



# METROPOLI DI PAESAGGIO

QUARTIERE DI BONDENO  
STRATEGIA DI RIGENERAZIONE URBANA



## Strategia Rigenerazione Urbana - Quartiere di Bondeno

La strategia di una mobilità intermodale fondata sull'infrastruttura-paesaggio diventa la premessa per una rigenerazione urbana e territoriale della moltitudine di volumi e spazi addormentati che da tempo campeggiano su tutta la provincia ferrarese, così come all'interno di svariate aree *rur-urbane* del Paese. Il paesaggio, senza dubbio risorsa da tutelare e contemplare, può in molti casi rappresentare anche la nostra migliore infrastruttura. In quella vece, esso può di fatto costituire la trama orografica e narrativa di un sistema a grana fina, in grado di raggiungere anche i luoghi più marginali o emarginati. Nel caso dell'Alto ferrarese, peraltro replicabile in tutta la provincia, il territorio conserva, in filigrana e per proprie caratteristiche, i presupposti per un cambio di guardia sotto il profilo della strategia trasportistica, con l'opportunità di utilizzare un sistema intermodale terra-acqua sulla scorta delle potenzialità insite nei percorsi già esistenti e in quelli riattivabili con economie contenute. Si concretizza in tal modo una "**Metropoli di paesaggio**", modello di conurbazione di grandi dimensioni entro il quale, a parità di servizi erogabili in una metropoli di analoga grandezza, il paesaggio supera per estensione le porzioni antropizzate.

Il 'recupero di senso' delle aree più marginali, ottenibile attraverso simile strategia, diviene a sua volta pre-condizione per nuovi investimenti in assenza di consumo di suolo, attraverso cui una molteplicità di immobili dimenticati si trasformano in nodi nevralgici (*hub*) da riqualificare fisicamente e rigenerare in chiave sociale e funzionale.

Alla base di *Metropoli di Paesaggio* sussiste un percorso condiviso che ha portato

alla firma di un protocollo d'intesa tra quasi tutti i comuni della Provincia di Ferrara (tra cui Bondeno, appunto) e una moltitudine di associazioni di categoria e enti, anche non strettamente appartenenti al panorama ferrarese (CNA, CIA, Consorzio di Bonifica, AESS Modena, Slow Food Emilia Romagna, per citarne solo alcuni). In questo senso, gli interventi proposti e la loro portata 'rigeneratrice' sono da intendersi come opportunità per accendere legami forti fra la Regione Emilia Romagna e le singole amministrazioni coinvolte, sotto l'egida di una visione strategica comune, concettualmente innovativa e pragmaticamente operativa.

I progetti di rigenerazione urbana opzionati per questa candidatura dal comune di Bondeno possono rappresentare le prime azioni di un progetto, a scala territoriale, finalizzate alla ripartenza sociale ed economica di un'intera provincia: di fatto, un piano di **rigenerazione urbana** e territoriale di area vasta.

**Quadro diagnostico di partenza, a partire da una esauriente fase conoscitiva e di sintesi che individui i problemi e le principali criticità, dimensionandone incidenza e rilevanza rispetto all'ambito di intervento ed al contesto limitrofo**

### **Inquadramento territoriale - Bondeno**

Il Comune di Bondeno è situato all'estremità occidentale della provincia di Ferrara, confina con le province di Mantova, Modena e Rovigo. Il territorio è segnato da una fitta rete idrica; in primis c'è la foce del fiume Panaro che sfocia nel Po, il quale delimita il confine settentrionale del territorio bondenese. Più a valle è presente il vasto alveo del Cavo Napoleonico, che collega il Po al sistema idrico delle province di Bologna e Modena, collegato ad una articolata rete di canali, il più cospicuo dei quali è il canale di Burana, derivante da opere di bonifica realizzate nel XX secolo nel settore occidentale del comune di Bondeno. L'altezza del territorio bondenese va da 5 a 14 m s.l.m., è l'unico comune della provincia di Ferrara a confinare con la Lombardia. Bondeno fa parte dell'"alto ferrarese".

L'Alto Ferrarese, nel contesto economico della pianura centrale emiliana, si è caratterizzato, fin dal dopoguerra, per l'eccezionale qualità dei fenomeni di integrazione sociale che ne hanno governato la crescita economica, a partire da una diffusa imprenditorialità di matrice rurale, attraverso una capillare diffusione della presenza industriale e una eccezionale capacità di mobilitazione delle forze di lavoro. Rispetto al resto della provincia di Ferrara, si è caratterizzata come "sistema di confine" (in particolare per l'area centese) ai limiti delle aree di influenza delle polarizzazioni di Bologna, di Ferrara e dei centri intermedi (Carpi, Mirandola) della pianura modenese.

L'analisi degli indicatori socio-economici conferma che il comune Bondeno appartiene a quella porzione occidentale di territorio ferrarese più

industrializzata; la presenza della media-industria, quella che attraverso l'innovazione e la formazione ha saputo reggere e superare la crisi economica (e in parte il terremoto del 2012), connota una zona in cui anche la filiera della subfornitura (artigiani) è stata trainata dai principali driver locali:

\_il comune è prossimo ai confini con altre zone ricche: con Bologna e con la provincia di Modena e si è agganciato alla ripresa economica di quei territori; godendo tra l'altro di una relativa vicinanza a Ferrara (e all'autostrada) in termini di attrattiva abitativa

\_la capacità di quest'area di produrre lavoro e ricchezza facilita l'attrattività abitativa, sia verso la famiglie ferraresi di altre zone, sia dalle province limitrofe, sia verso gli immigrati

Proprio l'attrattiva abitativa, intesa anche come alternativa a Ferrara e alle provincie confinanti, e all'interno di un sistema dotato di tutti i servizi principali di un tessuto urbano, appare come straordinaria possibilità di rigenerazione. Per perseguire tale obiettivo, tuttavia, appare necessaria una riorganizzazione delle connessioni (migliorando quelli esistenti e utilizzando modi di trasporto attualmente non utilizzati), ottimizzando i collegamenti e accorciando i tempi di percorrenza tra Bondeno e le maggiori polarità di riferimento.

## Infrastrutture e trasporti

Come dimostrano gli ultimi dati disponibili di Unioncamere, gli indici di dotazione infrastrutturale della nostra provincia – che come è noto rappresentano dei determinanti “fattori di sviluppo economico” e di “attrazione per nuove imprese” – mostrano le ben note carenze ed inadeguatezze. Fatta 100 la media nazionale, l’indice stradale inerente la nostra provincia è il più basso in regione, pari a 78; l’indice delle ferrovie è 65 (solo Forlì viene dopo Ferrara); bassi indici anche nei Servizi a banda larga e alle imprese, rispettivamente con 75 e 76. In posizione intermedia l’indice delle Reti energetico-ambientali.

Ma ciò che manca, a livello strategico, nella nostra provincia per rendere le imprese del territorio maggiormente competitive, è un “piano della logistica” che, da una parte aiuti ad abbassare i costi di trasporto e, dall’altra garantisca la consegna delle merci in modo efficace ed efficiente. Di tale carenza logistico-infrastrutturale ne risente in modo particolare l’Alto Ferrarese, l’area più industrializzata della provincia, con il maggior numero di imprese affacciate alle principali arterie stradali, ormai incapaci di contenere con efficienza il traffico delle auto e dei mezzi di trasporto.

## La rete ferroviaria

La rete ferroviaria trova le sue maggiori criticità non tanto nel disegno dei percorsi (logisticamente ancora capillare) quanto nell’assenza di politiche di sistema in grado di ottimizzare le relazioni tra le linee di ferro appartenenti alle diverse società di gestione e tra esse e i percorsi di terra e di acqua. L’attuale gestione della rete si suddivide tra:

**FER (Ferrovie Emilia Romagna)**\_ gestisce una rete di proprietà regionale di circa 350 km costituita dalle linee “storiche” prima a gestione commissariale governativa: Parma - Suzzara - Ferrara, Ferrara - Codigoro, Bologna - Portomaggiore, Modena - Sassuolo, (Bologna ) - Casalecchio - Vignola.

