



**PIANO TERRITORIALE DI AREA VASTA  
DELLA PROVINCIA DI FERRARA**



**Consultazione Strategica per il Piano Territoriale di Area Vasta PTAV**

**Tavolo tematico ‘Paesaggio come infrastruttura’**

- Maggio 2021 / Settembre 2021

## **INTRODUZIONE**

Richiamando i contenuti del Documento di Obiettivi Strategici DOS del costruendo PTAV, con particolare riferimento alla *visione*, alle *strategie* e agli *obiettivi*, si è inteso istituire questo tavolo di lavoro tematico “Paesaggio come infrastruttura”.

Il tema trae spunto dagli *obiettivi imprescindibili del Piano riferiti alla sostenibilità ambientale, alla valorizzazione delle connessioni, al contenimento del consumo di risorse non rinnovabili, alla resilienza del territorio, alla rigenerazione dei tessuti urbanizzati e alla valorizzazione degli spazi aperti urbani ed extraurbani e dei connessi servizi ecosistemici, nella ricerca dell'equilibrio in un territorio eternamente sospeso tra terra e acqua*.

*Per conciliare tali ambiziosi obiettivi, il piano lavorerà sulla messa a sistema delle diverse politiche territoriali, con un coordinamento di ciascun livello di governo, armonizzando una varietà di obiettivi di diversi settori e attori istituzionali.*

Con tale premessa, considerate le peculiarità del contesto del territorio ferrarese, si assume il “**vuoto**” (inteso come territorio non edificato, non urbano) **come armatura del piano**, dove comporre sistemi complessi in relazione tra loro (agricoltura, ambiente, attività urbane e specialistiche), principalmente attraverso quattro **reti territoriali/infrastrutture**: navigabile, ciclabile, siti UNESCO, percorsi enogastronomici.

Il fine di questi incontri preliminari è quello di sviluppare riflessioni concertate sulla Pianificazione di area vasta, sperimentando la fattibilità e la vantaggiosità dell’attivazione di logiche di sistema come metodo ordinario di lavoro, confronto e decisione.

Per ogni rete si evidenzia lo stato dell’arte, le problematiche riscontrate nella costruzione del sistema e le opportunità nel connettersi con le altre componenti, cercando punti per l’integrazione.

# **PRIMO INCONTRO PLENARIO**

**25 maggio 2021**

## Consultazione Strategica per il Piano Territoriale di Area Vasta PTAV

### Tavolo tematico ‘Paesaggio come infrastruttura’

#### **Testimonial:**

Paolo dal Buono - *Segretario Assonautica Ferrara*

Giuliano Giubelli - *Consigliere nazionale FIAB, Referente mobilità FIAB Ferrara*

Ethel Guidi - *Dirigente Servizi musei d'arte, Settore Cultura e Turismo del Comune di Ferrara*

Massimiliano Urbinati – *Presidente Associazione Strada dei vini e dei sapori Ferrara e Dirigente Scolastico Istituto di Istruzione Superiore Vergani*

#### **Ufficio di Piano\_Provincia di Ferrara:**

Francesco Lavezzi - *Garante della Comunicazione e della partecipazione*

Stefano Farina - *Coordinatore generale PTAV*

Manuela Coppari - *Coordinatore Tecnico PTAV*

Alice Savi - *Referente operativo PTAV*

Chiara Franceschini – Coordinator at SIPRO Ferrara, consulente PTAV

Francesco Vazzano – Architetto, consulente PTAV

### Sintesi degli interventi

#### **Sulla navigabilità interna:**

La navigazione interna ha dato propulsione economica al nostro territorio e la bonifica padana lo ha plasmato fino agli anni '60 con opere e interventi che oggi rappresentano una testimonianza storica di rilevante valenza architettonica (si pensi alle biconche, realizzate sulla scorta dell'esempio del Vignola).

Ciò che occorre rilanciare sono i 180 km di vie d'acqua, raccordabili con le altre tre reti citate in premessa. Ad esempio, nel raggio di 6 km dagli attracchi si trovano molte Delizie Estensi (Castello Mesola, Verginese, Belriguardo, tutti elementi che offrono possibilità di fruizione). L'acqua è un elemento di connessione del nostro territorio che dà vita a tutti i luoghi.

**Mentre la gestione delle vie d'acqua è sapientemente governata dai Consorzi di Bonifica, manca un referente per la manutenzione delle strutture del territorio.** Per fare un esempio, alla Darsena di San Paolo si arriva dalla Svizzera, ma gli operatori economici non possono fruire della navigazione interna.

#### Problematiche:

- Gli interrimenti di alcuni tratti (Volano-Ferrara-Primaro)

- I coni di bottiglia, ad esempio quelli dovuti alla conca di Tieni e ai due ponti non funzionanti di Migliaro e Fiscaglia
- Criticità specifiche, come la conca di Valle Lepri, che a seguito di procedimenti giudiziari, è ferma da 10 anni

Opportunità:

- La creazione di sinergie e complementarietà, anche con gli interessi esterni (es. Sistema Idroviario Veneto)
- Dopo i numerosi cambi di gestione nell'amministrazione delle vie d'acqua degli ultimi anni, ora finalmente sembra raggiunto un assetto stabile e proficuo
- I positivi esempi a Tresignana dove sarà creata un'isola per il richiamo dell'avifauna
- Comacchio offre molteplici opportunità
- La Darsena di Ferrara si presta a vari circuiti navigabili, sia giornalieri, che settimanali (es. Po, Goro, Sacca, Volano, Ferrara)
- Le strade arginali, "le alzaie" che affiancano le vie di navigazione interna, una volta erano utilizzate per trainare le barche con i buoi, oggi possono ospitare ciclabili che aggancino i percorsi nazionali

### **Sulla ciclabilità:**

La necessità primaria è quella di progettare e realizzare una più stretta relazione tra vie d'acqua e ciclabili, **potenziando l'intermodalità** (anche turistica).

Il Danubio può costituire un esempio per il Po, attrezzandolo con battelli fluviali e piccole imbarcazioni per collegare le due sponde. Questa integrazione sistematica, su cui siamo ancora in fase iniziale, è una strada da percorrere, che porterebbe ad un rilancio economico del nostro territorio.

La rete Bicitalia, costituisce la direttrice primaria delle ciclovie, nel territorio di Ferrara passano due ciclovie nazionali: La VenTo e l'Adriatica. Dobbiamo costruire una rete ciclabile per le persone, distinguendo gli interventi in base alle tipologie. Nel nostro territorio esiste una fitta rete di strade a basso e bassissimo traffico, dove può essere sufficiente realizzare una segnaletica leggera, per collegarli alle direttive primarie nazionali o regionali.

**Bisogna individuare le direttive primarie e collegarle tramite le secondarie agli elementi emergenti del territorio.**

Occorre far conoscere i percorsi a tutti (più promozione), creando una mappa degli itinerari ciclabili della provincia di Ferrara, individuando tutti i percorsi ed evidenziando le direttive primarie e le gerarchie.

Persiste la tendenza verso la realizzazione di grandi infrastrutture, costose e di lenta e complessa realizzazione, meglio puntare sulla mobilità attiva, una rete diffusa caratterizzata da multifunzionalità. In sintesi: meno infrastrutture e più ciclabilità.

La mobilità attiva ha molteplici risvolti positivi sull'economia, sull'ambiente, sulla salute, sulla valorizzazione delle risorse enogastronomiche.

