



Asse 6 – Città attrattive e partecipate

Strategia di sviluppo urbano e sostenibile del Comune di Ferrara

La strategia di sviluppo urbano sostenibile della città di Ferrara¹



Ferrara li 30 novembre 2015

Documento elaborato da un Gruppo di lavoro multidisciplinare (Opere Pubbliche, Mobilità, ICT, Fondi Europei) all'interno del Comune di Ferrara, coordinato dall'Assessore Caterina Ferri.

INDICE

- 1. La caratterizzazione del contesto urbano pag. 3**
- 2. La strategia di sviluppo per l'attuazione dell'asse 6: obiettivi, identificazione e modalità di attuazione pag. 9**
- 3. Le azioni connesse all'attuazione della strategia pag. 25**
- 4. Descrizione delle modalità di coinvolgimento della cittadinanza e degli stakeholders nell'implementazione della strategia pag. 31**
- 5. Le risorse finanziarie per l'attuazione della strategia e le potenziali sinergie attivabili con altri programmi/strumenti pag. 32**
- 6. Procedure di selezione delle operazioni pag. 34**

1. La caratterizzazione del contesto urbano

- Breve descrizione del contesto urbano di riferimento e principali dati di analisi a supporto

Da un punto di vista turistico, Ferrara è indubbiamente una delle principali città d'arte italiane, dove la cultura, la natura e la buona cucina la rendono una destinazione adatta ad un pubblico variegato.

Inserita dal 1995 tra i luoghi patrimonio dell'umanità Unesco, la città di Ferrara prese forma tra la fine del '400 e gli inizi del '500 sulla base di un disegno urbanistico di nuovissima concezione progettato da Biagio Rossetti. Dal quartiere medievale, nucleo originario della città, con le sue strade strette e caratteristiche e la splendida Cattedrale, si passa alle spaziose architetture rinascimentali, massima espressione della rivoluzione estense, dove sorgono i palazzi costruiti come residenze dei signori: il Castello Estense, il Palazzo dei Diamanti, il Palazzo Schifanoia, il Palazzo di Ludovico il Moro, Casa Romei e la Palazzina Marfisa d'Este, oggi tutti sede di Musei cittadini.

Ferrara fu capitale del Ducato Estense fino al 1598, anno della Devoluzione allo Stato della Chiesa. La zona rinascimentale si snoda lungo Corso Ercole I d'Este, arteria dell'Addizione Erculea voluta appunto da Ercole I d'Este. Ferrara è dunque la città che ha visto il primo "piano Urbanistico moderno d'Europa". Se l'epoca antica ci ha lasciato in eredità un patrimonio culturale che oggi viene messo a frutto tramite eventi, esposizioni e manifestazioni di richiamo internazionale, in epoca moderna, Ferrara si connota per essere "Città delle biciclette" per antonomasia, indissolubilmente legata alla cultura delle due ruote. Tra i tanti percorsi interni alla città, uno di quelli indubbiamente più suggestivi è quello che attraversa (sopra e sotto) la cinta muraria, che circonda il centro storico per nove chilometri pressoché ininterrotti, all'interno di uno dei sistemi difensivi più imponenti del Medioevo e del Rinascimento.

Una vocazione tradizionale, ecologica e salutista, sulla quale si incardina un sistema di mobilità sostenibile, che la città ha adottato spontaneamente, per propria predisposizione naturale e nell'ambito della quale l'Amministrazione comunale adotta politiche e strategie per sostenere e consolidare un'attitudine che si salda con la necessità più che mai impellente di ridurre la circolazione dei veicoli inquinanti e propiziare una migliore qualità dell'aria e dell'ambiente, anche in coerenza con gli obiettivi delle politiche europee, a vantaggio della salute dei cittadini. L'uso della bicicletta, consolidato "per tradizione e abitudine" è dunque accompagnato dalla pubblica amministrazione che si adopera per favorirne un utilizzo virtuoso.

Secondo la ricerca "A - bici della ciclabilità" di Legambiente, Rete Mobilità Nuova, bikeitalia.it, del 2014, su base dati 2013, Ferrara risulta tra le prime 3 città pedalabili in Italia, tenuto conto dei dati afferenti:

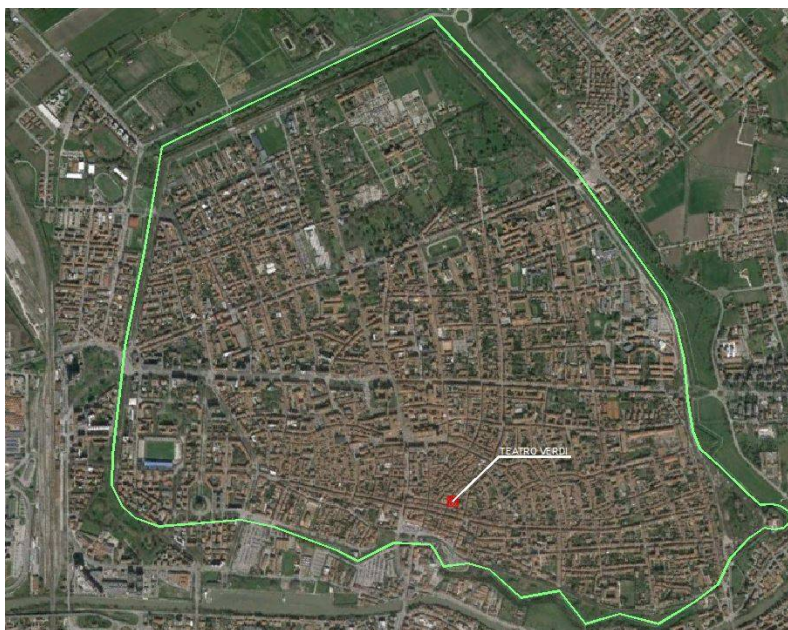
- la modalità di trasporto scelta dal cittadino per gli spostamenti urbani (a Ferrara il 27% sceglie quotidianamente la bici);
- il n. di km di piste ciclabili per tipologia (dedicata o mista, su strade a velocità moderata, in ztl, ecc): Ferrara ha 13,3 m equivalenti di piste ciclabili per 100 abitanti e si posiziona n. 20/54 sulle città italiane analizzate dalla ricerca;
- la capacità di predisporre strumenti che favoriscono la mobilità ciclabile (ufficio biciclette, piano per la mobilità ciclabile, presenza di bike sharing, parcheggi scambiatori, segnaletica per le 2 ruote, ecc): Ferrara si posiziona in quarta posizione rispetto alle 63 città che hanno fornito i dati.

Ferrara città Patrimonio UNESCO e Ferrara città delle biciclette sono quindi i connotati che ottimamente rappresentano un contesto urbano volto a favorire interventi di turismo sostenibile e mobilità sostenibile.

La valenza di Ferrara emerge dai **valori storici** e monumentali del centro storico e del **contesto circostante** rappresentato dalla cinta muraria e dall'altro dal ruolo di modello organizzativo di un vasto territorio con funzioni plurime: culturali, turistiche, mobilità sostenibile e ricreative.

La dimensione e l'articolazione del progetto di recupero dell'intera cerchia muraria produrrà sul tessuto urbano-economico-sociale cittadino un impatto significativo collocando l'iniziativa di completamento del restauro delle Mura ai massimi livelli degli interventi nel settore culturale e ambientale con sicura risonanza internazionale. Ferrara già conosciuta per l'assetto e l'esemplare conservazione del suo centro storico, trarrà grande arricchimento della sua immagine complessiva. Non solo come recupero di antiche vestigia, ma anche come opportunità di grande sviluppo.

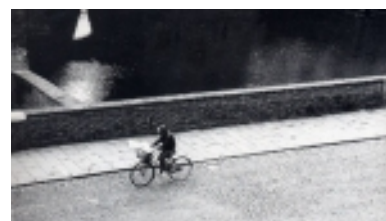
I monumenti restaurati e recuperati contengono un intrinseco valore economico in continua espansione nel tempo direttamente collegato non solo all'arresto del degrado patrimoniale, ma anche alla soddisfazione dei crescenti bisogni culturali, turistici, ricreativi, anche in relazione ad una fruibilità tramite collegamenti ciclo pedonali protetti ed "accessibili" in un'accezione ampia (anche con sviluppo ed impiego di APP dedicate a migliorare e semplificare la fruizione dei percorsi ciclo pedonali di collegamento tra Mura ed edifici contigui - per es. Palazzo Schiafanoia, Monastero S. Antonio in Polesine e Chiesa Madonnina nella zona sud - o per presentazioni multimediali interattive presso il Baluardo dell'Amore e Porta Paola - Centro Documentazione delle Mura, per favorire la conoscenza in termini di evoluzione storica e di sviluppi progettuali realizzati ed in corso).



Tale sistema di importanti iniziative territoriali mira al recupero definitivo dell'insieme dei beni culturali e ambientali nel contesto di una valorizzazione dell'intera economia locale, per innescare occasioni di sviluppo per nuove iniziative imprenditoriali e di occupazione.

Nelle città che si affacciano sul Po, viene ancora attribuito un significato particolare alla lentezza, che trova forse la sua migliore espressione nella **"cultura della bicicletta"**. A Ferrara si contano tante biciclette come in nessuna altra città italiana: non sono mai biciclette di lusso o mountain-bike raffinate; due ruote e un telaio non troppo arrugginito sono sufficienti per la maggior parte dei ciclisti.

Su questi veicoli si spostano con grande disinvoltura distinti impiegati di banca ed eleganti commesse di boutique alla moda che vanno al lavoro. Gli anziani sono maestri nell' "arte del passeggio IN bici": si muovono sfidando il limite dell'immobilità per potersi intrattenere in



tutta tranquillità con il ciclista a fianco. Nell'era dell'alta velocità, il concetto del tempo, per i ciclisti della Bassa padana, è legato a una cultura: muoversi, mantenendo ancora una parvenza di immobilità, senza sacrificare la comunicazione allo sviluppo.