Significativi sono gli investimenti previsti e in corso sulle linee ferroviarie. Tra i principali quelli: della Ferrara – Codigoro (con l’interramento del tratto di Via Bologna e il miglioramento del collegamento con il nuovo Polo Ospedaliero di Ferrara per complessivi 57 milioni di euro), della Bologna -Portomaggiore (proseguimento dei lavori di interramento

**Ferrovia Suzzara-Ferrara**\_ La linea, in uso dal 1888, si connette in tre nodi alla rete FS principale: a Ferrara con la direttrice Bologna-Venezia; a Poggio Rusco con la Bologna-Verona e a Suzzara con la Mantova-Parma e la Mantova-Modena. La tratta costituisce pertanto un efficace sistema di adduzione ai servizi regionali ed interregionali. La collocazione territoriale sull’arco cispadano come possibile parte di un itinerario nord-sud alternativo al nodo di Bologna, offre possibili sviluppi sia sul versante delle merci che su quello del trasporto pubblico collettivo.

## La rete stradale

Esiste una particolarità ferrarese che ha condizionato lo sviluppo infrastrutturale della provincia:

- Ferrara è decentrata rispetto al principale asse viario emiliano romagnolo – la Via Emilia – che, da una parte ha attirato attorno a sé imprese industriali e commerciali e, dall’altro, investimenti per strade, ferrovie e, in parallelo, ha dato vita ad uno sviluppo autostradale consistente
- Ferrara non è attraversata da strade statali principali a cui agganciare attività produttive e, in seguito, progettare, a corollario, un sistema viario di valenza nazionale
- fa eccezione, in tale ambito, la realizzazione della Statale Romea, ma si tratta di una via di attraversamento, che non “trattiene” e non coagula attività produttive su di sé

- lo sforzo, dopo la Riforma agraria, si concentra nel realizzare una rete stradale nei terreni bonificati e, successivamente, collegare Ferrara e il Medio ferrarese (Copparo) al mare; con i primi anni '70 entreranno in funzione la Gran Linea (Copparo-Romea) e la Superstrada Ferrara-Mare, congiunzione del casello autostradale alla costa. Rimane il problema dell'Alto ferrarese che, senza più la rete ferroviaria (dismessa nel '56) ha difficoltà a trovare un efficace sbocco su Modena per connettersi ai grandi assi viari che portano al nord Europa. Rimane la Virgiliana che, nel congiungersi a Mantova, va incanalando quantità crescenti di traffico pesante

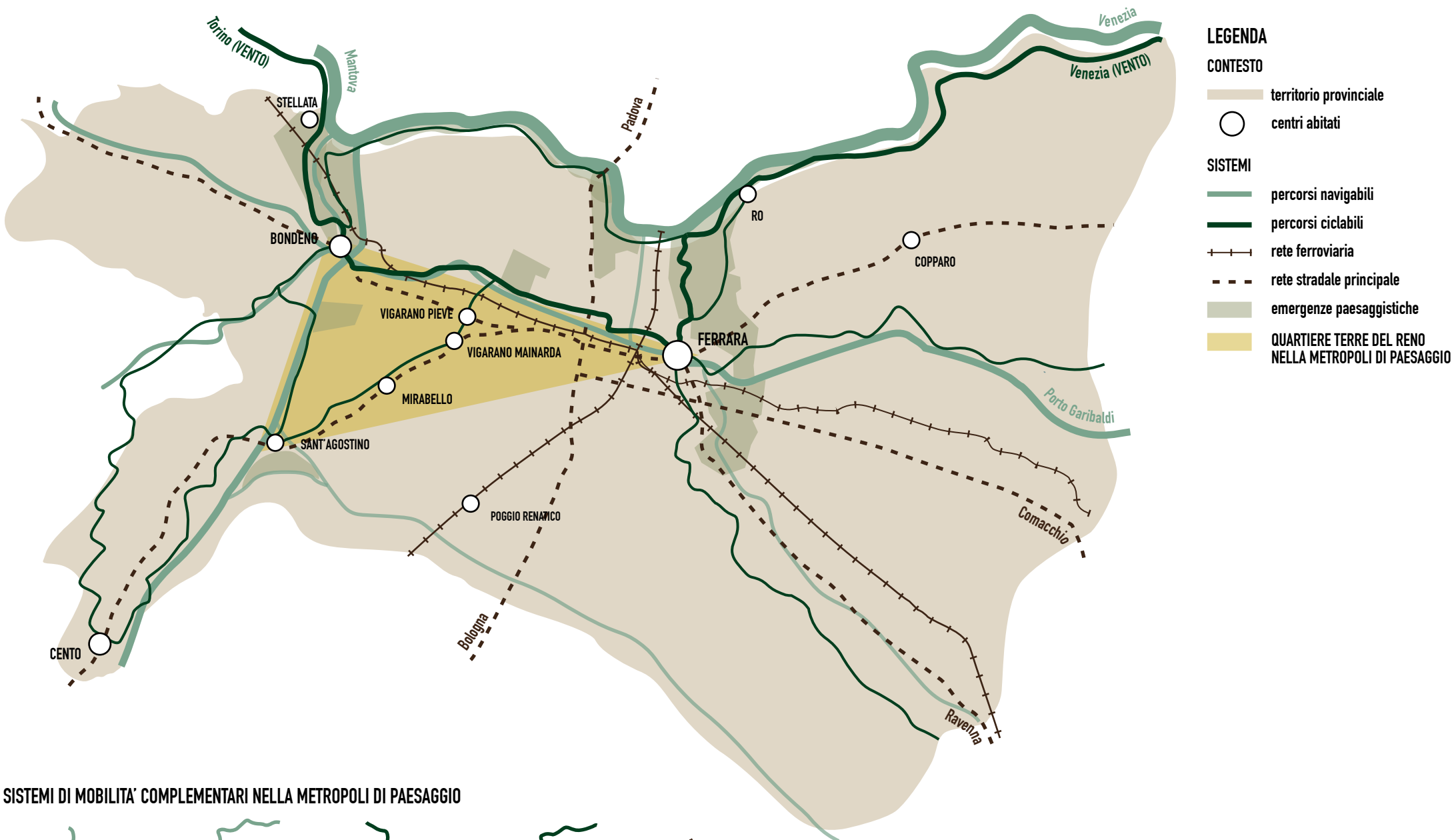
In sostanza, i mutamenti sociali ed economici (passaggio dall'agricoltura, all'industria al terziario) non sono stati accompagnati da efficaci mutamenti infrastrutturali, anche se, esaminando le serie storiche, è possibile affermare che il maggior sforzo economico per l'adeguamento della rete stradale sia stato sostenuto dalla Provincia e dai Comuni.

Appare evidente che il gap infrastrutturale ferrarese non è attribuibile in modo semplificato agli enti locali, ma va letto in un contesto più ampio in cui diverse implicazioni hanno impedito un graduale adeguamento e sviluppo come nelle altre province emiliano-romagnole. E' a partire da questo assunto che vanno riletti territorio e nuovi bisogni, nella consapevolezza che lo sviluppo non passa per un'azione o progetto, ma attraverso una pluralità coordinata di azioni (una visione strategica) che sappia combinare in modo flessibile trasporto idroviario e ferroviario, navigazione interna-marittima-servizi portuali, collegamenti stradali diretti e veloci in relazione ai principali corridoi europei.

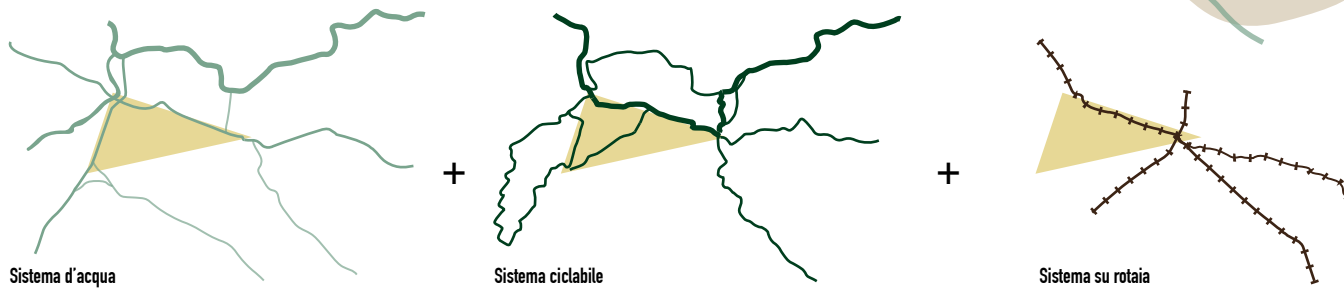
Alla luce dell'analisi svolta e in considerazione delle caratteristiche fisiche dei luoghi, il comune di Bondeno si affaccia alla strategia di rigenerazione partendo dalla necessità di risoluzione di un ventaglio di criticità, di seguito sintetizzate:

- assenza di connessioni di mobilità lenta efficaci tra le polarità esistenti all'interno del centro urbano
- assenza di spazi esterni flessibili e catalizzatori di socialità all'interno di una rete sistemica che li raccolga
- assenza di collegamenti efficaci con le maggiori polarità urbane adiacenti: Modena, Mantova, Ferrara
- mancata valorizzazione del patrimonio paesaggistico (Rete Ecologica Provinciale) e assenza di messa a sistema delle Oasi attraverso un sistema di mobilità sostenibile
- isolamento delle frazioni (con particolare riferimento a quelle verso il confine modenese-mantovano, Pilastrini e Burana)
- calo demografico (e contestuale invecchiamento della popolazione), calo delle imprese, calo dei redditi, calo del valore dello stock immobiliare
- progressiva marginalità rispetto ai poli urbani di maggiori dimensioni - perdita di competitività rispetto alle grandi polarità urbane

*Metropoli di Paesaggio* è la visione strategica che si vuole proporre, con l'obiettivo di risolvere tali criticità e sistematizzarle all'interno di una infrastruttura fisica e sociale capace di costruire nuove relazioni di senso e nuove dinamiche socio-economiche.



**SISTEMI DI MOBILITA' COMPLEMENTARI NELLA METROPOLI DI PAESAGGIO**



**METROPOLI  
PAESAGGIO**



**Individuazione degli obiettivi strategici principali, e le relative soluzioni proposte per perseguirli, attraverso gli interventi e le azioni messe in atto o programmate, esplicitandone ove più possibile i risultati attesi, in termini temporali e di indicatori definiti e misurabili in fase di monitoraggio**

La prima peculiarità della presente proposta risiede nella sua capacità di costituire un tassello importante di una politica territoriale a scala più ampia: la visione strategica di *Metropoli di Paesaggio* (vedi paragrafo uno). Ciò che si sta proponendo non corrisponde a un insieme più o meno eterogeneo di interventi episodici, ma appartiene a una logica di macro-scala rispondente a una strategia complessiva, che fa riferimento a un sistema intermodale di mobilità sostenibile di cui i progetti proposti sono parte integrante.

Sotto il profilo concettuale, la visione innovativa riguarda proprio tale aspetto: l'organizzazione e la razionalizzazione di un *frame* di mobilità sostenibile intermodale capillare, che utilizza il paesaggio (peraltro in buona parte *heritage*) come telaio infrastrutturale portante per una rigenerazione dei molteplici agglomerati che costellano la pianura ferrarese, anch'essi colpiti da quei processi di spopolamento e perdita di significato che buona parte delle 'aree interne' italiane sta vivendo nelle ultime decadi. Proprio come in una metropoli, ai chilometri di distanza si sostituiscono i tempi di percorrenza e le traiettorie che, con mezzi differenti (bicicletta, treno, imbarcazione, bus elettrico) e attraverso nuovi *hub* di terra e di acqua, utilizzano e valorizzano il paesaggio per abbreviare i percorsi; i paesi diventano dunque quartieri di un **unico ecosistema urbano diffuso** su tutta la Provincia e capace di formare sotto-ambiti territoriali tra loro connessi. Nel caso di Bondeno, il sottosistema si completa con i quartieri di Terre del Reno, a sud, e Vigarano, a est.

Sotto tale profilo, il piano d'azione per quanto concerne il quartiere di Bondeno, assume una doppia velocità d'intervento che comprende, per quanto riguarda

la fase degli interventi, le due proposte che stiamo per esplicitare e, per ciò che concerne le azioni, una processualità che possa garantire, in tempi relativamente contenuti, l'inverarsi dell'intera rete infrastrutturale sostenibile prevista. Vediamo come.

*Metropoli di Paesaggio* \_ Il quartiere di Bondeno

**Piano d'Azione: obiettivi e interventi**

L'obiettivo principale risiede nei presupposti di *Metropoli di Paesaggio* e consiste nell'opportunità di costituire, per il comune/quartiere di Bondeno, tre nuove polarità e una serie di connessioni dirette tra le polarità esistenti e le nuove. Gli interventi sono suddivisi tra **connessioni di primo livello** (quelle riguardanti i tre interventi proposti per la candidatura), **connessioni di secondo livello** (inerenti agli interventi futuribili e già al vaglio dell'Amministrazione) e **connessioni metropolitane** (attinenti ai collegamenti con altri quartieri del sistema urbano-territoriale).

**Connessioni di primo livello:** realizzazione delle tre polarità: Casa della Musica (rigenerando l'edificio ex Einaudi), nuova piazza-sagrato nell'area prospiciente la Parrocchia della Natività (in luogo di un incrocio), riqualificazione degli spazi esterni del Centro 2000 (intervento complementare a quello in atto sugli spazi interni del piano terra) come generatrici di flussi importanti di fruitori e di tragitti di mobilità dolce.

**Connessioni di secondo livello:** ricucitura ciclo-pedonale tra Centro 2000 e stazione ferroviaria; ricucitura e messa in sicurezza di piccoli tratti ciclo-pedonali di connessione tra le polarità all'interno del centro.

**Connessioni metropolitane:** realizzazione del tratto ciclabile tra la estremità

est di viale Pironi e la ciclabile esistente su via Borgo San Giovanni, poi in diretta connessione alla ciclabile VenTo; hub terra-acqua con approdo su Cavo Napoleonico; hub terra-acqua su canale di Burana in prossimità della nuova Casa della Salute, per connessioni in direzione Pilastrì.

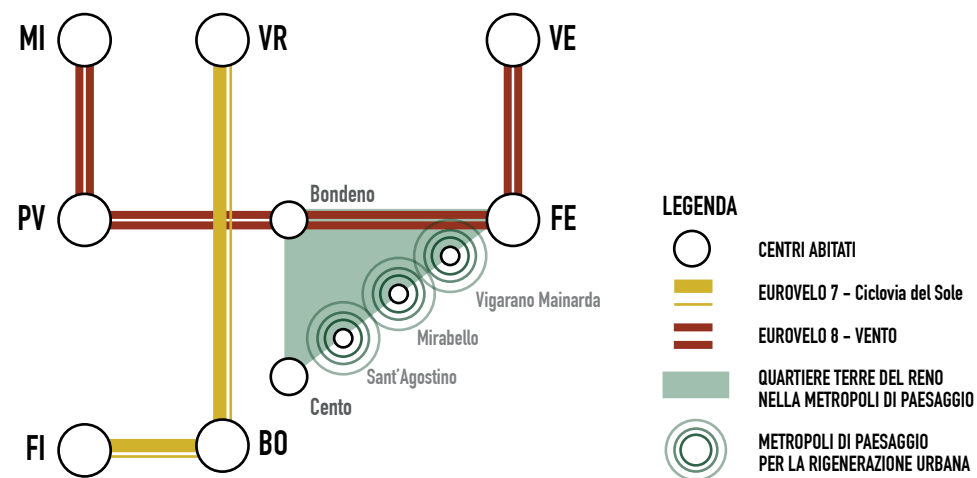
La proposta prende in considerazione, sotto il profilo economico-finanziario, unicamente la prima famiglia di connessioni e i tre progetti a essa appartenenti, avvalendosi della completezza della strategia in atto per inquadrare il senso dell'operazione complessiva. L'obiettivo di ricucitura attraverso costituzione di polarità e interventi di mobilità sostenibile risponde alle criticità emerse in fase di analisi e restituite nel paragrafo precedente: assenza di connessioni di mobilità lenta efficaci tra le polarità esistenti all'interno del centro urbano, assenza di spazi esterni flessibili e catalizzatori di socialità all'interno di una rete sistemica che li raccolga, mancata valorizzazione del patrimonio paesaggistico (Rete Ecologica Pro-vinciale), assenza di collegamenti efficaci con le maggiori polarità urbane adiacenti: Modena, Mantova, Ferrara, isolamento delle frazioni (con particolare riferimento a quelle verso il con-fine modenese-mantovano, Pilastrì e Burana), progressiva marginalità rispetto ai poli urbani di maggiori dimensioni - perdita di competitività rispetto alle grandi polarità urbane. La ricucitura di queste connessioni crea i presupposti per una ulteriore rigenerazione di immobili ora addormentati e potenzialmente trasformabili in nuove centralità.

