

# Metropoli di Paesaggio

PAESAGGIO COME  
INFRASTRUTTURA



# Metropoli di Paesaggio

PAESAGGIO COME  
INFRASTRUTTURA

*una politica territoriale per la provincia di Ferrara*

Presentazione a cura di

## Associazione Metropoli di Paesaggio

Sergio Fortini

Chiara Franceschini (presidente)

Federico Malucelli

Giuseppe Ruzziconi

Elisa Uccellatori (vice presidente)

Luglio 2020

Supported by:



Climate-KIC is supported by the  
EIT, a body of the European Union



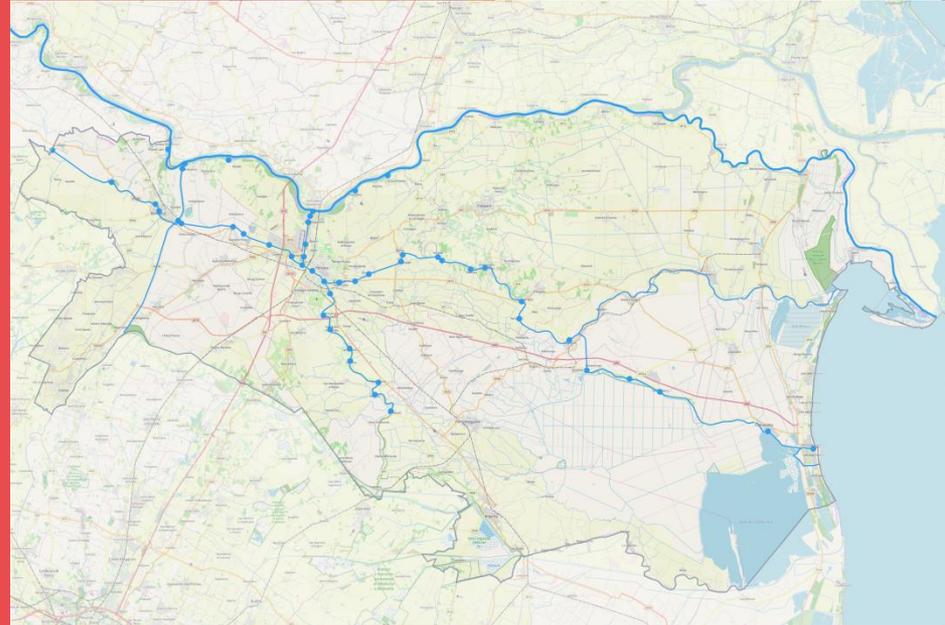
*Metropoli di paesaggio* è una visione strategica di area vasta che parte dal principio di utilizzare e valorizzare il **paesaggio come infrastruttura**.

---

*Metropoli di paesaggio* si concretizza in una politica di area vasta (al pari di una metropoli) relativa a un territorio in cui la dimensione antropizzata viene abbondantemente superata dalla estensione del paesaggio. Caratteristica prima di una *metropoli di paesaggio* è quella di avere nella propria filigrana una rete capillare di percorsi di terra e di acqua in grado, se rivitalizzati e messi a sistema, di garantire una vera e propria *infrastruttura intermodale sostenibile*, da fruire con bicicletta, imbarcazione, treno, bus elettrico. L'infrastruttura diventa presupposto fondante per una rigenerazione su scala territoriale: ripartenza sociale ed economica e recupero di senso dei luoghi.

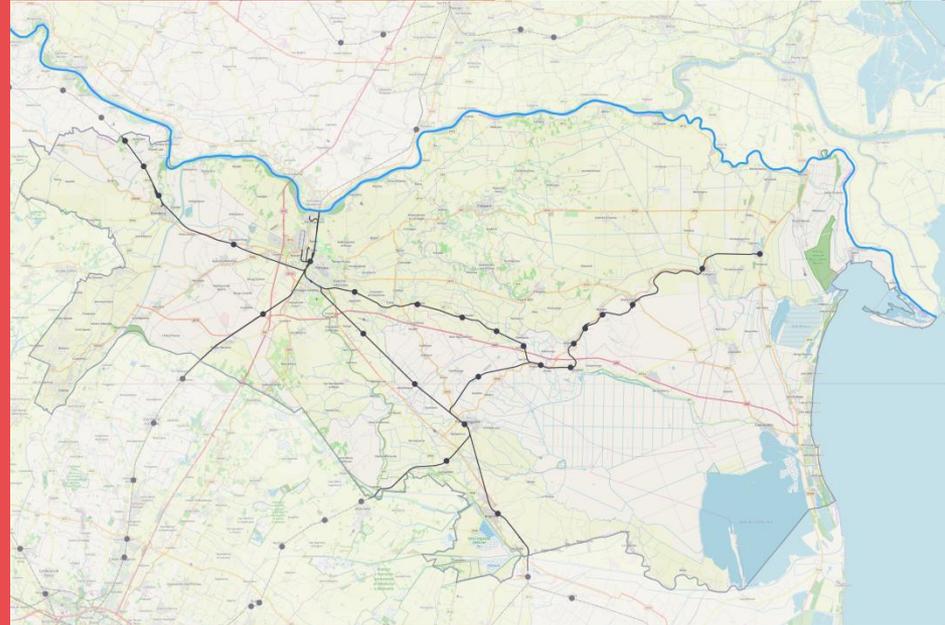
### Vie d'acqua

Il sistema delle vie d'acqua è capillare e densamente intersecato da infrastrutture *in itinere*. Dall'Idrovia 'in giù', la presenza di canali fruibili per sezione, tirante d'acqua, tirante d'aria rende la pianura ferrarese una trama già pronta per essere attraversata da imbarcazioni di piccolo e medio cabotaggio, fruibili dalle comunità, dai turisti e per il trasporto di beni *on demand*. La tematica delle vie d'acqua appare come efficace soprattutto nell'ottimizzare i tempi di spostamento tra centro-città e fascia peri-urbana, laddove i fenomeni di intasamento per il traffico veicolare stanno assumendo una continuità diurna che nulla ha più a che vedere con la gestione dei canonici "orari di punta".



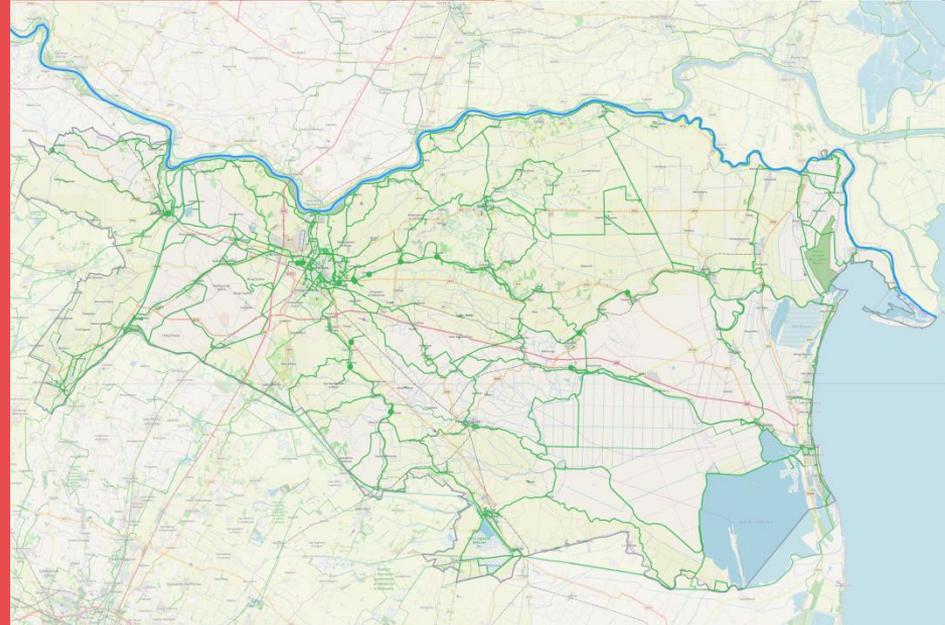
### Ferrovia

La nostra provincia è già percorsa da una potenziale metropolitana leggera, da ovest a est e per tutta la sua lunghezza, passando per la polarità di Ferrara: il tratto Suzzara-Ferrara e il tratto Ferrara-Codigoro rappresentano una dorsale da utilizzare con una frequenza elevata e una elettrificazione completa, in modo tale da garantire i 100 km orari per tutta la linea. In aggiunta, il potenziamento dell'asse verso Ostellato giustificerebbe il riutilizzo della linea Dogato-Portomaggiore e il suo inserimento in un sistema metropolitano (direzione Bologna) che ne garantirebbe l'utilità.