Cominciando dalle parti di Porta Paola, e dirigersi poi verso San Giorgio, per non perdere il largo respiro offerto da un'ampia zona di spiazzi erbosi, senza interruzione di edifici più recenti a ridosso dello straordinario complesso e iniziare di lì il percorso consente di scoprire, fiancheggiando cunei e baluardi, quanto sia evocativo di presenze metafisiche questo articolarsi di forme architettoniche dalla geometria perfetta. Quel che infatti colpisce la vista pedalando è il mutamento di prospettiva costante che si apre procedendo verso San Giorgio.

Dopo Porta Mare, verso la zona dei cimiteri ebraico e cristiano. Da non trascurare la Certosa, il grande cimitero cittadino così chiamato da tutti i ferraresi perché in quel punto sorgeva una volta

un famoso convento di frati certosini. Poi Il giardino dei Finzi Contini memoria dove sono sepolti oggi Giorgio Bassani e Gianfranco Rossi. Di qui in poi, dirigendoci verso ovest, si sentirà il presagio della grande anima segreta della città, il "fiume reale", il Po.

E già distrae il proliferare di edifici moderni e fabbriche che s'intravede, verso ovest, dopo la cosiddetta casina del boia, il taglio del corso Ercole d'Este e la via degli Angeli. Alla svolta di Porta Catene, dove il tumulto della modernità sopraffà l'assetto murario, passato il dedalo delle larghe vie della stazione ferroviaria, qui la statua del papa Paolo V rammenta la stagione della storia in cui sorgeva la seicentesca fortezza, spezzando il complesso delle mura.

Ferrara ha iniziato, con la caduta degli Estensi e ha così iniziato il suo lungo viaggio nel Tempo, che chiama anche noi a salvare lo scrigno di Poesia, Arte, Narrativa e Architettura, che le ha meritato dall'Unesco il riconoscimento di Patrimonio dell'Umanità.

La **bicicletta** non è solo un comodo mezzo di trasporto cittadino, ma anche il veicolo ideale per un turismo ecologico a corto raggio.

La bicicletta è il mezzo ideale per visitare una città e per vedere i suoi dintorni.

Infatti, proprio dal punto di vista del dispendio energetico, la bicicletta è un mezzo di trasporto che non si esita a definire perfetto. Quando si cammina o si corre, si è costretti a sollevare a ogni passo il peso del proprio corpo (60, 70, magari 100 chili); in bicicletta, invece, si scivola via quasi senza sforzo: con una piccola spinta sui pedali si riescono a percorrere metri e metri.

Questo spiega perché persone anziane, che magari stentano a camminare, possano percorrere in bicicletta distanze anche rilevanti. Ed è per la stessa ragione energetica che il ciclista, poco affaticato dal suo pedalare, è nelle condizioni migliori per osservare e apprezzare in pieno il paesaggio che lo circonda. In Italia, purtroppo, il reticolo delle piste ciclabili è molto carente. Il ciclista è troppo spesso costretto a pedalare nel traffico; il che è rischioso, oltre che poco piacevole per quel che si respira.

A Ferrara, chi va in bicicletta è però più fortunato della media: intorno alla nostra città grazie alle Mura e ai numerosi percorsi ciclabili e più a valle, nel Delta, ci sono centinaia di strade e stradine poco frequentate dagli automobilisti e, perciò, ideali per pedalare. Sono strade che conducono a luoghi dei quali non si sospetterebbe mai l'esistenza e che permettono di percorrere la grande pianura e di immergersi fino quasi a sentirsene parte. È esplorando in bicicletta queste strade che si subisce il fascino dei campi lunghi della pianura, immagine caratteristica del nostro territorio.

Nel periodo da marzo a giugno, quando colori, profumi, suoni e clima raggiungono una perfezione ineguagliabile in ogni altra stagione.

Tra gli itinerari più percorsi si rammentano:

- Alla **Madonna del Poggetto** (25 km). Tradizionale meta di pellegrinaggio dei Ferraresi. All'ombra dei pioppeti intorno alla chiesa, nelle domeniche d'estate si gioca ancora a "bac e pandon", che i non ferraresi conoscono come lippa.
- Lungo il **Volano** fino alla **chiesa di Val Pagliaro** (45 km). Lungo il tragitto, la "Mensa", tra Sabbioncello e Formignana, e la villa di Denore. Vicino alla chiesa resistono le rovine di un mulino sul Po.
- Verso **Bondeno**, tra **Po**, **Panaro** e **Cavo Napoleonico** (45 km). Sulla via del ritorno si passa per il santuario della Madonna della Pioppa e la Via Diamantina.
- Lungo gli **argini del Po** (50 km). Da Francolino a Polesella e da Polesella a Pontelagoscuro.
- Al **Bosco della Panfilia di Sant'Agostino** (60 km). Il bosco, attrezzato con piste ciclabili, è noto per il tartufo e per la festa che vi si svolge ogni estate.
- Alle **Vallette di Ostellato** (80 km). Con giro per gli *Agriturismi*; partendo da Ferrara e seguendo la via Comacchio, completamente ombreggiata, si incontra la chiesa romanica di San Vito.
- **Valli di Campotto** (90 km). Oasi naturalistica protetta, a ridosso del comune di Argenta, dove è sorto anche un museo. Dotata di eccellenti piste ciclabili.



- Verso il **Delta del Po** (100 km). Lungo la Gran Linea, poi a Mezzogoro e Ariano. Si ritorna costeggiando il Po a Serravalle, Berrà, Ruina, Fossadalbero.
- Da **Ferrara** ai **Colli Euganei** (120 km). Visita a Vo Euganeo, Arquà Petrarca e alla Delizia Estense a Este, lungo la via del ritorno.
- Al **Monte Calderaro** (120 km). Fino ad Argenta, poi attraverso la Romagna, e ritorno.
- A **Bologna** (120 km). Passando per strade di campagna, su per San Luca, giù per l'Osservanza, godendosi la più bella vista di Bologna.
- Nel **Parco del Delta del Po** (70 km da Ferrara). Fino a Pila e Bacucco.

Chi usa la bicicletta solo in città, potrebbe considerare impossibile percorrere queste distanze. Ma non è così. Una giornata in bicicletta, pur pedalando a ritmo blando con soste e ristori, è meno faticosa di una gita in montagna. E nell'arco della giornata si percorrono distanze ragguardevoli.

Dati a supporto:

COMUNE DI FERRARA Cod.Istat 038008
DATI STATISTICI DI SINTESI (al 31-12-2014)

404,35 Superficie (Kmq)

331 Densità (ab/kmq)

6.138.143 Verde pubblico (mq)

46 Verde pubblico pro capite (mq/ab.)

162 Piste ciclabili (Km)

1,294 Superficie Z.T.L. (Kmq)

133.682 Popolazione calcolata al 31/12/2014

+0,19 Incremento annuale popolazione (%)

9,4 Popolazione straniera residente (%)

2,0 Componenti per famiglia

66,1% Tasso di occupazione 15-64 anni

12,8% Tasso di disoccupazione

30,5% Tasso di disoccupazione 15-29 anni

24,0% Tasso di inattività 15-64 anni

14.275 Unità locali

196.750 Arrivi alberghieri

392.248 Presenze alberghiere

+0,0% Inflazione tendenziale città di Ferrara (NIC con tabacchi)

Mobilità:

Ferrara è la "*città italiana delle biciclette*", dove l'utilizzo di questo mezzo da parte dei cittadini è tra i più alti in Europa:

- nel 1991 la percentuale di utilizzo era del 30,7% contro il 30% di Copenhagen o il 27,8% dell'Olanda.
- Nel 2000 un'indagine realizzata da Data Bank su un campione rappresentativo ha ribadito che il 30,9% dei ferraresi continua ad utilizzare la bicicletta ma il popolo dei ciclisti ferraresi è pari a circa l'89,5% dei suoi 135.000 abitanti.

La città storica viene infatti considerata come un'unità urbanistica che privilegia l'integrazione della componente ciclistica, mentre per l'esterno-città sono state realizzate apposite piste ciclabili che consentono di raggiungere numerosi quartieri periferici.

Aree sosta per camper: n.2 (via Gramicia, Rampari di San Paolo)

Parcheggi: n. 7 (Stazione, Diamanti, ex MOF, Kennedy, San Guglielmo, Rampari San Paolo, Centro Storico)

Servizi¹:

- N. 36 cicloriparatori
- N. 8 punti noleggio biciclette
- N. 13 punti kit bicicletta sicura
- N. 7 contabiciclette attivi in città

- **Analisi SWOT: i punti di forza, debolezza, opportunità e minacce dell'area urbana**

L'analisi SWOT, in quanto strumento di pianificazione strategica, viene utilizzato per la valutazione di fenomeni che riguardano il territorio. La matrice viene sviluppata e creata al fine di evidenziare i punti di forza e di debolezza del sistema, di cui sono parte e pertanto fattori endogeni, per farne emergere le opportunità e le minacce, fattori esogeni esterni al sistema che in quanto tali possono condizionarlo.

Per quanto riguarda la strategia di sviluppo urbano sostenibile della città di Ferrara, l'analisi SWOT è stata condotta tenendo in considerazione queste domande:

- Quali sono i punti di forza del turismo sostenibile a Ferrara?
- Quali sono i punti di debolezza del turismo sostenibile a Ferrara?
- Quali sono le eventuali opportunità che potrebbero facilitare lo sviluppo di un Turismo Sostenibile e Competitivo a Ferrara?
- Quali sono le principali minacce che potrebbero impedire lo sviluppo di un Turismo Sostenibile e Competitivo a Ferrara?