**Piano d'Azione: *vision in progress*\_interazione con i progetti in corso**

La triplice rete di connessioni proposte (primo livello, secondo livello, metropolitana) si cala sul territorio come un *layer* in grado di accendere nessi, relazioni, attività. Questo perché il sistema infrastrutturale proposto è disegnato per interagire in modo stringente con l'articolata trama progettuale in corso nel comune di Bondeno, i cui nodi sono esplicitati nell'apposito diagramma

territoriale. Questi ultimi sono destinati a diventare altrettante centralità, arricchite dalle possibilità di connessione del telaio infrastrutturale sostenibile, implementando il processo di identità (o, meglio, appartenenza) e di coesione sociale di una collettività ora in buona parte dispersa. Non ultima, la stretta relazione tra le dinamiche progettuali esplicitate e la mobilità sostenibile a scala internazionale, in questo ambito rappresentata dalla ciclovia VenTo, in corso di progettazione ma già 'informalmente' utilizzata da un numero cospicuo di ciclisti. La relazione diretta con quest'ultima assume una rivelanza eclatante, inserendo di fatto un circuito a scala locale in un sistema turistico europeo.

**METROPOLI DI PAESAGGIO NEL PROGRAMMA EUROPEO "EUROVELO"**





### **Piano d'Azione: modalità, soggetti, tempi e risorse**

Gli interventi proposti verrebbero aggiudicati nel 2019, per un cronoprogramma complessivo che terminerebbe nel primo semestre 2020. Nello specifico, gli interventi candidati con questo bando riguardano la realizzazione delle tre polarità: Casa della Musica (rigenerando l'edificio ex Einaudi, di cui una porzione è già in corso di intervento), nuova piazza-sagrato nell'area prospiciente la Parrocchia della Natività (in luogo di un incrocio), riqualificazione degli spazi esterni del Centro 2000 (lavoro complementare a quello in atto sugli spazi interni del piano terra). Tutti i tre interventi sono concepiti come generatori di flussi importanti di fruitori e di tragitti di mobilità dolce.

Per quanto concerne le risorse: per il Centro 2000, il primo stralcio pari a 235.000€ risulta finanziato nell'annualità 2018 con avanzo di amministrazione; il progetto esecutivo è stato approvato con DGC N. 182 del 30/08/2018; sono in corso di perfezionamento le procedure di affidamento dei lavori, che partiranno da ottobre 2018; per la Casa della Musica, il primo stralcio pari a 150.000€ risulta finanziato nell'annualità 2018 con avanzo di amministrazione; il progetto esecutivo è stato approvato con DGC N. 111 del 31/05/2018; le procedure di affidamento dei lavori risultano perfezionate con Determina n. 687 del 21/06/2018; i lavori sono attualmente in corso; per la piazza-sagrato nell'ambito antistante la parrocchia della Natività (Duomo di Bondeno), è previsto un cofinanziamento di circa 10.000,00€ con risorse già finanziate e spendibili (contributi Imu inagibili).

Sotto il profilo del dialogo e del coinvolgimento degli attori e portatori di interesse, si ricorda che la Strategia riprende in modo coerente il Piano Organico per la redazione dei quali erano stati attivati momenti di confronto. In particolare: per quanto attiene alla Casa della Musica, il piano terra oggetto del primo stralcio in corso sarà gestito dal Centro Culturale *Auxing* (con cui la collaborazione è avviata e consolidata da anni), che prenderà in gestione anche

il secondo piano e con il quale è avviato un dialogo per la realizzazione di eventi culturali e di socialità.










Per la nuova piazza-sagrato, si pensa di attivare in fase di progettazione definitiva/esecutiva percorsi con i commercianti, le loro associazioni di categoria e i proprietari di negozi, propedeutica alla stesura di manifestazione d'interesse o bando per arredi e occupazione di suolo (distese, dehors); per quanto concerne gli spazi esterni del Centro 2000, accordi con le associazioni che lo occupano/occuperanno per la stesura di un programma culturale e sociale.

Parallelamente a questo, lo studio di fattibilità di *Metropoli di Paesaggio* intrapreso con finanziamenti europei (bando Climate Kic – *Landscape Metropolis* – si veda a tal proposito il paragrafo "Visione strategica: *Metropoli di Paesaggio* e il legame Comuni-Regione") prevede tra le varie attività anche una serie di *workshop* con le diverse comunità coinvolte nel progetto (da ovest a est: Bondeno, Terre del Reno, Vigarano, Ferrara, Tresigallo, Fiscaglia, Ostellato, Comacchio), da tenersi entro la fine del 2018 e propedeutiche a costruire consapevolezza nei confronti delle nuove opportunità di trasporto sostenibile intermodale e a individuare eventuali portatori di interesse privati in grado di affiancare il pubblico nel processo, costruendo le premesse per nuove economie.








### **Processi di riattivazione dei luoghi**

Ogni questione attinente la rigenerazione urbana si struttura attraverso le dinamiche di un processo, ancor prima che con i caratteri di un progetto. Per questo motivo, diventa indispensabile non solo raggiungere livelli qualitativi ottimali sotto il profilo progettuale, bensì identificare gli accorgimenti amministrativi, normativi e (talvolta) fiscali più idonei a canalizzare attenzioni, iniziative e risorse di una comunità verso la direzione ventilata dalla visione strategica. Scelte tecniche e decisioni politiche assumono, in questo caso,


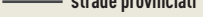

## INTERVENTI PROMOSSI DALL'AMMINISTRAZIONE DI RIGENERAZIONE URBANA NELLA METROPOLI DI PAESAGGIO

-  01 Realizzazione parco urbano al servizio della nuova area di espansione urbana e nuovo raccordo ciclabile
-  02 Contratti di quartiere - realizzazione alloggi E.R.P.
-  03 Nuovo ponte Rana
-  04 Nuova viabilità zona ovest - ponte di Borgoscala e circonvallazione
-  05 Realizzazione nuovo plesso scolastico primario e nuovo raccordo ciclabile
-  06 Realizzazione nuova scuola media inferiore e nuovo raccordo ciclabile
-  07 Rifunionalizzazione spazio residuale generato dalla demolizione di un manufatto danneggiato
-  08 Restauro cimitero monumentale
-  09 Realizzazione struttura sportiva coperta provvisoria e nuovo raccordo ciclabile

### METROPOLI DI PAESAGGIO

-  corsi d'acqua
-  connessioni di primo livello esistenti
-  connessioni di primo livello da strategia
-  connessioni di secondo livello da strategia
-  connessioni metropolitane esistenti (VENTO)
-  connessioni metropolitane da strategia
-  tangenziale di paesaggio

### CONTESTO

-  contesti urbani
-  strade provinciali
-  emergenze paesaggistiche



una articolazione complementare che lega in modo difficilmente scindibile qualità di progetto e innovazione di processo. Nel caso in esame, le peculiarità architettoniche dei due interventi candidati a finanziamento diventano condizione basilare per una (infra)strutturazione degli spazi, che fissa le condizioni per un riuso efficace e incrementale. L'Amministrazione comunale ha in animo di attivare azioni processuali come accompagnamento alla concretizzazione architettonica degli spazi possono si riassumere in:

- bandi con risorse stanziati dal comune stesso per incentivare l'insediamento di nuove attività commerciali o implementare quelle esistenti, ovviamente previo accordo e intesa con le associazioni di categoria più rappresentative; in questo caso, i bandi potranno finanziare le attività all'interno dell'ambito del nuovo sagrato del Duomo per l'acquisto di arredo e merce all'interno di un progetto di impresa;
- micro-finanziamenti genericamente concentrabili sulle attività nuove o anche già presenti che intendono riqualificarsi (arredi, distese come arredi su aree private ma visibili dalla parte pubblica)
- copertura del costo di eventuale distesa su suolo pubblico (il comune rinuncerebbe in tal caso alla tassa sulla distesa per favorire la riattivazione degli esercizi commerciali)
- attivazione di un'area 30 (moderazione del traffico a 30 Km/h ) all'interno della direttrice piazza Garibaldi-via Bonati, tra il Duomo e il Centro 2000, incrocio su viale Pironi

Sotto questo profilo, la *timeline* di progetto e quella di processo sono strettamente correlate: diventa dunque importante strutturare gli incontri partecipativi e di condivisione con i portatori d'interesse in modo tale che non servano soltanto alla descrizione di scelte architettoniche già caratterizzate, ma anche alla presa di coscienza circa nuove opportunità di impresa, di fruizione, di socialità.