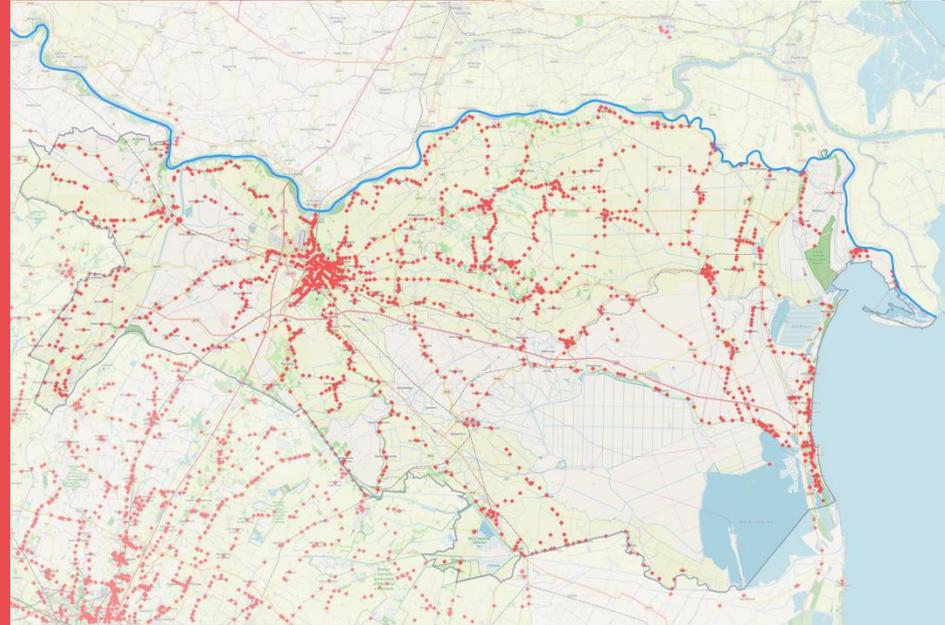
### Rete ciclabile

La capillarità dei percorsi ciclopedonali sull'areale dell'intera provincia rappresenta un capitale già in buona parte acquisito; esso necessita di ricuciture e completamenti, anche utilizzando strade già esistenti, parte della trama ancestrale che connota il territorio. Non meno importanti appaiono infine i collegamenti con le dorsali di capitale importanza nella rete nazionale ed europea (Destra Po, Adriabike, Ciclovía VenTo, Ciclovía del Sole, Adriatica). *Metropoli di Paesaggio* disegna in tal modo un sistema integrato e integrabile, una soglia di accesso alla rete europea, potenzialmente capace di assorbire un indotto di grande portata sotto il profilo dei turismi lenti verso i territori interni.



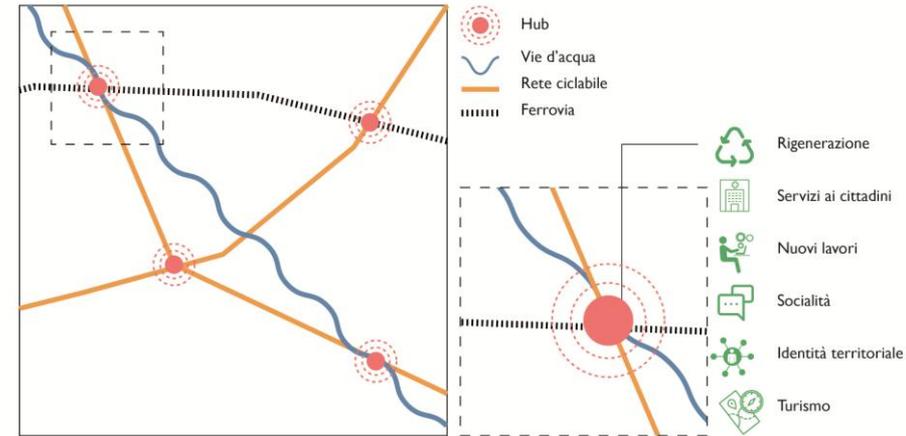
## Trasporto pubblico elettrico

La trama del Trasporto Pubblico Locale, per quanto si presenti già come fitta e capace, necessita basicamente di due ripensamenti, di ordine tecnologico e logistico: l'incremento sensibile dei bus elettrici sulle linee urbane e extra-urbane; la riorganizzazione delle rotte urbane a privilegiare gli spostamenti tra polarità periurbane, depotenziando l'attraversamento del centro a vantaggio dei nuovi flussi derivanti dalle trasformazioni nell'uso della città da parte degli abitanti.



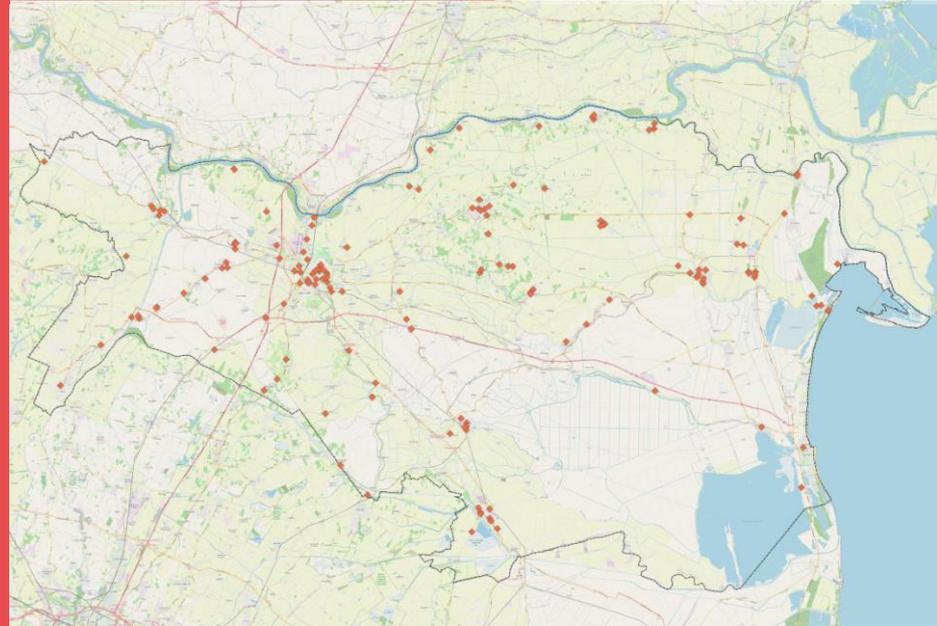
### Gli Hub

*Metropoli di Paesaggio* configura una rete intermodale terra-acqua su quattro livelli di mobilità sostenibile: la bicicletta, l'imbarcazione, il bus elettrico, il treno (o metropolitana di superficie). Come in ogni rete, all'interno dell'infrastruttura gli incroci (nodi) rivestono un ruolo determinante: sono i punti da cui ci si può collegare in più direzioni e, di fatto, i luoghi più vicini ad altre centralità: gli hub del sistema. Ogni hub può obbedire a diversi criteri di intermodalità e dunque funzionare da 'stazione' per mezzi di trasporto diversi - tra i quattro citati - in relazione alle modalità con cui quella porzione di territorio è servita. L'importanza di ogni hub, sia esso centrale o laterale rispetto al sistema, lo candida a diventare un potenziale polo di diverse funzioni, siano esse per la collettività (erogazione di servizi) o con finalità turistiche e di svago.