Rispetto alle quali considerare come elementi vincolanti: ostacoli, risorse, cambiamenti del mercato-dell'ambiente esterno-del mondo lavorativo, miglioramenti, aspetti negativi, tendenze, vantaggi, buone occasioni, aspetti da evitare.

PUNTI DI FORZA	<ul style="list-style-type: none">• Ferrara Città patrimonio UNESCO e vicinanza rispetto ad altre città UNESCO (Modena e Ravenna),• buon collegamento con infrastrutture ferroviarie ad alta velocità e aeroportuali (Venezia, Firenze e Roma e aeroporto di Bologna a 45 km con servizi di collegamento integrati con altre strutture turistiche della città come GetARide)• dimensione del centro storico adeguata al turismo lento (es. ciclabile e pedonale) e con trasporto pubblico• presenza di itinerari ciclopedonali e una delle Zone a Traffico Limitato più estese della Regione;• qualità e ricchezza storica ed architettonica (città medioevale prima, di cui espressione sono il duomo di San Giorgio e la Cattedrale, rinascimentale poi, di cui Castello, Palazzo dei Diamanti e Palazzo Schifanoia sono i principali monumenti, con una suggestiva area del ghetto ebraico e un museo archeologico nazionale che raccoglie importanti reperti etruschi);• elevata vivacità culturale (Teatro Comunale Abbado, Jazz Club, Premio Estense);• presenza di una delle più antiche Università italiane e presenza di un Tecnopolo orientato alle tematiche culturali• patria di poeti ed artisti (Ludovico Ariosto, Torquato Tasso, Cosmè Tura, Giovanni Boldini, Giorgio Bassani, Michelangelo Antonioni,);• calendario di eventi turistici di alto livello culturale (Palio rinascimentale, Buskers Festival, Balloons Festival, Festival de L'internazionale, Capodanno in piazza) che consentono l'attuazione di politiche di stagionalizzazione del turismo;
----------------	---

¹ Fonte: sito internet www.ferrarainbici.it

	<ul style="list-style-type: none"> • Certificazione ISO 20121 Sistemi di Gestione Sostenibile degli Eventi, • elevati standard ambientali e di qualità della vita; • presenza di numerose aree verdi (Parco urbano, Parco Massari, Parco Pareschi, circuito delle mura estensi, parchi di quartiere); • prodotti tipici enogastronomici IGP e DOP • un territorio integrato con il fiume Po e il suo delta, recentemente riconosciuto come MAB-Unesco
PUNTI DI DEBOLEZZA	<ul style="list-style-type: none"> • Città con elevato invecchiamento demografico • Livello di sviluppo economico più debole rispetto al resto della regione Emilia-Romagna • Scarsa attrattività rispetto al mercato del lavoro, soprattutto giovanile • Presenza di turismo prevalentemente giornaliero • Carezza di servizi avanzati per il turismo • Chiusura di alcune strutture ricettive di alto livello
OPPORTUNITA'	<ul style="list-style-type: none"> • Azioni volte a favorire il centro commerciale naturale "centro cittadino"; • Presenza di un sistema territoriale attrattivo per un turismo internazionale legato alla sostenibilità • Presenza della via navigabile in città da valorizzare e riqualificare in senso turistico; • Realizzazione di ulteriori tratti di piste ciclabili e previsione di allargamento della Zona a Traffico Limitato • Recupero di contenitori urbanistici di valore (Teatro Verdi, Palazzo Prosperi- Sacrati, aree militari dimesse); • Esperienze significative di integrazione tra la città e nuova imprenditoria culturale e creativa (spazio Grisù, Wunderkammer) • Presenza di un piano integrato multiente (locale e statale) per il recupero di 25 importanti edifici "dormienti" • Progetto di un sistema integrato nazionale Ferrara-Modena-ReggioEmilia sul sistema della cultura degli Estensi • Sviluppo dell'Agenda Digitale Locale e sua stretta integrazione con quella regionale • Presenza attiva in reti nazionali ed europee legate all'Università e alla tutela del patrimonio riconosciuto Unesco (UniTown, sede permanente dell'Associazione Città e Siti Unesco)
MINACCE	<ul style="list-style-type: none"> • Maggiori difficoltà ad agganciare la ripresa economica rispetto agli altri territori della regione • Elevata dipendenza delle attività culturali dai bilanci pubblici e potenziale diminuzione di livello dei servizi offerti; • Problematiche legate all'inclusione dei "nuovi italiani" • Carezza di partner privati finanziari per un sostegno all'imprenditoria locale • Ulteriore invecchiamento della popolazione residente e scarsa attrattività nei confronti dell'immigrazione

2. La strategia di sviluppo per l'attuazione dell'asse 6: obiettivi, identificazione e modalità di attuazione

- Principali obiettivi della strategia (*SMART: Specific, Measurable, Achievable, Realistic and Timebound*) e visione a medio/lungo termine

L'**oro**grafia del territorio ferrarese apre un dibattito, a ogni livello, sull'opportunità di riallacciare, le strategie urbanistiche che caratterizzarono al mondo l'età estense: la "città pentagona", dentro le cui mura gli architetti legano le parti medievali con quelle rinascimentali, che si spande, si orienta, si diffonde, che diventa, in un'immagine riportata ora nel nuovo parco - campagna. Ovvero laboratorio, di integrazione fra l'ambiente, inteso come preservazione e uso pubblico, ed attività sociali, turistiche, ed agricole. Ferraresi e turisti che, con intensità crescente, frequentano le ampie aree verdi, chi per fare sport - le Mura sono ormai un percorso conosciuto, in tutto il mondo, e invidiato oltre che per la bellezza, per la possibilità di dipanarsi in itinerari e fatiche sempre diverse -, chi per attività ricreative o naturalistiche, come la Vulandra/Festa dell'Aquilone o le osservazioni della fauna che si è insediata tra i laghetti e le dune erbose; chi semplicemente per una passeggiata, chi alla ricerca di un «luogo di convegni per gli innamorati».

Si dà vita a un'opera unica: il ripristino dei nove chilometri della cinta muraria, il collegamento, con il parco nella sua accezione più ampia, con la rete di poderi, percorsi, case coloniche, boschi, prati, canalette e scoli che conducono sino alle sponde del Po. Che inglobano gli impianti sportivi esistenti. Si parla con insistenza di una destinazione che leghi ambiente e attività produttive.

Gli obiettivi che si propone di perseguire la città di Ferrara per dare attuazione alla strategia di sviluppo urbano sostenibile, specialmente in materia di turismo e mobilità riguardano:

1. Riduzione dell'Impatto dei trasporti
2. Qualità della vita dei residenti
3. Qualità del lavoro
4. Allargamento del rapporto domanda/offerta rispetto all'obiettivo della destagionalizzazione
5. Tutela attiva del Patrimonio Culturale
6. Tutela attiva del Patrimonio Ambientale
7. Tutela attiva della Identità della destinazione turistica
8. Diminuzione e ottimizzazione dell'utilizzo delle risorse naturali con particolare riferimento all'acqua
9. Diminuzione e ottimizzazione dei consumi di energia
10. Diminuzione e gestione dei rifiuti

La strategia di sviluppo urbano della città di Ferrara si sintetizza nella propria identità di Patrimonio UNESCO: una città da visitare per le proprie attrattive culturali e dove vivere bene per la qualità della vita; le politiche da attuare, come indicato nei documenti programmatici e strategici, vanno orientate verso servizi efficienti, basati sulla partecipazione e il coinvolgimento del cittadino, per "essere competitivamente smart" dentro l'Europa del 2020.

In dettaglio: all'interno della Relazione programmatica del secondo mandato del Sindaco, è possibile identificare alcune chiare indicazioni circa la direzione che prende la città di Ferrara, ed in particolare l'area del centro cittadino, coerentemente con la Strategia per lo sviluppo sostenibile sviluppata secondo le Linee guida regionali dell'Asse 6 del POR FESR 2014-2020 sulla base delle politiche e delle priorità europee.

In particolare, ed in sintesi, si fa riferimento:

- alle politiche giovanili: la rete Unitown ed il progetto di città universitaria lega le due amministrazioni (comunale ed universitaria) nel disegno di una città capace di offrire servizi, ma anche accoglienza vera ai giovani studenti;
- alla previsione del museo-officina della bicicletta quale iniziativa lanciata per rafforzare un patrimonio identitario di tipo culturale peculiare della nostra città;
- alla destinazione di un contenitore adeguato al museo e laboratorio storico naturalistico delle Mura di Ferrara che accompagni la redazione di un programma di valorizzazione turistica e di manutenzione delle mura della città;

