parte del **mercato turistico**. I posti letto delle strutture alberghiere ed extralberghiere, concentrati soprattutto nel Comune di Comacchio, sono aumentati in modo significativo, indicando come gli operatori pubblici e privati stiano comprendendo le potenzialità ambientali espresse dal delta del Po, anche se il tasso di utilizzazione medio è ancora piuttosto basso, segno di una fruizione ancora concentrata temporalmente e basata sul mordi e fuggi. Se ancora oggi sono modesti gli arrivi e le presenze turistiche (a parte Comacchio, meta di un turismo balneare che fa registrare circa **2,5 milioni di presenze** annue) è giusto sottolineare come il settore mostri ampi margini di crescita nei territori che collegano la città capoluogo alla costa, soprattutto nei segmenti legati alla fruizione naturalistica ed enogastronomica. Il solo nome "delta del Po" evoca la bellezza di una naturalità tutelata fin dal 1988 da un Parco regionale, in cui coesistono in grande equilibrio eccellenze naturalistiche e testimonianze d'arte e di cultura, cosa che ha favorito un **duplice riconoscimento UNESCO**: da un lato quale parte fondamentale del sito patrimonio dell'Umanità che ha il suo fulcro in Ferrara, città del Rinascimento e il suo Delta del Po; dall'altro, come **riserva MAB** (*Man and the Biosphere*), in condivisione con il territorio del Parco del Delta del Po veneto, ulteriore elemento di **connessione tra le due Aree Interne** divise dal Po.

La ricca biodiversità dell'area, il **Grande Fiume**, al tempo stesso risorsa ambientale di valenza turistica e asse di connessione, le testimonianze d'arte e cultura, quali l'Abbazia di Pomposa, dove si dice che Guido d'Arezzo abbia introdotto per la prima volta l'attuale nomenclatura delle **note musicali**, il Castello della Mesola e le altre "Delizie" Estensi, il centro storico di Comacchio, gli importanti manufatti della bonifica (da quella rinascimentale avviata dai Duchi d'Este, fino alla Bonifica integrale del XIX secolo), oggi elementi di archeologia industriale pronti a ricordarci che senza di essi questo territorio non esisterebbe, saranno centrali nelle riflessioni e nella individuazione delle azioni che daranno sostanza alla strategia per l'Area Interna del Basso Ferrarese.

fonte: documento strategico AREE INTERNE, Comune di Codigoro

ALTRI STRUMENTI IN CORSO / BASSO FERRARESE FIRMATO ACCORDO PER LO SVILUPPO DA 7,5 MILIONI DI EURO

7 milioni e 500 mila euro per lo sviluppo del Basso Ferrarese. Un'area di oltre 1.000 chilometri quadrati, che conta 95mila abitanti e 11 comuni compresi in 2 Unioni (Unione Terre e Fiumi e Unione Delta Po), oltre al comune di Comacchio. Sono le risorse messe in campo dal Protocollo d'intesa siglato il 18 luglio 2017 a Ferrara, nella sala del Consiglio del Castello, da **Patrizio Bianchi**, assessore regionale al Coordinamento delle politiche europee allo sviluppo, e **Nicola Rossi**, sindaco di Copparo e referente dell'area interna Basso Ferrarese, alla presenza del presidente della Provincia di Ferrara, **Tiziano Tagliani**.

“Questa azione è un segnale concretissimo di rilancio del territorio ferrarese, a partire proprio dall'area tra il fiume e il mare che è il cuore di questa terra- ha detto l'assessore Patrizio Bianchi- La progettazione degli interventi ha già unito i territori, stanno lavorando assieme tutti i Comuni del copparese, quelli dell'Unione Terre e Fiumi e tutta la parte che riguarda il Delta e Comacchio. L'idea è quella di ritornare ad investire sul territorio, la Regione non solo mette a disposizione le risorse ma anche le sue capacità organizzative e progettuali per dare corpo a questo accordo”