#### Problematiche:

- Difficoltà a realizzare l'intermodalità bici-treno e bici+barca
- Aumentare la sicurezza dei percorsi
- Frammentazione della rete: alcuni tratti fondamentali per il collegamento tra diversi percorsi non sono praticabili (es. da Serravalle a Mesola per unire la DestraPo all'Adriatica)
- Il coordinamento dei diversi progetti per superare la frammentazione della governance e le conflittualità intrinseche. Ad es. il Masterplan dell'Intermodalità del GAL non comprende alcune importanti stazioni della rete secondaria (Primaro, Sant'Alberto-san Nicolò)

#### Opportunità:

- Abbiamo la possibilità di integrare le risorse finanziarie provenienti da diversi canali
- 40 km della ciclovia VENTO interessano il ferrarese, da Bondeno a Ro
- La ciclovia Adriatica percorre tutta la nostra costa
- La ciclovia del Sole è tangente a ovest con la Provincia di Ferrara
- Il PNRR può diventare uno stimolo per puntare sulla rete ciclabile, avendo in mente una chiara gerarchia

#### Sui percorsi enogastronomici:

La *Strada dei vini e dei Sapori* vuole essere una piazza di relazioni, con un'unica progettualità condivisa. Si identifica con logica del Documento di Obiettivi del PTAV e con il paradigma emozionale “occorre innamorarsi dei progetti degli altri”.

Anche la Vision del PTAV è condivisa: il nostro territorio è unico; Ferrara non né Emilia ne' Romagna, deve essere di tutti. Dobbiamo creare le **condizioni perché chi viene qui trovi la propria identità, nella diversità**. Non dimentichiamo che Ferrara era la New York del '500, luogo di promozione, cultura e genialità e può rappresentare ancora oggi un baluardo di filosofia global).

Problemi:

- La burocrazia: bisogna fare in modo che la forma non prevalga sulla sostanza, cercando un'idea forte, come quella del PTAV, al seguito della quale muoversi. Gli amministratori hanno paura di sbagliare nella burocrazia.

Opportunità:

- L'intermodalità capillare nel territorio

Bisogna fare impresa, stare insieme per creare reddito, occasioni, creare una massa critica, puntando sull'A-B-C:

A – Ambiente

B – Benessere

C - Cultura e tradizione

L'impresa si fa attraverso la formazione, creando presidi di cultura territoriale (ad es. istituti tecnici per la gestione delle acque o per il management turistico) e mettendo insieme, connettendo formazione e imprenditorialità.

Occorrono:

- Un unico Piano Operativo di Sistema
- Un Patto Territoriale per Ferrara
- Un Piano di Marketing
- un Portale unico di prenotazione

### **Sui siti UNESCO:**

**Nessuna emergenza riesce a stare in piedi da sola: il paesaggio come infrastruttura vuol dire anche paesaggio come cultura.**

La città di Ferrara è riconosciuta come bene UNESCO dal 1995, mentre nel 1999 il riconoscimento del sito nella World Heritage List WHL è stato esteso alla vasta dell'antico Delta del Po, contrassegnata dalle Delizie e qualificata come un paesaggio culturale. Dal 2015, con il riconoscimento del Delta del Po quale riserva della biosfera (Man and the Biosphere MAB), buona parte del territorio ferrarese si trova ad essere contemporaneamente oggetto dei due massimi riconoscimenti UNESCO.

Prima della riforma istituzionale, la Provincia portava avanti la gestione dei siti con una visione alta e organizzata. Ora, dopo vari passaggi di consegna, il Comune è il nuovo riferimento, con il compito di

ricostruire un tavolo a cui portare tutti i soggetti istituzionali (Regione, Provincia, Unioni, Comuni, Soprintendenza, Parco,...) congiuntamente alle forze del territorio (consorzi, attività economiche, .. )

Problematiche:

- Poca consapevolezza: occorre formare gli operatori e sensibilizzare la cittadinanza
- Poco legame con il territorio. Es. la riva destra del Po è poco vissuta, poco conosciuta, contrariamente alla parte veneta.

Opportunità

- Creare un tavolo di regia che metta insieme le priorità di sviluppo del territorio, con capacità progettuale, anche per usufruire dei fondi europei
- Aggiornare il piano di gestione del Sito e proporre azioni concrete per far conoscere i riconoscimenti WHL e MAB Unesco (bici, barca, accoglienza, ...)

### **Per concludere:**

Tutte le reti fanno parte di una molteplicità di governance, di soggetti, di scala, di ricadute ambientali, sociali e territoriali. La frammentazione istituzionale va ricucita con cabine di regia degli amministratori e con tavoli operativi composti da gruppi tecnici interdisciplinari. In tale sede, oltre alle azioni prioritarie, potrebbero essere trattate anche le questioni legate alla manutenzione delle infrastrutture leggere di mobilità lenta e al coordinamento delle trasformazioni di ciascun intervento.

## **INCONTRI BILATERALI**

## PTAV – Consultazione strategica

### “Paesaggio come infrastruttura”

#### Incontri bilaterali - VIE D'ACQUA

##### Testimonial:

Paolo dal Buono - *Segretario Assonautica Ferrara*

##### Ufficio di Piano\_Provincia di Ferrara:

Stefano Farina - *Coordinatore generale PTAV*

Manuela Coppari - *Coordinatore Tecnico PTAV*

#### Premessa

A seguito dell'incontro in plenaria svolto il 25 maggio scorso, stiamo focalizzando le 4 reti territoriali/infrastrutture centrali nella strategia del PTAV “Paesaggio come infrastruttura”, relative a vie d'acqua, ciclabilità, Unesco, percorsi enogastronomici, con l'obiettivo di evidenziarne criticità, valori e soprattutto sinergie utili all'attivazione di logiche di sistema. Attualmente, stiamo procedendo con incontri bilaterali, confrontandoci attraverso domande aperte con i singoli testimonial individuati per ogni rete territoriale. Seguirà un confronto finale in plenaria.

---

**La navigabilità interna nella Provincia di Ferrara costituisce una grande risorsa, ma non ha mai avuto la forza di divenire effettivamente sistema. Quali le motivazioni (finanziarie, organizzative ...)?**

Manca un soggetto unico gestore. Nel tempo c'è stata una continua frammentazione delle competenze, un avvicendamento di soggetti e di responsabilità che, aggravato da imprevisti puntuali (ad es. la vicenda di Valle Lepri), ha provocato una situazione di stallo nella progettazione e problemi pratici nella manutenzione (interrimenti/blocchi alla navigazione). La mancanza di continuità tecnico-politica ha dunque causato il degrado funzionale di manufatti e del sistema nel suo complesso, nonché la conseguente perdita di domanda, che nel frattempo si sta, purtroppo, indirizzando verso altre offerte (es. a Chioggia).

In questo contesto, gli operatori che rimangono attivi, non senza difficoltà e frustrazioni, sono la Società Canottieri e pochi altri.

#### Quali sono i punti deboli del sistema?

Bisogna superare i “colli di bottiglia” (ponti, conche) e garantire l'attraversabilità dei tratti principali. Per citare alcuni esempi:

- L'incrocio tra Boicelli, Burana e Volano, a monte della città di Ferrara, ricopre un valore strategico per la valorizzazione della navigabilità. E' necessario garantire l'incile e rifunzionalizzare le aree contermini.
- La Darsena San Paolo è stata oggetto di rifacimento e si sta portando avanti la riqualificazione dell'intera area. In questo percorso è necessario confrontarsi anche con le esigenze connesse alla

navigabilità (pescaggio, interramento, profondità e portata d'acqua), valorizzando tutto il tratto di attraversamento della città.

- La conca di Valle Lepri è essenziale per garantire la navigabilità fino a Comacchio. A seguito delle vicende giudiziarie e degli impedimenti burocratici, i lavori per la sua ri-funzionalizzazione sono ancora incompiuti.
- La meccanizzazione dei ponti (Tieni, Migliaro, Massa Fiscaglia, Codigoro).
- Le gestione della forestazione e la pulizia da tronchi o insabbiamenti per superare l'incile (in particolare sul Primaro).
- Il mantenimento della bocca di Porto nella foce di Goro.
- Il miglioramento della fruibilità di Porto Garibaldi.

