RegioneEmilia-Romagna

BANDO "RIGENERAZIONE URBANA"
FSC 2014-2020 ASSE TEMATICO E, LEGGE 23/12/2014 N. 190 ART. 1 C. 703, DELIBERA CIPE 10/08/2016 N. 25, DELIBERA CIPE 1/12/2016 N. 54 CASSA DEPOSITI E PRESTITI

COMUNE DI VIGARANO MAINARDA
PROVINCIA DI FERRARA

STRATEGIA DI RIGENERAZIONE URBANA

SINDACO
BARBARA PARON

RESPONSABILE DI SETTORE
ARCH. FEDERICA URSELLI

PROGETTISTA
ARCH. ELISA UCCELLATORI

GRUPPO DI LAVORO
ARCH. SERGIO FORTINI
ARCH. FRANCESCO VAZZANO
DOTT.SSA ERA DAJCI
DOTT.SSA CRISTIANA MARCHETTI

METROPOLI DI PAESAGGIO

QUARTIERE DI VIGARANO
STRATEGIA DI RIGENERAZIONE

Strategia Rigenerazione Urbana - Quartiere di Vigarano

Premessa

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 Vigarano, 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 Vigarano Mainarda 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

Comune di Vigarano Mainarda - Dati sulle imprese

Il territorio dei Comuni di Bondeno, Terre del Reno e Vigarano Mainarda al 2017 conta 3.301 imprese, pari all'8,4% delle imprese presenti in provincia di Ferrara. Per analizzare l'andamento delle imprese in quest'area tra il 2007 e 2017, decennio in cui alla crisi economica si sono sommati i danni del terremoto del 2012, proponiamo:

- l'analisi dell'andamento del totale delle imprese per comune
- l'analisi dei settori principali per Comune: Agricoltura, Manifattura, Costruzioni, Commercio, Alberghi-ristoranti, Trasporti, società finanziarie, Istruzione e Sanità e servizi alla persona per Comune
- l'analisi dell'andamento delle imprese artigiane per Comune

L'andamento del totale delle imprese nel Comune di Vigarano Mainarda appare molto articolato: gli effetti della crisi economica si fanno sentire a partire dal 2009 per poi registrare una decisa ripresa tra il 2010 e il 2011; una breve stabilità tra il 2011 e il 2012, poi un calo nel 2014 e un ulteriore repentino calo tra il 2015 e il 2016, per poi tornare alla ripresa.

Nel corso del decennio 2007-2017 si registra un cambiamento nel tessuto produttivo nel Comune di Vigarano: se nel 2007 le imprese del settore agricolo, manifatturiero, energia ed edilizia rappresentavano il 52,7% del totale delle imprese, nel 2017 la percentuale scende al 49,3%, con un aumento della componente terziaria favorita anche dalla vicinanza con la città. Proprio questa vicinanza alla città, unita a una buona qualità della vita e dell'abitare, rendono potenzialmente il comune di Vigarano un quartiere urbano della Metropoli di Paesaggio.

L'area compresa tra i Comuni di Bondeno, Terre del Reno e Vigarano Mainarda, nel decennio 2007-2017 ha mostrato forti segnali di cambiamento:

- la riduzione del tessuto produttivo e un ampliarsi delle aziende del terziario, rispetto al settore primario e alla manifattura
- il mutamento e calo delle aziende non è stato omogeneo nell'area: Bondeno registra il maggior calo di aziende in tutti settori e per dimensioni (artigianato), seguito da Terre del Reno e con Vigarano Mainarda che, invece, si caratterizza per una tenuta produttiva e trend in controtendenza

L'Alto ferrarese si caratterizza, da sempre, per una forte propensione all'imprenditorialità, all'innovazione e all'internazionalizzazione dell'attività, ma anche per la capacità di realizzare attività di ricerca e sviluppo. Le aziende più importanti sono legate allo sviluppo del **distretto meccanico**, che si connette con le reti di Modena e Bologna, ma sono anche presenti aziende del comparto ceramico e chimico.

Disoccupazione_I dati mostrano un andamento simile, nei comuni indagati, a quello emerso negli anni della crisi economica che ha colpito l'Italia dal 2009 al 2014, con un aumento molto forte del tasso di disoccupazione che comincia a diminuire, in modo netto, a partire dal 2015; prosegue in calo nel 2016 e, molto probabilmente, continuerà a calare nel 2017 e 2018 sulla base di tendenze

che si sono affermate in tutta la provincia, nel Comune di Ferrara e in Italia. Vigarano mostra la situazione migliore con un tasso di disoccupazione inferiore al Comune di Ferrara.

Offerta_ Sono anche disponibili i dati dell'andamento dell'offerta giovanile di lavoro che dovrebbe presentarsi (potenzialmente) sul locale mercato del lavoro nei prossimi 20 anni che è legata strettamente ai nati (0-22 anni). Essa è stata messa a confronto col turn-over teorico, cioè con una ipotesi che ogni anno vada in pensione (o si ritiri dal lavoro locale, anche per mobilità, morte, etc.) il 3% dello stock degli attuali occupati. Queste previsioni fatte per Bondeno, Vigarano, Terre del Reno mostrano chiaramente che nei prossimi 20 anni l'offerta di giovani locali non è in grado di sostituire completamente il turn over, anche qualora nei prossimi anni aumentasse il numero di coloro che vanno in pensione con l'introduzione della quota 100. Occorre infatti considerare che il calo demografico è un fenomeno diffuso in tutta Italia e nei Comuni adiacenti (in primis Bologna, Cento, Ferrara) che esercitano un'attrazione su parte dei giovani locali, per cui occorre considerare anche questa ulteriore possibilità di riduzione dell'offerta giovanile. Ciò evidenzia come sia necessario ricorrere all'importazione di manodopera esterna. Al tempo stesso, il numero dei dipendenti delle principali "aziende driver" del Comune di Vigarano Mainarda (un totale di 165 tra Bonfiglioli Engineering, Simel e Imprima) fornisce un'idea abbastanza chiara di come la direttrice per Vigarano (e da Vigarano a Cento, altra polarità attrattiva) sia percorsa in buona parte per spostamenti per lavoro.