### Edifici Dismessi

Il territorio della provincia è costellato, così come l'area urbana, di edifici addormentati di ogni epoca e tipologia. La parola d'ordine della nuova generazione di piani, orientati a impedire ulteriore consumo di suolo, è 'rigenerazione'. Di fatto, non ci sarebbero le economie per rigenerare tutti gli immobili pubblici (e privati) dismessi, nè sarebbe sensato recuperarli perché, riempiti di funzioni a tutt'oggi non utili, sarebbero destinati a un secondo abbandono. *Metropoli di Paesaggio*, fondandosi sulla sovrapposizione di quattro diversi sistemi di mobilità sostenibile, pone le premesse per una 'rigenerazione selettiva': gli incroci (hub) del sistema saranno i punti da dove è più facile e veloce raggiungere altre polarità; per questo motivo, gli edifici e gli spazi sugli hub o in loro prossimità rappresenteranno gli ambiti di maggior attenzione per interventi di rigenerazione e dove il valore degli immobili aumenterà in modo sensibile con intervento di capitale privato.



# Il Protocollo d'intesa: gli attori coinvolti

 città della cultura /  
cultura della città Soc. Coop.

 AESS

 AMI Ferrara S.r.l.

 SIPRO Ferrara

 ICOOR

Landscape Metropolis  
Climate-KIC

 Consorzio di Bonifica  
Pianura di Ferrara

 UNIFE (Dip. Ingegneria)

 CNA Ferrara

Dedagroup PS

 CIA Ferrara

 Legacoop

 GAL Delta 2000

 ANCI Regionale

 TPER

 Assonautica

 Consorzio Pescatori di Goro

 Provincia di Ferrara

 FOOD Regione  
Emilia -Romagna

 Comuni di Argenta, Bondeno,  
Cento, Codigoro, Comacchio,  
Fiscaglia, Mesola, Ostellato,  
Occhiobello, Portomaggiore,  
Vigarano Mainarda, Terre del  
Reno, Unione Terre e Fiumi,  
Unione Valli e Delizie

Interlocutori  
prioritari:

 Regione Emilia-Romagna

 Agenzia AIPO

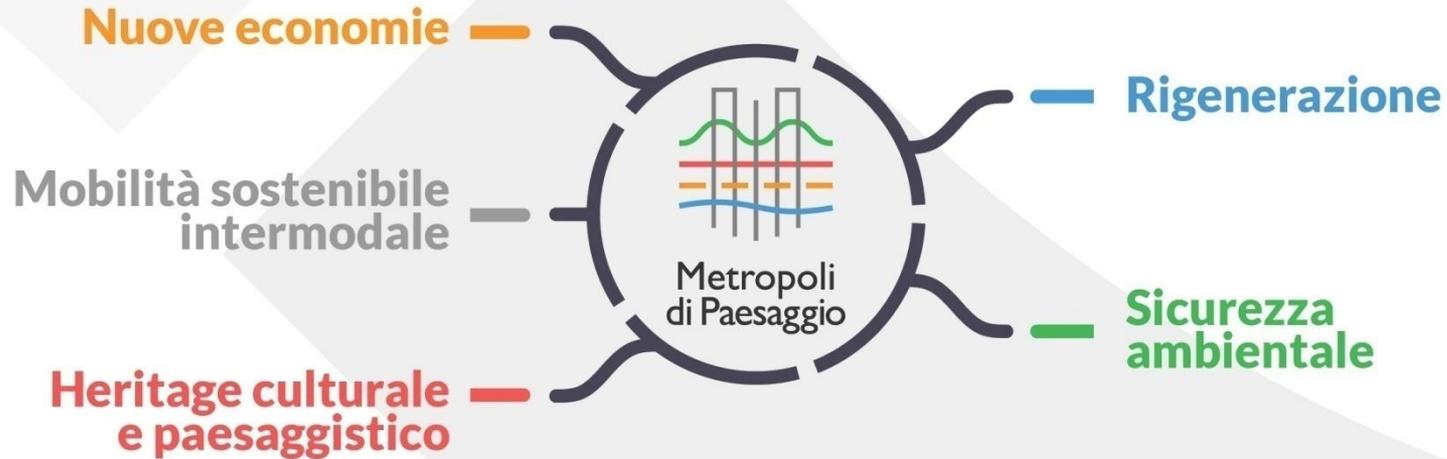
 ADBPo

 Public body  
 Academia

 Organizations  
 Municipalities

Da Gennaio 2020 il Protocollo d'intesa si è trasformato in Associazione Metropoli di Paesaggio

# Metropoli di paesaggio: un sistema complesso



# Metropoli di paesaggio: un sistema complesso

Riqualificazione dei vuoti — Inseediamento di nuovi servizi/lavori

Fase di cucitura strutturale — **Nuove economie**

Sistema capillare di ciclabili — Paesaggio come infrastruttura

Intermodalità diffusa — **Mobilità sostenibile intermodale**

Narrazione — **Heritage culturale e paesaggistico**

Marketing urbano —

Beni comuni — Senso di appartenenza

Nuove comunità —



Rigenerazione territoriale — Ripopolamento aree interne

**Rigenerazione** — Rigenerazione urbana

**Sicurezza ambientale** — Gestione del paesaggio

— Contrasto ai cambiamenti climatici

— Riduzione del rischio

# METROPOLI DI PAESAGGIO:

appunti per una nuova generazione di piani

Arresto del  
consumo di suolo



Contrasto ai  
cambiamenti climatici



Componente ambientale  
come armatura del piano:  
"il vuoto diventa struttura"



Ricomposizione dei vuoti



urbano



rur-urbano



**Mobilità sostenibile**  
infrastruttura strategica  
capace di generare valore



**CAPITALE FUTURIBILE**

entro un processo  
di economia circolare



# METROPOLI DI PAESAGGIO:

appunti per un processo di economia circolare post-Covid

① **il *green new deal***  
è un motore da utilizzare con le  
**risorse proprie dei nostri territori**



⑥ **un territorio anti-fragile:**  
quella che era la fragilità dei  
nostri territori si trasforma in  
un modello forte che garantisce  
i presupposti per nuove  
economie legate ai luoghi



② **la ripartenza economica si integra**  
con la **cura dell'ambiente e dei**  
**luoghi** e con la **salute** delle  
persone



⑤ **convergenza di interessi:**  
la connessione più efficiente tra  
città e «luoghi che non contano»\*  
permette lo sviluppo di nuove  
attività imprenditoriali e la  
rigenerazione di spazi a contrasto  
del deprezzamento degli immobili

**l'ambiente come motore**  
**di sviluppo:**  
“con l'ambiente si mangia”



④ **si supera il gap**  
**città-non città:**  
il paesaggio come  
infrastruttura diventa collante  
tra città e piccoli centri



\* nella felice accezione di Andrés Rodríguez-Pose

Il comune di Ferrara riassume in sé tutte le caratteristiche espresse, garantendo un ottimo test alla strategia

---

All'interno di tale sistema il comune di Ferrara appare un ambito ottimale per una serie di test sull'intermodalità. Le caratteristiche orografiche, unite ad alcuni tratti peculiari come la presenza contestuale di quattro vie d'acqua (una per ogni punto cardinale), la presenza di un circuito murario completo e percorribile e la tradizione di 'città della bicicletta' lo candidano nel panorama nazionale a una efficace sperimentazione sulla mobilità dolce terra-acqua, in grado di dimostrare come un sistema intermodale possa competere, per tempi e costi, con il canonico utilizzo dell'automobile. Se da un lato l'esternalità non irrilevante del sistema è rappresentata dal sensibile decremento di CO<sub>2</sub> e polveri sottili, dall'altro il modello proposto è finalizzato a migliorare in modo tangibile la qualità della vita nel quotidiano dei cittadini. Per tali motivi sono in atto una serie di azioni su vari livelli di scala: dai progetti di sensibilizzazione all'utilizzo della bicicletta e dei mezzi sostenibili negli spostamenti quotidiani (come Play&Go e Kids Go Green) ai progetti-pilota orientati a esplicitare il valore della visione strategica (come la realizzazione di nuovi approdi e l'utilizzo delle vie d'acqua), fino al masterplan dell'intermodalità sostenibile su tutto l'areale provinciale, in corso di redazione, che avrà come primo esito concreto un focus di studio sul comune di Ferrara.