### **Da dove si ricomincia?**

Le azioni che il settore Pubblico può intraprendere, sono quelle di creare i presupposti per l'attivazione del privato ed agire in sinergia con esso. La mancanza di interventi in questo senso riduce significativamente la funzionalità e la continuità del sistema ai fini della navigazione: la natura, se non gestita adeguatamente, si riappropria di tutti gli elementi strutturali del sistema, inficiandone la funzionalità per la navigazione.

Come base di riferimento per ogni azione, è necessario istituire un tavolo tecnico-politico di coordinamento, confronto e condivisione delle scelte.

### **Cosa può fare il PTAV per facilitare la funzionalità del sistema?**

La pianificazione provinciale può individuare linee di azione strategiche e definirne priorità e gerarchie.

Nell'ottica di ottimizzare le risorse disponibili, il suddetto tavolo di confronto tecnico-politico permanente può confluire nell'attività di monitoraggio per coordinare attuazione, gestione e manutenzione dell'intero sistema della navigabilità.

### **Quali sono le azioni strategiche prioritarie? Quali le gerarchie degli itinerari?**

L'idrovia ferrarese (connessione tra mare, Lido Estensi, Migliarino, Ferrara, Boicelli, Po) è la priorità. Alcuni spunti di lavoro sono :

- La valorizzazione delle porte di accesso al territorio (Ferrara dal fiume Po e Porto Garibaldi dal mare); ad esempio, la Darsena di Ferrara potrebbe essere valorizzata con un Porto turistico.
- L'aumento della fruibilità della Darsena di Ferrara e di Porto Garibaldi (ad esempio con bandi per una gestione ottimale).
- L'estensione a 12 mesi all'anno della funzionalità degli elementi del sistema.
- Il ripristino della funzionalità della conca di Valle Lepri.
- La manutenzione costante di tutti i manufatti idraulici. Ad esempio, a Val Pagliaro c'è un salto d'acqua; la conca è funzionante, ma rischia frequentemente l'interramento.
- La valorizzazione degli elementi di memoria storica dei luoghi (ad esempio la biconca sul Galvano o la conca di Marozzo) e le possibili intersezioni con altri elementi di rilevanza storico testimoniale (Delizie estensi prossime agli attracchi e le ciclabili di collegamento).

- L'aumento della sicurezza idraulica e della fruibilità a Porto Garibaldi (ormeggi, darsene e squero).
- Il miglioramento e la valorizzazione degli attracchi esistenti a Baura, a Fossalta, a Sabbioncello, a Villa Mensa (in via di realizzazione), a Migliarino.
- L'aumento della fruibilità dei tratti strategici, per innescare iniziative imprenditoriali, valorizzando le intersezioni con gli elementi di attrattività del territorio. A Fiscaglia c'è la biforcazione tra Po di Volano per Goro (tratto bellissimo) e Canale Navigabile, che porta a Comacchio e P. Garibaldi. Anche le Vallette di Ostellato andrebbero rese più fruibili.

#### **Scendendo di scala, quali le priorità per gli altri corsi d'acqua?**

Una volta valorizzata l'idrovia, tutto il resto viene di conseguenza.

Per la valorizzazione del Burana sono stati realizzati la ciclabile e l'attracco di Vigarano. Questo percorso ha potenzialità per essere esteso fino alla botte del Cavo Napoleonico, per poi procedere in bici.

Per il Po di Primaro è necessaria la pulizia da tronchi/insabbiamenti per superare l'incile fino alla conchetta a San Nicolò (percorribile con barche fino a 10/12 m).

Il Po di Volano presenta alcuni ostacoli alla navigazione, tra cui:

- il Ponte di Migliaro da meccanizzare (questo è un nodo strategico, anche perché si incrocia con la ciclabile)
- a Fiscaglia va riattivato il ponte fatto 15 anni fa
- la Conca di Tieni è efficiente ma bisogna rendere funzionale il ponte
- a Codigoro, al ponte della ferrovia (apertura gestita da TPER) occorre dare due luci alle barche (orari per aperture del ponte). Inoltre al ponte in centro occorre la meccanizzazione.

#### **C'è un 3° livello nella gerarchia delle infrastrutture per la navigabilità?**

Ci sono potenzialità in alcuni tratti (Cavo Napoleonico, S. Nicolò, Medelana), ma con grosse difficoltà (infiltrazioni/problems idraulici, frammentarietà gestionale). E' problematico pensare ad ulteriori interventi per garantire la navigabilità in questi contesti.

#### **Saliamo di scala. La Provincia di Ferrara ha avviato confronti con le Province di Rovigo e Mantova per un approccio d'area vasta; è immaginabile un collegamento Lago di Garda-Mincio-Po-Ferrara?**

Sicuramente è un progetto da coltivare. Gli Amministratori locali sembrano tutti d'accordo, ma occorre concretizzare tali volontà.

#### **Parliamo di governance. Chi coinvolgere in un tavolo permanente?**

Servono almeno tre componenti:

- Gli amministratori (Provincia, Regione, Comuni, soprattutto Ferrara e Comacchio, Agenzia Regionale per la sicurezza territoriale e la protezione civile, ..). Soprattutto occorre individuare un catalizzatore, ad esempio un portavoce tra i Sindaci. Si potrebbero coinvolgere i Consiglieri Regionali
- gli attori Tecnici
- la società civile

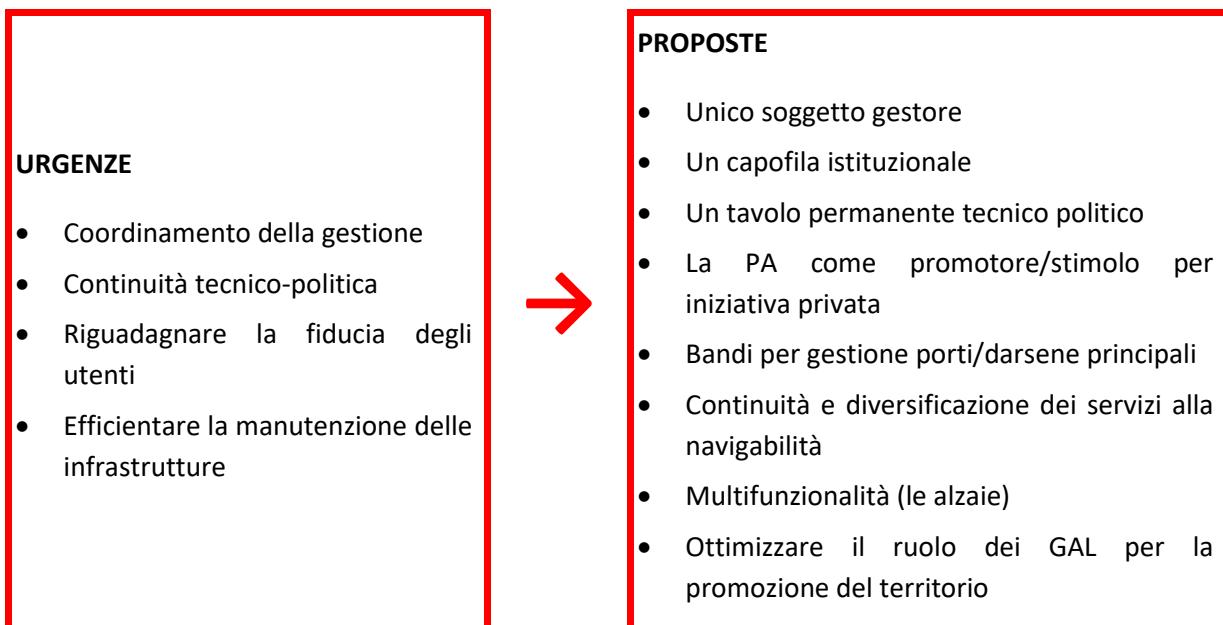
Un quarto componente potrebbe essere costituito dal Gruppo di Azione Locale GAL in relazione alla funzione di promozione del territorio, con azioni non limitate da eccessiva burocratizzazione (buoni esempi: Montefusco, Giulianova, Vasto)

