



# Il paesaggio come infrastruttura per la mobilità urbana

Supported by:



Se usassimo il paesaggio per collegare  
Ferrara e rendere sostenibili gli spostamenti?



# Metropoli di paesaggio

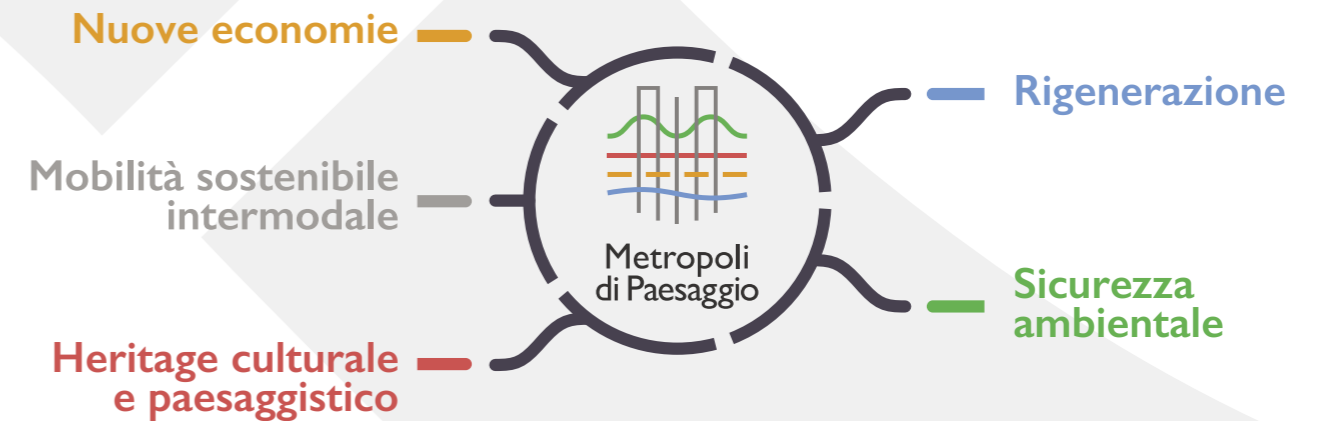
Metropoli di Paesaggio è un progetto co-finanziato da EIT Climate-KIC, la partnership pubblico-privata per la conoscenza e l'Innovazione (Knowledge and Innovation Community) sui cambiamenti climatici supportata dall'Istituto Europeo per l'Innovazione e la Tecnologia (EIT).

**L'idea nasce qualche anno prima, nel 2016, da un gruppo di stakeholder ferraresi che volevano attuare un cambiamento sistemico del territorio e dei suoi 350mila residenti.** Perché? Per liberare la provincia di Ferrara da traffico, degrado ambientale, esaurimento delle risorse, esclusione sociale.

Infatti, per mancanza di infrastrutture dedicate alla mobilità, ogni giorno il 60% della popolazione ferrarese è di fatto costretto a usare la propria auto per raggiungere i luoghi di lavoro, di consumo, di erogazione dei servizi, congestionando le strade e innalzando il livello di inquinamento dell'aria. Un altro fenomeno sempre più evidente è quello delle aree periferiche che si stanno spopolando, con processi di disaggregazione sociale, impoverimento, isolamento. Raccogliendo il bisogno di connettere il territorio e i suoi abitanti, Metropoli di Paesaggio fonda la propria intuizione sulle risorse paesaggistiche locali: **se usassimo il paesaggio**

**(in gran parte tutelato dell'UNESCO e dalla rete Natura 2000) come infrastruttura di collegamento? Se al posto dell'auto, usassimo imbarcazioni elettriche sui canali navigabili, autobus a basse emissioni, piste ciclabili sicure e treni che corrono sulle attuali linee ferroviarie?** Così nel 2018, un gruppo di visionari ha risposto a un **bando di co-finanziamento di EIT Climate-KIC che riguardava la formulazione di strategie e azioni di contrasto agli effetti del clima che cambia, accogliendo anche la mobilità sostenibile.** L'esito positivo ha garantito il finanziamento per uno studio di fattibilità realizzato su una porzione della provincia di Ferrara (la fascia ovest-est da Bondeno a Comacchio con approfondimento dell'ambito attorno alla città), sviluppato attraverso quattro mezzi di trasporto (imbarcazione, bus elettrico, bicicletta, treno). Il lavoro è stato ampliato dal 2019 al 2022 con progetti pilota, iniziative di crowdfunding, di gamification, di sensibilizzazione ed educazione, app, mappe interattive e strumenti digitali per il monitoraggio degli spostamenti, infine con la redazione di un master plan territoriale sulla mobilità intermodale sostenibile.

# Landscape Metropolis



## Note alla lettura

Dopo 4 anni di ascolto ed esplorazione del territorio e di chi lo vive, di ideazione e sperimentazione di progetti pilota, di co-progettazione e percorsi educativi per ingaggiare i cittadini di tutte le età, **Metropoli di Paesaggio giunge al termine... ma solo per iniziare con un altro capitolo**. Inizia la via del Terzo Settore: **Metropoli di Paesaggio diventa un'Associazione di Promozione Sociale**.

Di qui la necessità di raccogliere in questa pubblicazione quello che è stato fatto e quello che potremmo fare dal 2022 in poi. Abbiamo elaborato delle “**cartoline dal futuro**” che vorremmo **inviare ai cittadini e agli innovatori sociali, agli imprenditori, agli investitori, ai politici, agli insegnanti e agli alunni, al mondo dei media per raccontare il futuro che immaginiamo per questo territorio e per questa strategia**. Queste cartoline diventeranno realtà solo se riusciremo ad avviare un percorso orizzontale, aperto, inclusivo con questi soggetti, per immaginare e realizzare insieme la città del nostro futuro.

Questa pubblicazione è pensata come uno **strumento interattivo e in aggiornamento**. All'interno del testo, negli argomenti principali, sono stati inseriti link esterni e riferimenti per poter approfondire i materiali prodotti durante il progetto e per consultarli online.