### **Visione strategica: rigenerazione ecologico-ambientale**

All'interno di una visione territoriale orientata alla valorizzazione del paesaggio come infrastruttura, il disegno di una sorta di *tangenziale di paesaggio* che contorna l'abitato di Bondeno e la costruzione di una ulteriore circolarità a macro-scala con i quartieri di Vigarano e di Terre del Reno, attraverso altrettanti percorsi di mobilità dolce terra-acqua, sono forse le mosse più evidenti di un sistema che punta in termini innovativi sul corto-circuito mobilità sostenibile-rigenerazione, generando sensibili ricadute per quanto concerne sicurezza, salubrità e benessere.

**Sicurezza**\_Il sistema proposto, incrementabile per gradi, alimenta di fatto la capacità resiliente dei territori: l'obiettivo a medio-lungo termine è quello di una infrastruttura intermodale capillare che si proponga come modello di mobilità alternativo, dimostrandosi in grado di competere con l'auto per quanto riguarda i tempi di percorrenza e contribuendo in tal modo al decremento di emissioni di CO<sub>2</sub> e alla riduzione dei rischi di vulnerabilità del patrimonio paesaggistico e ambientale.

**Salubrità**\_Il valore ambientale ed ecologico, in tale approccio, non si manifesta come esternalità di una serie di scelte, bensì come struttura stessa del sistema: non più spazio (vuoto) da contemplare, ma via di collegamento da praticare, capace di competere in termini temporali con lo spostamento via auto ma al tempo stesso migliorando sensibilmente la qualità della vita del singolo individuo e la qualità dell'ambiente. Tangenziale di paesaggio, connessioni ciclabili fluide, hub di scambio terra-acqua diventano elementi di un sistema ambientale che, nel manifestarsi come infrastruttura, toglie spazio e possibilità di impatto ai sistemi canonici.

**Benessere**\_Allo stesso modo, l'intero approccio strategico di *Metropoli di Paesaggio* (così come i primi interventi proposti in questo bando) è concepito per incrementare il sistema di socialità attraverso la sistematizzazione e la cucitura dei percorsi esistenti, utilizzando non solo i tratti già urbano ma anche la rete del verde e dei canali in una logica di **infrastruttura verde** e **infrastruttura blu**. L'abitudine al paesaggio come mezzo e strumento del quotidiano avvicina inderogabilmente il singolo cittadino a una forma di affezione (e dunque di rispetto) nei confronti di quello che possiamo definire un *bene comune*. È dimostrato in numerose casistiche come la costruzione di questo rapporto empatico sia propedeutica ad adeguate politiche di manutenzione in cui il concorso della comunità nelle pratiche di pulizia e di decoro diventa tangibile ed efficace, oltre che migliorativo del benessere delle persone.

#### **Visione strategica: rigenerazione urbanistico-architettonica**

Per quanto riguarda gli interventi in oggetto, gli aspetti di rigenerazione appartengono a due famiglie di scelte: quella relativa alle nuove polarità urbane da delineare; quella invece attinente all'aspetto materico e formale dei materiali che costituiscono i percorsi di mobilità dolce e gli ambiti di socialità da essi generati con particolare riferimento alla 'piazza-incrocio' sull'ambito prospiciente il Duomo di Bondeno.

**Spazio pubblico e qualità urbana**\_Il disegno progettuale rispetta l'identità dei luoghi e la impreziosisce attraverso la qualità delle scelte formali che in qualche modo conferiscono ulteriore coerenza anche a progetti così eterogenei (il recupero dell'ex Einaudi come scuola di musica, la nuova piazza-sagrato del Duomo, il recupero degli spazi esterni del Centro 2000). Proprio tali scelte, come si potrà evincere dalle tavole di progetto, sono ricadute su materiali facilmente manutenibili e di valenza estetica contemporanea, rispettosi dei Criteri Ambientali Minimi. In particolare, per quanto concerne la nuova piazza-

sagrato, l'intervento prevede allargamento del basamento del vero sagrato della chiesa, ripavimentazione completa di tutto l'ambito piazza e inserimento di fasce di verde e nuovi alberi (contribuendo al consolidamento di un micro-clima confortevole). Questa mossa determina uno spazio flessibile che, per qualità architettonica e posizione nevralgica, riordina in modo decisivo l'intero ambito, trasformando un incrocio ambiguo in una piazza e prestandosi all'organizzazione di eventi o cerimonie come una vera piazza, approfittando anche dell'ambito prospiciente i negozi come ulteriore appendice.

**Architettura e qualità del costruito**\_Le qualità architettoniche sopra espresse contribuiscono senza dubbio a una riqualificazione indiretta del patrimonio esistente e a un suo aumento di valore (vedi paragrafo sulla rigenerazione sociale, culturale, economica). Lo studio dell'integrazione con il contesto, soprattutto nel caso dell'ambito prospiciente il Duomo di Bondeno e sugli spazi esterni del Centro 2000, ha portato a una interpretazione delle superfici coinvolte come *spazi rigeneranti*, capaci di dare in tutti e tre i casi nuovo significato agli immobili circostanti, e presentandosi come *salotti urbani* in continuità tra loro attraverso una rete di mobilità dolce riattivata.

**Fruizione e vivibilità**\_I tre interventi ridisegnano le logiche di mobilità lenta all'interno del centro comunale e verso i suoi bordi, attestando la polarità della nuova Casa della Musica all'interno di una rete ciclo-pedonale che tocca i nodi nevralgici del Duomo e del Centro 2000, passando per biblioteca e scuole e altresì costruendo i presupposti per il completamento di senso del *boulevard* di via Pironi (con la nuova polarità della scuola di musica, generatrice di ulteriori flussi) e per la ricucitura della connessione diretta con la stazione ferroviaria. Seguendo consolidati principi di utilizzo dei materiali e degli spazi, cambio di materiale e innalzamento del piano di calpestio diventano accorgimenti per la sicurezza e garanzia di accessibilità. Tale garanzia rimane in filigrana su tutti

i tre interventi e, ancor prima, su tutto il telaio concettuale e infrastrutturale di *Metropoli di Paesaggio*: Nelle diverse declinazioni di questa strategia l'accessibilità si rivela a scala architettonica come facilitazione del movimento e del transito degli utenti più deboli; a scala sociale come motore di interazione e di coesione e come percezione di sicurezza; a scala territoriale come modello di sviluppo alternativo per questi territori non più 'fragili'.

### **Visione strategica: rigenerazione sociale, culturale, economica**

La continuità infrastrutturale che il paesaggio può garantire 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. **"Infrastruttura sociale"** è un concetto che raccoglie un insieme di azioni sostenibili che implicano collegamenti fisici tra luoghi così come connessioni tra reti e servizi a vantaggio della collettività. Tali azioni sono frutto di scelte strategiche finalizzate a sistematizzare e disegnare geograficamente precise traiettorie di senso all'interno del territorio, reso in questo modo più accessibile, fruibile, coeso. Ciò che si vuol raggiungere con questa proposta è la costruzione delle condizioni per l'inizio di tale processo, attraverso la candidatura di tre progetti tra loro diversi ma appartenenti a una medesima filosofia della mobilità.

**Capitale sociale e culturale, capitale futuribile** \_La valorizzazione del capitale sociale e culturale passa, nei casi in oggetto, attraverso la risignificazione dell'ambito antistante il Duomo e, con il recupero dell'ex Einaudi e la sua rifunzionalizzazione a nuova scuola di musica, dell'arteria di mobilità dolce catalizzatrice di inclusione sociale. Un primo visibile esito di questa organizzazione spaziale si manifesta nella concretizzazione di un **anello socio-culturale** che, letto in verso anti-orario, propone in sequenza tra Casa della Musica, biblioteca, scuole, Duomo, Centro 2000. Un secondo e non meno

importante risultato consiste nel disegno di una **tangenziale di paesaggio** che si sovrappone al primo anello, mettendo in connessione, attraverso un sistema di percorsi terra-acqua (da completare nelle prossime fasi del processo), i punti importanti che perimetrano il nucleo del centro storico, riconferendo senso a una unitarietà fisica del tessuto urbano, che si serve del paesaggio per ricompattarsi e costruire le premesse per una coesione comunitaria.