#### Rispetto alla società civile, chi si può coinvolgere? Chi sono i testimonial privilegiati?

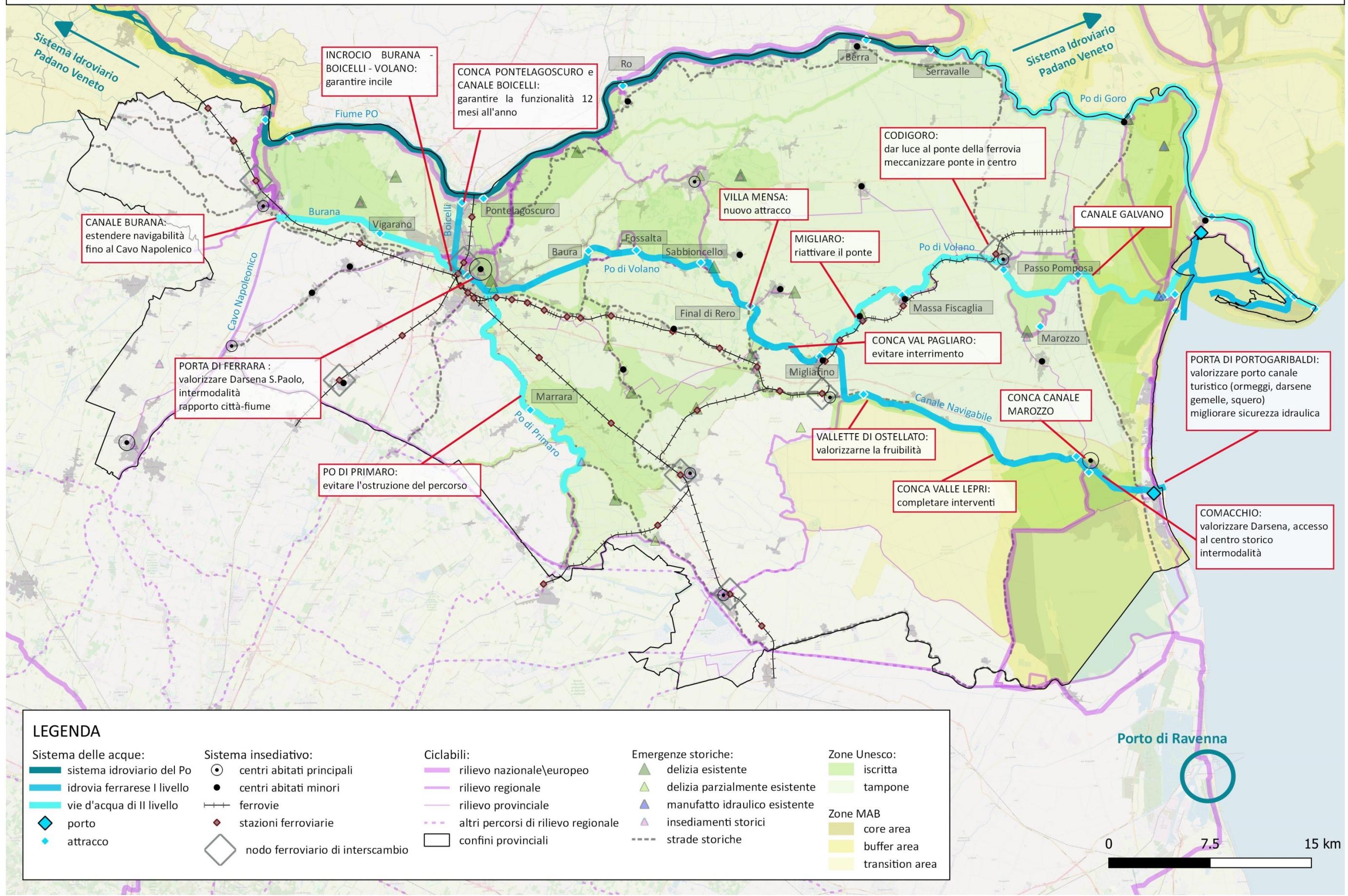
- Circoli nautici/Canoa club (buoni esempi: Circolo nautico Codigoro/Goro)
- Volontariato/Associazionismo
- Operatori sul Po
- Imprenditoria dedicata

IN SINTESI:

### SISTEMA DELLE VIE D'ACQUA



## PTAV - Partecipazione strategica "Paesaggio come infrastruttura" : SISTEMA DELLE VIE D'ACQUA



## PTAV – Consultazione strategica

### “Paesaggio come infrastruttura”

### Incontri bilaterali - CICLABILITÀ'

#### Testimonial:

Giuliano Giubelli - Consigliere nazionale FIAB, Referente mobilità FIAB Ferrara

Antonio Casadibari - Presidente di Fiab Ferrara Federazione Italiana Amici della Bicicletta

#### Ufficio di Piano\_Provincia di Ferrara:

Stefano Farina - Coordinatore generale PTAV

Manuela Coppari - Coordinatore Tecnico PTAV

Enrico Goberti – Referente Piste Ciclabili

#### Premessa

A seguito dell'incontro in plenaria svolto il 25 maggio scorso, stiamo focalizzando le 4 reti territoriali/infrastrutture centrali nella strategia del PTAV “Paesaggio come infrastruttura”, relative a vie d'acqua, ciclabilità, Unesco, percorsi enogastronomici, con l'obiettivo di evidenziarne criticità, valori e soprattutto sinergie utili all'attivazione di logiche di sistema. Attualmente, stiamo procedendo con incontri bilaterali, confrontandoci attraverso domande aperte con i singoli testimonial individuati per ogni rete territoriale. Seguirà un confronto finale in plenaria.

---

**La ciclabilità nella Provincia di Ferrara costituisce una grande risorsa, ma non ha mai avuto la forza di divenire effettivamente sistema. Quali sono le motivazioni (finanziarie, organizzative ...)?**

Analogamente a quanto avviene per le vie d'acqua, non c'è mai stata una visione dalla parte del ciclista o del fruitore nautico. Occorre quindi rivedere il punto di vista.

In tale diversa visione occorre integrare il sistema delle ciclabili alle vie d'acqua, innescando sinergie tra queste due reti infrastrutturali.

#### Quali sono i punti deboli del sistema?

I principali punti deboli sono:

- la gestione frammentaria (su questo ha inciso il cambio di ruolo della Provincia)
- la mancanza di consapevolezza del valore del bene da parte degli Enti locali
- la mancanza di manutenzione delle ciclabili realizzate
- la necessità di coniugare gli interventi con la tutela ambientale e la regimazione idraulica

## **Da dove si ricomincia?**

Per primo bisogna vedere cosa c'è sul territorio, per valutare le infrastrutture su cui si può già contare (per es. ora il Po non è navigabile).

Il punto da cui partire deve essere europeo, anche per definire le gerarchie: le Autostrade ciclabili (Vento, Adriatica EV6, Sole EV8, DestraPo) devono essere l'asse primario (rete di primo livello) da cui si diramano le altre reti di rilievo sovracomunale (rete di secondo livello).

Occorre più coordinamento nell'attività dei singoli, che al momento è frammentaria, con iniziative sporadiche. I Comuni devono lavorare insieme e avere consapevolezza del valore per lo sviluppo economico del territorio.