## Gli attori coinvolti

(L'ultimo aggiornamento è sul sito di **Metropoli di Paesaggio**)

- **AESS** - L'Agenzia per l'Energia e lo Sviluppo Sostenibile è un'associazione senza scopo di lucro che offre servizi a Enti pubblici e privati nell'ambito della sostenibilità e dell'efficienza energetica.
  - **AMI Ferrara S.r.l.** - L'Agenzia per la Mobilità e gli Impianti ha come soci unicamente la Provincia di Ferrara (con quota al 59,5%) e il Comune di Ferrara (con quota al 40,5%).
  - città della cultura /cultura della città Soc. Coop.
  - **Dedagroup Public Services S.r.l.**
  - **Fondazione Bruno Kessler**
  - **ICOOR** - Il Consorzio Interuniversitario per l'Ottimizzazione e la Ricerca Operativa riunisce 9 Università italiane che lavorano insieme per trovare nuovi modelli matematici e nuovi metodi quantitativi avanzati in grado di supportare enti pubblici e privati nei settori della mobilità (veicoli intelligenti ed elettrici) e delle green solutions.
  - **Politecnico di Milano**
  - **SIPRO Ferrara** - L'Agenzia per lo Sviluppo della Provincia di Ferrara fornisce servizi per l'attrattività e la promozione del territorio; la progettazione a valere su fondi europei, nazionali e regionali; la gestione di contributi alle imprese.
- 
- ANCI Regionale ● Assonautica ● CNA Ferrara ● CIA Ferrara
  - Consorzio di Bonifica Pianura di Ferrara ● Consorzio Pescatori di Goro ● FOOD Regione Emilia -Romagna ● GAL Delta 2000
  - Legacoop ● Provincia di Ferrara ● TPER ● UNIFE (Dip. Ingegneria)
- 
- Comuni di:  
Argenta, Bondeno, Cento, Codigoro, Comacchio, Ferrara, Fiscaglia, Mesola, Ostellato, Occhiobello, Portomaggiore, Vigarano Mainarda, Terre del Reno, Unione Terre e Fiumi, Unione Valli e Delizie.

# Linea temporale

- Primo Progetto Metropoli di Paesaggio co-finanziato da EIT Climate-KIC, coordinato dall'Agenzia per l'Energia e lo Sviluppo Sostenibile (AESS) di Modena
- Studio di fattibilità con un'attività di business modeling sull'intera area e una più puntuale azione di business planning sull'area urbana e periurbana
- Protocollo d'intesa con i comuni della Provincia di Ferrara, con alcuni importanti enti provinciali

2016

## Gruppo di lavoro:

- Società cooperativa ferrarese Città della Cultura/Cultura della Città
- AMI (Agenzia per la Mobilità e gli Impianti della Provincia di Ferrara)
- Sipro (Agenzia per lo Sviluppo della Provincia di Ferrara)
- ICOOR (Consorzio Interuniversitario per l'Ottimizzazione e la Ricerca Operativa)

2018

- Secondo Progetto Metropoli di Paesaggio co-finanziato da EIT Climate-KIC
- 4/6 ottobre 2019 – **Un nuovo percorso che, attraverso la via d'acqua del Canale di Burana, ha collegato la Darsena San Paolo di Ferrara al nuovo approdo di Vigarano Pieve.** Da qui, attraverso servizi gratuiti di bike-sharing e navetta, è stato possibile visitare l'oasi naturalistica o raggiungere Vigarano Mainarda per partecipare agli appuntamenti del Festival InDipendenze e della pre-apertura del Museo Rambaldi. Una frequenza di navigazione di ventisei corse effettuate in meno di tre giorni di iniziativa ha permesso a quasi novecento presenze di transitare tra i due approdi della Darsena di San Paolo e dell'Oasi di Vigarano Pieve, con un tempo di percorrenza medio di trenta minuti. Con il supporto dell'Autorità di Bacino del Fiume Po.
- **Kids Go Green**
- **Ferrara Play and Go**

2019

- Aprile-Giugno – **Crowdfunding - Un pontile per Baura**
- **APS Metropoli di Paesaggio**
- 3 e 4 ottobre 2020 – **Video: secondo esperimento di mobilità sostenibile intermodale terra-acqua** ventiquattro le corse fluviali Ferrara/Darsena-Baura-Ferrara/Darsena frequentate da una moltitudine di passeggeri; stesso numero di corse per il bus che affiancava il battello nella medesima tratta. Sedici le corse fluviali Ferrara/Darsena-Vigarano-Ferrara/Darsena e ventitre le corse treno/bus Ferrara-Quartesana-Ferrara.
- **Ciclo di webinar su rigenerazione urbana e territoriale, qualità dell'aria, agricoltura, nuove economie, sicurezza stradale** e molto altro
- **2 workshop online** per testare lo strumento a supporto delle decisioni elaborato dal **Politecnico di Milano**
- **Kids Go Green**
- **Ferrara Play and Go**
- **Per piacere, Lasciare libero il Paesaggio**

2020

- Il modello di gestione e il nuovo piano del sistema di mobilità intermodale, co-creato con i decisori locali e altri stakeholder interessati
- 2 workshop di co-design multi-stakeholder per un nuovo piano di mobilità condiviso
- Workshop di co-design multi-stakeholder in collaborazione con il progetto **AirBreak**
- Webinar "Mobilità sostenibile nella città dei 15 minuti: un volano per la rigenerazione urbana"
- Uno studio sulle potenzialità del sistema in relazione al patrimonio e al turismo sostenibile
- Metropoli di Paesaggio selezionato tra i progetti presentati dal Climate Heritage Network alla COP26 di Glasgow
- Ferrara Play&Go viene acquisito dal Comune di Ferrara come modalità di tracciamento per contributi regionali Bike2Work
- Mappe interattive digitali