- alla previsione di nuovi percorsi, un centro storico più grande: da Piazza Ariostea a Piazza Verdi, da Porta San Pietro a Piazza Saccati;
- in ambito turistico, a pacchetti legati al turismo lento enogastronomico, collegando la città a FICO, all'eccellenza enogastronomica emiliana e romagnola, quella del cicloturismo e del turismo ambientale con le escursioni, anche attraverso l'idrovia, ed infine, con il progetto Vento, la ciclabile del "Grande Fiume";
- ad iniziative imprenditoriali che nascono da giovani laureati e tecnici con idee innovative che trovando sbarrata la strada dell'accesso occupazionale stabile mettono a frutto, spesso in gruppo e con poche risorse di capitalizzazione iniziale, il loro talento;
- alla città universitaria, dotata di spazi ed orientata alle relazioni ha cominciato ad offrire a questi giovani, non solo ferraresi, occasioni di passare dall'idea alla azione. Da Grisù, alla Città del ragazzo, dai tecnopoli alle cantine, Ferrara è diventata uno dei poli delle imprese creative a livello nazionale;
- alla nascita di un fab-lab territoriale, diffuso, che metta in rete tutte le realtà che già operano, un'opportunità per cittadini e imprese, con un'offerta didattica e produttiva;
- alla palazzina dell'Ex Mof che viene destinata a sede dell'Urban Center cittadino;
- alla qualità dell'aria con una progressiva azione di alleggerimento del traffico veicolare di attraversamento della città, l'ampliamento delle ztl, le proposte di innovazione del trasporto pubblico locale, il completamento ed il sostegno alla rete della mobilità ciclabile, la conferma della scelta strategica della geotermia, quali elementi di riferimento delle politiche ambientali a tutela della salute.
- alla sicurezza nel centro urbano, nell'area dei Baluardi delle Mura dove si prevede la progressiva integrazione fra le azioni delle forze dell'ordine, ed i cittadini che vogliono riprendersi l'area, investimenti della amministrazione su pubblica illuminazione, associazionismo "sociale" che occupa spazi sottratti all'abbandono, decentramento di funzioni amministrative in spazi che hanno anche funzione di presidio;

Per quanto riguarda i presupposti della strategia urbana sostenibile della città di Ferrara, incentrata su un'elevata qualità della vita, Ferrara è destinata a cambiare: è una città in movimento che non può permettersi di rimanere immobile o troppo lenta, se vuole rispondere alle esigenze del lavoro e dell'economia, della competizione con altre realtà simili a livello europeo. Ogni cambiamento deve andare nella direzione di una maggiore qualità -nel senso più ampio possibile- per coloro che vivono la città: i residenti, i visitatori che scoprono Ferrara per la prima volta, i lavoratori e gli attori economici, le famiglie. Ferrara deve essere alla portata di tutti, facile da raggiungere e accogliente. Si stima che a Ferrara vivano oltre 20.000 persone con disabilità ed è importante continuare ad individuare soluzioni idonee a rendere accessibile e per tutti il centro storico: un'attenzione che verrà trasformata anche in una opportunità turistica (turismo accessibile) con la collaborazione dei commercianti e dei cittadini. Il centro, oggi che la crisi economica e mature scelte individuali portano ad un minore utilizzo dei mezzi di spostamento privati più tradizionali come l'auto, deve essere di tutti i ferraresi e va quindi implementata e ampliata la rete di ciclabili e ciclopedonali che lo collegano ai centri residenziali decentrati. La coesione sociale passa anche dalla mobilità, con l'opportunità di avvicinare gli spazi e le persone. Vanno riscoperte le tradizioni che hanno da sempre caratterizzato il vivere comune dei ferraresi: spostarsi in bicicletta, appunto, ma anche ritrovarsi in ambienti urbani accoglienti e significativi. Nel corso dei decenni la paura ci ha portato a perdere alcuni punti di riferimento: proviamo a superare anche gli eventi più negativi degli anni passati per ricostruire i nostri riferimenti urbani. Dal secondo dopoguerra in avanti, fino al sisma di maggio 2012, abbiamo chiuso la nostra storia col timore che i suoi simboli potessero subire danni e disperdersi. Recuperiamo la nostra identità con riferimenti e opere d'arte oggi chiusi nei giardini di un museo o tra i muri delle biblioteche, per arredare una nuova Ferrara, migliorando gli spazi verdi e di punti di incontro con originalità. Allarghiamo il centro ripensando alla riqualificazione di via Carlo Mayr e di piazza Verdi, non più un parcheggio a volte caotico, bensì uno spazio in cui ritrovarsi. Alcuni spazi sono già operativi (Magazzini Savonuzzi, Porta degli Angeli e Magazzini ex Amga) altri progetti di recupero sono già avviati (ad esempio l'ex caserma dei Vigili del Fuoco, la Palazzina ex Mof, il Mercato Coperto), grazie al coinvolgimento di partner privati. Ogni strumento pubblico (RUE, PSC, fiscalità) va indirizzato verso la promozione di iniziative pubbliche e private

destinate al recupero del patrimonio edilizio esistente e di nuove politiche di risparmio nel consumo del territorio.

Le “grandi” opere pubbliche si possono realizzare riappropriandoci di spazi oggi sottoutilizzati, considerati come luoghi di passaggio nei quali mancano le opportunità e gli stimoli per sostare e vivere la nostra città. Ferrara vanta un ampio panorama museale, il passo ora deve essere più ambizioso e lo sguardo rivolto all'Europa, il palcoscenico su cui Ferrara ha tutte le potenzialità e gli stimoli giusti per diventare protagonista. Andremo oltre il concetto abituale dei musei quali luoghi che racchiudono arte e storia, facendo di alcuni spazi veri laboratori nei quali la cultura ed il sapere andranno insieme alla creatività, alla condivisione e allo stare insieme. Una rete di servizi completerà i musei per renderli accessibili ai cittadini di tutte le età. È un'idea inedita, quella di “quartieri” letterari ed artistici, piuttosto che spazi volti solo alla conservazione e all'esposizione, che potranno ospitare eventi e che quotidianamente siano vissuti dalla cittadinanza.

Ferrara tutta sarà un museo, del quale saranno i cittadini stessi a farsi carico, ad esserne parte con la consapevolezza, l'orgoglio e la partecipazione che sapremo riproporre all'esterno e all'Europa. La difesa di una cultura di qualità, diffusa e accessibile a tutti, con modi e approcci anche molto diversi fra loro - che passa dalle biblioteche agli spazi teatrali, dai musei “aperti” alle piazzette vestite di simboli e monumenti - significherà questo: la città della cultura è la cultura della città.

Una visione complessiva di lungo periodo, maggiormente sistemica delle politiche culturali, si pone l'obiettivo di liberare le potenzialità creative del nostro territorio e favorire il crearsi di vere e proprie reti e network culturali. Nessuna realtà, nessuna istituzione culturale, può pensare di bastare a se stessa. Per valorizzare il patrimonio occorre metterlo a sistema, a rete. Il ruolo dell'amministrazione comunale è fondamentale. Il Comune è il soggetto centrale, nodale e promotore di queste reti.

Ferrara è cultura anche perché è una città universitaria. Comune e Unife hanno promosso di recente la nascita di una rete europea di città universitarie, Unitown, volta a favorire la realizzazione delle buone pratiche nei rapporti tra le comunità cittadine ed universitarie e a promuovere unitariamente azioni di sviluppo a livello internazionale. È stato un primo passo che traccia un nuovo percorso capace di fare di Ferrara un vero e proprio marchio di attrazione e sviluppo grazie alla visione complessiva che due soggetti importanti ed autorevoli, come il Comune e l'Università, possono contribuire a formare. Una maggiore integrazione tra queste due realtà può puntare allo sviluppo di potenzialità e benefici per il nostro territorio, rivolti sia alla popolazione studentesca universitaria che alla comunità locale in senso ampio. Uno stimolo forte sarà offerto dal Tecnopolo che ospiterà in particolare attività di ricerca industriale e trasferimento tecnologico nell'ambito della conservazione, del recupero e del restauro dei beni culturali, paleontologici ed archeologici, mettendo in campo risorse umane -una cinquantina di ricercatori di varie discipline- e le sinergie di importanti settori dell'ateneo ferrarese.

La riconversione di alcuni spazi nella città della cultura non avverrà solo in chiave pubblica: alcuni percorsi di valorizzazione saranno lasciati ai privati. Gli esempi sono quelli della palazzina dell'ex Mof, che sarà sede dell'Ordine degli Architetti, o del Chiostro di San Benedetto che ospiterà la scuola di formazione nazionale dell'Agenzia delle Entrate. Il Teatro Verdi, Spazio Grisù ed il Mercato Coperto, sono già protagonisti di percorsi innovativi che puntano tutto sulla capacità di fare rete di professionisti, makers, artigiani della creatività. Diamo fiducia all'intraprendenza e anche al coraggio dei privati e dei giovani e consegniamo loro dei contenitori da riempire con idee e progetti, seguendo un principio semplice: prima il progetto gestionale, prima l'idea, e dopo il reperimento delle risorse col sostegno dell'amministrazione e della città.

È essenziale sviluppare la cooperazione tra pubblico e privato per un'efficace gestione del patrimonio culturale tale da produrre externalità positive e significative per entrambi i comparti. Il settore pubblico deve offrire regole e opportunità per lo sviluppo dell'imprenditoria privata.

In questo senso, la cultura può rappresentare il motore per generare ricchezza e occupazione giovanile. Non solo turismo, dunque, ma anche sviluppo di imprese.

Per uscire dalla recessione economica degli ultimi anni sarà necessario anche accrescere gli investimenti in ricerca e il trasferimento tecnologico tra le aziende e tra l'Università e il mondo produttivo. Negli ultimi quindici anni sono più di 20 gli spin-off universitari nati a Ferrara: iniziative imprenditoriali che hanno consentito a molti giovani di crearsi un posto di lavoro qualificato, sviluppando un progetto autonomo. Il sistema degli incubatori ha accompagnato la nascita e il consolidamento di decine di imprese. Ora va rilanciato come acceleratore di iniziative imprenditoriali rafforzando l'offerta di servizi avanzati per le imprese insediate, anche in un'ottica di maggiore integrazione con quanto già messo a disposizione dall'Università, per l'accompagnamento al trasferimento tecnologico.

Immaginiamo la creazione di una "Fab-Lab" territoriale diffusa in varie sedi (Mercato coperto, Città del Ragazzo, ex caserma dei Vigili del Fuoco, Teatro Verdi), nelle quali siano insediate anche attività innovative e creative, che si integri alla filiera delle imprese del territorio, favorendone lo sviluppo tecnologico ed innovativo.