Popolazione_ La popolazione dei Comuni di Bondeno, Terre del Reno e Vigarano Mainarda al 2017 ammonta a 32.059 abitanti, il 9,2% della popolazione provinciale. I Comuni in esame hanno saputo rispondere meglio rispetto ad altre realtà del Medio e Basso Ferrarese alle sfide demografiche provinciali dell'ultimo decennio 2007-2017, prime tra tutte la denatalità, l'invecchiamento e l'insediamento di nuovi abitanti. Lo scenario di indicatori di struttura dell'Alto Ferrarese, in contro-tendenza rispetto alle restanti zone della provincia, rimanda ad alcune caratteristiche di contesto che possono offrire una prima spiegazione ai valori osservati:

- i Comuni dell'area in esame sono i più industrializzati della provincia; la presenza della media-industria, quella che attraverso l'innovazione e la formazione ha saputo reggere e superare la crisi economica (e il terremoto del 2012), connota una zona in cui anche la filiera della subfornitura (artigiani) è stata trainata dai principali driver locali
- i Comuni dell'area in esame sono prossimi ai confini con altre zone ricche; Vigarano Mainarda, in particolare, beneficia di una doppia opportunità: realtà - bondenese e territori prossimi; centese-Terre del Reno e territori prossimi – godendo della vicinanza a Ferrara (come attrattiva abitativa) e all'autostrada
- 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 province confinanti, appare come straordinaria possibilità di rigenerazione. Per perseguire tale obiettivo, tuttavia, appare necessaria una riorganizzazione dei collegamenti (migliorando quelli esistenti e utilizzando modi di trasporto attualmente non utilizzati), ottimizzando i collegamenti e accorciando i tempi di percorrenza tra Terre del Reno 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'altra, investimenti per strade e ferrovie, completando, in parallelo, 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, che

rimane però una via di attraversamento, incapace di "trattienere" e coagulare 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. Al tempo stesso, la Virgiliana, nel congiungersi a Mantova, va incanalando quantità crescenti di traffico pesante

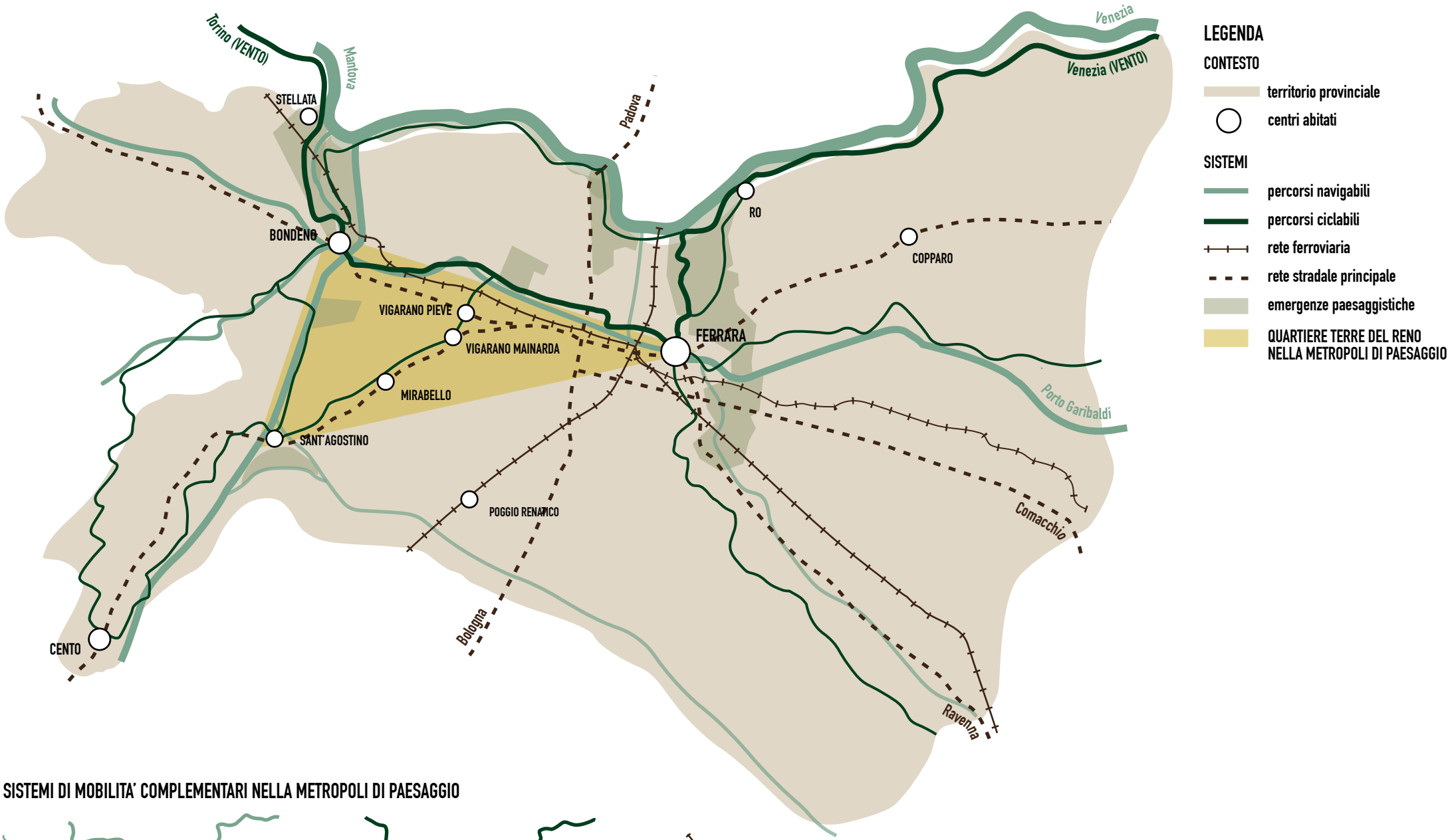
In sostanza, i mutamenti sociali ed economici (passaggio dall'agricoltura, all'industria al terziario) non sono stati accompagnati da efficaci mutamenti infrastrutturali, anche se, esaminando le serie storiche, è possibile affermare che il maggior sforzo economico per l'adeguamento della rete stradale sia stato sostenuto dalla Provincia e dai Comuni.
Appare evidente che il gap infrastrutturale ferrarese non sia attribuibile in modo semplificativo agli enti locali, ma da leggersi in un contesto più ampio in cui diverse implicazioni hanno impedito un graduale adeguamento e sviluppo come in 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 progetti episodici, 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.

Criticità

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

• cesure nella continuità tra i collegamenti in sicurezza nella mobilità lenta tra i principali centri abitati
• assenza di sistema tra la rete esistente di connessioni lente e i due hub potenziali su ferro e su acqua
• bisogno di costituzione di una rete fisica di mobilità lenta in grado di contribuire alla percezione di unitarietà di due nuclei attivi ma parcellizzati (Mainarda e Pieve) e un borgo storicamente separato (San Maurelio)
• mancata valorizzazione del patrimonio paesaggistico (Rete Ecologica Provinciale)
• isolamento delle polarità urbane
• calo demografico (e contestuale invecchiamento della popolazione), calo delle imprese, calo dei redditi, calo del valore dello stock immobiliare

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.