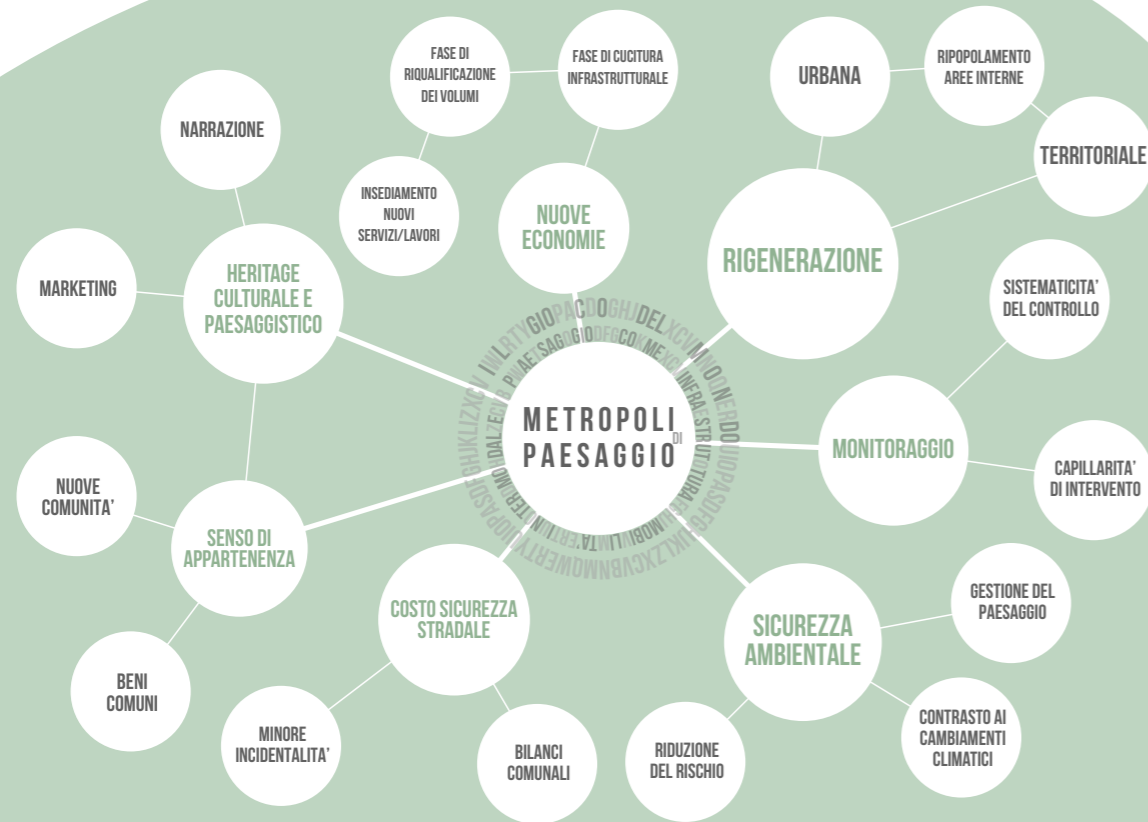
2021

2022→

- **Un possibile sviluppo di Metropoli di Paesaggio** scorre nella proposta dell'**Unione Navigazione Interna Italiana (U.N.I.I.)** per rilanciare il sistema logistico lacuale e lagunare e il turismo, la mobilità sostenibile.
- Ricerca di bandi nazionali ed europei per finanziare nuove attività, iniziative, interventi

# Metropoli di Paesaggio come sistema complesso

Metropoli di Paesaggio è un sistema complesso, un insieme di tante iniziative che hanno generato l'opportunità di governare tematiche differenti e in taluni casi - apparentemente - tra loro non assimilabili del territorio ferrarese.



Una stella polare che illumina una riflessione globale sull'interazione tra variabili fondamentali della vita quotidiana: gli spazi, i tempi, il rapporto con l'ambiente e la sua gestione, il modo di muoversi, la percezione della città e della campagna, il significato di appartenenza, di riconoscibilità, di identità, il senso che ogni individuo è portato a conferire, più o meno consapevolmente, ai propri luoghi.

Dal 2018 al 2021, grazie al co-finanziamento di EIT Climate-KIC e alla collaborazione di Enti istituzionali e privati, Metropoli di Paesaggio ha realizzato:

- 2 progetti-pilota sulle infrastrutture di paesaggio (attraverso costruzione di nuovi approdi sulle vie d'acqua e messa a sistema con la rete ciclabile

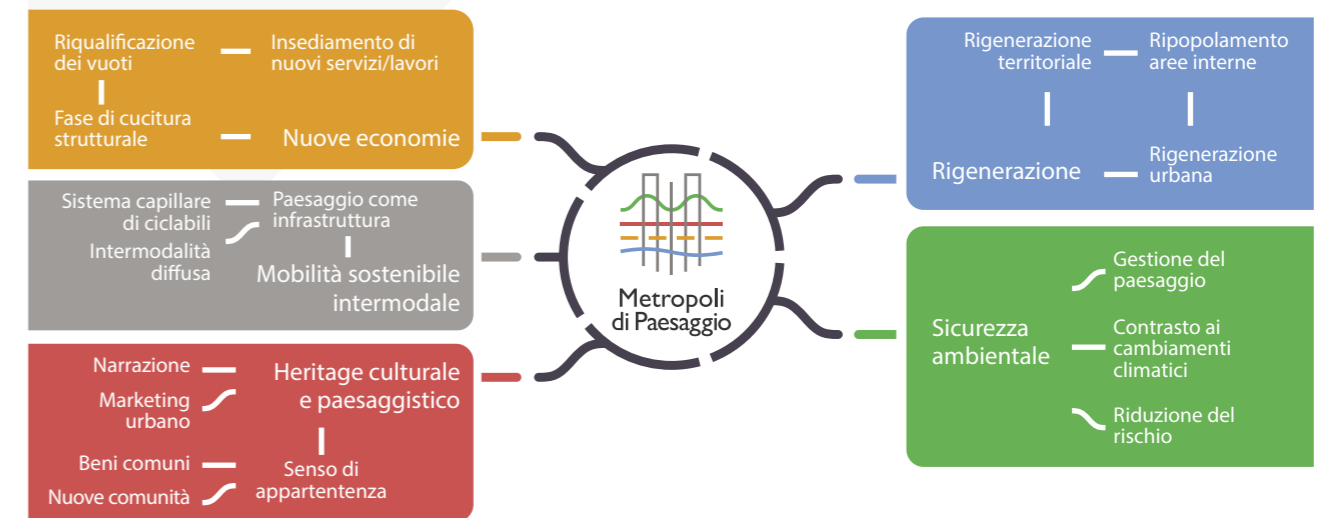
e la mobilità pubblica) sostenute da crowdfunding

- il monitoraggio degli spostamenti attraverso infrastrutture digitali, in grado di fornire dati utili e mappe digitali per guidare le scelte politiche sulla mobilità

- la redazione di un masterplan territoriale sulla mobilità intermodale sostenibile, come driver per configurare i prossimi investimenti

- Campagne per l'ingaggio dei cittadini attraverso pratiche di gamification e app, finalizzate a un cambio comportamentale circa l'utilizzo di mezzi di trasporto sostenibili

- Percorsi di educazione nelle scuole e giochi didattici interattivi



**In un ribaltamento di prospettiva, l'intermodalità sostenibile non risulta più appendice dovuta di dinamiche rigenerative, bensì telaio portante e strategia necessaria per tali processi, fissando le condizioni per una ripartenza sociale ed economica, presupposto per nuovi investimenti e servizi alle collettività che torneranno ad abitare luoghi ora inanimati.**

# Co-progettare la mobilità: La rigenerazione è umana

Indirizzata a: cittadini,  
terzo settore, innovatori sociali

Mittente: Lisa, innovatrice sociale,  
attiva nell'animazione territoriale  
di Ferrara e dintorni



**2022** È un Natale diverso, pensa Lisa. C'è nell'aria finalmente pulita e respirabile un profumo frizzante di erba bagnata. Non è la fine dell'anno ma un nuovo inizio. Lisa guarda i numeri sul file excel dell'ultimo crowdfunding lanciato per coinvolgere i cittadini a investire nuovamente nella città.