Inoltre serve multifunzionalità delle infrastrutture e dei servizi connessi.

Sono importanti i collegamenti che garantiscono l'intermodalità (treno-bici-acqua), ad esempio la ferrovia della tratta Ferrara-Codigoro è importante perché collega Ferrara al mare. Anche Comacchio auspica di attivare il collegamento ferroviario. A Ferrara non c'è un attracco pubblico sul Po.

Quindi assumono priorità i tragitti che affiancano via d'acqua e quelli che chiudono percorsi/anelli. Ad esempio, la Coldiretti sta coordinando alcuni circuiti per valorizzare gli agriturismi.

Laddove la rete si dirama nel territorio, bisogna che ci sia imprenditoria, occorre fare sistema (i luoghi Bacchelliani da soli non bastano).

Bisogna inoltre avere una prospettiva di lungo periodo, ad es. nel Trentino la realizzazione di ciclabili ha notevolmente inciso sull'occupazione. Anche la manutenzione deve essere sempre preventivata dagli Enti.

Da valorizzare inoltre i collegamenti con le altre città, molte delle quali contengono siti UNESCO (Bologna, Modena, Ravenna, Venezia, Mantova, ..).

## **Cosa può fare il PTAV per facilitare la funzionalità del sistema?**

Si può approfittare del tavolo di monitoraggio del PTAV per gestire/coordinare l'attuazione del Piano.

Il PTAV potrebbe essere anche per la sede per raccogliere progetti, idee...

## **Chi coinvolgere in un tavolo permanente di coordinamento/confronto? Si può ipotizzare una sorta di Consulta Provinciale con rappresentanti dei Comuni?**

Si, sarebbe auspicabile trattare in tale contesto un piano di manutenzione condiviso come avviene per i contratti di fiume nel Rodigino (pubblico/privato).

Fondamentale anche il coinvolgimento del volontariato ("Fiume come Bene Comune").

Occorre imparare anche dai fallimenti: a Ro abbiamo una struttura abbandonata, degradata; si tratta di un'opera locale/comunale isolata, non connessa con un sistema più ampio.

IN SINTESI:

## SISTEMA DELLA CICLABILITA'

### URGENZE

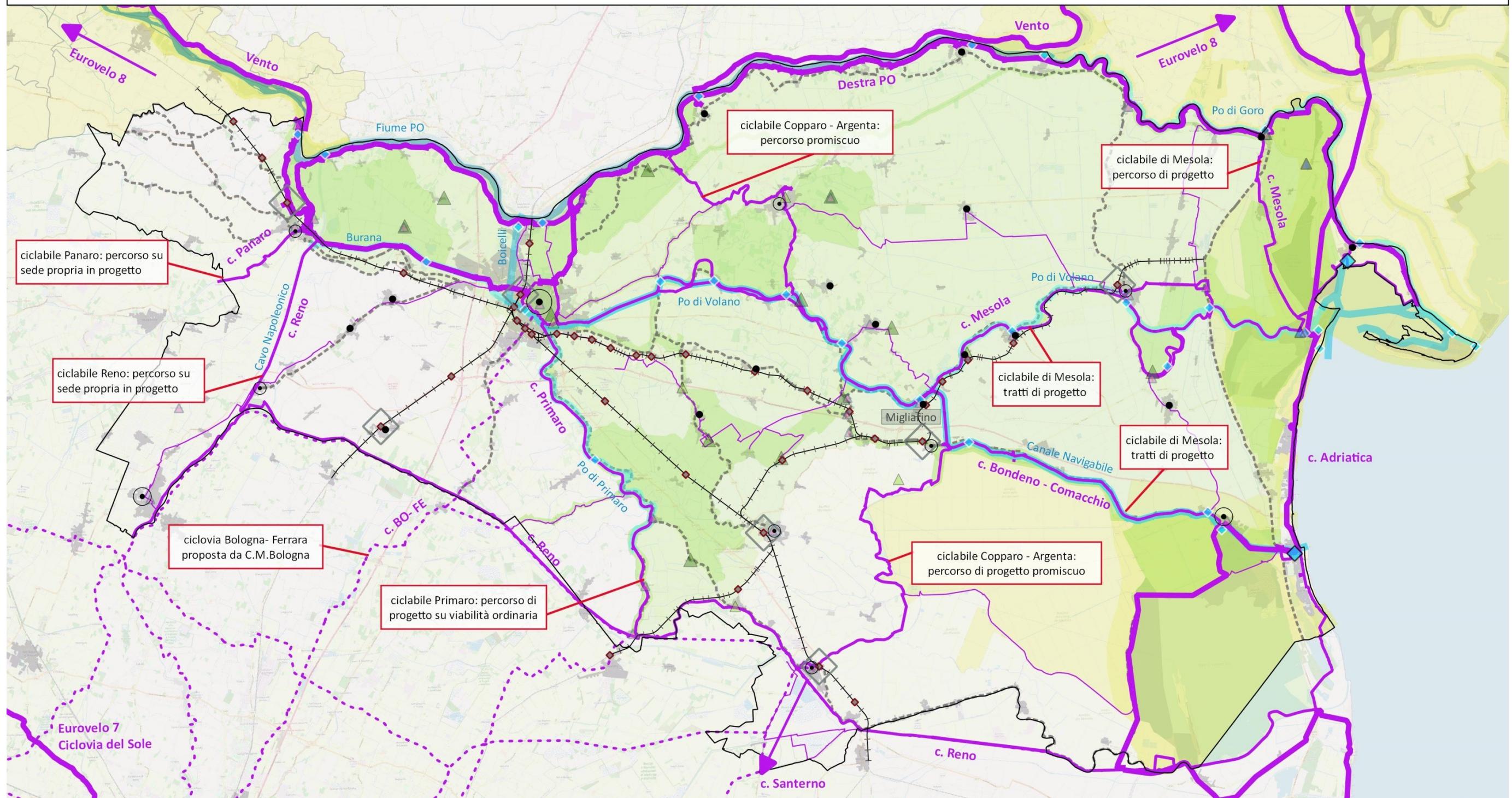
- Assumere la visione del ciclista
- Coordinamento della gestione (per frammentazione governance)
- Continuità e consapevolezza tecnico-politica (per frammentazione della rete)
- Aumentare la sicurezza
- Coniugare gli interventi con la tutela ambientale e la regimazione idraulica

### PROPOSTE

- Un tavolo permanente tecnico politico
- La PA come promotore/stimolo per iniziativa privata
- Multifunzionalità delle infrastrutture e dei servizi connessi
- Potenziare l'intermodalità (bici+treno+barca)
- Direttive primarie collegate tramite le secondarie agli elementi emergenti del territorio
- Migliorare la segnaletica



## PTAV - Partecipazione strategica "Paesaggio come infrastruttura" : LE CICLABILI



### LEGENDA

Ciclabili:	Sistema insediativo:	Sistema delle acque:	Emergenze storiche:	Zone Unesco:	Zone MAB:
— rilievo nazionale\europoeo	○ centri abitati principali	sistema idroviario del Po	▲ delizia esistente	■ iscritta	■ core area
— rilievo regionale	● centri abitati minori	idrovia ferrarese I livello	▲ delizia parzialmente esistente	■ tampone	■ buffer area
— rilievo provinciale	— ferrovie	vie d'acqua di II livello	▲ manufatto idraulico esistente	■ transition area	
- - - altri percorsi di rilievo regionale	◆ stazioni ferroviarie	◆ porto	▲ insediamenti storici		
	◇ nodo ferroviario di interscambio	◆ attracco	— strade storiche		
	□ confini provinciali				