LEGENDA

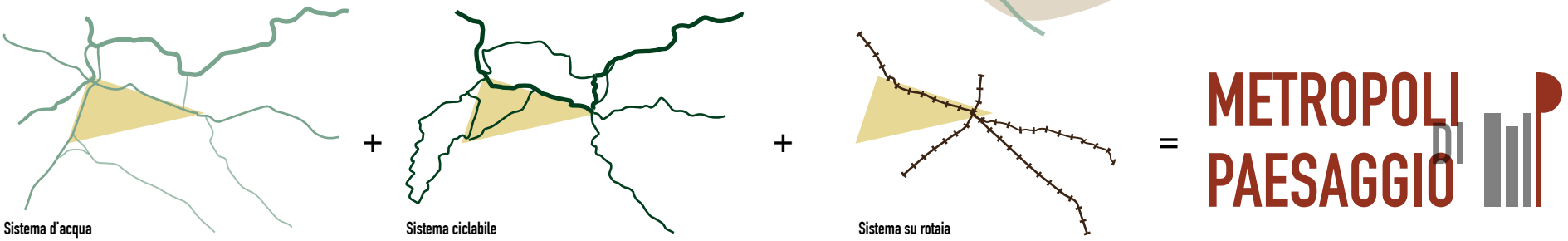
CONTESTO

- territorio provinciale
- centri abitati

SISTEMI

- percorsi navigabili
- percorsi ciclabili
- rete ferroviaria
- rete stradale principale
- emergenze paesaggistiche
- QUARTIERE TERRE DEL RENO NELLA METROPOLI DI PAESAGGIO

SISTEMI DI MOBILITA' COMPLEMENTARI NELLA METROPOLI DI PAESAGGIO



Sistema d'acqua + Sistema ciclabile + Sistema su rotaia = METROPOLI DI 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 Vigarano Mainarda, il sottosistema si completa con i quartieri di Bondeno, a nord-ovest, e Terre del Reno, a sud-ovest.
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, la proposta 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 Vigarano Mainarda**

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 Vigarano, una serie di connessioni dirette tra i centri di Mainarda e Pieve, nonché il Borgo San Maurelio, suddivise tra **connessioni di primo livello** (quelle riguardanti l'intervento proposto 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: completamento collegamento ciclabile Vigarano Mainarda - Vigarano Pieve; raccordo su via Cento con la pista ciclabile proveniente da Mirabello; collegamento Vigarano Pieve - ciclabile/canale Burana; hub intermodale stazione Vigarano Pieve; hub intermodale approdo Burana, in località Vigarano Pieve; hub con ricarica elettrica bici e veicoli elettrici, in località Vigarano Pieve

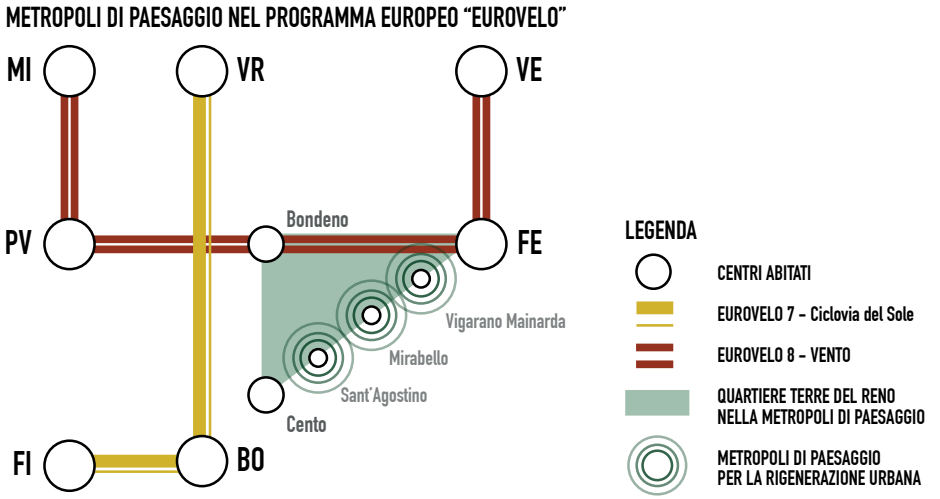
Connessioni di secondo livello: realizzazione del tratto ciclabile di raccordo tra il Borgo San Maurelio e il centro di Vigarano Mainarda a ovest, nonchè il tratto ciclabile di collegamento con la stazione ferroviaria a nord, a completare un primo anello di mobilità sostenibile che agisce come *tangenziale di paesaggio* sul sistema

Connessioni metropolitane: connessioni ciclabili attraverso il recupero di percorsi esistenti e utilizzati di collegamento diretto con l'hub d'acqua che si attesta sul canale Burana; strutturazione di nuovi percorsi ad alta vocazione paesaggistica di collegamento con il canale Burana; infrastrutturazione dell'hub d'acqua con servizio di gestione giornaliera di flotta sull'asse Vigarano – Ferrara e Vigarano - Bondeno

La proposta prende in considerazione, sotto il profilo economico-finanziario, unicamente la prima famiglia di connessioni e i due progetti a essa appartenenti, avvalendosi della completezza della strategia in atto per inquadrare il senso dell'operazione complessiva. L'obiettivo di ricucitura attraverso interventi di mobilità sostenibile risponde alle criticità emerse in fase di analisi e restituite nel paragrafo precedente: cesure nella continuità tra i collegamenti in sicurezza nella mobilità lenta tra i principali centri abitati; assenza di sistema tra la rete esistente di connessioni lente e i due hub potenziali su ferro e su acqua; bisogno di costituzione di una rete fisica di mobilità lenta in grado di contribuire alla percezione di unitarietà di due nuclei attivi ma parcellizzati (Mainarda e Pieve) e un borgo storicamente separato (San Maurelio). La ricucitura di queste connessioni crea i presupposti per una ulteriore rigenerazione di immobili ora addormentati e potenzialmente trasformabili in nuove centralità, continuando il processo rigenerazione pervicacemente sostenuto dal comune di Vigarano negli anni seguenti il sisma del 2012.

Piano d'Azione: vision in progress_interazione con i progetti in corso

La triplice rete di connessioni proposte (primo livello, secondo livello, metropolitane) 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 Vigarano Mainarda, 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 rilevanza eclatante, inserendo di fatto un circuito a scala locale in un sistema turistico europeo.