0 2.5 5 km



## Limiti amministrativi

▭ Limite provinciale

## Confini comunali

▭ Ferrara

▭ Altri comuni

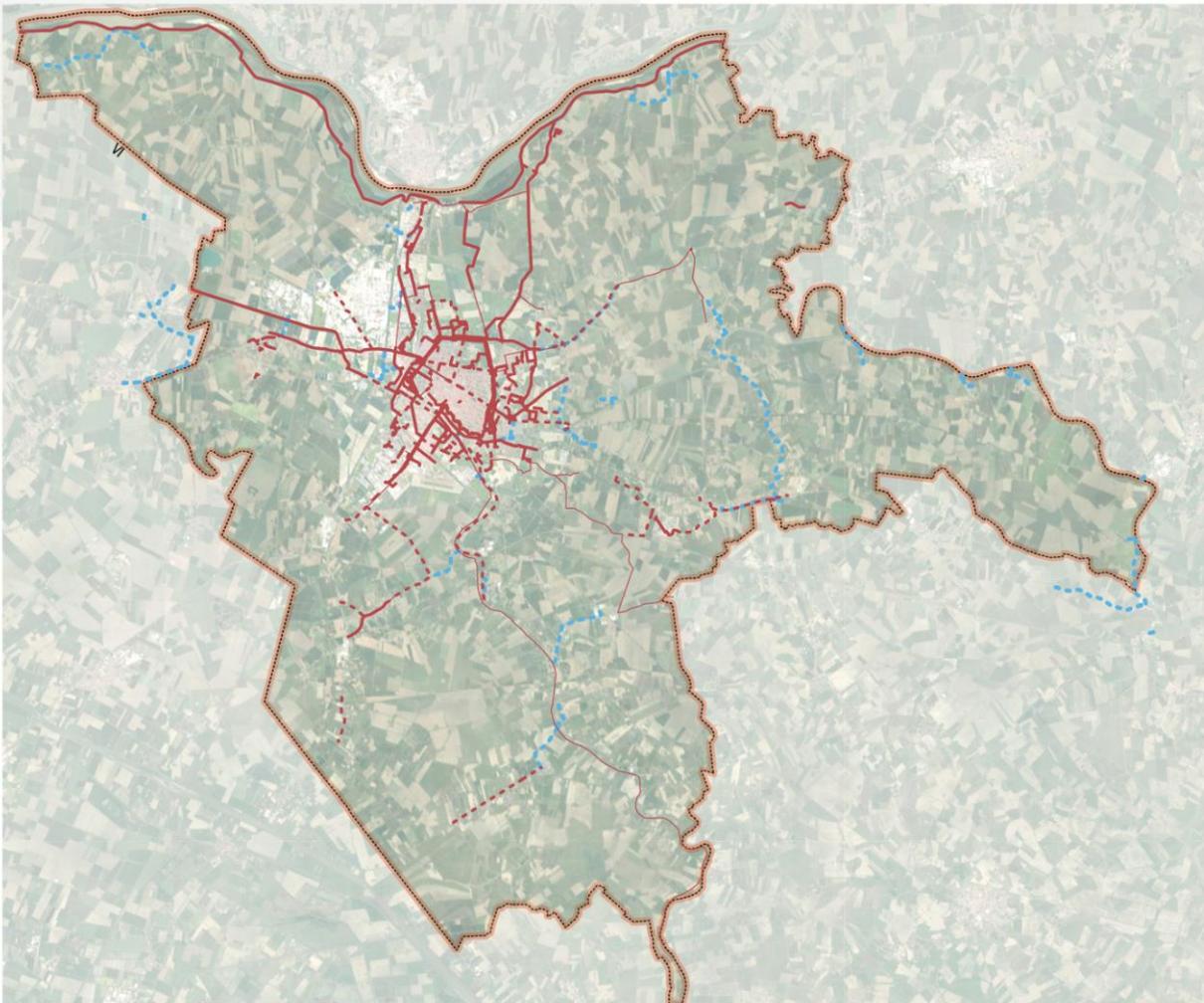
## Rete ciclabile MdP

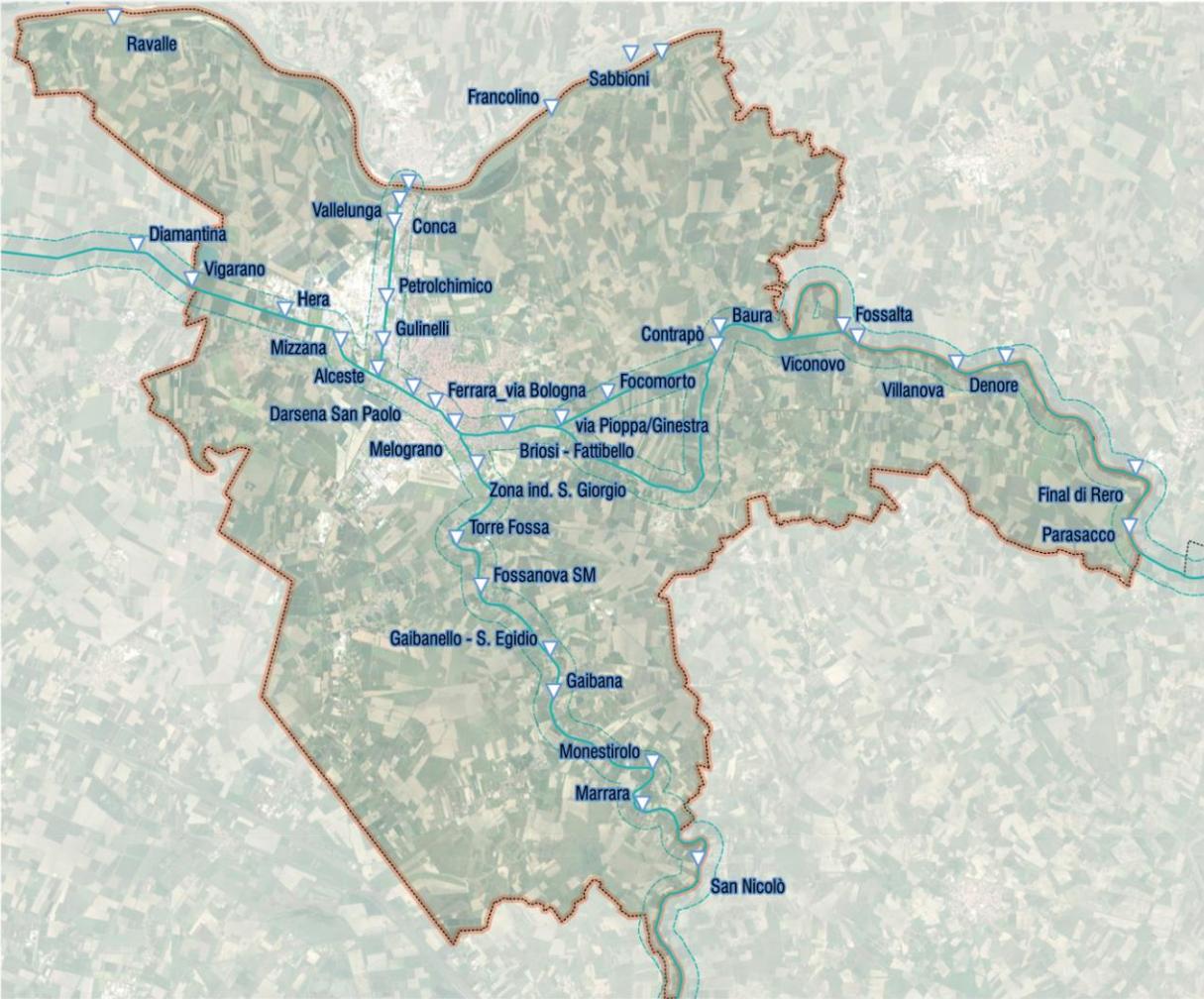
--- Ciclabili di progetto proposte da MdP