Il primo aveva portato alla costruzione di un pontile a Baura e quasi 1.000 persone a navigare tra la Darsena di Ferrara e l'Oasi di Vigarano Pieve.

Quando fu lanciato il programma per riscrivere la mobilità utilizzando il paesaggio naturale come infrastruttura, fu chiaro a tutti che la sfida era prima di tutto sociale, comportamentale. Per questo Lisa e il resto del gruppo avevano pensato a una serie di incontri, eventi, strumenti per coinvolgere i cittadini e

ascoltarli. C'erano persone, poche, che gradualmente, senza quasi accorgersene, avevano perso l'uso del verbo "abitare" e, con esso, un senso di complicità verso luoghi cui pretendevano di appartenere. C'era, in generale, una anestetica sonnolenza che si estende orizzontale e gassosa come nebbia in palude.

Eppure, incontro dopo incontro, Lisa aveva raccolto l'urgenza di ri-attraversare il territorio, di ri-congiungere centro e periferie, unendo ciò che una visione miope del passato aveva spezzato. Aveva pescato nelle cassette degli attrezzi del Design thinking, della tecnologia, della gamification per richiamare l'attenzione dei cittadini sull'aria, che non si vedeva ma purtroppo entrava pesante nei polmoni; sull'inquinamento causato dal traffico e che teneva in ostaggio le strade sotto le lamiere lucide di auto e camion.

Invece era bastata una campagna come Ferrara Play&Go per rendere piacevole

e gratificante l'utilizzo di mezzi di trasporto sostenibili, per misurarne gli effetti raggiunti e l'impatto sul sistema di mobilità. Grazie all'app intuitiva e di facile utilizzo, i cittadini potevano tracciare i propri spostamenti dolci (in bici, a piedi, in autobus, in treno, in car pooling o in battello) e accumulare punti Green Leaves.

È proprio grazie a questa prima campagna lanciata da Metropoli Paesaggio che ce ne sarà una seconda poi una terza nel 2023: il Comune ha infine confermato l'utilizzo dell'app Play&Go anche per gestire i contributi regionali che vengono assegnati come rimborsi a chi utilizza la bici per recarsi al lavoro.



Metropoli di Paesaggio è stato davvero capace di futuro: di questo Lisa e gli altri autori del progetto erano assolutamente convinti: avevano puntato sul coraggio dei cittadini di adottare comportamenti virtuosi, riconoscendo nella mobilità urbana ed extra-urbana una leva per l'economia, l'inclusione delle periferie, la salute. E alla fine anche gli amministratori si erano convinti. Una nuova politica del territorio, dal basso, condivisa, di lungo periodo è possibile.

Lisa

# Nuovi paradigmi della partecipazione

**L'assunto di partenza di Metropoli di Paesaggio è tanto semplice nei contenuti quanto di non facile applicazione nella realtà dei fatti: proporre un sistema intermodale fondato sulla mobilità (apparentemente) lenta significa non solo suggerire una trasformazione nelle abitudini circa la mobilità quotidiana dei cittadini, bensì impostare un cambio di paradigma culturale nella collettività.**

Perciò si è avvertita fin da subito la **necessità di organizzare una serie di azioni propeedeutiche alla scoperta delle possibilità che questo modello alternativo è in grado di proporre**. Sotto tale aspetto, la presenza, all'interno del gruppo di lavoro e fin dalle fasi iniziali, di **un nutrito gruppo di "attori mediani"** – capaci al tempo stesso di **interagire con il**

**livello politico e di dialogare con la comunità** – ha permesso di evitare entrambi gli approcci che tradizionalmente contraddistinguono i tentativi di innesto d'innovazione (top-down e bottom-up), per **sviluppare un percorso verso gli apparati decisionali e verso i comuni cittadini**, attraverso **una serie multiforme di strumenti, incontri dal vivo, attività**.

**La visione strategica** di Metropoli di Paesaggio, imperniata sulla **valorizzazione del paesaggio** come infrastruttura e sviluppata negli ultimi cinque anni a partire dalla provincia di Ferrara, si sta radicando con inaspettata accelerazione nel tessuto fisico e sociale del territorio che l'ha generata. Di fatto, Metropoli di Paesaggio si propone come **politica territoriale per una ripar-**

**tenza sociale ed economica del territorio**, attraverso una molteplicità di azioni:

- dalla **realizzazione fisica delle infrastrutture all'accompagnamento ai processi di utilizzo e gestione da parte dei portatori di interesse**;
- dallo **sviluppo di ipotesi progettuali** per rispondere ai bandi pubblici alla discussione su tavoli tecnici e politici;
- dall'organizzazione di **progetti-pilota** alla **ideazione di processi di sviluppo di lunga gittata**.

**Ingaggiare le comunità** significa anche formarle a una stagione di **co-progettazione delle politiche territoriali**, finalizzata a ri-pensare il vuoto ricco di paesaggio peculiare di questa porzione della pianura padana.

La storia che ha caratterizzato queste terre ha definito in modo inequivocabile **un ambiente privo di agenti invasivi**, sia **sotto il profilo industriale e produttivo**, sia **nell'assenza di densità abitativa** (pur nella consapevolezza che, nella maggioranza dei casi, i due aspetti sono strettamente correlati). Entrambe le anime del vuoto territoriale che dà sostanza a questa pianura possono concorrere a una **ridefinizione delle regole d'ingaggio** per un **ripopolamento calibrato**.

Per il suo carattere di continuità, **il vuoto-paesaggio diventa infrastruttura ante-litteram**, capace di connettere i lembi e le polarità più lontani e di (ri)generarne di nuovi, presagendo nuove opportunità economiche, sociali, culturali, ambientali.