Il data center insediato all'ex Mof sarà un centro in grado di fornire servizi avanzati a pubblica amministrazione e imprese secondo modalità cloud, consentendo prestazioni sicure e all'avanguardia con un risparmio fino al 50% rispetto ai costi mediamente sostenuti oggi dalle aziende. I principali servizi telematici infatti saranno forniti "a domanda" individuale, estremamente personalizzati sulle esigenze dell'impresa e in modalità flessibile a seconda del mutare delle necessità.

Dare un volto nuovo a Ferrara porta con sé un valore aggiunto se consideriamo anche l'aspetto dell'economia e del commercio legati al centro storico. L'orizzonte è quello di un centro ben più ampio di quello che delimita il Listone e le piazze principali: va da piazza Ariostea a Travaglio, da via XX Settembre al termine di Garibaldi. Possiamo e dobbiamo immaginarci proposte ed iniziative mirate a rivitalizzare tutta quell'area e l'ampia rete commerciale e dei servizi che oggi soffre di un eccesso di attenzione, rivolta prevalentemente ad una piccola porzione della nostra città. Riqualficando tutto il centro avremo spazi, cornici e scenografie più ampie, gradevoli e variegate, per realizzare attività che sostengano le piccole imprese già esistenti e, allo stesso tempo, creino i presupposti per fondarne di nuove.

Il centro storico diventa un mercato naturale di qualità, ispirato dalla varietà dei prodotti e manufatti locali, e garanzia della tipicità per favorire l'economia agricola, gastronomica e artigianale locale, ma anche per contribuire a quell'immagine complessa e vivida della rinnovata città di cultura.

Il recupero dell'identità originaria di Ferrara attraverso riferimenti artistici e storici disegna la città che fa fiù. Ritrovare l'affetto per alcuni luoghi dimenticati, o poco utilizzati, contribuisce a dare un'immagine originale e non più anonima. Pensiamo che questo sia di aiuto anche al turismo locale, che può andare oltre il legame ai soli eventi (che oggi favoriscono maggiormente l'escursionismo o il turismo "mordi e fuggi" di un giorno), fondendosi con la città che, quindi, fa un salto di qualità.

Agli eventi va rivolta tutta l'attenzione affinché non si scada nella ripetitività e si possa alzare, anno dopo anno, l'asticella aumentando il pregio e l'attrattiva di ogni iniziativa. Vale per quelli più grandi e noti che ogni anno riempiono un calendario di appuntamenti attesi sia dalla cittadinanza che da fuori Ferrara, ma vale anche per quelli più piccoli che animano il centro e gli altri rioni ogni settimana. La nostra città ha una dimensione europea, è quindi doveroso puntare sulla qualità, sull'eccellenza e l'armonia tra i luoghi, le manifestazioni e i cittadini. I grandi eventi, che oggi sono stati "messi in sicurezza", e selezionati sulla base della loro maggiore capacità di aprire la città al mondo, continueranno ad esistere realizzando nel tempo maggiori benefici attraverso una strettissima collaborazione tra pubblico e privato, mondi capaci di lavorare in sinergia per un risultato all'altezza dell'aspettativa dei ferraresi e dei visitatori nazionali ed internazionali. La dimensione europea deve anche riflettersi in una maggiore attrazione di risorse comunitarie, che debbono diventare una canale strategico di finanziamento anche per le aziende, culturali e non solo, del nostro territorio.

Nella medesima direzione di migliore vivibilità complessiva va l'obiettivo dell'ottimizzazione della ZTL e delle aree pedonalizzate insieme a forme evolute di limitazioni della mobilità privata, che fanno seguito agli importantissimi investimenti realizzati sul centro storico.

Tutti elementi che segnano una svolta del modello di mobilità urbana, che implica non solo modalità nuove di spostamento, ma anche elementi che contribuiscono al miglioramento della qualità dell'aria.

In merito al bene monumentale più grande e caratteristico della città, dopo la recente ripresa degli investimenti, a venticinque anni dal progetto Mura, ci impegniamo a proseguire negli interventi di manutenzione ordinaria e straordinaria con il completamento, ad esempio, del Parco archeologico al Baluardo dell'Amore e con la realizzazione a Porta Paola del Centro di Documentazione.

Se il punto attorno cui deve ruotare il progetto per la Ferrara del prossimo futuro è quello della lotta alle marginalità, è importante far sentire tutti i ferraresi più vicini, dare loro la possibilità di raggiungere il centro e le periferie in modo veloce e sicuro. Si deve perciò puntare alla realizzazione di percorsi ciclopedonali e ciclabili che compongano una rete: dalle Mura arriva a Cona, Malborghetto, Via Bologna e Chiesuol del Fosso, fino a San Martino. Contemporaneamente è necessario progettare possibili piste ciclabili per Casaglia, Ravalle, Via Copparo e Via Massafiscaglia.

Se il nuovo volto di Ferrara è di "una città che fa filò", vogliamo disegnarlo creando luoghi inediti di aggregazione, commercio ed identità. Le piazzette del nostro centro storico vanno riviste e rese più accoglienti. Questo avverrà con elementi di arredo e verde urbano, spostamento di monumenti ed elementi artistici e architettonici dai nostri archivi e musei all'aperto, riqualificazione della viabilità. I progetti più significativi riguarderanno via Carlo Mayr e piazza Verdi, via Saraceno, i Giardini 20-29 maggio 2012 ed i controviali di Cavour, ossia il biglietto da visita per chi fa ingresso nella città in auto e dalle stazioni ferroviaria e tranviaria.

Ferrara ha già nel proprio dna storico le potenzialità per essere considerata una "active city", ossia una città a misura di pedoni e ciclisti. L'idea è di puntare ad una più spiccata capacità di presentarsi in Europa sfruttando e promuovendo in modo più incisivo questa caratteristica locale.

In tutta Europa, negli anni più recenti molte città medie hanno avviato politiche urbane integrate volte a migliorare la vivibilità complessiva della città. Ferrara guarda a questa categoria di città per trarre suggerimenti ed indicazioni utili alla messa a punto di un modello di sviluppo sostenibile per il futuro.

Ferrara appare oggi come un cantiere, un composito aggregato urbano in trasformazione, soggetto a cambiamenti reali e alcuni solo ipotizzabili ma comunque già chiaramente delineati: dal nuovo ospedale alla nuova metropolitana, dai progetti di riconversione delle aree e degli edifici Demaniali "all'asse dei musei, dalla riqualificazione del sistema delle Piazze centrali al progressivo sviluppo dei poli universitari" (dai documenti di analisi PSC).

Per orientare e governare queste trasformazioni si è fatto riferimento ad alcune azioni ed ipotesi di lavoro: lavorare sulla città esistente, espandere il centro antico, costruire nuove reti e connessioni.

All'interno dell'ipotesi di lavorare sulla città esistente, si colloca anche l'idea di rafforzarne il carattere di urbanità, prolungando alle parti della città contemporanea e a quelle caratterizzate da una più forte omogeneità funzionale e spaziale, il sistema degli spazi collettivi e della socialità che innervano così fortemente la città entro le Mura. Espandere il centro antico, però, non vuol significare allargare la fascia di vincoli a tutela di un territorio più ampio, ma, al contrario, far appartenere anche le parti di città esterne alle Mura alla vitalità e ricchezza di opportunità che oggi caratterizza il centro antico.

In definitiva, una delle principali immagini che si incontra occupandosi di Ferrara è quella di una città che propone il suo Centro Storico come elemento di confronto con il resto del territorio.

Si tratta, inoltre, di immaginare spazi in cui gli aspetti legati alla mobilità e alla circolazione non siano subiti, ma piuttosto divengano parti integranti dell'ipotesi di sviluppo e vengano assunti all'interno della più generale prospettiva di costruzione di reti e connessioni per la città esistente. Si

pensi a un sistema di trasporto alternativo, sia a quello privato dell'automobile, sia a quello pubblico degli autobus, che si fonda sull'uso integrato del treno e della bicicletta e che consente di ipotizzare uno sviluppo che persegue l'obiettivo di una forte compatibilità dei nuovi insediamenti con la struttura del territorio, cercando di ridurre al minimo le opere di infrastrutturazione .

- [Integrazione e coerenza con gli strumenti di pianificazione strategica della città e capacità di risposta alle criticità del contesto urbano](#)

Ferrara è interessata da tre processi:

- Il Piano Strutturale Comunale (PSC) e la necessità di attuare, in coerenza con questo, adeguati interventi di riqualificazione, viste le forti trasformazioni in atto all'interno della città
- Il Piano Strategico della Città di Ferrara come cornice, come luogo (fisico e virtuale) in cui legare e armonizzare i diversi ambiti di programmazione settoriale e le diverse politiche di intervento (sviluppo economico, sicurezza, ambiente, salute, cultura, ecc.) in una visione strategica.
- Il Piano di Gestione UNESCO quale strumento integrato per una "salvaguardia attiva" del sito di Ferrara, riconosciuto Patrimonio Mondiale dell'Umanità per l'unicità e la complessità del suo Centro Storico.

Ai sensi della Legge regionale 20 del 2000 "Disciplina generale sulla tutela e l'uso del territorio", Il Piano Strutturale Comunale è lo strumento di pianificazione urbanistica generale che deve essere predisposto dal Comune, valido per il medio periodo, con caratteristiche programmatiche e non prescrittive, con la formulazione di indirizzi strategici e strutturali per l'assetto e lo sviluppo sostenibile della città.