--- Ciclabili di progetto del PUMS

— Ciclabili di progetto del PUMS in promiscuità

— Ciclabili esistenti





0 2.5 5 km

*Limiti amministrativi*

▭ Limite provinciale

*Confini comunali*

▭ Ferrara

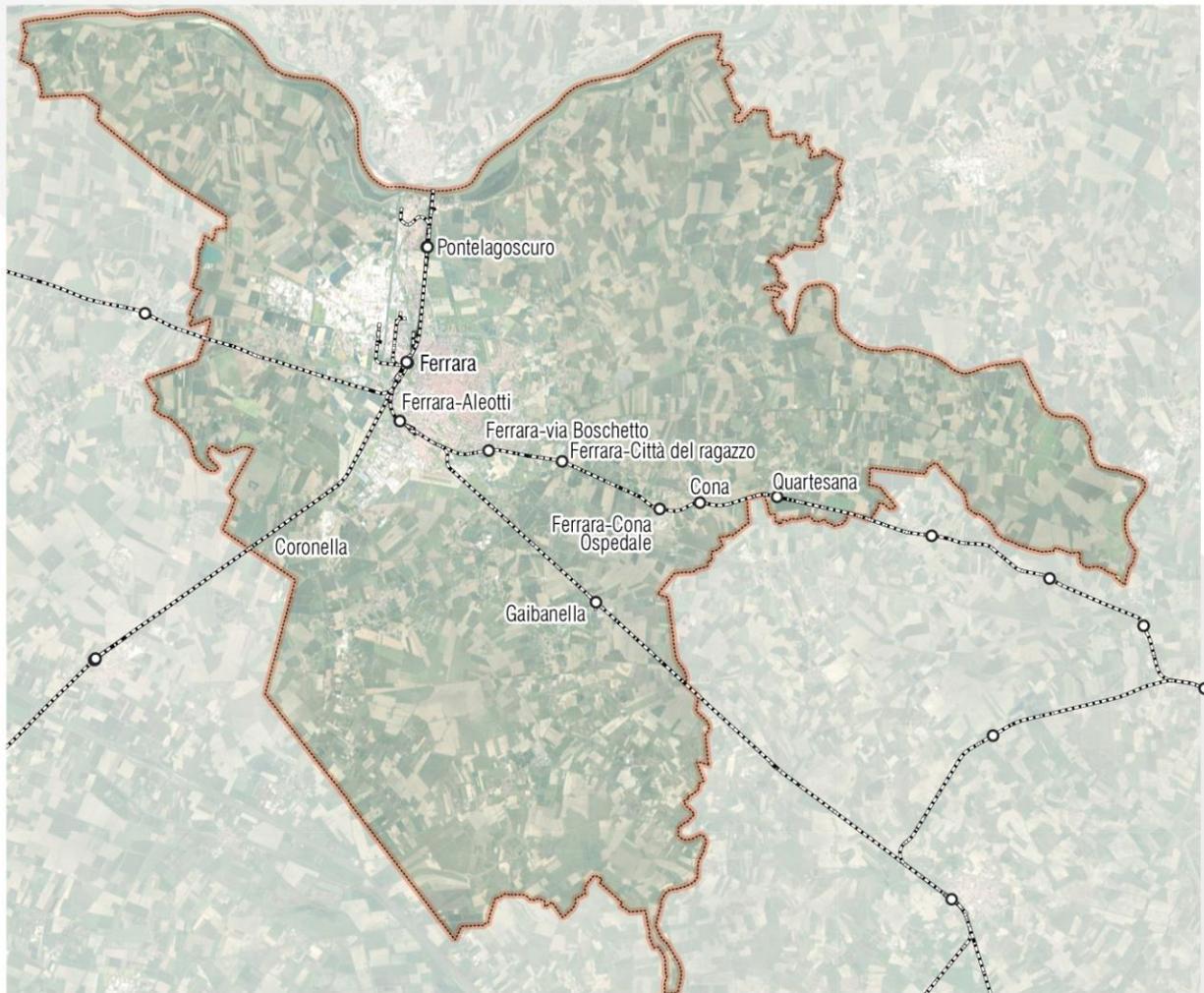
▭ Altri comuni

*Vie d'acqua*

▽ Fermate acqua

— Canali

▭ Canali navigabili - buffer 500 m



0 2.5 5 km

### Limiti amministrativi

▬ Limite provinciale

### Confini comunali

▬ Ferrara

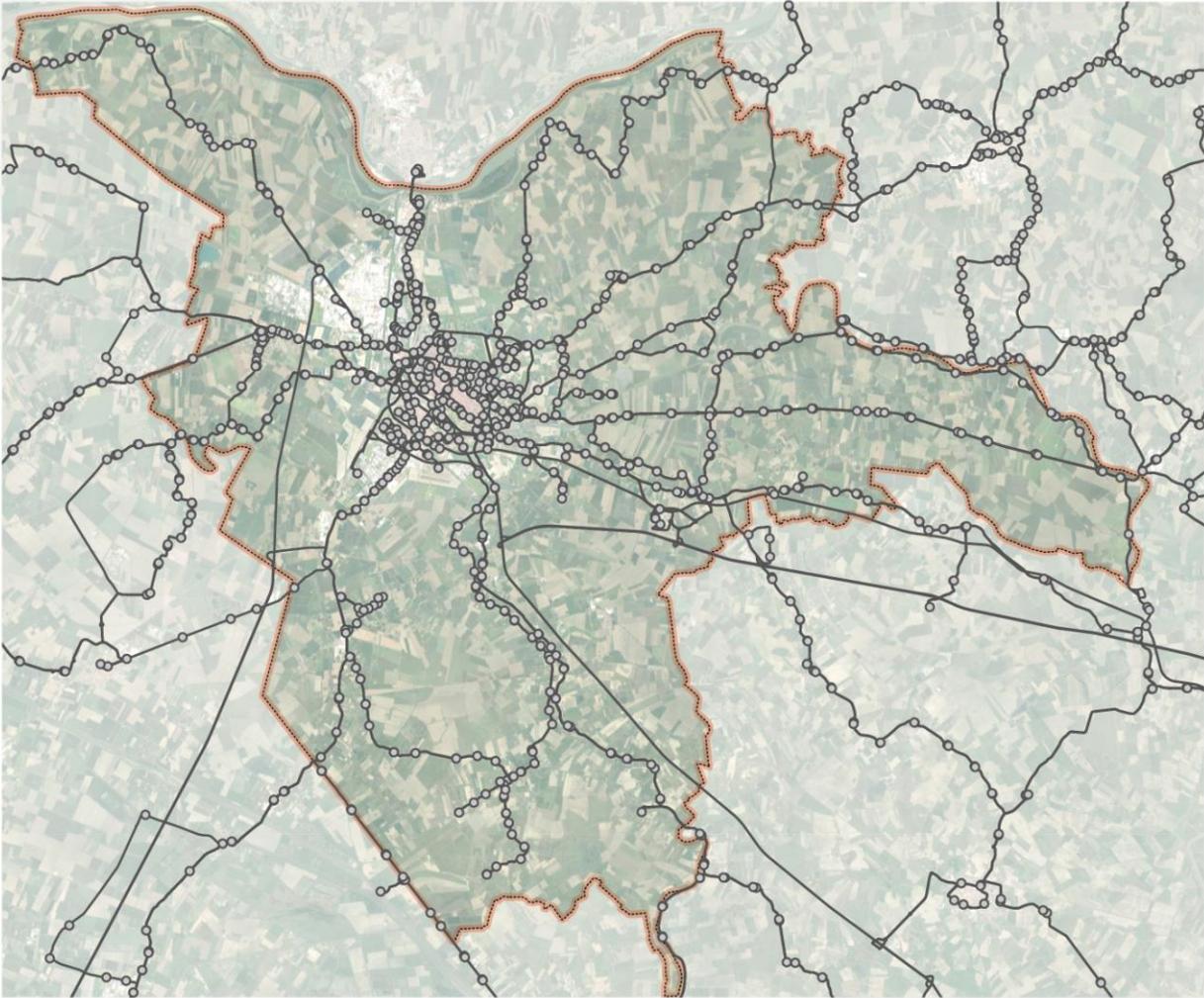
▬ Altri comuni

### Linee ferroviarie

○ Stazioni

▬ Ferrovie

# Focus Ferrara



0 2.5 5 km



*Limiti amministrativi*

▭ Limite provinciale

*Confini comunali*

▭ Ferrara

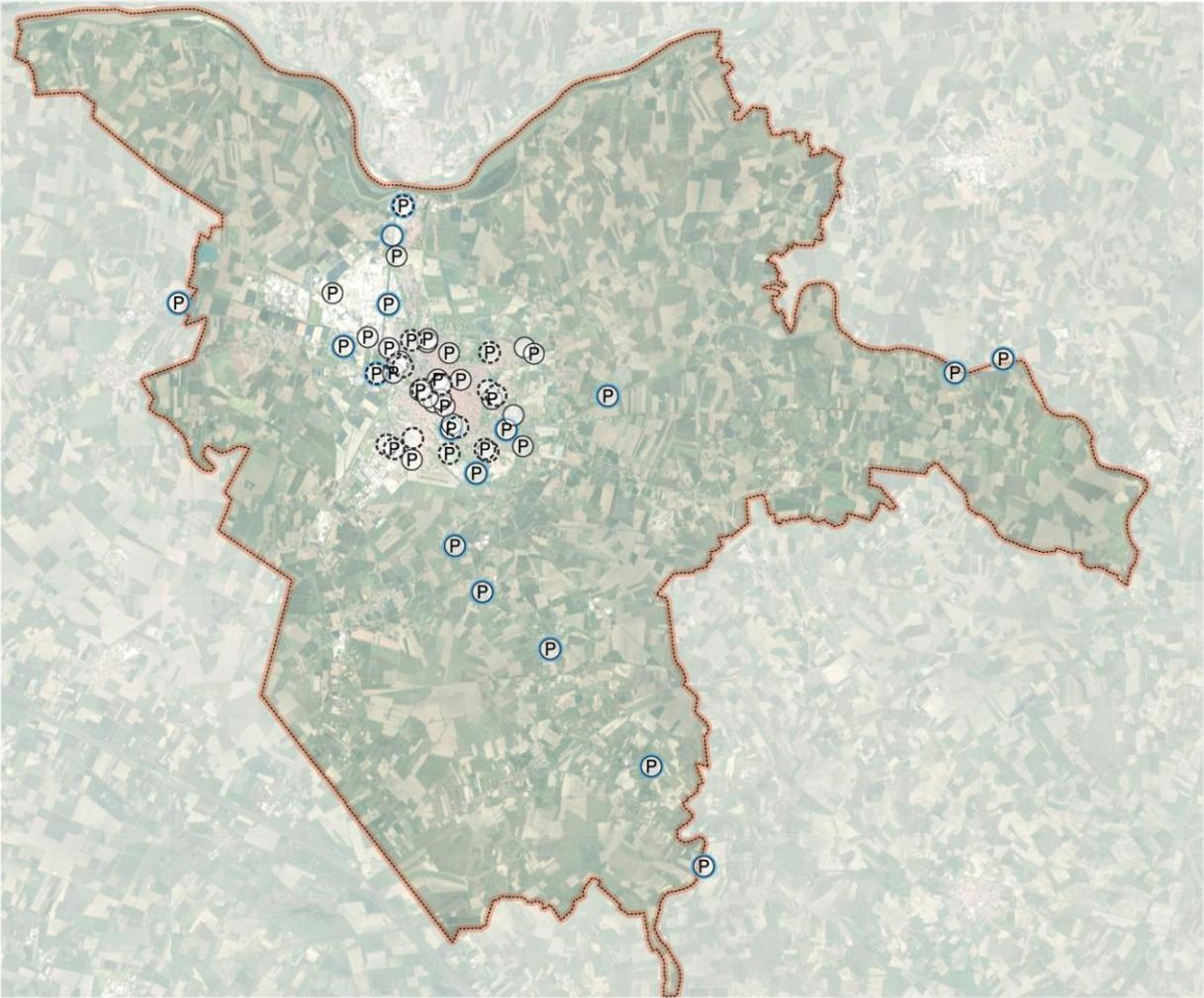
▭ Altri comuni

*Linee autobus*

○ Nodi e fermate

— Percorsi

0 2.5 5 km



**Limiti amministrativi**

▭ Limite provinciale

**Confini comunali**

▭ Ferrara

▭ Altri comuni

**Parcheggi**

○ Parcheggi di progetto

○ Parcheggi di progetto\_Scambio approdi

○ Parcheggi esistenti

○ Parcheggi esistenti\_Scambio approdi



0 2,5 5 km



*Limiti amministrativi*

▭ Limite provinciale

*Confini comunali*

▭ Ferrara

▭ Altri comuni

◆ Principali aree ed edifici dismessi

## Metropoli di Paesaggio e navigazione interna: un tassello strategico

La definizione di un masterplan permette alla politica territoriale di avere un quadro completo dello stato di fatto e delle potenzialità progettuali. Quello che differenzia ulteriormente questo lavoro da un canonico masterplan è la modalità: alla componente urbanistica viene associato un modello matematico che stabilisce quali, tra i tanti hub potenziali, ha senso attivare in relazione al bacino di utenza, ai collegamenti di TPL già presenti e ai relativi tempi di percorrenza.

A ciascun intervento di progetto (parcheggi scambiatori, rigenerazione di edifici, tratti ciclabili, etc.) viene associato un costo di costruzione. Questo lavoro porta dunque alla definizione di una rete intermodale potenziale ed efficiente, con la stima di un costo totale degli interventi. Inoltre, grazie al modello matematico, è possibile stabilire