RegioneEmilia-Romagna

BANDO "RIGENERAZIONE URBANA"
FSC 2014-2020 ASSE TEMATICO E, LEGGE 23/12/2014 N. 190
ART. 1 C. 703, DELIBERA CIPE 10/08/2016 N. 25, DELIBERA CIPE
1/12/2016 N. 54 CASSA DEPOSITI E PRESTITI

COMUNE DI VIGARANO MAINARDA
PROVINCIA DI FERRARA

STRATEGIA DI RIGENERAZIONE URBANA

SINDACO
BARBARA PARON

RESPONSABILE DI SETTORE
ARCH. FEDERICA URSELLI

PROGETTISTA
ARCH. ELISA UCCELLATORI

GRUPPO DI LAVORO
ARCH. SERGIO FORTINI
ARCH. FRANCESCO VAZZANO
DOTT.SSA ERA DAJCI
DOTT.SSA CRISTIANA MARCHETTI

Rispetto alla progettualità in corso, il Piano della Ricostruzione, attraverso il dispositivo del **Piano Organico**, ha definito le strategie di valorizzazione e crescita del comune di Vigarano Mainarda e le peculiarità del territorio modificate sia dall'evento sismico che dal periodo di flessione economica generale. I progetti cardine del piano organico, approvato con Delibera di consiglio Comunale n. 61 del 22/12/2014, sono relativi alla trasformazione della ex scuola Ysaac Rabin di Vigarano Pieve e della ex scuola elementare Alda Costa di Vigarano, rese inagibili dal terremoto. Questo percorso è stato già condiviso con la cittadinanza e ha costituito la base per ogni strategia rigeneratrice a venire. In particolare, il primo edificio rinasce con la nuova definizione di Scuola della Musica e delle Arti, concedendo i locali - tramite apposito bando - a un'associazione per l'insegnamento e la promozione della musica e delle arti teatrali; nel secondo edificio verrebbero invece individuati i locali per la biblioteca comunale e l'emeroteca, attualmente non localizzati in spazi adeguati, nonchè i locali per gli uffici comunali che si occupano delle tematiche culturali e spazi per mostre e conferenze (di questo sono già presentiuil progetto preliminare totale e il progetto definitivo strutturale). All'interno del Polo Scolastico di recente edificazione è stato inoltre ricavato uno spazio per valorizzare il lavoro di Carlo Rambaldi, artista italiano originario di Vigarano Mainarda, noto a livello internazionale per le sue opere in campo cinematografico, originario di Vigarano Mainarda. Il museo verrà gestito dalla Fondazione Rambaldi che garantirà l'organizzazione di eventi e attività culturali.

Sotto il profilo ludico-sportivo, il disegno complessivo della rete sostenibile trova ulteriore valorizzazione nel raggiungimento (o nella prossimità) dei seguenti nodi: palestra Pasolini (oggetto di un intervento di adeguamento sismico che si concluderà entro l'anno 2018), utilizzata sia per le attività scolastiche che per associazioni sportive nelle fasce orarie disponibili; Palavigarano, in cui principalmente si allena la società di basket ASD Pallacanestro Vigarano che vanta la presenza in campionato A1 femminile; palestra scolastica Giacomo Mastellari, costruita dalla Regione, in cui si allenano diverse società sportive negli orari in cui non viene utilizzata come palestra scolastica; campo sportivo di Vigarano Mainarda e campo sportivo di Vigarano Pieve, ora in concessione alla Accademia Spal per la pratica del calcio.

Gli interventi di progetto aggiungono dunque polarità a quanto appena descritto, inscrivendo le attività ricreative, culturali e sportive all'interno di un unico anello di mobilità sostenibile: un 'quartiere', appunto, connesso attraverso gli hub con il resto del territorio.

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

L'attuazione di quanto proposto per quanto attiene alle connessioni di primo livello avverrà tramite appalti gestiti dal personale dell'Ufficio Tecnico del Comune di Vigarano Mainarda anche attraverso l'affidamento di incarichi esterni per la progettazione dei successivi livelli progettuali e, successivamente, per la realizzazione delle opere. Si intende concretizzare questo programma nel corso del 2019. L'attuazione di quanto proposto per le connessioni di secondo livello e le connessioni metropolitane faranno parte di un percorso partecipato di progettazione che potrà avere compimento dal 2020. In entrambi i casi, le risorse a disposizione per il potenziamento della trama infrastrutturale ciclopedonale sono presenti nel Piano Triennale 2018-2020.

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 la varie attività anche una serie di *workshop* con le diverse comunità coinvolte nel progetto (da ovest a est: Bondeno, Terre del Reno, Vigarano Mainarda, 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 le Pubbliche Amministrazioni nel processo, costruendo le premesse per nuove economie.

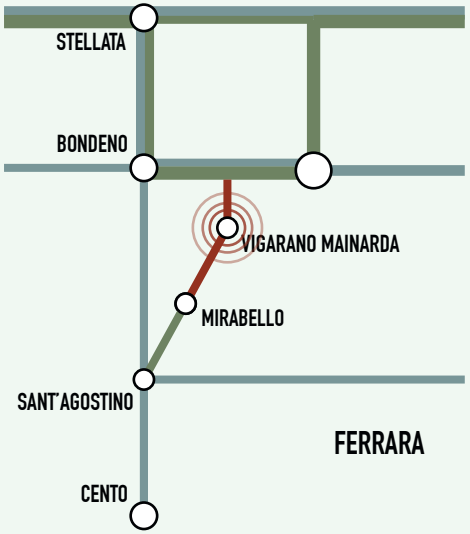
Processi di riattivazione dei luoghi

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, 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 diventano condizione basilare per una (infra) strutturazione degli spazi, che fissa le condizioni per un riuso efficace e incrementale. A titolo esemplificativo ancorchè contestualizzabile alla realtà dei luoghi, le azioni processuali ipotizzabili come accompagnamento alla concretizzazione architettonica degli spazi possono si riassumere in:

- bandi con risorse stanziate dal Comune stesso per incentivare l'insediamento di nuove attività commerciali, ovviamente previo accordo e intesa con le associazioni di categoria più rappresentative
- micro-finanziamenti genericamente concentrabili sulle attività (arredi, distese come arredi su aree private ma visibili dalla parte pubblica)
- copertura del costo della tassa di occupazione suolo pubblico per eventuali distese esterne di esercizi commerciali per favorirne la riattivazione economica

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.

METROPOLI DI PAESAGGIO PER LA RIGENERAZIONE URBANA



rete corsi d'acqua navigabili
rete piste ciclabili
segmento locale
centri abitati - scambi intermodali
quartieri di Metropoli di Paesaggio

INTERVENTI DI METROPOLI DI PAESAGGIO PER LA RIGENERAZIONE URBANA

FINANZIAMENTO_Progetto candidato al Bando di Rigenerazione Urbana Regione Emilia-Romagna

Il progetto intende potenziare la connessione tra la ciclabile sul canale di Burana e i centri di Vigarano Pieve e Mainarda, connettendo i segmenti mancanti, aumentando la sicurezza dei tratti più pericolosi e dotando l'intero sistema di hub di scambio intermodale. Questa connessione non significa solamente migliorare il collegamento del Comune con Bondeno e Ferrara ma anche connettere i centri del Comune con la dorsale Vento, tratto italiano della ciclabile europea Eurovelo 8, aumentando le potenzialità di rigenerazione urbana tramite il turismo e le opportunità che lo sviluppo di questa infrastruttura ciclabile porterà con sé.