# Azzerare il consumo di suolo per nutrire la qualità della vita

Indirizzata a: architetti, paesaggisti, urbanisti intorno a un nuovo modello di città

Mittente: Sergio, architetto, APS Metropoli di Paesaggio



**2032** Da quando l'abbiamo studiato, attraversato poi progettato, il territorio ferrarese aveva sempre ceduto a un inesorabile processo di spopolamento, a un mancato approccio alla modernità, con effetti di scollamento sociale e crisi economica.

C'è stato un tempo in cui abbiamo ragionato con le categorie della fragilità e antifragilità mentre gli abitanti cercavano opportunità occupazionali, culturali, formative altrove, soprattutto in quelle città che, per quanto gloriose nella classifica sulla qualità della vita, obbedivano ad altre velocità.

Siamo partiti dalla **ri-scrittura dell'ambiente** trattandolo non più come "sistema da salvare" ma come **strumento di**

**azione e valorizzazione**, come motore per uscire dalla marginalizzazione e dallo spopolamento.

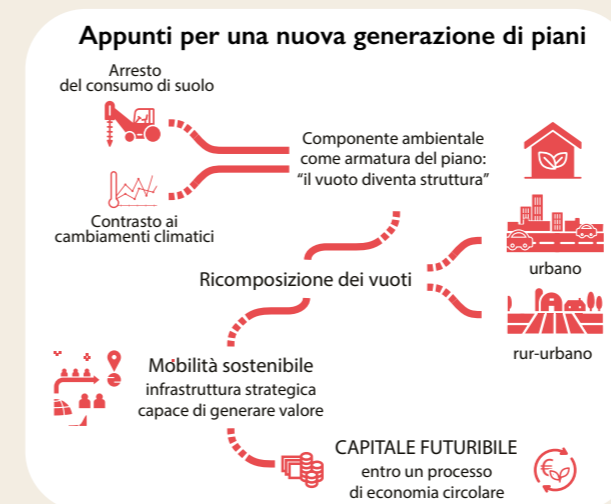
E ci ha dato ragione la **quarta generazione di piani urbanistici**, orientata all'**azzeramento del consumo di suolo** e a costruire **meccanismi adeguati per governare i processi di rigenerazione**, seguiti alla legge urbanistica regionale dell'Emilia-Romagna (2017) e al dibattito urbanistico nazionale. Perseguendo la visione di Metropoli di Paesaggio per rispondere all'emergenza ambientale, **abbiamo colto i temi della sostenibilità e dell'accessibilità per la costituzione di un nuovo approccio abitativo**, che non necessita di nuovi modelli di città ma può trovare applicazione nelle pieghe dei tessuti già edificati - o, meglio, nei vuoti che li caratterizzano - e, uscendo dalla dicotomia città-campagna, offre l'opportunità di una qualità della vita diffu-

sa sotto gli aspetti dell'**incremento del benessere psico-fisico collettivo e della riduzione delle disuguaglianze**.

Considerando l'assenza di confini geopolitici, **abbiamo studiato un modello di governo ibrido**, che prevede un'**agenzia tecnica**, costituita da personale con competenze differenti, tra il ruolo istituzionale della città allargata e il ruolo della Regione Emilia-Romagna, in termini di avvallo/supporto a politiche sulla mobilità e sulla rigenerazione e di accesso ai relativi finanziamenti. Sotto il profilo urbanistico, la componente più innovativa rimane in filigrana tra le righe delle norme: **una pianificazione che concentra i propri sforzi sulla rigenerazione e che si pone come obiettivo il consumo zero di suolo e una qualità diffusa degli spazi** sta evidentemente tracciando una netta discontinuità con la rincorsa al 'riempimento' della pianificazione classica. Il vuoto nelle sue molteplici forme - spazi collettivi, interstizi, corridoi ecologici e/o infrastrutturali, paesaggi naturali e artificiali - acquisisce valore e valenza: capacità di



originare o riattivare senso (anche economico) ai luoghi, riconferendone la funzione di spazi abilitanti; predisposizione a combinare tra loro elementi diversi, ridisegnandone forma e qualità intrinseche. È stato fondamentale l'ulteriore livello di **mapping in macro-ambiti tra loro connessi**, indipendenti dai confini comunali.





# Il policentrismo dolce per la transizione ecologica

**Il modello proposto da Metropoli di paesaggio supera la dicotomia città-campagna a favore di un “policentrismo dolce”, in grado di assorbire in una grande quantità di spazi nuove abitazioni e attività all’interno di un ambiente protetto e produttivo.**

**Ampi spazi** (da rigenerare e da percorrere) e **possibilità di raggiungere in tempi di percorrenza adeguati le polarità più vicine senza contribuire alla produzione di biossido di carbonio e polveri sottili**: queste le pre-condizioni per disegnare territori di prossimità, entro i quali i nodi della rete si configurano come i punti più interessanti dove inserire funzioni e abitazioni e dove i **“giacimenti di capitale collettivo”** possono trovare gli strumenti per una accelerazione e una concretizzazione, coadiuvati da un adeguato servizio di connessione ultraveloce.

Legare la tematica dell’**housing sociale** a quella della **mobilità sostenibile intermodale** significa infondere nelle nuove generazioni di abitanti un **imprinting diverso** da quello che ha regolato finora il rapporto logistico casa-spo-

stamento basato sull’utilizzo dell’auto, ottimizzando l’emergenza abitativa con nuove e più sostenibili consuetudini di movimento, supportate dalla connessione virtuale.

Il cambio di paradigma culturale assume dunque una prospettiva possibile se connesso all’urgenza del fabbisogno abitativo e pone le premesse per disegnare, in assenza di consumo di suolo, nuovi ambiti connotati da **“simmetrie dell’accessibilità”** che non ammettono disuguaglianze nelle possibilità di movimento delle persone. Di fatto, Metropoli di Paesaggio propone una **messaggio a sistema del concetto di transizione ecologica**, combattendo le distorsioni economiche e sociali attraverso un corto-circuito tra **mobilità sostenibile, tutela e valorizzazione del paesaggio, fabbisogno abitativo, produzione di economie, qualità degli spazi e della vita degli abitanti**. Anche per questi motivi la visione strategica è stata citata all’interno del Report The Role of Culture in Climate Resilient Development del Climate Heritage Network e presentata durante la Conferenza delle Parti sul Cambiamento Climatico (COP26) di Glasgow.