0 7.5 15 km

## PTAV – Consultazione strategica

### “Paesaggio come infrastruttura”

#### Incontri bilaterali - UNESCO

##### **Testimonial:**

Ethel Guidi - *Dirigente Servizi musei d'arte, Settore Cultura e Turismo del Comune di Ferrara*

Luca Roversi – *Ufficio UNESCO del Comune di Ferrara*

##### **Ufficio di Piano\_Provincia di Ferrara:**

Francesco Lavezzi - *Garante della Comunicazione e della partecipazione*

Stefano Farina - *Coordinatore generale PTAV*

Manuela Coppari - *Coordinatore Tecnico PTAV*

Alice Savi - *Referente operativo PTAV*

Domenico Casellato – *Referente U.O. Energia e fondi europei*

Francesco Vazzano – *Architetto, consulente PTAV*

#### **Premessa**

A seguito dell'incontro in plenaria svolto il 25 maggio scorso, stiamo focalizzando le 4 reti territoriali/infrastrutture centrali nella strategia del PTAV “Paesaggio come infrastruttura”, relative a vie d'acqua, ciclabilità, Unesco, percorsi enogastronomici, con l'obiettivo di evidenziarne criticità, valori e soprattutto sinergie utili all'attivazione di logiche di sistema. Attualmente, stiamo procedendo con incontri bilaterali, confrontandoci attraverso domande aperte con i singoli testimonial individuati per ogni rete territoriale. Seguirà un confronto finale in plenaria.

---

**Il Sito UNESCO nella Provincia di Ferrara costituisce una grande risorsa, ma non ha mai avuto la forza di divenire effettivamente sistema. Quali le motivazioni (finanziarie, organizzative ...)?**

Principalmente le criticità sono legate alla gestione. Nel 2005 è stato stipulato il Protocollo d'Intesa Istituzionale che ratificava la volontà di ben trenta soggetti sottoscrittori, definendo impegni e ruoli di ciascuno: la Provincia, che ricopriva il ruolo di referente, il Comune di Ferrara, oltre agli altri Comuni (alcuni dei quali non direttamente interessati dal Sito), la Regione, il Parco Regionale del Delta del Po.

Il primo periodo è stato molto proficuo: sono stati candidati diversi progetti ai finanziamenti previsti dalla L.77/2006 “Misure speciali di tutela e fruizione dei siti e degli elementi italiani di interesse culturale, paesaggistico e ambientale, inseriti nella «lista del patrimonio mondiale», posti sotto la tutela dell'UNESCO”.

Nel 2009 è stato predisposto il Piano di Gestione del Sito, programma che definisce i fondamenti per il coinvolgimento di tutti gli Enti nella gestione, tutela, valorizzazione e promozione del sito.

La rete si è sfaldata dopo la riforma istituzionale che ha modificato le competenze delle Province, il cambiamento degli amministratori ed il pensionamento di chi aveva seguito direttamente la materia, lasciando il posto a un vuoto gestionale durato anni.

Un anno fa è ripartito il lavoro nell'ambito del Comune di Ferrara che è subentrato alla Provincia nel ruolo di referente, sta cercando di ricomporre strutture e relazioni, in particolare attraverso i canali di finanziamento ministeriali, con l'interlocuzione di Comuni e Unioni.

#### **Quali sono i punti deboli del sistema?**

Manca la coesione territoriale, bisogna rimettere in piedi un governance efficace.

Manca inoltre la consapevolezza e la sensibilità su questo tema; questo riguarda chi realizza gli interventi, ma anche chi li promuove, le associazioni di categoria e i cittadini stessi.

#### **Da dove si ricomincia? Quali sono le priorità?**

Alla luce di alcuni cambiamenti (es. Ente Parco), a breve sarà convocato il Comitato di Pilotaggio con l'aggiornamento di alcuni interlocutori.

Obiettivo prioritario è l'aggiornamento del Piano di gestione (l'ultimo Rapporto è datato 2011-2012), cercando di ottenere uno strumento più operativo, snello e facilmente aggiornabile.

#### **Quali altre priorità?**

Rilanciare e consolidare i rapporti tra gli Enti. Oggi il Comune è subentrato alla Provincia nel ruolo di coordinamento e il Documento Unico di Programmazione – DUP, che ha un apposito capitolo sull'UNESCO, dimostra come questo tema sia al centro dei programmi dell'Ente.

Occorre che tutti i soggetti firmatari dell'Intesa iniziale, valida ancora oggi, siano consapevoli degli impegni sottoscritti, ed assumano le connesse responsabilità (ad esempio, istituendo un apposito capitolo di finanziamento nei propri bilanci).

In particolare, sarebbe molto utile riattivare una collaborazione più efficace con la Provincia, che pur avendo cambiato le sue competenze, rimane pur sempre proprietaria di rilevanti emergenze incluse nel Sito (Castello estense di Ferrara, Castello estense della Mesola, Delizie del Verginese e Villa Mensa).

Occorre infine ricordare che gli obiettivi per il Sito (riassunti nei fondamenti) non sono mai cambiati.

#### **Quali potrebbero essere gli step operativi?**

Partire dalla governance, con la convocazione della cabina di pilotaggio, che da l'indirizzo istituzionale.

Poi ci si potrà concentrare sulla costituzione di un gruppo tecnico, In tale gruppo sarà importante coinvolgere un diretto referente territoriale per ogni bene, che si possa rapportare con gli altri, al fine di superare l'"approccio singolo".

Il lavoro dovrà puntare su una progettazione sempre attiva, pronta a cogliere le eventuali fonti di finanziamento (il momento è favorevole).

Si dovrà porre particolare attenzione alle sinergie tra i vari elementi del sistema: le vie d'acqua, ad esempio, costituiscono una parte integrante del riconoscimento UNESCO.

Con la collaborazione dell'Università si può lavorare per la costruzione di una maggior consapevolezza. In passato, ci sono state collaborazioni nell'ambito di progetti europei.

**Salendo di scala, per un approccio d'area vasta è immaginabile un rapporto con altri siti UNESCO?**

Il nostro Sito è veramente molto complesso, difficile paragonarlo con gli altri. Tuttavia sono numerosi i Siti UNESCO molto vicini con i quali relazionarsi per rafforzare una rete (Bologna, Modena, Ravenna, Venezia, Mantova).

Si evidenzia che a Ferrara ha sede anche l'Associazione Beni Italiani Patrimonio Mondiale.

IN SINTESI:

## SISTEMA UNESCO

### URGENZE

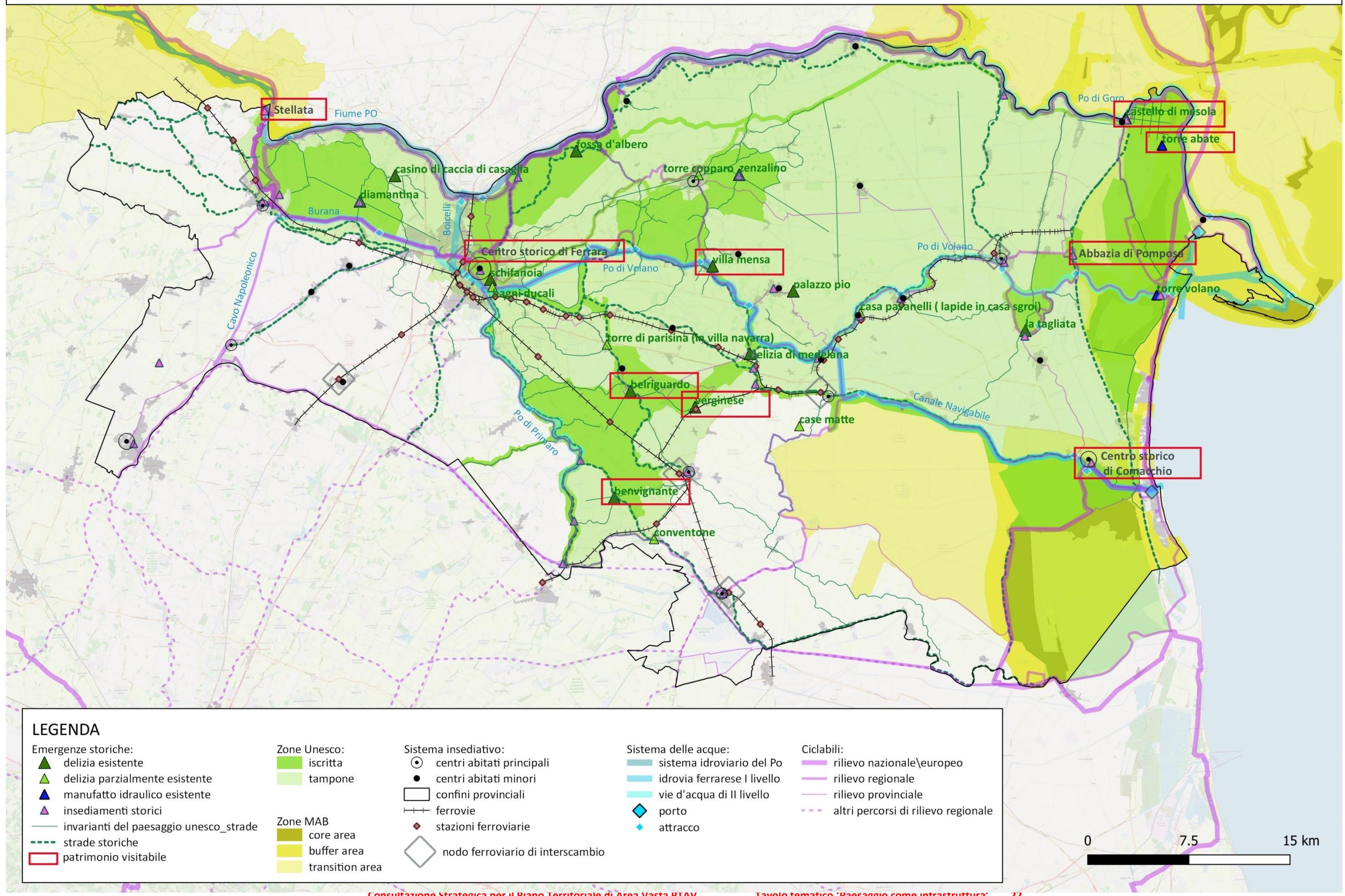
- Coesione territoriale (Rilanciare e consolidare i rapporti tra gli Enti)
- Coordinamento della gestione
- Continuità tecnico-politica
- Consapevolezza e la sensibilità di amministratori, tecnici e cittadini



### PROPOSTE

- Nucleo interdisciplinare tecnico politico
- Aggiornamento del Piano di gestione con strumento operativo e snello
- Un diretto referente territoriale per ogni bene, che si possa rapportare con gli altri
- Progettazione sempre attiva, pronta a cogliere le eventuali fonti di finanziamento
- Sinergie tra i vari elementi del sistema
- Formazione operatori
- Sensibilizzazione della cittadinanza (WHL e MAB)
- Relazioni con i Siti UNESCO vicini

## PTAV - Partecipazione strategica "Paesaggio come infrastruttura" : PATRIMONIO UNESCO



## PTAV – Consultazione strategica

### “Paesaggio come infrastruttura”

#### Incontri bilaterali - PERCORSI ENOGASTRONOMICI

##### **Testimonial:**

Massimiliano Urbinati – *Presidente Associazione Strada dei vini e dei sapori Ferrara e Dirigente Scolastico Istituto di Istruzione Superiore Vergani*

Silvia Bozzato – *Strada dei vini e dei sapori Ferrara*

##### **Ufficio di Piano\_Provincia di Ferrara:**

Francesco Lavezzi - *Garante della Comunicazione e della partecipazione*

Stefano Farina - *Coordinatore generale PTAV*

Manuela Coppari - *Coordinatore Tecnico PTAV*

Alice Savi - *Referente operativo PTAV*

Domenico Casellato – *Referente U.O. Energia e fondi europei*

Francesco Vazzano – *Architetto, consulente PTAV*

#### **Premessa**

A seguito dell'incontro in plenaria svolto il 25 maggio scorso, stiamo focalizzando le 4 reti territoriali/infrastrutture centrali nella strategia del PTAV “Paesaggio come infrastruttura”, relative a vie d'acqua, ciclabilità, Unesco, percorsi enogastronomici, con l'obiettivo di evidenziarne criticità, valori e soprattutto sinergie utili all'attivazione di logiche di sistema. Attualmente, stiamo procedendo con incontri bilaterali, confrontandoci attraverso domande aperte con i singoli testimonial individuati per ogni rete territoriale. Seguirà un confronto finale in plenaria.

---

#### **Di cosa si occupa l'Associazione Strada dei vini e dei sapori di Ferrara?**

Lo scopo dell'Associazione è quella di proporsi come “centro di relazioni”: si vuole lavorare sull'aggregazione, sulla comunità puntando sulla crescita del benessere e sul miglioramento dei rapporti generazionali (dalle strade reali alle strade ideali).

#### **L'enogastronomia nella Provincia di Ferrara costituisce una grande risorsa, ma non ha mai avuto la forza di divenire effettivamente sistema. Quali sono le motivazioni (finanziarie, organizzative ...)?**

Dobbiamo avere maggior consapevolezza e maggior orgoglio di comunità. Questo si ottiene attraverso una visione oggettiva di cosa siamo, della nostra unicità (siamo un territorio unico per biodiversità ed equilibrio terra e acqua, ...). Se non sappiamo cosa siamo e cosa abbiamo, non ci vogliamo bene, non ci valorizziamo, ma scimmottiamo gli altri. Il nostro freno è identitario.

Le nostre unicità sono il nostro fattore identitario. Bisogna recuperare l'idea di sé che la globalizzazione ha fatto perdere. Per esempio il "Mercato contadino" sostiene le aziende agricole in difficoltà per la grande produzione.

Dobbiamo capire chi siamo e mettere in campo delle azioni per il nostro futuro.

### **Da dove si ricomincia?**

Bisogna avere una unica visione complessiva, che metta a sistema le diverse componenti. Questa visione deve essere ambiziosa per permetterci di avere la massima integrazione e offrire una scelta di vita secondo un nuovo modello, più in sintonia con la natura.

Il futuro è nel costruire attrattività per i giovani, quindi bisogna catalizzare investimenti di vita per le nuove generazioni.

Per far questo occorre attirare gli investitori, le agenzie produttive del territorio, il turismo sostenibile (Agenda 2030), saper sposare tradizione e innovazione. Ad es. coltura enogastronomica, legata alla sabbia, come i vini delle sabbie ottenuti con una tecnica primitiva da esaltare.

Investire in risorse umane e in progetti di sviluppo che siano legati alla unicità del nostro territorio.

Dobbiamo essere più aggressivi dal punto di vista del marketing, per farci conoscere. Ad esempio creare un portale unico dei servizi turistici, Fiere virtuali che presentano i nostri prodotti.

### Le strategie fondamentali sono:

- 1- Creare aggregazione tra i produttori, non possiamo lavorare da soli
- 2- Valorizzare i giovani: la scuola deve riuscire ad adeguarsi alle esigenze generazionali (Mappa per recuperare l'idea di collettività e continuità generazionale)
- 3- Investire nel marketing per il turismo e nella ricerca
- 4- Identità

Diversificare i canali di offerta turistica sul territorio, arrivando ad offrire un'esperienza vera (visite cantine, Consorzi di ristoratori, eventi). I produttori devono essere aiutati a diventare imprenditori, con una maggior consapevolezza dei vantaggi economici derivanti dal passare da azienda agricola a operatori sul territorio che si occupano di accoglienza a tutto campo.