Da una prospettiva culturale, lo stimolo di un **senso di appartenenza** porterà con sé una rinnovata sensibilità per gli spazi della collettività, presupposto per uno spostamento graduale dal concetto classico di "bene pubblico" a quello di bene comune (*commons*): a quel punto, il processo di risignificazione del singolo luogo sarà completato e, con esso, il rammendo di quel legame, fisico e relazionale, tra persona e spazio, fondamento per una società che vuole chiamarsi civile, potente antidoto nei confronti dei fenomeni di degrado e disagio sociale, fonte inesauribile di nuove epifanie spaziali.

**Sistema economico locale** \_*Metropoli di Paesaggio* si proietta verso due scenari: a medio termine, l'obiettivo di consolidare il capitale tangibile e intangibile dei territori, ricucendo il senso identitario e quelle che si potrebbero definire le "corrispondenze affettive dirette" tra abitanti e luoghi; nel lungo periodo, la costruzione dei presupposti per un "capitale futuribile", ciò che, oltre l'identità, è in grado di generare senso di appartenenza ai luoghi. Sotto il profilo pratico, il capitale futuribile corrisponde alla rigenerazione dei volumi nevralgici - quelli situati in prossimità degli *hub* di scambio intermodale - nei vari "quartieri" della metropoli, per dare l'avvio a una seconda fase di economie di scala dopo quella relativa alla realizzazione dell'infrastruttura sostenibile. I progetti proposti per questo bando appartengono dunque alla prima fase di un processo di ripartenza economica e sociale dei territori oggetto d'intervento. Il valore generabile e il capitale futuribile potenzialmente in dote trovano già

un primo compimento nell'aumento di valore del patrimonio immobiliare inscindibilmente legato alla ricostituzione delle tre polarità: Casa della Musica, Duomo, ambito esterno del centro 2000 (connesso con i lavori di riqualificazione in corso sugli interni). In particolare: l'intervento finalizzato a ricucire con una unica piazza l'areale carrabile antistante il Duomo e utilizzato attualmente come incrocio, impreziosisce l'importanza del luogo e, attraverso l'utilizzo di materiali architettonici e accorgimenti spaziali (ad esempio i nuovi alberi e le fasce di verde, nonché la nuova pavimentazione in lastre di calcestruzzo con colorazione affine alla facciata in mattoni della chiesa), è destinata a migliorare sensibilmente il valore dei volumi contigui, oltre che a favorire l'inserimento di nuove attività o all'implementazione delle esistenti all'interno degli immobili circostanti, manifestando in tal modo l'alto potenziale della mobilità sostenibile come generatrice di ricadute positive sull'economia locale; la scuola di musica, in modo altrettanto eloquente, diventa il nodo peculiare all'interno del tratto di *tangenziale di paesaggio* che si identifica con l'asse verde di viale Pironi. La presenza di una polarità proprio sull'estremità ovest del viale è destinata a conferire maggior importanza e flussi a questa porzione del tratto verde, oggi giorno la meno frequentata ma dalle altissime potenzialità di *passage* e in grado di completare la valenza di *boulevard* di viale Pironi, peraltro con una larghezza tale da invitare alla presenza di nuovi chioschi e spazi-ristoro.

### **Visione strategica: Metropoli di Paesaggio e il legame Comuni-Regione**

Se è vero che al centro delle strategie di rigenerazione va posto il rilancio della città pubblica, sia sotto il profilo concettuale (recupero di civismo e consapevolezza di bene comune), sia sotto l'aspetto fisico (recupero di economie abilitanti per progetti di riattivazione su ogni livello di scala e indipendentemente dalla frammentazione territoriale), organizzare un programma di interventi all'interno di una visione strategica come *Metropoli di Paesaggio* permette, attraverso precise scelte di mobilità sostenibile, di attivare una duplice

dinamica processuale: quella legata al coinvolgimento della società locale e al disegno delle condizioni per una ripartenza socio-economica di medio periodo; quella, non meno importante, di rafforzamento di un percorso istituzionale tra sistema territoriale di comuni (radunati sotto la medesima visione innovativa) e la Regione, affinché il peso specifico di scelte di macro-scala condivise agisca come acceleratore anche nei confronti di politiche regionali determinanti per il futuro della mobilità sostenibile. In particolare, si fa riferimento a:

- politiche sul recupero di senso e di utilizzo di tratti ferroviari dismessi, così come sul potenziamento di tratti apparentemente marginali (circa aspetti come elettrificazione e frequenza di passaggio) all'interno di una rete concepita come sistema capillare intermodale e abilitante (si veda, a tal proposito e sebbene con finalità prioritariamente turistica, la Risoluzione della Giunta Regionale n. 4291 "Disposizioni per l'istituzione di ferrovie turistiche mediante il reimpiego di linee in disuso o in corso di dismissione situate in aree di particolare pregio naturalistico o archeologico")
- politiche sulla navigabilità interna di piccolo cabotaggio (in grado di trasportare passeggeri e biciclette e con sistemi di navigazione non impattanti nei confronti delle sponde, sul modello già testato di piccoli catamarani), attraverso la regolamentazione dei tragitti sui canali interni
- politiche di agevolazione nella realizzazione degli hub terra-acqua e nella implementazione di modelli gestionali pubblico-privati interattivi (acqua-ferro-bus elettrico), di complemento al sistema ciclabile

La visione territoriale di *Metropoli di Paesaggio* ha finora portato alla redazione di un protocollo d'intesa sottoscritto da quasi tutti i comuni della Provincia di Ferrara e dalle più importanti associazioni di categoria, nonché da enti fondamentali nella tutela, valorizzazione e gestione del territorio (AMI, Consorzio

di Bonifica, Slow Food Emilia Romagna, Anci Emilia Romagna, AIPO). In seguito al citato protocollo, *Metropoli di Paesaggio* si è aggiudicata il bando europeo Climate Kic che sta permettendo, attraverso un finanziamento, di redigere un primo studio di fattibilità tarato sul sistema territoriale e propedeutico al reperimento di ulteriori economie di macro-scala per il completamento della rete (tratti ciclabili, tratti spondali, approdi, pulizie fondali, gestione della rete), per la concertazione di politiche regionali sull'intermodalità terra-acqua-ferro e per la condivisione partecipata coi cittadini, finalizzata a un cambio di guardia nell'approccio culturale e civico nell'utilizzo dei trasporti, ponendo dunque la mobilità sostenibile come *conditio sine qua non* per l'attivazione di processi rigenerativi su scala diffusa e, di fatto, per il recupero di senso delle aree interne.

### Indicatori di processo

Coerentemente alla natura degli esiti attesi e allo stadio attuale del processo (progettazione preliminare di una prima parte del sistema, corrispondente alle *connessioni di primo livello*), si preferisce individuare indicatori basilici e facilmente quantificabili anziché utilizzare le categorie proposte sovente all'interno dei documenti di valutazione dei piani urbanistici (non immediatamente riconducibili a dati e misurazioni di facile gestione), più facilmente soggette a sfumature interpretative.

### Indicatori per la nuova Casa della Musica (edificio ex Einaudi)

#### Indicatori urbanistico-architettonici

Gli esiti generati dall'intervento di rigenerazione urbana dell'edificio ex-Einaudi come nuova sede della Casa della Musica saranno verificati attraverso i seguenti indicatori urbanistico-architettonici:

- monitoraggio del numero di frequentatori e della diversificazione di età

- monitoraggio dei flussi di passaggio su viale Pironi dal centro verso la nuova scuola di musica
- questionari sul grado di soddisfazione della eterogeneità dei fruitori (dai giovanissimi agli anziani)

### Indicatori socio-economici

La realizzazione di una polarità urbana con la rigenerazione urbana dell'edificio ex-Einaudi come nuova sede della Casa della Musica modificherà le modalità di utilizzo degli spazi urbani adiacenti, che saranno monitorate attraverso i seguenti indicatori socio-economici:

- eventuale incremento degli spazi commerciali utilizzati lungo l'asse di viale Pironi
- eventuale occupazione delle unità abitative attualmente sfitte lungo l'asse di viale Pironi
- conteggio dell'eventuale incremento di fruitori del parco pubblico sulla direttrice verde di Viale Pironi

### Indicatori nuova piazza-sagrato in prospienza della Parrocchia della Natività

#### Indicatori urbanistico-architettonici

La realizzazione di un nuovo ambito di socialità, con l'intenzione di inserire uno spazio architettonico dai caratteri contemporanei e di grande flessibilità in luogo di un incrocio, sarà monitorato attraverso i seguenti indicatori:

- monitoraggio annuale del numero di eventi diversificati (culturali, enogastronomici, ludici, sportivi, storici, deputati a peculiari filiere associative) che verranno accolti nel tempo, a testimonianza della flessibilità del progetto architettonico
- questionari sul grado di soddisfazione della eterogeneità dei fruitori (dai giovanissimi agli anziani)



**INTERVENTI DI METROPOLI DI PAESAGGIO PER LA RIGENERAZIONE URBANA**

- Realizzazione "Casa della Musica"
- Completamento e riqualificazione Centro 2000
- Rigenerazione area antistante Parrocchia Natività Di Maria
- Hub di terra - scambio intermodale ferro/gomma
- Hub fluviale - scambio intermodale acqua/gomma

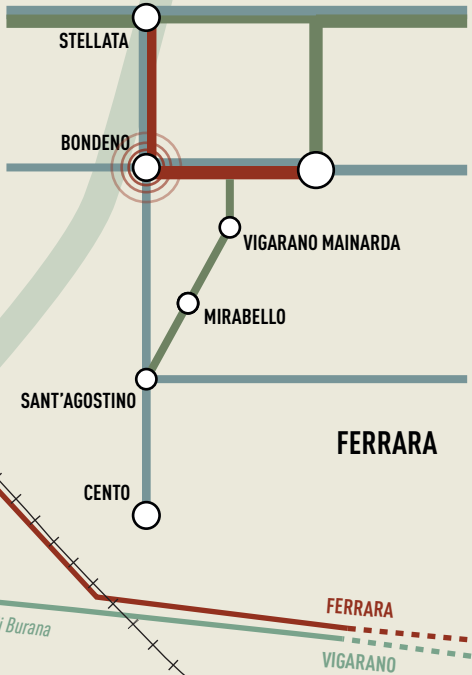
**METROPOLI DI PAESAGGIO**

- corsi d'acqua
- connessioni di primo livello esistenti
- connessioni di primo livello da strategia
- connessioni di secondo livello da strategia
- connessioni metropolitane esistenti (VENTO)
- connessioni metropolitane da strategia
- tangenziale di paesaggio

**CONTESTO**

- contesti urbani
- strade provinciali
- emergenze paesaggistiche

**METROPOLI DI PAESAGGIO PER LA RIGENERAZIONE URBANA**





### Indicatori socio-economici

La realizzazione di un nuovo ambito di socialità, a favore della mobilità dolce, in luogo di un incrocio, sarà monitorato attraverso i seguenti indicatori socio-economici:

- eventuale incremento di spazi commerciali utilizzati attorno alla nuova piazza
- eventuale incremento delle superfici a terra utilizzate come distese e dehors

### Indicatori spazi esterni del Centro 2000

#### Indicatori urbanistico-architettonici

Il rinnovo degli ambiti esterni del Centro 2000, complementare alla riqualificazione del piano terra delle cucine a tutt'oggi in corso, ha l'obiettivo di incrementare sensibilmente le attività sociali e culturali del Comune con uno spazio architettonico dai caratteri contemporanei e di grande flessibilità. Tali obiettivi saranno verificati attraverso i seguenti parametri:

- monitoraggio annuale del numero di eventi diversificati (culturali, enogastronomici, ludici, sportivi, storici, deputati a peculiari filiere associative) che verranno accolti nel tempo, a testimonianza della flessibilità del progetto architettonico
- questionari sul grado di soddisfazione della eterogeneità dei fruitori (dai giovanissimi agli anziani)

### Indicatori socio-economici

- eventuale aumento dell'attrattività (e dunque del numero di visitatori) del programma di eventi con cui popolare i nuovi spazi esterni del Centro 2000
- eventuale aumento degli introiti degli spazi commerciali sull'asse di via Pironi in prossimità del Centro 2000 (areal di piazzale delle Bonifiche)

- incremento delle attività associative
- eventuale incremento degli introiti del sistema di associazioni/enti/circoli che occupano gli spazi del Centro 2000

### Fattibilità e governance

La coerenza della strategia con la pianificazione degli interventi sul territorio nonché delle azioni progettuali anche attive è evidente. Preme infatti osservare come il piano delle opere pubbliche, legato in particolare alla ricostruzione, abbia già favorito interventi volti alla riattivazione dei centri abitati gravemente colpiti dal sisma 2012 con progetti di recupero e riqualificazione (si citano, tra gli altri, la nuova viabilità in zona ovest, la riqualificazione del Ponte Rana, gli alloggi ERP di via Torricelli e di casa Bottazzi). La strategia rimane peraltro coerente con gli strumenti urbanistici strategici recenti, come il Piano della Ricostruzione (all'interno del quale trova sede anche il Piano Organico) approvato nel 2016. Tali strumenti prevedevano interventi e azioni finalizzate alla rivitalizzazione dei centralità all'interno del Comune di Bondeno, così come delle relazioni fisiche e socio-economiche con le frazioni.

L'adesione del Comune di Bondeno al Protocollo d'Intesa redatto su *Metropoli di Paesaggio* conferma la volontà dell'Amministrazione di promuovere la connessione del Comune al territorio circostante in logica unitaria per una ripartenza complessiva di queste aree fragili, valorizzando il paesaggio come infrastruttura. Gli attuali strumenti di pianificazione urbanistica sono dunque, anche sotto il profilo del sistema capillare di mobilità lenta studiato, pienamente compatibili con gli interventi proposti.

**Beni a disposizione dell'Amministrazione** | I beni coinvolti negli interventi proposti risultano tutti nella piena disponibilità del Comune di Bondeno.

**Tempistica degli interventi**\_Se ammessi a finanziamento, gli interventi proposti verrebbero aggiudicati nel 2019, per essere conclusi al massimo entro il primo semestre 2020. Per quanto riguarda il primo stralcio della Casa della Musica e del Centro 2000 (spazi interni), essi risultano già avviati con progettazioni esecutive già approvate e affidamenti già perfezionati.

Nello specifico, gli interventi candidati con questo bando seguono una scansione temporale così riassumibile:

- intervento su Casa della Musica\_termine della progettazione entro gennaio 2019; affidamento dei lavori entro aprile 2019; inizio dei lavori nel II° quadrimestre 2019; fine dei lavori entro il II° quadrimestre 2020
- realizzazione esterni Centro 2000\_termine della progettazione degli esterni entro il I° quadrimestre 2019; affidamento dei lavori entro II° quadrimestre 2019; inizio dei lavori nel III° quadrimestre 2019; fine dei lavori entro il I° quadrimestre 2020
- intervento su piazza-sagrato nell'ambito antistante la parrocchia della Natività: termine della progettazione entro il II° quadrimestre 2019; affidamento dei lavori nel corso del III° quadrimestre 2019; inizio dei lavori alla fine del III° quadrimestre 2019; fine dei lavori entro il I° semestre 2020

**Risorse disponibili**\_All'atto della stipula del contratto di rigenerazione, l'Amministrazione avrà a disposizione le seguenti risorse:

- per Casa della Musica, il primo stralcio pari a 150.000€ risulta finanziato nell'annualità 2018 con avanzo di amministrazione; il progetto esecutivo è stato approvato con DGC N. 111 del 31/05/2018; le procedure di affidamento dei lavori risultano perfezionate con Determina n. 687 del 21/06/2018; i lavori sono attualmente in corso
- per Centro 2000, il primo stralcio pari a 235.000€ (riguardante gli

interni del piano terra) risulta finanziato nell'annualità 2018 con avanzo di amministrazione; il progetto esecutivo è stato approvato con DGC N. 182 del 30/08/2018; sono in corso di perfezionamento le procedure di affidamento dei lavori, che partiranno da ottobre 2018

- per piazza-sagrato nell'ambito antistante la parrocchia della Natività (Duomo di Bondeno), è previsto un cofinanziamento di circa 10.000,00€ con risorse già finanziate e spendibili (contributi Imu inagibili)