su quali interventi tra quelli presenti in progetto sarà più utile investire al fine di costruire la rete nella maniera più efficace per garantire il funzionamento del sistema. Sotto questo profilo, un capitale già presente e che necessita solo di una ricucitura strategica esplicita le proprie credenziali per ambire ai finanziamenti del **Recovery Fund**. In particolare, i 2600 Km<sup>2</sup> del territorio ferrarese e degli ambiti contigui possono costituire un tassello importante, in chiave turistica e di trasporto-merci, all'interno del programma di rilancio della navigazione interna in Italia, promosso dall'U.N.I.I.

# Il primo progetto-pilota: approdo di Vigarano Pieve

Il primo progetto-pilota è stato organizzato in parte con i finanziamenti di un bando europeo Climate Kic e in parte con quelli dell'Autorità di Bacino del Fiume Po (Ministero dell'Ambiente). In due giorni e mezzo del primo fine settimana di ottobre, quasi mille presenze hanno percorso, in entrambe le direzioni, la prima rotta urbana via acqua Ferrara-Vigarano Pieve, manifestando in larga parte stupore e entusiasmo per un'esperienza di grande suggestione. A coronamento dell'iniziativa, concerti, letture e dibattiti hanno animato la tre-giorni all'interno dell'oasi naturalistica di Vigarano Pieve. I partecipanti hanno fruito di un'imbarcazione innovativa, accessibile ai disabili e alle biciclette e con una capienza di ottanta persone.



## OGGETTO

Realizzazione del primo approdo sul canale di Burana, in località Vigarano Pieve.



## OBIETTIVO

Organizzazione di una tratta giornaliera durante il Festival di Internazionale 2019, tra la darsena di Ferrara e il nuovo approdo di Vigarano Pieve presso l'Oasi, in modo da dimostrare l'efficacia di una rotta urbana via acqua in termini di tempistiche e qualità della vita.



## PERIODO

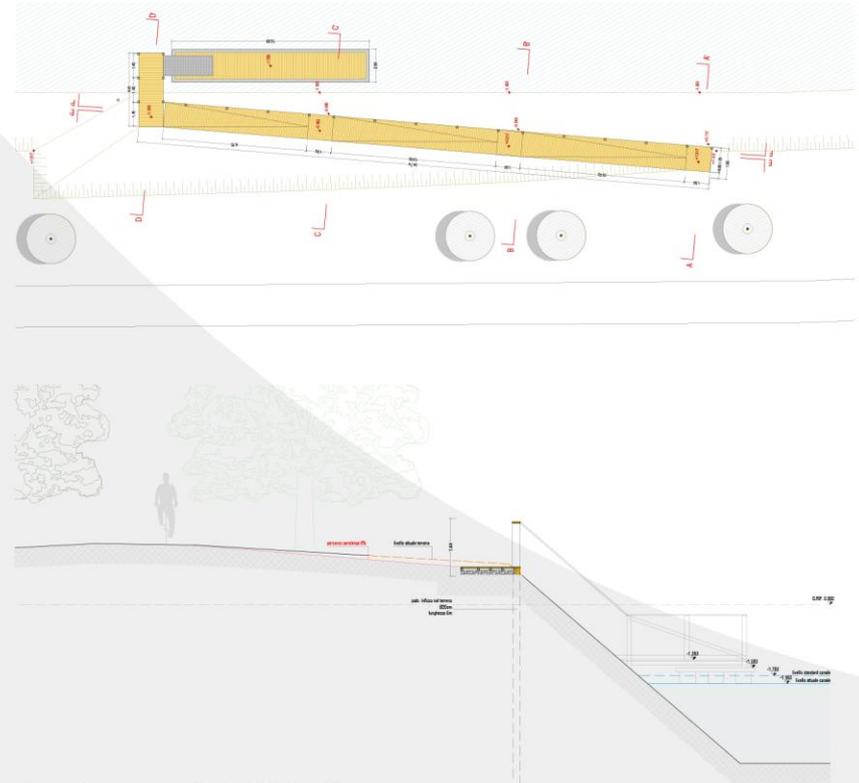
Da venerdì 4 a domenica 6 ottobre 2019



# Il primo progetto-pilota: approdo di Vigarano Pieve



Un frame dal video che illustra il time-lapse della costruzione e inaugurazione del pontile