Inoltre si potrebbero creare laboratori con le filiere produttive, ossia luoghi dove far pratica e conoscere il territorio. Sarebbe importante anche per la scuola e i ragazzi.

### **C'è un processo di innovazione sui prodotti agricoli?**

Ci sono idee a livello embrionale, perché mancano le risorse economiche (es. marchio De.CO). Viceversa, si potrebbero captare diversi canali di finanziamento. Attualmente esiste un paniere di prodotti tipici definito

a livello regionale (Prodotti IGP, DOP,...), inoltre a livello provinciale sono individuati i Prodotti Alimentari Tradizionali PAT.

### Si può pensare ad una territorializzazione di questa strategia?

Si potrebbe partire dai tre percorsi della Strada dei vini e dei sapori (la via del Grande Fiume, la via delle Corti Estensi, la via del Delta), per ripensarli in una visione più connessa con il territorio e i suoi assi fisici, implementando i servizi connessi (creando stazioni ristoranti, bike point...).

Anche una maggior connessione con le ciclovie principali potrebbe offrire maggiori opportunità per i produttori; attualmente mancano i servizi per concretizzare tale obiettivo (ad es. per le ciclovie Destra Po e Vento). I percorsi enogastronomici potrebbero essere raccontati in tappe con riferimento ai prodotti tipici, oltre che agli aspetti culturali, creando stazioni, o piccole deviazioni. L'intermodalità è la quintessenza della libertà.

Bisognerebbe inoltre investire per un aggiornamento della cartellonistica per l'utente (attualmente datata e fonte di disorientamento).

IN SINTESI:

## SISTEMA DEI PERCORSI ENOGASTRONOMICI

### URGENZE

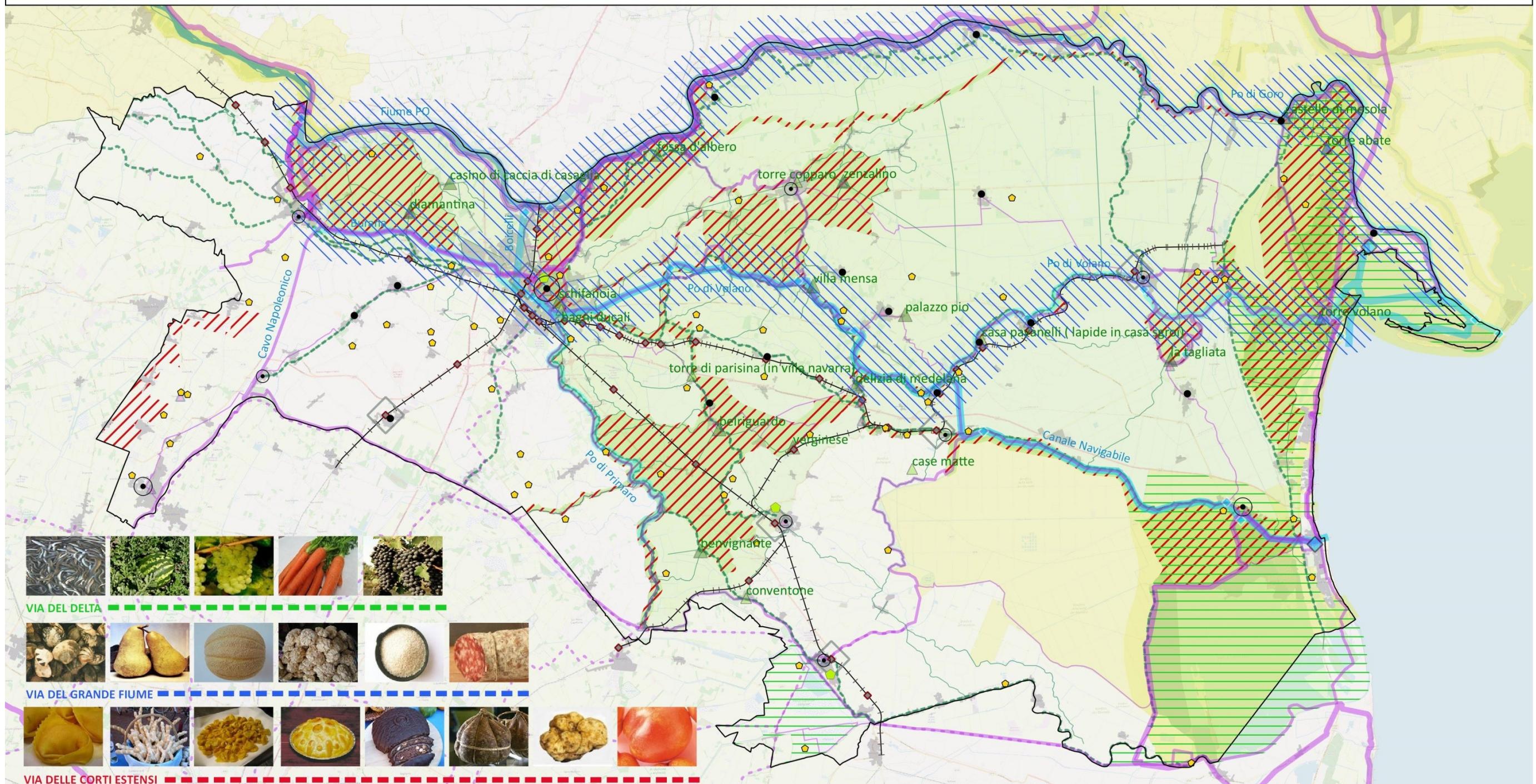
- Consapevolezza e orgoglio per la nostra unicità, riconoscimento identitario
- Una visione unica e un progetto operativo
- Creare aggregazione tra i produttori,
- Valorizzare i giovani
- Investire nel marketing territoriale per il turismo
- Investire e nella ricerca e nell'innovazione



### PROPOSTE

- Maggior territorializzazione dei percorsi enogastronomici
- Creare sinergie tra i vari elementi del sistema: ciclovie, storia, natura
- Formazione degli operatori per l'ampliamento dell'offerta turistica
- Aumento degli eventi di sensibilizzazione della cittadinanza: laboratori con le filiere produttive
- Progettazione sempre attiva, pronta a cogliere le eventuali fonti di finanziamento
- Aggiornare cartellonistica

**PTAV - Partecipazione strategica "Paesaggio come infrastruttura":  
STRADA DEI VINI E DEI SAPORI - CONTESTI PAESAGGISTICI AMBIENTALI**



**LEGENDA**

Contesti paesaggistici - ambientali:

- per la via del Grande Fiume
- per la via del Delta
- per la via delle Corti Estensi
- mercati contadini
- agriturismi

Emergenze storiche:

- ▲ delizia esistente
- ▲ delizia parzialmente esistente
- ▲ manufatto idraulico esistente
- ▲ insediamenti storici
- invarianti del paesaggio unesco\_strade
- strade storiche

Zone Unesco:

iscritta

tampone

Zone MAB

core area

buffer area

transition area

Sistema insediativo:

- centri abitati principali
- centri abitati minori
- confini provinciali
- ferrovie
- ◆ stazioni ferroviarie
- ◇ nodo ferroviario di interscambio

Sistema delle acque:

- sistema idroviario del Po
- idrovia ferrarese I livello
- vie d'acqua di II livello
- ◆ porto
- ◆ attracco

Ciclabili:

- rilievo nazionale\europoeo
- rilievo regionale
- rilievo provinciale
- altri percorsi di rilievo regionale

0      7.5      15 km