Per ogni macro-ambito sono state individuate le migliori ipotesi di interazione tra modalità di trasporto e, dunque, selezionati i percorsi da rafforzare (di acqua, di terra, di ferro) in base a diverse categorie d’azione:

- ricerca di finanziamenti per infrastrutture, fisiche e virtuali (banda larga);
- ricerca di finanziamenti per mezzi;
- azioni relative alle politiche locali;
- azioni relative alle politiche regionali.

Come progettista e guardando al passato, sono proprio questi nodi di intersezione ad aver ri-conferito senso all’interno della rete infrastrutturale complessiva, completando il nesso tra mobilità sostenibile e rigenerazione territoriale. Ma, se ne esiste uno, qual è l’insegnamento che vorrei trasferire con Metropoli di Paesaggio? Me lo chiedono spesso, me lo chiedo pure io; credo risieda proprio nella costruzione di un sistema integrato tra la premessa fisica e tecnologica della mobilità sostenibile intermodale come garanzia di accessibilità ai luoghi e il cambio di paradigma culturale - attraverso la rigenerazione selettiva - dei modelli abitativi e lavorativi, a favore del più ampio concetto di territori di prossimità.

# Attraversare per restare:

## L'economia è nelle risorse locali

Indirizzata al settore privato  
(aziende, associazioni di categoria)  
e alle fondazioni, ai sostenitori  
che vogliono investire sul paesaggio  
come infrastruttura.

Mittente: Giulia, un'impreditrice



**2032** Micro-economie, piccole e medie imprese artigianali, resistenze agricole: chi l'avrebbe mai detto che Ferrara avrebbe vissuto un secondo rinascimento, fatto di mestieri tradizionali e antiche botteghe che affiancano centri di innovazione?

Ci voleva un piano di lungo periodo che premiasse le risorse locali per attrarre investimenti e inaugurare piccole e medie attività economiche e commerciali; ci volevano nuovi strumenti sociali e culturali per allenare creatività e innovazione. Per decenni ho sentito parlare di economia circolare e sostenibilità senza però coglierne appieno i fondamenti. Senza capire come fare, da dove partire e con chi avviare questo processo.

Poi a un certo punto due esperienze del progetto **Metropoli di Paesaggio**, che ho toccato con mano, mi hanno mostrato una direzione possibile: la ristrutturazione di un bar-ristorante in prossimità dell'approdo sul canale di Burana a ovest di Ferrara (2019) località Vigarano Pieve, immerso nell'oasi naturalistica; i percorsi cultural-gastronomici nelle realtà attigue al Po di Volano a est di Ferrara nel 2020, località Baura dove fu costruito un pontile. È stato a quel punto che ho visto materializzarsi, ricomporsi come un puzzle, una rete di persone che come me voleva farsi attore e protagonista economico. Come me, che ho resistito a tutto, anche alla pandemia. È stato quando ho visto che potevamo metterci insieme grazie a nuove connessioni, tecnologiche e poi paesaggistiche, che ho pensato di non essere sola. C'era una visione, c'erano le condizioni fisiche, c'erano quelle finanziarie:

così abbiamo rinnovato quelle energie sociali necessarie alla generazione di filiere sostenibili. **Da dove siamo partiti?** Dalla valorizzazione delle tradizioni antiche come la gastronomia, la lavorazione del cuoio, della ceramica, dei tessuti e abilitando nuove competenze e capacità imprenditoriali nel settore artigiano, del commercio, della logistica, nelle attività sportive, grazie alla possibilità di dialogare e collaborare, grazie alla intermodalità, al paesaggio logicamente e naturalmente connesso. **Come ci siamo riusciti?** Con un'attenta politica territoriale volta a:

- **incernierare i finanziamenti** per la sicurezza ambientale ai finanziamenti per le infrastrutture, con importanti risparmi per gli interventi (non più episodici e attivati ex post)

- **generare economie di scala per la riqualificazione delle infrastrutture**, con impatto diffuso su tutto il territorio
- **generare economie di scala per la rigenerazione urbana e territoriale**, con un impatto diffuso sulle imprese edili territoriali per quanto riguarda la riqualificazione fisica delle proprietà abbandonate, con particolare attenzione a quelle che ricadono vicino agli hub della rete
- **favorire processi di innesco di micro-economie di scala**, generabili da dinamiche cooperative di condivisione di risorse e obiettivi
- **avviare un processo di economia circolare** sviluppando il sistema di risorse endogene al territorio

### Appunti per un processo di economia circolare post-Covid



\* nella felice accezione di Andrés Rodríguez-Pose

# Lo studio di fattibilità per far circolare l'economia

CARTOLINE DAL FUTURO

Le amministrazioni hanno finalmente compreso che non è sufficiente investire capitali, arginare emergenze e rispondere alle richieste di singoli e discreti settori. È stato invece necessario capacitare tutto il tessuto sociale attraverso la ricomposizione del paesaggio e dell'ambiente, guidati dai principi come la qualità della vita, l'inclusione, la rigenerazione oltre la sostenibilità. Questo ha generato quella fiducia necessaria all'imprenditorialità per farsi portatrice sana di nuove economie. Come la mia.

*Giulio*

- ✓ risanamento delle vie d'acqua (con relativi approdi) +
- ✓ piste ciclabili e loro ricuciture +
- ✓ riqualificazione delle stazioni ferroviarie +
- ✓ rinnovamento del parco-bus =

30 MILIONI DI EURO

(circa 30 milioni di euro sono la cifra necessaria per un solo chilometro di viadotto autostradale)

## Ricadute sui territori

- ✓ minore impatto ambientale
- ✓ salute dei cittadini
- ✓ risparmio per le pubbliche amministrazioni

## Attività chiave

- definizione delle variabili di interesse, anche normative
- programmazione del flusso di azioni e del piano degli investimenti
- indicazione dei futuri possibili gestori del sistema
- coinvolgimento degli operatori, anche turistici
- valorizzazione delle sinergie con progetti in essere/programmati

## Struttura dei costi

- infrastrutture e interventi
- costi vivi per il mantenimento del sistema
- campagna promozionale (indirizzata a cittadini e turisti) e relativi strumenti (web, applicazioni, etc.), sistema di incentivi.

## Struttura dei ricavi

- sistema di tariffazione individuale (biglietti, abbonamenti)
- contributi pubblici
- contributi da parte di imprese sponsor

## Risorse chiave

- risorse per nuove infrastrutture e interventi
- risorse per campagna di comunicazione e di promozione del sistema
- risorse per tool aggiornati per l'informazione dei cittadini
- risorse umane per la gestione del nuovo sistema di mobilità (amministrative, manutenzione, etc.)