L'accordo – raggiunto nell'ambito della Strategia per le Aree interne voluta dal Governo e affidata per l'attuazione all'Agenzia nazionale per la coesione territoriale – prevede un piano di interventi e investimenti per rafforzare i servizi per i cittadini (quindi contrastare lo spopolamento e favorire l'invecchiamento attivo della popolazione) e valorizzare al tempo stesso i punti di forza del territorio a sostegno della competitività, del capitale umano, dell'attrattività e della fruibilità turistica. Firma protocollo Aree Interne Basso Ferrarese 3 – 18/07/2017

Quindi favorire l'insediamento di nuove imprese, aumentare le connessioni tra la città di Ferrara e il mare Adriatico, potenziare la banda larga e il trasporto pubblico, salvaguardare le risorse ambientali. In particolare, 3,75 milioni di euro stanziati dalla Legge di stabilità 2015-17 sono destinati ai servizi per le comunità locali (sanità, istruzione, mobilità); gli altri 3,7 milioni, messi in campo dalla Regione attraverso i programmi dei Fondi Strutturali europei 2014-20 (Fse, Fesr e Fears), vanno a finanziare gli interventi di tutela e valorizzazione degli asset territoriali. Il progetto strategico delineato dal Protocollo dovrà essere sviluppato entro l'estate, per arrivare in autunno alla sottoscrizione di un Accordo di Programma Quadro tra Regione Emilia-Romagna, Comuni coinvolti e Amministrazioni centrali (ministeri dell'Istruzione, Sanità e Trasporti).

L'idea guida della strategia di crescita è quella di creare collegamenti per ricucire le tante potenzialità che caratterizzano l'area: il primo ponte è rappresentato dal territorio stesso, che costituisce il trait d'union tra la Città di Ferrara e il mare Adriatico, per fornire alla Città d'Arte e alla costa una complementarità che contribuisca al rafforzamento di entrambi i sistemi. Ma tra i collegamenti si pensa anche ad un ponte “generazionale”, per favorire la trasmissione di esperienze e di conoscenze che consentano alle nuove generazioni di valorizzare al meglio le opportunità offerte dal territorio e, infine, alla più immateriale delle connessioni, quella offerta dalla banda ultra larga.

Le azioni messe in campo Tra le azioni individuate, la definizione di un pacchetto localizzativo per aumentare l'attrattività dell'area e favorire l'insediamento di nuove imprese attraverso accordi, agevolazioni e snellimento burocratico, la riqualificazione della filiera agro-alimentare e della viticoltura, lo sfruttamento delle filiere locali di energia rinnovabile. Altri interventi per lo sviluppo locale riguardano la salvaguardia, il ripristino e il miglioramento della biodiversità, anche in chiave di valorizzazione interregionale della Riserva Mab Unesco Parco del Delta del Po, e lo sviluppo di esperienze di “Agricoltura di precisione”, accompagnate dalla promozione dell'accesso alla terra alle nuove generazioni. E ancora: saranno messi a punto i servizi su telemedicina e tele-assistenza, grazie al potenziamento dell'infrastrutturazione in banda ultra larga; nell'ambito dell'istruzione e della formazione si rafforzeranno i servizi extrascolastici e si investirà sul raccordo tra scuola, impresa e territorio attraverso un patto con le imprese per l'alternanza scuola-lavoro e il progetto bandiera “Polo della formazione sui mestieri dell'acqua, della terra e del fuoco”; per quanto riguarda la mobilità, si punta al miglioramento del trasporto pubblico locale (gomma/ferro) con particolare attenzione agli studenti e ai cicloturisti anche nell'ottica dell'intermodalità (ferrovia Ferrara-Codigoro).

fonte: <http://www.ferrara.federmanager.it/basso-ferrarese-firmato-accordo-lo-sviluppo-75-milioni-euro>

IL PROGETTO AREE INTERNE / AREE PROGETTO E AREE STRATEGIA

Di seguito per maggior sintesi mettiamo due passaggi tattici del progetto Aree Interne che bene illustrano gli obiettivi congiunti di una serie di Comuni del Basso Ferrarese tra cui Goro, Mesola, Codigoro, Formignana, Jolanda di Savoia, Tresigallo, Berra, Copparo che puntano sul tema dei PONTI come elementi di connessione, collegamento e cucitura tra ambiti, tessuti, bisogni, generazioni, paesaggi, opportunità che diversamente rimarrebbero inespresse.