Il PSC di Ferrara si fonda su tre proposizioni fondamentali:

1. Lavorare sulla città esistente.

L'ipotesi è quella di trasformare la città partendo dall'esistente, riqualificandolo e compattandolo, in modo tale da riempire di usi e funzioni ambiti urbani compiuti nella loro forma.

Questa ipotesi prevede da una parte il rafforzamento dello sviluppo residenziale sull'asse Est Ovest, scaricando eventuali criticità della mobilità utilizzando la nuova linea di ferrovia metropolitana, e all'altra il recupero di aree dismesse nell'ottica di una complessiva riqualificazione urbana.

2. Espandere il centro, ovvero portare la qualità del centro al resto della città.

In questa seconda ipotesi l'obiettivo è quello di esportare nelle parti di città esterne la qualità densità e frammentazione di funzioni servizi e attrezzature che connotano il centro storico, in modo tale da trasferire la ricchezza di funzioni e servizi – elementi di attrazione di popolazione – al sistema policentrico che ha iniziato a delinearci nel farsi della città di questi ultimi dieci anni.

3. Stabilire reti e connessioni.

Lo sviluppo dei decenni passati ha delineato la figura di una città per "nodi", indipendenti gli uni dagli altri; in questa ipotesi si vogliono riconnettere i segmenti della rete ed i frammenti urbani, come ad esempio le reti ecologiche ambientali, le reti relative alla mobilità, e quelle dei luoghi collettivi. Più nello specifico, intrecciati con questi obiettivi specifici, il PSC identifica alcuni sistemi relativi alle funzioni della città e al loro sviluppo: l'ambiente, l'abitare, la mobilità, la produzione.

Emerge così per Ferrara il ruolo di città media, una città che deve ricercare qualità nell'esistente puntando a rafforzare e intensificare le relazioni tra le parti. In questo senso a Ferrara è la struttura urbana e territoriale a costituire il principale "bene comune": una struttura coesa capace di tenere insieme gli spazi, le funzioni e le persone.

La riflessione sulla qualità diffusa come prospettiva generale del Piano Strutturale Comunale si concretizza, tra le altre, in una precisa direzione d'intervento: lavorare sulla città esistente, per aumentarne l'articolazione interna, il livello di "urbanità" e, complessivamente, la "biodiversità sociale". A questa ipotesi si ricollega l'opportunità di fissare nuove politiche per il Centro Storico, indirizzate non solo al recupero e restauro di edifici, monumenti e spazi aperti, ma anche alla messa a punto di modi d'uso e di assetti spaziali legati ad un ulteriore possibile sviluppo di questa parte di città .

Inoltre, la capacità di previsione delle grandi trasformazioni urbane e la funzione regolativa non esauriscono il compito dell'ente locale rispetto all'andamento dell'economia urbana. In questa direzione, il Piano Strategico di Ferrara ha inteso favorire l'integrazione tra gli strumenti di pianificazione fisica del territorio e il metodo della pianificazione strategica applicato ai problemi e

alle opportunità che la città presenta per la costruzione progressiva di una visione e di un progetto comune.

L'introduzione del Piano di gestione da parte dell'UNESCO è arrivata in una fase in cui il Comune di Ferrara, come sicuramente molte altre città, stava già riflettendo sulla necessità di elaborare un nuovo strumento, fortemente integrato, che avesse come obiettivo il passaggio dalla cultura della salvaguardia a quella della valorizzazione sostenibile. Infatti ci si trova oggi di fronte alla necessità di perseguire attraverso il Piano di Gestione non tanto e non solo la salvaguardia fisica bensì la valorizzazione integrata dei beni culturali ed economici, come evidenziato dalle "Linee Guida per i Piani di Gestione" emanate dal Ministero per i Beni e le Attività Culturali. Non è più solamente importante conservare se a questa non si affianca una corretta politica di valorizzazione e di promozione, in grado di garantire sia una reale fruizione sia la "sostenibilità" nel tempo del bene di importanza mondiale.

Con il Programma d'Area del Centro Storico si è inteso favorire la configurazione del Centro Storico di Ferrara come spazio aperto, motore della città verso il futuro, individuando una serie di interventi che consentano di:

- a) trasformare importanti aree e creare nuovi spazi con l'obiettivo di rafforzare gli elementi di caratterizzazione della città, verificando la possibilità di riservare una parte della volumetria degli edifici a edilizia sociale o agevolata/convenzionata per giovani coppie, al fine di rivitalizzare il centro storico anche attraverso un ringiovanimento dei residenti
- b) recuperare alcuni sistemi spaziali celati con l'intento di rinnovare nuovi ambiti ed incrementarne la funzionalità
- c) creare nuovi sistemi di accessibilità, di sosta e di percorrenza ed al contempo potenziare i servizi ai cittadini
- d) valorizzare le attività commerciali ed economiche del Centro Storico, vero e proprio "centro commerciale naturale", attraverso il potenziamento delle attività esistenti, l'insediamento di nuove attività, la qualificazione degli operatori.

Nello specifico i progetti riguardano:

- 1) Il sistema delle piazze centrali
- 2) Il sistema delle vie turistico-commerciali e delle botteghe
- 3) Il sistema delle accessibilità e dei parcheggi
- 4) Il recupero fisico-funzionale di importanti aree strategiche della città
- 5) La manutenzione e ristrutturazione programmata delle Mura e degli edifici ed aree monumentali della città .

Considerato il punto 3, nell'affrontare il tema della accessibilità e della sosta veicolare nella città di Ferrara, non ci si può esimere dal prendere atto della profonda crisi in cui versa questo settore sia a livello locale che nazionale.

L'aumento negli ultimi 10 anni del parco circolante è dipeso non soltanto dalle politiche governative di incentivazione del trasporto privato, ma soprattutto da un dato inconfutabile: l'automobile offre negli spostamenti il maggior grado di libertà individuale ed è l'unico mezzo che, potenzialmente, consente di arrivare autonomamente alla destinazione desiderata.

Ferrara, per le sue caratteristiche climatiche e geografiche, risente maggiormente delle conseguenze dell'inquinamento atmosferico (causato in buona parte dal traffico urbano) e allo stesso tempo, a causa del suo tessuto storico-urbanistico, vive con sofferenza l'invadenza delle auto private in perenne crescita numerica e di ingombro.

Le scelte di trasporto, pubblico e privato, influiscono pesantemente sull'habitat urbano. Per questo, oltre all'impegno delle Pubbliche Amministrazioni, è necessaria una presa di coscienza da parte

dei cittadini affinché si giunga alla consapevolezza che ogni comportamento individuale ha delle ripercussioni (spesso negative) sull'ambiente e che vanno quindi favorite politiche indirizzate alla sostenibilità della mobilità cittadina.

La realtà ferrarese è favorita da una coscienza civica che predilige l'uso della bicicletta come mezzo di spostamento per i brevi e medi percorsi. La bicicletta è utilizzata fra l'altro sia dai residenti nel centro che da coloro che in centro studiano o lavorano e rappresenta di per sé un concorrente "imbattibile" del Trasporto Pubblico Locale (TPL), in particolar modo per i percorsi brevi.

Il TPL risente a sua volta di un fortissimo ritardo di programmazione e sviluppo delle linee e delle integrazioni con altre forme di mobilità, ritardo causato anche da un costante sottofinanziamento del sistema. Questo rende di difficile utilizzo il mezzo pubblico e crea importanti problematiche legate alla congestione del traffico, soprattutto in determinati orari all'interno della città .

L'allargamento della Zona a Traffico Limitato (ZTL) ha portato ad un miglioramento della situazione per i comparti inclusi nella nuova area a traffico regolamentato, ma ha spostato traffico e richiesta di parcheggio sulle zone perimetrali della stessa. Ne sono testimonianza sia le reazioni dei nuovi residenti in ZTL i quali, nonostante le iniziali proteste, hanno poi apprezzato il miglioramento della situazione, sia le proteste di coloro che vivono nelle zone perimetrali i quali richiedono a loro volta l'inclusione delle proprie vie all'interno della stessa ZTL. Inoltre continuano ad esistere alcuni percorsi che, attraversando la città medievale, di fatto rappresentano incoerenti scorciatoie fra un comparto e l'altro.

Va comunque tenuto conto che operazioni di allargamento ulteriore della Zona a Traffico Limitato devono essere accompagnate da misure che permettano un accesso agevole al Centro ai cittadini che giungono dalla periferia. Per questo risultano incompleto il sistema dei parcheggi di attestamento (in particolare per l'area Est) e insufficienti le opportunità di mobilità intermodale (attualmente la sola navetta Centro).

Il principio cardine che deve guidare le politiche sulla mobilità nella nostra città è quello della salvaguardia della salute dei cittadini, che deve pertanto essere conseguita attraverso un graduale spostamento e la scelta di forme di mobilità meno impattanti sia dal punto di vista ambientale che sociale.

E' necessario fissare un ordine di priorità che incentivi gli spostamenti secondo una graduatoria di sostenibilità (pedone, ciclo, TPL, veicolo a motore condiviso, autovettura privata) rendendo da un lato più "difficile" l'ingresso delle auto private e dei mezzi pesanti in Centro Storico, dall'altro più facile l'accesso al Centro con le altre forme di mobilità.

Le scelte su cui è stato impostato il nuovo Piano Strutturale Comunale, in particolare per quel che riguarda la chiusura degli assi di attraversamento EST-OVEST ed il completamento dell'area ZTL, impongono da subito un'analisi approfondita sui flussi di traffico e una sperimentazione dei provvedimenti che possa portare a un progressivo e più condiviso possibile raggiungimento degli obiettivi.