Il Comune, per quanto riguarda la redazione dei singoli progetti nelle forme definitive ed esecutive, si avvarrà di collaboratori e consulenti esterni. Le azioni di coinvolgimento della popolazione sono in parte già finanziate (quelle relative al processo di *Climate Kic - Landscape Metropolis*); altre azioni di coinvolgimento della popolazione e delle associazioni di categoria che fanno capo al commercio e dei commercianti stessi in sede di progettazione esecutiva e definitiva verranno seguite dall'Amministrazione e dal personale dell'Ente. L'Amministrazione sta studiando la possibilità di finanziare un bando per favorire l'insediamento di nuove imprese commerciali o di riqualificazione di quelle esistenti nelle aree soggette a riqualificazione con risorse già presenti sui capitoli di bilancio gestiti dal servizio SUAP. **Le azioni citate nel precedente paragrafo denominato 'Processi di riattivazione dei luoghi' troveranno finanziamento su capitoli del bilancio comunale e verranno assegnati attraverso bandi gestiti dal servizio SUAP (cosa avvenuta e in corso per le imprese del territorio nel 2018).**

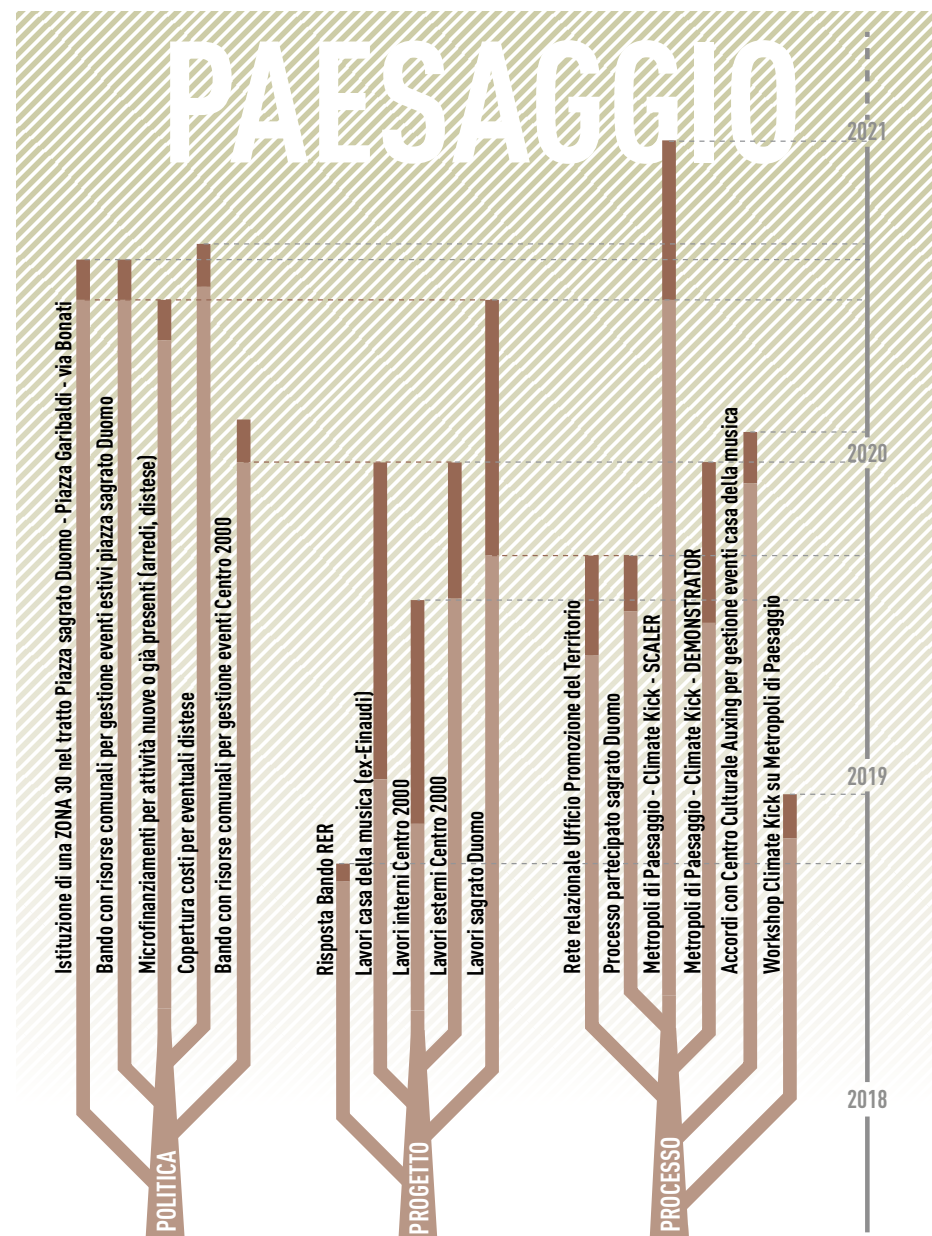
**Processi partecipativi e pratiche di coinvolgimento**\_Processi di confronto erano stati già attivati per i Piani Organici, di cui questa strategia riprende coerentemente gli esiti. L'Amministrazione, attraverso l'Ufficio Promozione del Territorio, è in grado di attivare percorsi con i commercianti e le loro associazioni di categoria, nonché i proprietari di negozi, soprattutto per quanto concerne i progetti di Rigenerazione area antistante *Parrocchia Natività Di Maria*

e di completamento e riqualificazione del Centro 2000 con l'intervento sugli spazi esterni, in questo secondo caso finalizzando gli accordi alla stesura di una programmazione (culturale e di eventi) congiunta sul rinnovato sedime degli esterni.

La descrizione alla cittadinanza della strategia nel suo complesso avverrà all'interno di uno dei workshop organizzati all'interno del processo di *Climate Kic (Landscape Metropolis)*: essa sarà orientata all'esplicitazione dei progetti proposti e al loro ruolo all'interno della visione complessiva. Nella fattispecie, la struttura-tipo del workshop avrà per obiettivi:

- aggiornamento dati da parte del Comune *in primis*
- costruzione del consenso
- *scouting* all'interno della comunità sui soggetti capaci di visione e su quelli disponibili a investire o a partecipare ai futuri investimenti
- raccolta input per costruire il business model

L'incontro assumerà gli aspetti sociali di un aperitivo-buffet, seguito da proiezione del video di Metropoli di Paesaggio; discussione incentrata su dieci domande-chiave; lavori di gruppo con domande ai partecipanti/model canvas da compilare al momento; successiva restituzione di report.



# ARMATURA PAESAGGISTICA DEL TERRITORIO

## LEGENDA

- territorio provinciale
- invasi ed alvei dei corsi d'acqua

## AMBITI DI TUTELA

- zone di particolare interesse paesaggistico ambientale
- zone di tutela naturalistica
- Rete Natura 2000 - ZPS e SIC
- dossi o dune di rilevanza storico documentale e paesistica
- dossi o dune di rilevanza idrogeologica
- strade panoramiche

## PATRIMONIO UNESCO

- confine area UNESCO
- core area UNESCO

CORE AREA UNESCO "DIAMANTINA"

CORE AREA UNESCO "FERRARA"

- Nuovo HUB intermodale terra-acqua su Burana
- Completamento percorso ciclabile centro-stazione
- Completamento rete intermodale
- METROPOLI DI PAESAGGIO**
- Nuovo HUB intermodale terra-acqua su C. Napoleonico
- Nuovo HUB intermodale terra-acqua Sant'Agostino
- Anello ciclabile Mainarda-Pieve-B. San Aurelio
- Riqualificazione municipio Mirabello
- Nuovo HUB intermodale terra-acqua Vigarano Pieve
- Riqualificazione Corso Italia Mirabello
- Riqualificazione ciclabili esistenti
- Riqualificazione Piazza Pola
- Rigenerazione sagrato Duomo
- Ciclabile Vigarano M.-Mirabello
- Ciclabile Sant'Agostino-Mirabello
- Nuovo complesso scolastico
- Ciclabile Corso Roma
- Nuovo parco urbano
- Scuola di musica Vigarano P.
- Nuova struttura sportiva
- Consolidamento ponte C.E.R.
- Scuola elementare Vigarano M.
- Scuola media Sant'Agostino

2029

2018

quartiere TERRE DEL RENO  
quartiere BONDENO  
quartiere VIGARANO MAINARDA

## METROPOLI DI PAESAGGIO NELL'INFRASTRUTTURA ECOLOGICA

- rete ciclabile nella METROPOLI DI PAESAGGIO
- rete ferroviaria nella METROPOLI DI PAESAGGIO
- HUB intermodale terra-acqua
- HUB intermodale terra-rotaia

**METROPOLI PAESAGGIO**