2. Lo scenario desiderato e i risultati attesi: le inversioni di tendenza che si vogliono provocare

Il territorio dell'Area Interna Basso Ferrarese interpreta bene lo slogan della Provincia di Ferrara: “Terra e Acqua”.

Storicamente sospeso tra la città e la costa, tra il Po e il mare, tra canali e lagune, questo territorio deve all'attività dell'uomo, attraverso la bonifica, la sua esistenza e la sua morfologia attuale.

E proprio l'intero territorio, favorito dalla fertilità del terreno ma da sempre esposto all'improvvisa violenza dell'acqua, diventa la metafora del “PONTE”.

Il ponte rappresenta il collegamento tra realtà così vicine da potersi vedere, ma a volte così lontane da non incontrarsi.

Per questo la volontà di “fare ponti”, creare collegamenti, realizzare connessioni diviene l'idea guida per ricucire tutta una serie di potenzialità che altrimenti rimarrebbero isolate, poco visibili, inespresse.

Il primo ponte è rappresentato, come anticipato, dal territorio dell'Area Interna, che costituisce il trait d'union tra la Città di Ferrara e il mare Adriatico, per fornire alla Città d'Arte e alla costa una complementarità che oggi ancora manca - nonostante sia alla base del riconoscimento UNESCO, che ha battezzato il sito Patrimonio dell'Umanità “Ferrara, Città del Rinascimento e il suo Delta del Po” - e che potrebbe contribuire al rafforzamento di entrambi i sistemi.

Ma oltre alla dimensione spaziale esiste anche quella temporale, e l'elemento che ha caratterizzato la costruzione della Strategia consiste nella creazione di un “ponte generazionale” per favorire, attraverso il sapere accumulato da una popolazione anziana che vuole avere ancora un ruolo attivo nella società, la trasmissione di esperienza e di conoscenze utili alle nuove generazioni per reinterpretare le opportunità offerte dal territorio.

I ponti come facilitatori dei collegamenti “interni”, per la costruzione di filiere cognitive e azioni tra soggetti ed iniziative di natura endogena, filiere che sul territorio già esistono, ma faticano a trovare luoghi e percorsi per svilupparsi ed esprimersi al meglio.

Ma i ponti sono anche facilitatori di collegamenti con l'esterno, partendo dalle realtà più vicine, con cui condividere percorsi e soluzioni a problemi analoghi, fino ad arrivare alle distanze lunghe di realtà più lontane, ma animate dalla medesima volontà di confronto e collaborazione.

8. La strategia in un motto e sua breve descrizione a mo' di efficace sintesi finale

FARE PONTI

Collegamenti materiali e immateriali per il supporto allo sviluppo e alla riattivazione della comunità

Come più volte ribadito, l'occasione di confronto data dalla Strategia Nazionale di Aree Interne risulta fondamentale per la rilettura del territorio e delle sue prospettive di sviluppo. Questa volta però l'occasione va colta appieno, ma cambiando radicalmente il paradigma: risulta indispensabile passare il prima possibile da un'ottica autoreferente di livello locale a un'ottica di integrazione di livello territoriale. Non vi è alcuna sottrazione di “sovranità” nel cogliere le occasioni di partecipazione a sistemi e progetti di scala più vasta, conservando ed anzi arricchendo la propria identità nel confronto collaborante con gli altri.

fonte: documento strategico AREE INTERNE, Comune di Codigoro

SUGGESTIONE PROGETTUALE

Viene di seguito mostrata un'immagine relativa allo spazio pubblico antistante l'immobile della stazione ferroviaria, avendo ben chiaro che questa ricostruzione non può considerarsi un'immagine di progetto, bensì una suggestione fertile che potrà essere messa a disposizione del percorso di definizione degli obiettivi e delle potenzialità organizzative del disegno dello spazio pubblico.



STATO DI FATTO AGOSTO 2018



SUGGESTIONE DI SPAZIO PUBBLICO