Fondamentale è quindi lavorare al completamento del sistema di parcheggi e punti scambiatori (auto-bicicletta, auto-TPL, trasporto pubblico extraurbano – trasporto pubblico urbano) introducendo anche nuove modalità di trasporto (ad esempio car sharing e van sharing) che riducano il numero dei veicoli in circolazione e ne diminuiscano l'impatto ambientale. Per quel che riguarda invece il trasporto commerciale va implementato il sistema di rottura di carico e, una volta reso efficiente tale sistema, va reso obbligatorio la consegna delle merci nel Centro Storico esclusivamente con mezzi a basso impatto ambientale.

Ogni politica che ambisca a governare in modo consapevole e duraturo la mobilità urbana non può che avvalersi di una combinazione, un mix di azioni coerenti e coordinate.

Nessuna illusione che misure singole o provvedimenti – anche radicali – se attuati in forma isolata possano produrre effetti significativi.

In questa direzione si muove il Piano Urbano della Mobilità (PUM) approvato in data 09/02/2009 dal Consiglio Comunale di Ferrara. Il PUM si pone infatti l'obiettivo di superare ed evitare i difetti del modello "approssimativo" (caratterizzato da obiettivi impliciti, rimedi parziali attuati in successione, frequenti decisioni politiche correttive, dispersione dei centri di decisione, tentativi di

ottenere soddisfazione immediata piuttosto che perseguimento delle soluzioni migliori) e si concentra sulla:

- identificazione di obiettivi e problemi, collocandoli il più possibile nel contesto di una visione d'insieme;
- adozione di procedure che consentano di selezionare le possibili soluzioni in modo da poter proporre e scegliere quelle identificate come più opportune.

Il PUM del 2009 si configura come il piano per la riduzione della congestione del traffico di medio-lungo periodo e con contenuti strutturali materiali, attraverso un processo di cambiamento per conseguire obiettivi criticamente definiti.

Gli obiettivi principali del piano sono rappresentati da:

- Valorizzare le azioni e consolidare le politiche di sostenibilità intraprese;
- Ottimizzare l'uso delle infrastrutture;
- Calibrare le quantità di traffico alla capacità di carico delle infrastrutture;
- Riqualificare il trasporto pubblico, rivalutarne il ruolo, innovare le modalità d'uso;
- Potenziare e connettere le reti degli itinerari ciclabili e dei percorsi pedonali;
- Realizzare un sistema organizzato di logistica urbana;
- Migliorare la sicurezza.

In questi ultimi anni il Comune di Ferrara è stato impegnato a dare attuazione agli interventi/azioni di mobilità sostenibile contenuti nel PUM che vengono di seguito elencati:

Interventi sulla Zona a Traffico Limitato:

- è stato attivato il sistema di controllo elettronico (MUSA) ed è stato aggiornato il Regolamento di accesso e sosta alla ZTL. Il controllo elettronico ha permesso una riduzione sostanziale degli accessi in ZTL fino al 30%.
- Sono stati realizzati interventi di modifica di alcuni sensi di circolazione all'interno della zona a traffico limitato, a completamento del progetto varchi elettronici, con l'obiettivo di garantire il rispetto della regolamentazione all'interno di tale area, visto che il numero di varchi elettronici installati non copre tutti gli accessi alla ztl.
- Sono state istituite zone a velocità limitata a 30 km/h in tutta l'area disciplinata a traffico limitato e in alcuni quartieri della città a forte carattere residenziale, caratterizzati dalla presenza di alcuni plessi scolastici e serviti da strade urbane locali interne al centro abitato di Ferrara.

Interventi a favore della mobilità ciclabile

- Mi muovo: Implementazione del sistema integrato di "bike sharing" che consente, come servizio aggiuntivo a pagamento, l'utilizzo della bicicletta esclusivamente a chi è in possesso di un titolo di viaggio "Mi Muovo" (sistema di tariffazione integrata che, una volta a regime, consentirà l'utilizzo di un solo titolo di viaggio per tutti gli spostamenti regionali, sia con il treno che con l'autobus, urbano o extraurbano). A Ferrara sono presenti 90 biciclette, suddivise su 9 postazioni.
- e-Bike 0: Il Comune di Ferrara ha partecipato alla sperimentazione promossa dal Ministero dell'Ambiente del prototipo di bicicletta a pedalata assistita ad alto rendimento e ad emissioni zero sviluppato da Ducati Energia. Poiché le sedi del Comune sono dislocate presso più edifici posizionati in varie parti della città, rimane la necessità di spostamento tra le varie sedi di lavoro nonché, per i dipendenti degli uffici tecnici, la necessità di visite nei cantieri, sopralluoghi tecnici, ecc. Il progetto e-bike 0 ha pertanto la finalità di utilizzare le biciclette a pedalata assistita per motivi di servizio nel caso in cui lo spostamento sia contenuto entro una distanza di qualche chilometro. Sono pertanto state messe a punto 2 postazioni di bike sharing del sistema e-bike 0 con l'installazione di 2 rastrelliere da 10 biciclette l'una.
- Corsie preferenziali per il TPL il cui transito è consentito anche alle biciclette: Progetto sperimentale, visto le particolari condizioni di sezione stradale e di traffico veicolare, in

corso di esecuzione con transito consentito alle biciclette nella corsia preferenziale riservata ai mezzi di trasporto pubblico di via Carlo Mayr (tratto via Spronello – via Porta San Pietro), via Porta S. Pietro e via XX Settembre. Ad oggi una soluzione simile è prevista sulla corsia preferenziale di via Giovanni XXIII che però resta nello stesso senso di marcia di tutti gli altri veicoli.

Realizzazione di piste ciclabili:

Negli ultimi anni questa Amministrazione ha perseguito l'obiettivo di estendere, completare e riconnettere in rete i numerosi percorsi ciclabili già realizzati, per rendere la mobilità ciclabile un elemento strutturale della mobilità urbana. Tra gli ultimi interventi si ricordano:

- Realizzazione della pista ciclabile di Via Bologna da Via Foro Boario alla rotatoria dell'Ipercoop.
- due grossi interventi di ricucitura di un percorso ciclo-pedonale che nel suo complesso attraversa i centri abitati di Francolino, Malborghetto di Boara, e interessa la zona più densamente abitata della zona Est della città di Ferrara. L'intervento si è proposto di dare una valida alternativa all'utilizzo dell'automobile per gli spostamenti casa-lavoro e casa-scuola, mettendo a disposizione degli utenti intercettati una struttura completamente in sicurezza, e che va a servire attrattori di traffico importanti come le scuole e alcuni ipermercati, inoltre consente alle persone residenti nelle adiacenze della pista ciclabile di poter raggiungere facilmente il luogo di lavoro. La pista ciclabile così realizzata fa parte di un percorso denominato "la grande U ciclabile" che si stacca dalla ciclabile "Destra Po" a ovest di Ferrara, attraversa numerosi siti a valenza turistica (Castello Estense, Cattedrale, Palazzo Municipale, Corso Giovecca) attraversa alcuni centri abitati situati a est di Ferrara e si ricollega alla ciclabile destra Po.

Interventi di riduzione della velocità veicolare in corrispondenza di scuole e altri edifici di aggregazione:

- L'Amministrazione già da alcuni anni mette in bilancio delle risorse per risolvere punti di conflitto pedonale-ciclabile-veicolare in particolare presso scuole o edifici di aggregazione con l'intento di favorire la mobilità ciclabile e pedonale

Misure atte a favorire la mobilità elettrica

- Adesione ai protocolli di intesa promossi dalla Regione Emilia Romagna per favorire l'accesso e la sosta nella ZTL per i veicoli elettrici, e inoltre per permettere la sosta gratuita negli stalli a pagamento.
- installazione sul territorio comunale di 5 colonnine di ricarica per veicoli elettrici ad uso dei cittadini;
- rinnovo del parco veicoli in uso all'Amministrazione comunale con veicoli elettrici: in particolare verranno a breve sostituiti autocarri in uso al Settore Opere Pubbliche ormai vetusti, e non rispondenti ai criteri di tipo ambientale per quanto attiene le immissioni con veicoli elettrici e verrà integrato il parco dei veicoli da destinare agli spostamenti di Servizio con i quadricicli elettrici pesanti (motoveicoli). La ricarica di questi veicoli avverrà con pannelli fotovoltaici esistenti in un parcheggio di proprietà dell'Amministrazione comunale e quindi a emissione totalmente zero.

Interventi sul trasporto pubblico:

Da pochi anni l'Ospedale cittadino si è trasferito a circa 5 km dalla città, l'amministrazione comunale ha messo in campo numerose azioni per far sì che sia gli utenti sia chi ci lavora e che raggiungevano l'ospedale senza l'auto continuassero ad utilizzare un mezzo di trasporto sostenibile.

- Appena l'ospedale ha iniziato il trasferimento è stata attivata una nuova linea di trasporto pubblico, pagata in parte anche dal Comune, che partendo da Porotto e transitando dalla stazione arriva all'ospedale. Tale linea di trasporto pubblico è quella che attualmente presenta il maggior numero di passeggeri di tutta la rete di trasporto pubblico della città.

L'attivazione di questa nuova linea è stata preceduta da focus group con i potenziali fruitori (dipendenti ospedale, studenti, ecc..) per condividere gli orari e il percorso del bus.

- È stata ideata e realizzata tutta la campagna di Comunicazione per l'accessibilità a Cona, per informare i cittadini dei nuovi servizi verso l'ospedale (bus, treno, viabilità ecc...).
- Per evitare che i dipendenti e gli studenti del nuovo polo ospedaliero si recassero al lavoro con mezzi privati sono state fatte azioni di Mobility Management, con la vendita di abbonamenti scontati. Tale iniziativa ha avuto un enorme successo (sono stati venduti infatti 556 abbonamenti annuali).
- Sono state realizzate ex novo le fermate bus all'interno dell'Ospedale e un nuovo tratto di strada di collegamento che permette al bus di raggiungere velocemente i due ingressi e sono state messe a norma 6 fermate lungo la Via Comacchio.
- Sempre in tema di trasporto pubblico è stato installato un sistema AVM sulla flotta bus ferrarese e l'installazione di paline a messaggio variabile presso le fermate che presentano il maggior numero di utenti che informa gli utenti sull'arrivo delle corse in tempo reale.