# Utilizzare i Big Data per nuove politiche territoriali

Indirizzata agli amministratori pubblici  
e alle fondazioni

Mittente: Il futuro Sindaco di Ferrara



**2035** Ci sono voluti 20 anni ma alla fine Ferrara è diventata un laboratorio a cielo aperto, un caso di successo unico. Grazie a Metropoli di Paesaggio siamo stati in grado di dare una nuova rappresentazione del territorio: non più una larga provincia puntellata da una unica città (Ferrara) e da una costellazione di paesi e frazioni, privi di capacità attrattiva e in via di spopolamento; ma un'unica metropoli di paesaggio di cui Ferrara è il centro, Cento il suo quartiere più a ovest, Comacchio il suo quartiere più a est e dove le distanze vengono sostituite dai tempi di percorrenza. Non è stato facile mettere allo stesso tavolo attori e stakeholder differenti, con interessi e aspirazioni a volte contrastanti

ma l'occasione di poter utilizzare i fondi regionali, nazionali ed europei ha prevalso sui partitismi. Eppure con i soli investimenti non si riesce a costruire una politica territoriale solida e duratura: abbiamo messo a sistema il nostro ingente patrimonio culturale (fisico, intellettuale, identitario) che vanta un territorio Unesco (la città di Ferrara e il delta storico del Po), un territorio Riserva di Biosfera MAB Unesco (lo stesso Delta del Po nella sua interezza) nonché più di 53.000 ettari di zone Rete Natura 2000 (SIC e ZPS) e lo abbiamo ri-significato insieme ai suoi abitanti, dai più piccini fino ai diversamente giovani. A partire da quel protocollo di intesa abbiamo riportato in attivo le aziende di Trasporto Pubblico Locale grazie al sistema di mobilità intermodale, aprendo ai privati

per la gestione e il coordinamento della rete infrastrutturale, di pari passo con l'evoluzione tecnologica dei dispositivi di monitoraggio e richiesta. Abbiamo mappato gli immobili disponibili e poi abbiamo sviluppato un Piano per la rigenerazione incrementale. Siamo riusciti a mettere insieme tanti dati di differenti amministrazioni circa lo stato dell'arte del territorio – in termini di percorsi ciclabili,

approdi, necessità di interventi sulle vie d'acqua, stazioni ferroviarie da riqualificare, immobili dismessi di proprietà pubblica, parcheggi, fermate dell'autobus a scala urbana ed extra-urbana. Questo ha portato alla definizione di un piano orizzontale per configurare una trama di percorsi su quattro livelli di trasporto tra loro interagenti (bicicletta, imbarcazione, treno, bus elettrico).

Abbiamo dato importanza alle centralità diffuse – al posto di un unico polo e di una sconfinata "periferia" – organizzate in assenza di consumo di suolo e secondo principi di mixité funzionale (housing sociale, servizi collettivi, spazi produttivi di nuova generazione), obbedendo a criteri di pianificazione degli orari di spostamento. Se ve lo state chiedendo, sì, siamo stati la prima "città dei 15 minuti", dove ciascun cittadino ha a meno di 15 minuti a piedi tutto ciò di cui ha bisogno per vivere, divertirsi e lavorare. Cosa ci aspetta nel futuro? Non lo sappiamo. Quello che sappiamo è che continueremo a investire nella comunità, nelle persone, nelle risorse e negli enti locali, come presidio per la rigenerazione e la resilienza.



# Il futuro è già qui: i primi 3 passi da compiere, oggi

**Il lavoro di ricerca del Politecnico di Milano ha permesso di approntare uno strumento di supporto alle decisioni per indirizzare gli investimenti nel modo più efficace possibile. Lo strumento, basato sulla rilevazione capillare dei possibili interventi e la quantificazione dei loro costi, prende in input una previsione dei flussi di spostamento.**

Significa che Metropoli di Paesaggio, all'interno del territorio comunale di Ferrara, può avviare il suo iter attraverso questi tre passi, immediatamente praticabili.

Le prime opere pubbliche da realizzare. La stima degli interventi ammonta a circa 30 milioni di euro e comprende:

- **manutenzioni dei corsi d'acqua**

- **approdi**
- **rammendi ciclabili**
- **interventi di paesaggio**
- **interventi relativi alla rigenerazione delle stazioni ferroviarie funzionali al sistema intermodale**

Osservando il principio di ottimizzazione delle risorse e in completa antitesi con l'approccio sotteso dai canonici interventi infrastrutturali (si pensi alla realizzazione di tratti autostradali e, in generale, a medie-grandi opere attinenti all'universo dell'automobile), **Metropoli di Paesaggio raccorda e mette a sistema una grande quantità di piccole opere** che, attivate secondo un coordinamento generale e una programmazione dei tempi, **oltre ad alimentare le piccole-medie imprese della filiera edile di cui questo Paese è ricco, con-**

**fezionano la trama fisica su cui impostare una ripartenza sociale.** Il modello è quello del **“fare con poco”**, senza esorbitanti interventi infrastrutturali ma **agendo per capillari cuciture, in equilibrio con il contesto.**

Al tempo stesso, le ricuciture e le “pulizie” di paesaggio previste dalla mole di interventi vanno nella direzione della salvaguardia ambientale e del monitoraggio costante della trama infrastrutturale; ciò che consente un secondo grado di ottimizzazione delle risorse economiche, sostituendo a costosi ed estemporanei interventi ex post un controllo continuo e capillare, al quale una rinnovata struttura agricola, per estensione e capacità di governo del suolo, può tornare a dare supporto.

Come finanziare la politica territoriale di Metropoli di paesaggio?

La politica territoriale di Metropoli di Paesaggio può rappresentare un tassello strategico all'interno della proposta dell'Unione Navigazione Interna Italiana (U.N.I.I.) perché ne condivide i principi di rilancio economico (sotto il profilo turistico) e di salvaguardia ambientale (per quanto concerne l'opportunità di trasporto delle merci), inserendosi logisticamente nella dorsale formata dall'asta del Po, che da Torino e raccogliendo attraverso il sistema dei navigli la metropoli milanese, taglia tutta la Pianura Padana per arrivare al Delta del Po. Esistono diversi strumenti finanziari che possono essere utilizzati per realizzare Metropoli di Paesaggio in futuro.