Planimetria e una sezione dal progetto dell'approdo

# Il secondo progetto-pilota: approdo di Baura

Il secondo progetto-pilota è in corso di organizzazione in buona parte con finanziamenti erogati dall'Autorità di Bacino del Fiume Po (Ministero dell'Ambiente) e in parte raccolti attraverso un'azione di *crowdfunding* che ha generato un successo superiore alle aspettative (5500 € raccolti a fronte di 3000 € richiesti).

Il coinvolgimento delle aziende in fase di raccolta fondi e forniture, così come la collaborazione con l'Associazione Il Turco per integrare le attività di Metropoli di Paesaggio con le iniziative della manifestazione Esterno Verde, permetterà di sviluppare, durante il primo fine settimana di ottobre, una due giorni di iniziative culturali e ricreative, servite per la prima volta da un circuito intermodale bicicletta-barca-treno sul triangolo Ferrara-Baura-Quartesana.



## OGGETTO

Realizzazione di un approdo sul Po di Volano in località Baura



## OBIETTIVO

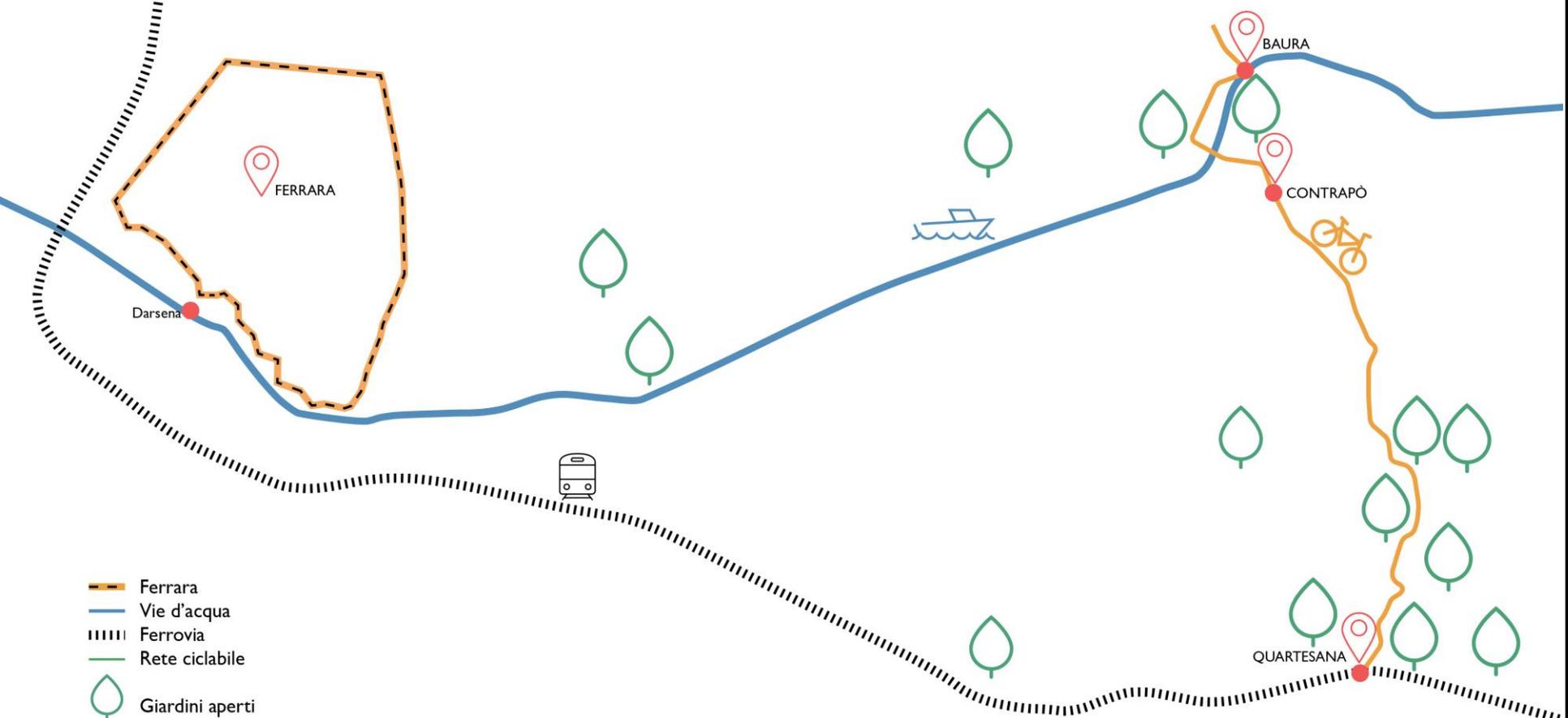
Sperimentazione di un servizio intermodale bici-barca-treno sul quadrante est di Ferrara in occasione di una due giorni di iniziative culturali e ludiche