HUB **scambi intermodali fluviali** Metropoli di paesaggio

HUB **scambi intermodali di terra** Metropoli di paesaggio

stazione di ricarica elettrica Metropoli di paesaggio

01 **rete locale**_completamento collegamento ciclabile Vigarano Mainarda - Mirabello Metropoli di paesaggio

02 **rete locale**_completamento collegamento ciclabile Vigarano Mainarda - Vigarano Pieve Metropoli di paesaggio

03 **rete locale**_segnalazione di un percorso ciclabile tra Vigarano Pieve e la ciclabile sul Burana Metropoli di paesaggio

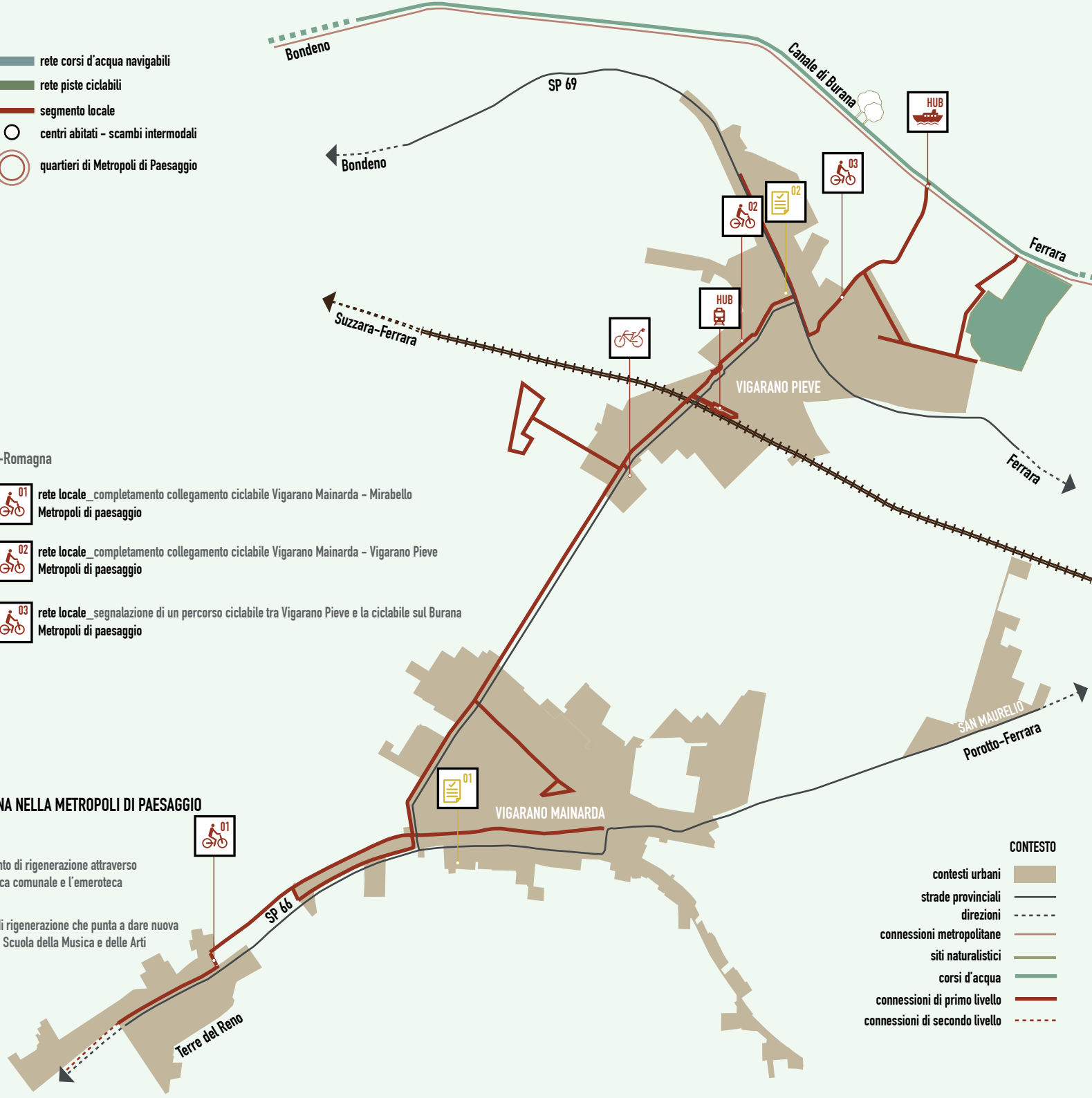
INTERVENTI PROMOSSI DALL'AMMINISTRAZIONE PER LA RIGENERAZIONE URBANA NELLA METROPOLI DI PAESAGGIO

FINANZIAMENTO_Fondi regionali

Il Piano Organico definisce le strategie di valorizzazione e crescita del comune di Vigarano Mainarda e definisce le peculiarità del territorio modificate sia dall'evento sismico che dal periodo di flessione economica generale.
I progetti cardine del piano organico, approvato con Delibera di consiglio Comunale n. 61 del 22/12/2014, sono relativi alla trasformazione della ex scuola Y.Rabin e della ex scuola elementare Alda Costa di Vigarano Mainarda rese inagibili dal terremoto.

01 **A.Costa di Vigarano Mainarda**_intervento di rigenerazione attraverso l'individuazione di locali per la biblioteca comunale e l'emeroteca

02 **Y.Rabin di Vigarano Pieve**_intervento di rigenerazione che punta a dare nuova vita alla ex scuola struttura diventando Scuola della Musica e delle Arti



CONTESTO

- contesti urbani
- strade provinciali
- direzioni
- connessioni metropolitane
- siti naturalistici
- corsi d'acqua
- connessioni di primo livello
- connessioni di secondo livello

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 Vigarano Mainarda e la costruzione di una ulteriore circolarità a macro-scala con i quartieri di Terre del Reno e di Bondeno, attraverso altrettanti percorsi di mobilità dolce terra-acqua-ferro, sono forse le iniziative 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 CO2 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-ferro 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 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 ai nuovi assi urbani 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 agli hub di interscambio sulla stazione ferroviaria e sul Burana.

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 un intervento, per quanto sistemico, così eterogeneo (hub ciclo-ferro, hub ciclo-acqua, hub ricarcia, ricuciture ciclabili). Proprio tali scelte, come si potrà comprendere 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 l'hub della stazione di Vigarano Pieve, la superficie a terra esterna all'edificio è organizzata come spazio flessibile che, per qualità architettonica e posizione nevralgica, può trasformarsi in piccolo ambito di socialità.

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 ha portato a una interpretazione del sistema di mobilità lenta come *asse rigenerante*, capace di dare nuovo significato agli immobili che attraversa, dai centri di Mainarda e Pieve al recupero di senso della stazione ferroviaria come luogo di interscambio e socialità, alla risignificazione del rapporto con l'acqua come veicolo di trasporto pubblico e di prossimità con la città.