[Clicca qui per scoprirli tutti](#)

# Accumulare capitale futuribile per le generazioni che verranno

CARTOLINE DAL FUTURO

Indirizzata agli educatori, ai formatori e agli studenti e ai loro genitori

Mittente: Anna, insegnante

**2032** Anna stamattina si è svegliata prima del solito. Quando esce di casa ha ancora sotto le narici l'odore della moka bevuta a occhi chiusi. Suo figlio la vede percorrere trafelata il vialetto, mentre s'aggiusta il cappotto verde: lui attenderà ancora qualche minuto, prima che la staffetta del bici-bus passi davanti al muretto del giardino.

Lei invece la bici la sta già guidando, verso l'argine del Volano che bagna placido Baura. Ha chiamato l'imbarcazione pochi istanti prima, in accappatoio dal bagno di casa, con l'applicazione smart che un gruppetto di giovani makers ha ideato all'interno del

laboratorio urbano dell'ex Teatro Verdi. Anna vede il battello arrivare mentre dall'argine sta scendendo la rampa che la accompagna all'approdo. Asseconda la sua bici con cannone (ha sempre preferito le bici da uomo) dal pontile al piano di calpestio in vetroresina del piccolo e veloce catamarano. Mentre parcheggia il suo mezzo tra gli altri, individua un posto a sedere; va ad accomodarsi dietro il tepore dei vetri e apre la borsetta. Sfila con gesto leggero un libro dalla copertina plastificata e dalla grafica minimale in bianco, rosso, nero, anni settanta. Fa per aprirlo, ha un'esitazione. Pensa alla persona che glielo aveva regalato, un paio d'anni prima, quando il periodo che stava attraversando assomigliava molto alle code a passo d'uomo che frequentava, con fedele assiduità, ogni giorno sui binari del lavoro. Pensa a quell'infilata di

tubi di scappamento mentre, volgendo lo sguardo oltre i vetri semi-appannati dell'imbarcazione, incrocia la figura di un airone. O era una statua di airone. No, si è mosso, attratto dal decollo di uno stormo di folaghe. Si scopre a formulare un improbabile paragone tra la vibrante geometria di quella formazione volante e la lunga, statica teoria di auto di un paio d'anni prima.

Aveva attraversato indenne quella pesante disconnessione tra abitanti e luoghi: quel silente e progressivo sradicamento che aveva portato un analfabetismo di ritorno nei confronti del capitale tangibile e intangibile dei luoghi, di cui era arrivata a dimenticare (quando non addirittura a ignorare) anche l'evidenza di eccellenze paesaggistiche e artistiche.

CARTOLINE DAL FUTURO

Per questo aveva abbracciato con speranza il suo ruolo di insegnante alle elementari, dove aveva conosciuto Luigi Dal Cin, autore per ragazzi di fama mondiale ed aveva partecipato insieme alla sua classe al percorso di esplorazione, osservazione, descrizione, narrazione del paesaggio "Per piacere, lasciare libero il paesaggio". E si era divertita con l'iniziativa Kids Go Green, un'avventura alla scoperta del mondo e all'insegna di una mobilità più sostenibile. Come è cambiata la sua vita! Si lascia sfuggire un sorriso; si aggiusta i capelli in modo intimo, verificando con l'angolo degli occhi l'assenza di sguardi, a garanzia di un momento solo suo. Intravede già in lontananza la piazza sulla darsena, anticipata da un riverbero di luce sull'acqua crespata. La settimana sembra iniziare leggera.

Anna

# L'educazione e la formazione per il paesaggio come bene comune

**L'educazione e la formazione per il paesaggio come bene comune**  
**Un ruolo di primo piano gioca l'educazione scolastica che anticipa e sostiene il capitale narrativo da ri-scrivere e il capitale futuribile da accumulare.**

**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, ciò che darà l'avvio a una seconda fase di economie di scala dopo quella relativa alla realizzazione dell'infrastruttura sostenibile.

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 ri-significazione 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.

Il valore olistico di questa politica territoriale si manifesta nel ventaglio multiforme delle tematiche coinvolte. Le relazioni che questa visione strategica è capace di innescare valicano l'infrastruttura fisica per contribuire alla generazione di una nuova struttura civica, fondata sulla relazione compresente e estensiva tra urbanità e paesaggio. Il cambio di paradigma culturale sottende anche un aspetto didattico-cognitivo: la capacità del sistema di alimentare senso di appartenenza ai luoghi. **Utilizzare e valorizzare il paesaggio come infrastruttura**, se da un lato può permettere un monitoraggio continuo e pervasivo, dall'altro costituisce **invito per i cittadini all'osservazione e al riconoscimento degli spazi**, a una **ricucitura di quel senso di vicinanza venuto spesso a mancare, elemento basilare per la crescita del rispetto civico**

**e dell'affezione ai luoghi. Il paesaggio diventa infrastruttura sociale.**

Questa nuova prospettiva culturale deve tramutarsi in **nuovi attraversamenti e usi del paesaggio: per questo è necessaria una solida offerta educativa e formativa che accompagni bambini, adolescenti e adulti nella comprensione dello spazio come bene comune, frequentabile, manutenibile, di cui aver cura**. Con evidenti ricadute per la collettività, in termini di rinnovamento del patto sociale, benessere ambientale (sensibile riduzione delle emissioni di biossido di carbonio), **decremento dell'incidentalità stradale** e **minore incidenza di patologie sanitarie**, anche in relazione al mantenimento di un **benessere psico-fisico - legato a una quotidiana motilità** - favorito dalle caratteristiche dell'infrastruttura stessa.

# Vuoi migliorare la qualità della vita e dell'ambiente di Ferrara? Vuoi aiutarci a realizzare Metropoli di Paesaggio?


Fatti avanti! L'Associazione Metropoli di Paesaggio vive delle idee e del contributo di tutti, anche del tuo! Scrivi subito a [contatti@metropolidipaesaggio.it](mailto:contatti@metropolidipaesaggio.it)

[Bibliografia: ecco i libri, studi, ricerche che ci hanno ispirato](#)

**Metropoli di Paesaggio**

 [www.metropolidipaesaggio.it](http://www.metropolidipaesaggio.it)

 [metropolidipaesaggio](https://www.facebook.com/metropolidipaesaggio)

 [metropolidipaesaggio\\_fe](https://www.instagram.com/metropolidipaesaggio_fe)

Copyright © 2022