## PERIODO

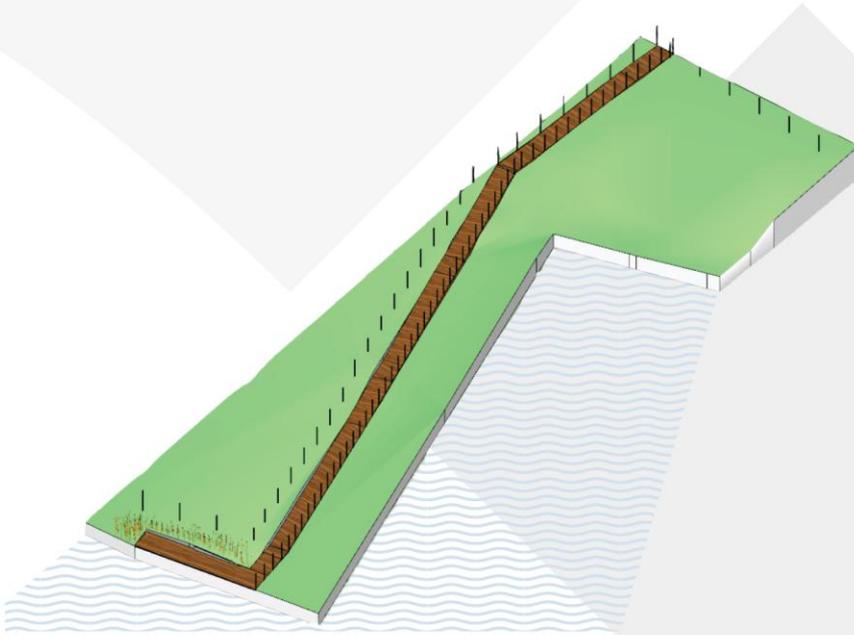
Da sabato 3 a domenica 4 ottobre 2020





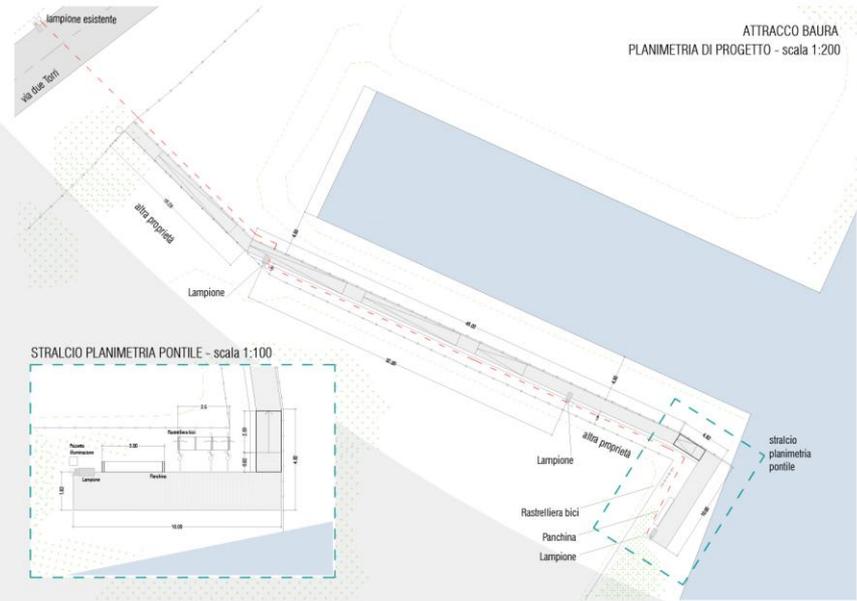
Il secondo progetto pilota prevede un circuito intermodale barca-bici-treno che connette in una triangolazione comunale il centro di Ferrara con Baura e Quartesana. Il progetto si avvale della collaborazione tra Metropoli di Paesaggio e l'associazione Il Turco che ha deciso di innestare la propria iniziativa *Esterno Verde* sul secondo progetto pilota. In questo modo, le visite al patrimonio storico e culturale si alterneranno alle attività in corso di organizzazione con le singole comunità.

# Il secondo progetto-pilota: approdo di Baura

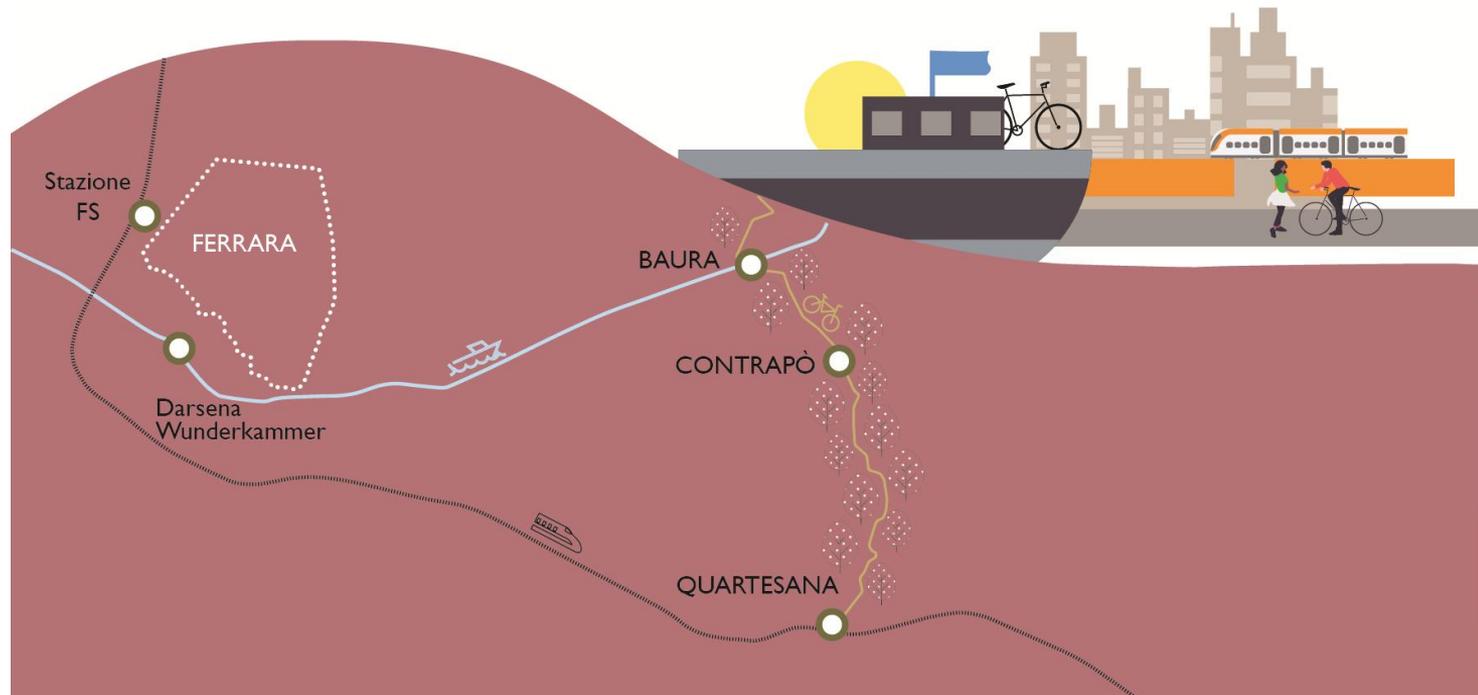


Vista assometrica del 3d di progetto

Il progetto e la sua realizzazione sono stati finanziati dall'Autorità di Bacino del Fiume Po e da un'operazione di *crowdfunding* che ha coinvolto l'intera comunità. Nondimeno, la generosa attenzione dimostrata da diverse imprese del territorio (Deco, Zumtobel, Robur Asfalti, Ferrara Neon, Imartini), da enti (CNA Donna) e da storiche associazioni (Garden Club Ferrara) ha permesso di arricchire la qualità dell'approdo.



Planimetria di progetto



Il secondo progetto pilota prevede un circuito intermodale barca-bici-treno che connette in una triangolazione comunale il centro di Ferrara con Baura e Quartesana. Il progetto si avvale della collaborazione tra Metropoli di Paesaggio e l'associazione Il Turco che ha deciso di innestare la propria iniziativa *Esterno Verde* sul secondo progetto pilota. In questo modo, le visite al patrimonio storico e culturale si alterneranno alle attività in corso di organizzazione con le singole comunità.



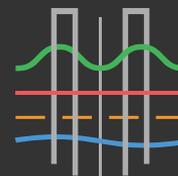
Il progetto e la sua realizzazione sono stati finanziati dall'Autorità di Bacino del Fiume Po e da un'operazione di *crowdfunding* che ha coinvolto l'intera comunità. Nondimeno, la generosa attenzione dimostrata da diverse imprese del territorio, da enti e da storiche associazioni ha permesso di arricchire la qualità dell'approdo.

## Metropoli di paesaggio e proposta U.N.I.I.

---

La politica territoriale di *Metropoli di Paesaggio* può rappresentare un tassello strategico all'interno della proposta di U.N.I.I. circa il programma di completamento e di rilancio della Navigazione interna in previsione dell'accesso ai fondi del *Recovery Fund*. Essa, di fatti, condivide con il documento di U.N.I.I. 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. Proprio quest'ultimo ambito di attestamento, in comunione con il Veneto, costituisce una potenziale e inesauribile bacino per lo *slow tourism* e per la ripartenza di intere comunità di aree fragili. La stima degli interventi, per quanto concerne il territorio ferrarese e secondo il masterplan di *Metropoli di Paesaggio*, ammonta a circa 60 milioni di euro e comprende manutenzioni dei corsi d'acqua, approdi, rammendi ciclabili, interventi di paesaggio, nonché gli interventi relativi alla rigenerazione delle stazioni ferroviarie funzionali al sistema intermodale. Questo patrimonio esteso è lambito – unico in Italia - da tre ciclovie nazionali (Sole, VenTo, Adriatica) di cui può costituire il valore aggiunto in termini artistici, culturali, paesaggistici, etnografici: una sorta di *Mirabilandia culturale* tra terra e acqua.

[sergio.fortini@progettocanape.eu](mailto:sergio.fortini@progettocanape.eu)  
+39 335 6658607  
[elisa.uccellatori@gmail.com](mailto:elisa.uccellatori@gmail.com)  
+39 340 8143810



**Metropoli  
di Paesaggio**

PAESAGGIO COME  
INFRASTRUTTURA

Landscape Metropolis  
[www.metropolidipaesaggio.it](http://www.metropolidipaesaggio.it)  
[info@metropolidipaesaggio.it](mailto:info@metropolidipaesaggio.it)