Fruizione e vivibilità_ Sulla continuità della mobilità dolce già presente tra gli abitati di Mainarda e Pieve con la direttrice di via Rondona, il progetto innesta il disegno dei tre nuovi hub (di ricarica sulla via Rondona stessa, di connessione/interscambio con la stazione e con il canale di Burana); il livello di fruizione generale viene inoltre implementato dal raccordo su via Cento con la pista ciclabile proveniente da Mirabello nonché dalle piccole ricuciture tra Mainarda e Pieve e verso il canale di Burana, come accorgimenti per la sicurezza e garanzia di accessibilità. Tale garanzia rimane in filigrana su tutti gli interventi e, allargando il focus, sul 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, sistematizzate a 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 un 'progetto diffuso', costituito da micro-interventi 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 degli hub di interscambio come nodi nevralgici di un sistema sovra-locale (metropolitano, appunto), in grado al tempo stesso di organizzare ambiti di socialità e punti di interesse attraverso la fruizione trasportistica sostenibile. Come dorsale del sistema, la direttrice di via Rondona viene impreziosita da un ulteriore punto di sosta declinato sull'energia sostenibile (ricarica elettrica), ponendosi così come vero asse urbano capace di aggregare parti dell'agglomerato distanti tra loro, riconferire ulteriore senso all'unitarietà fisica del tessuto abitato, 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. Gli interventi 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 realizzazione delle due ciclabili. In particolare: l'intervento sul piazzale antistante la stazione ferroviaria valorizza l'importanza dell'ambito e, attraverso l'utilizzo di materiali architettonici e disegno a terra, è destinato a migliorare sensibilmente il valore dei volumi contigui, oltre che a favorire l'inserimento di nuove attività all'interno degli immobili addormentati, manifestando in tal modo l'alto potenziale della mobilità sostenibile come generatrice di ricadute positive sull'economia locale; quello che organizza l'approdo sul canale di Burana è destinato altresì a fissare un nodo basilare per la visione metropolitana, abbreviando sensibilmente le distanze tra il Comune di Vigarano Mainarda e i due centri urbani di Ferrara e Bondeno, favorendo una comoda mobilità alternativa e incrementando dunque il valore degli immobili della frangia rur-urbana più vicini, a nord di via Aldo Moro.

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

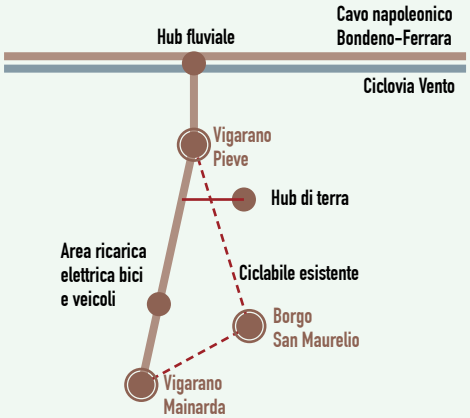
aspetti come elettrificazione e frequenza di passaggio) all'interno di una rete concepita come sistema capillare intermodale e abilitante
• politiche sulla navigabilità interna di piccolo cabotaggio (in grado di trasportare passeggeri e biciclette e con sistemi di navigazione non impattanti nei confronti 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.

METROPOLI DI PAESAGGIO PER LA RIGENERAZIONE URBANA

COLLEGAMENTI DEI POLI SUBURBANI

POTENZIAMENTO DELLA RETE SUBURBANA NELLA METROPOLI DI PAESAGGIO



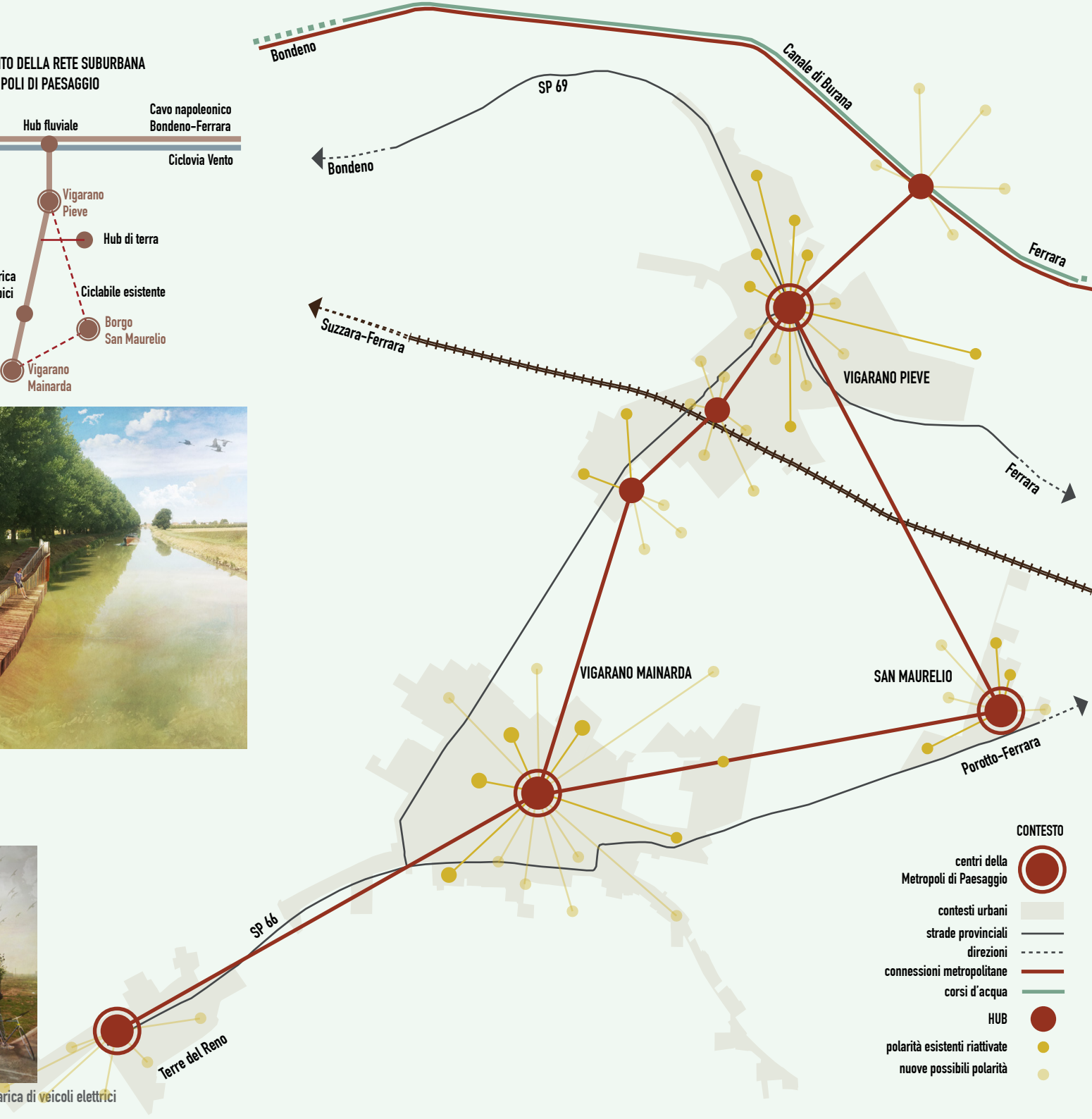
HUB

HUB FLUVIALE_scambio intermodale acqua/gomma

HUB

HUB di TERRA_scambio intermodale ferro/gomma

STAZIONE DI RICARICA_polo per la ricarica di veicoli elettrici



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 basici e facilmente quantificabili anziché utilizzare le categorie proposte all'interno dei documenti Audis (non facilmente riconducibili a dati, ancorchè esaustive e ben descritte), più facilmente soggette a sfumature interpretative.

Sotto questo profilo rimane affidabile il monitoraggio attraverso contabici sulle direttrici principali, conta-ricariche in prossimità dell'hub elettrico e censimento futuro degli esercizi commerciali nuovi nei pressi degli hub progettati, con particolare riferimento alla polarità della stazione ferroviaria.

Fattibilità e *governance*
Gli interventi proposti nella strategia generale rientrano nel Piano Organico e nella pianificazione territoriale, oltre ad attenersi alle politiche comunali di valorizzazione e riconoscimento delle peculiarità del territorio di Vigarano Mainarda. Il Comune è inserito nel circuito di *Città Slow* che valorizza la realtà delle città e dei loro territori in ogni forma - culturale, ambientale, sociale ed economica - promuovendo la microeconomia resiliente, lo scambio di buone pratiche lungo la Rete, favorendo azioni di cittadinanza attiva nelle comunità locali in alleanza con le future generazioni.

Beni a disposizione dell'Amministrazione_I beni sui quali insistono gli interventi progettuali sono in massima parte di proprietà dell'Amministrazione, ad esclusione dell'approdo sul canale di Burana e, per quanto riguarda gli interventi futuribili, il percorso a fianco dell'Oasi Canoa Club Vigarano Pieve.

Tempistica degli interventi_ L'attuazione di quanto proposto per quanto attiene alle connessioni di primo livello verrà concretizzato nel corso del 2019. L'attuazione di quanto proposto per le connessioni di secondo livello verrà intrapresa durante il 2019 in modo che possa avere compimento dal 2020.

Risorse disponibili_ Le risorse a disposizione dell'amministrazione derivano dal Piano delle Alienazioni dei beni e degli immobili pubblici.

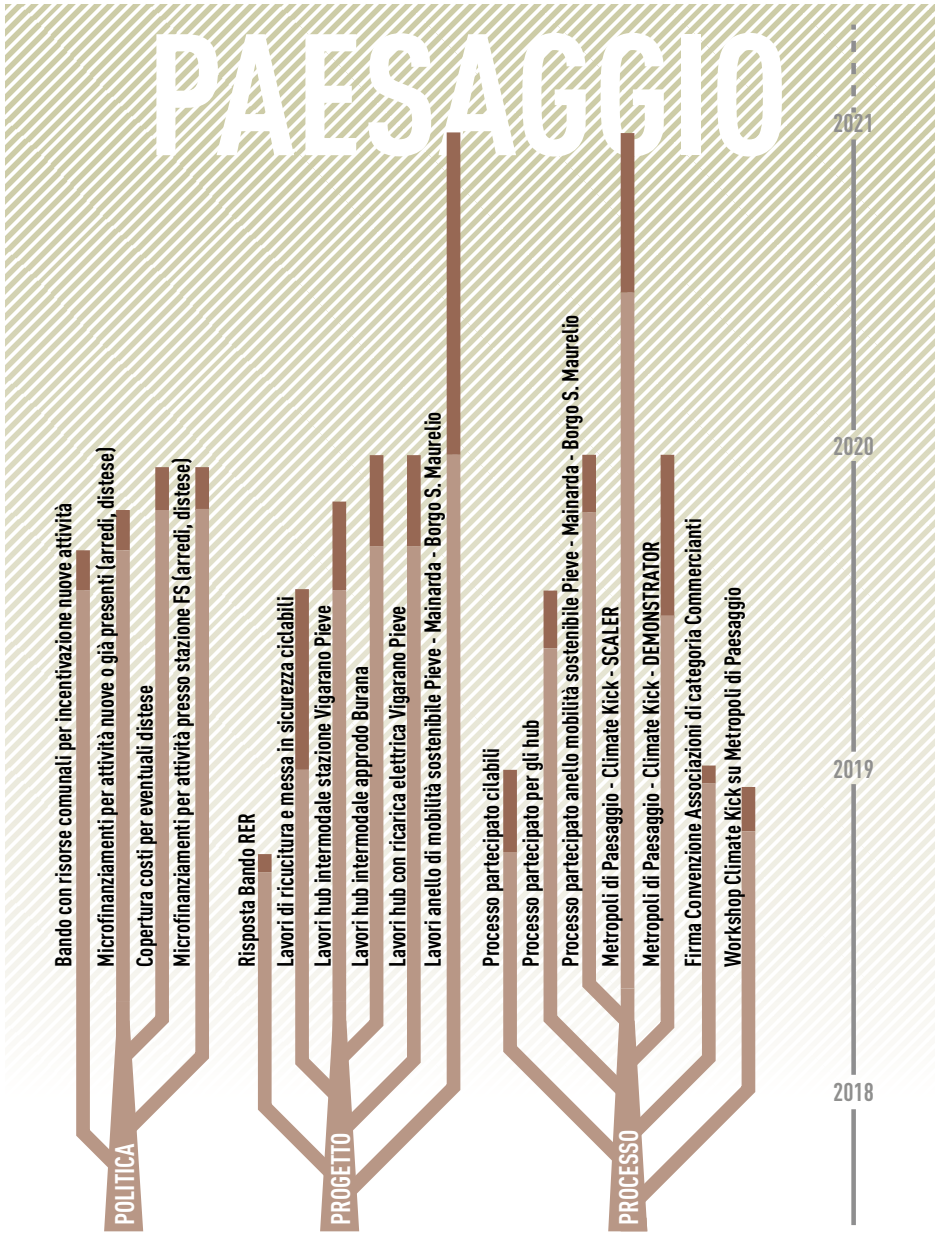
Processi partecipativi e pratiche di coinvolgimento_ Processi partecipativi erano stati già attivati per i Piani Organici, di cui questa strategia riprende coerentemente gli esiti. L'Amministrazione è in grado di attivare percorsi con i commercianti, le loro associazioni di categoria, i proprietari di negozi,

soprattutto per quanto concerne i progetti degli hub. Si propone inoltre l'attivazione di percorsi partecipativi e pratiche di coinvolgimento dei proprietari delle aree in cui si ipotizza la realizzazione di percorsi ciclopedonali.

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 in grado di visione e su quelli disponibili a investire o a partecipare ai futuri investimenti
- raccolta input per costruire il *business model*

L'incontro avrà una valenza sociale e ricreativa e sarà caratterizzato 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.



RegioneEmilia-Romagna

BANDO "RIGENERAZIONE URBANA"
FSC 2014-2020 ASSE TEMATICO E, LEGGE 23/12/2014 N. 190
ART. 1 C. 703, DELIBERA CIPE 10/08/2016 N. 25, DELIBERA CIPE
1/12/2016 N. 54 CASSA DEPOSITI E PRESTITI

COMUNE DI VIGARANO MAINARDA
PROVINCIA DI FERRARA

STRATEGIA DI RIGENERAZIONE URBANA

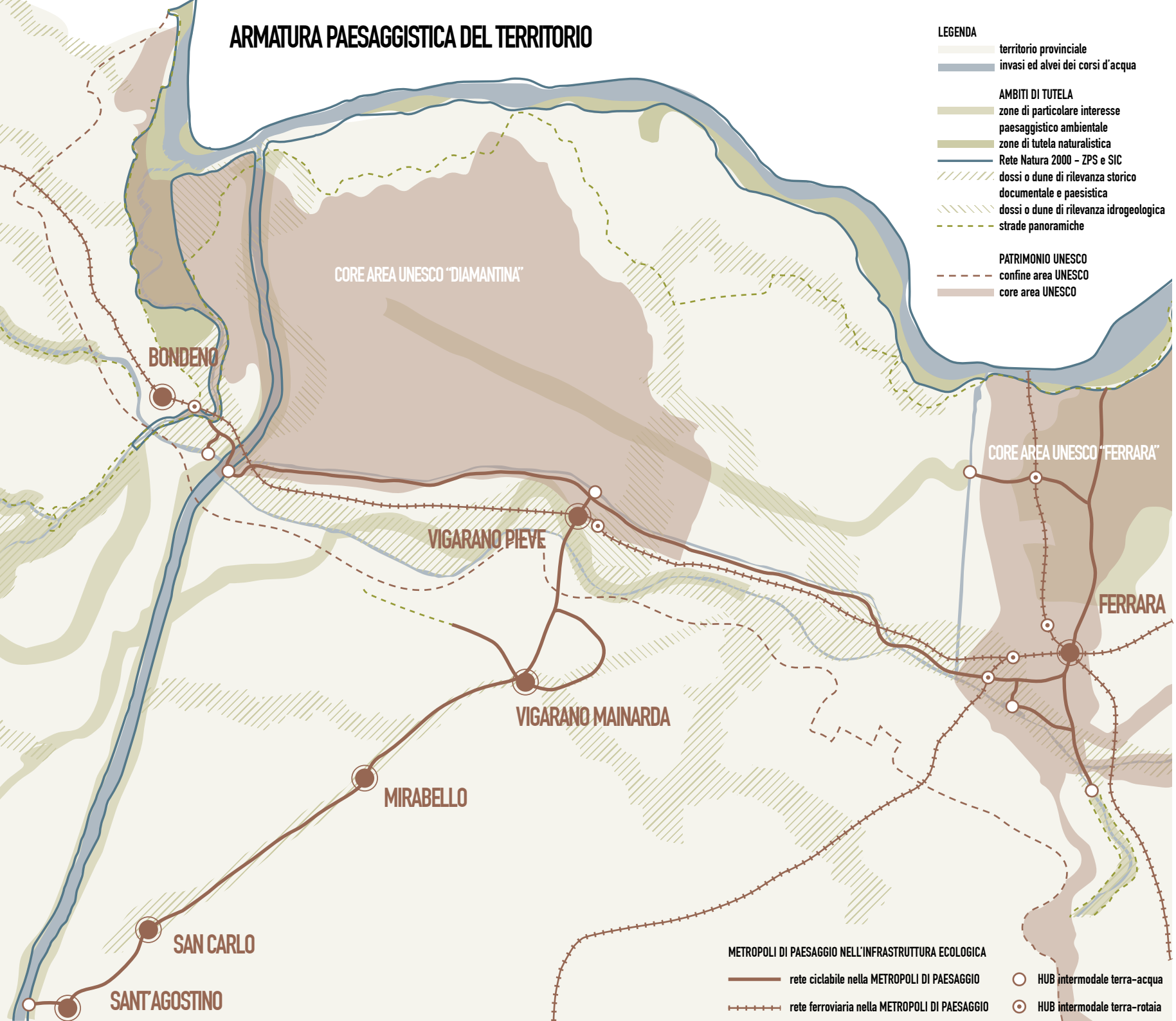
SINDACO
BARBARA PARON

RESPONSABILE DI SETTORE
ARCH. FEDERICA URSELLI

PROGETTISTA
ARCH. ELISA UCCELLATORI

GRUPPO DI LAVORO
ARCH. SERGIO FORTINI
ARCH. FRANCESCO VAZZANO
DOTT.SSA ERA DAJCI
DOTT.SSA CRISTIANA MARCHETTI

ARMATURA PAESAGGISTICA DEL TERRITORIO



LEGENDA

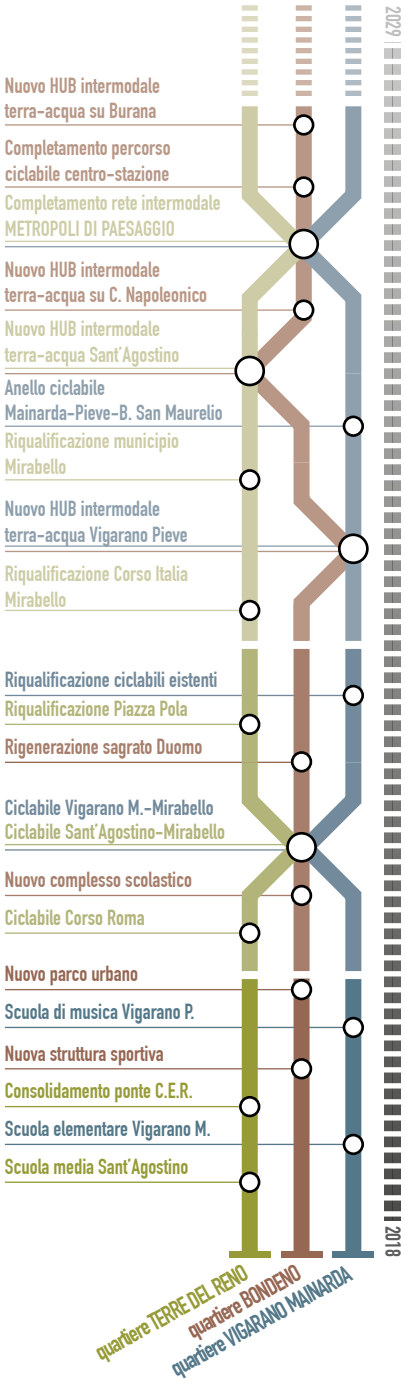
- territorio provinciale
- invasi ed alvei dei corsi d'acqua

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



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 DI PAESAGGIO