Attualmente nella città di Ferrara si stanno portando a compimento interventi infrastrutturali che porteranno ad un profondo cambiamento della mobilità cittadina, quali la realizzazione della tangenziale ovest e grossi interventi nelle ultime fasi di progettazione quali l'autostrada Cispadana, il Museo Nazionale dell'Ebraismo e della Shoah, la STU, l'Idrovia, ecc..

In parallelo la Regione Emilia Romagna ha adottato il Piano Aria Integrato Regionale dove sono stati fissati obiettivi e indirizzi per il settore trasporti e mobilità sostenibile ai fini del rispetto dei valori limite di qualità dell'aria (riduzione del 20% al 2020 del traffico privato nel centro abitato).

In questa delicata congiuntura economica del nostro paese e alla luce di questi nuovi fatti: la modifica profonda della rete infrastrutturale del territorio ferrarese e la nuova vision della regione in tema di pianificazione, è necessario rivedere le politiche e le pratiche relative alla pianificazione ed all'implementazione della mobilità sostenibile rivedendo il PUM del 2009.

In questa direzione l'Amministrazione ferrarese ha già indicato la propria volontà ad aggiornare il PUM (Piano Urbano Mobilità) del 2009 e trasformarlo in un PUMS (Piano Urbano Mobilità Sostenibile).

Al contrario di quanto avviene con gli approcci più tradizionali alla pianificazione dei trasporti, il nuovo concetto introdotto dai PUMS pone particolare enfasi sul coinvolgimento dei cittadini e dei portatori di interesse, sul coordinamento delle politiche e degli strumenti di piano tra settori (trasporti, urbanistica, ambiente, attività economiche, servizi sociali, salute, sicurezza, energia, etc.), tra enti, tra livelli diversi al loro interno e sul territorio e tra istituzioni confinanti.

In particolare il PUMS dovrà prevedere:

- La riduzione del 20% al 2020 del traffico veicolare privato nel centro abitato attraverso i seguenti interventi:
 - estensione delle zone a traffico limitato (ZTL) in modo che esse vadano a ricoprire il 100% della superficie del Centro storico di Ferrara;
 - individuazione di nuove aree pedonali per una superficie complessiva pari al 20% del centro storico;
 - armonizzazione delle regole d'accesso e di sosta nelle zone a traffico limitato (ZTL).
 - ampliamento delle piste ciclabili nei centri abitati fino al raggiungimento di una dotazione pari a 1,5 metri per abitante;
 - raggiungimento della quota del 20% degli spostamenti urbani tramite piste ciclabili.

- il rinnovo del parco autobus con sostituzione dei mezzi a basso impatto ambientale ed energetico;
- la riqualificazione e riorganizzazione dei servizi del Trasporto pubblico su ferro e gomma per migliorare l'alternativa modale al veicolo privato;
- la realizzazione di infrastrutture per il miglioramento dell'interscambio modale ferro-gomma-bici nelle stazioni/fermate del trasporto pubblico e nei principali punti attrattori di mobilità delle città;
- il completamento del sistema di tariffazione integrata ferro-gomma (Mi Muovo), come "carta della mobilità regionale" (es. per i servizi di bike e car sharing, sosta, ricarica elettrica);
- lo sviluppo dell'ITS (Intelligent Transport Systems) e delle apparecchiature tecnologiche di Infomobilità pubblica a privata;
- il potenziamento di appositi servizi di deposito e noleggio bici;
- gli interventi di moderazione del traffico e di miglioramento della sicurezza stradale come organizzazione della circolazione, dell'accessibilità e della sosta;
- la promozione di accordi aziendali anche negli enti pubblici per ottimizzare gli spostamenti casa-lavoro dei dipendenti;
- le azioni per ridurre le necessità di spostamento delle persone come il telelavoro, le teleconferenze.

- Individuazione del tematismo del “Laboratorio aperto” e motivazioni della scelta

La città di Ferrara ha deciso di incentrare il proprio Laboratorio aperto sul tema del turismo legato alla mobilità sostenibile. In particolare concentrandosi sul tema della bicicletta avendo cura della promozione turistico-culturale della città in generale adoperandosi attivamente per il supporto alle competenze digitali della popolazione.

La scelta di incentrare il Laboratorio Aperto sul tema della bicicletta è fortemente motivata dal fatto che ad ogni accesso della città è posto un cartello con la scritta “Ferrara città delle biciclette” seguito dalla citazione dell’adesione alla rete europea delle città amiche della bicicletta “Cities for Cyclists” e dal riconoscimento Unesco di città patrimonio dell’umanità. Ferrara è nota in tutto il mondo per essere una città che valorizza l’uso delle biciclette come simbolo della mobilità sostenibile e della qualità della vita locale.

La consapevolezza di essere non soltanto la città italiana con il maggior numero di ciclisti ma di attestarsi anche a livelli europei, ha portato l’Amministrazione a dedicare a partire dal 1995 numerosi progetti ed iniziative per migliorare e aumentare l’uso della bicicletta e di seguito indicati:

1995 adesione alla rete europea *Cities for Cyclists*

1996 costituzione dell’*Ufficio Biciclette* presso l’Assessorato all’Ambiente

1997 sottoscrizione della *Bicycle Charter – Carta della Bicicletta* per favorire l’uso della bicicletta e la rimozione degli ostacoli che ne rallentano lo sviluppo

1998 approvazione dell’innovativo *Biciplan* all’interno del Piano Urbano del Traffico

1999 posizionamento del *cartello stradale “Ferrara città delle biciclette”* a tutti i principali accessi alla città

2000 1° *Premio Città Sostenibili* del Ministero dell’Ambiente per l’istituzione dell’Ufficio Biciclette per la mobilità sostenibile

2001 realizzazione della *Carta ciclabile di Ferrara*, cartina con stradario e indicazione della rete ciclabile, dei comportamenti corretti da tenere, della segnaletica dedicata ai ciclisti e informazioni sui servizi

2002 avvio dell’*Operazione Ladri di biciclette* per limitare i furti di bici

2003 premio europeo per la *Settimana della Mobilità* organizzata a Ferrara

2004 avvio del sistema “*C’entro in bici*” per l’utilizzo gratuito di biciclette pubbliche da parte dei pendolari

2005 avvio di “*RiCicletta*”, laboratori gestiti da cooperative sociali per il riciclo delle biciclette abbandonate

2006 ampliamento del servizio con sistema “*C’entro in Bici*” in 8 punti della città, gestione affidata a “FerraraTUA”

2007 *PPB (Piano Parcheggi Biciclette)* su iniziativa della Circonscrizione Centro cittadino

2008-2009 Anno della Bicicletta: promosso dal Comune di Ferrara e coordinato da AMI. Oltre 80 iniziative di promozione all’uso della bicicletta.

2009 Premio GPP (*Progetti sostenibili e green public procurement 2009*) - Menzione speciale al Comune di Ferrara. "Una menzione speciale viene indirizzata dalla Commissione al Comune di Ferrara, per aver svolto, fin dal 1994, attività di Green Procurement, istituendo un apposito assessorato all’Ambiente. Ferrara è nota in tutto il mondo per essere una città che valorizza gli alimenti biologici, per aver promosso l’uso delle biciclette ed istituito un apposito ufficio per la "mobilità sostenibile" che ha consentito alla città di essere nota a livello internazionale come la città delle biciclette, simbolo della sostenibilità e della qualità della vita locale. Inoltre, le attività inerenti all’adesione al processo di Agenda 21 comportano in particolare l’intensificarsi delle attività internazionali e, da ultimo, la partecipazione al progetto europeo Pro-EE per la promozione dei prodotti e servizi ad alta efficienza energetica ha costituito un ulteriore elemento per qualificare l’eccellenza dell’operato dell’amministrazione."

2010 Convenzione Comune di Ferrara - AMI con il trasferimento all’Agenzia della Mobilità di tutte le attività di promozione dell’uso della bicicletta e del coordinamento di piani di mobilità ciclistica attraverso una specifica attività di Bicycle Management

2011 1° premio del Campionato nazionale di Ciclabilità Urbana, prima edizione del Giretto d’Italia

2011 Campagna per ridurre il numero di incidenti con coinvolgimento di ciclisti

2012 Campagna contro i furti di biciclette

2013 Campagna per l'uso adeguato di sistemi di illuminazione delle biciclette

2013 Collocazione di ContaBicy sulle ciclabili di accesso alla città storica

2011-2014 Promozione della diffusione delle Cargo Bike nell'ambito del progetto europeo cyclelogistics.eu

Oggi stiamo facendo un salto culturale importante soprattutto grazie alla bicicletta, che sta diventando

una passione, un fenomeno di costume e sta aprendo nuovi mercati.

Questo è positivo perché pedalare, oltre a far bene alla salute e ridurre le auto in circolazione, può rappresentare un'importante leva economica per il turismo nazionale e locale; il numero di "turisti sostenibili", attualmente in Italia si attesta attorno ai 2 milioni.

All'interno del Laboratorio il tema sarà affrontato valorizzando le azioni di Agenda Digitale Locale già in essere, le strategie di sviluppo del territorio, le pianificazioni inerenti i temi di smart city, i processi di partecipazione avviati.

Coerentemente a quanto previsto dalla Linee Guida, verranno sviluppati servizi collegati al modello di fruizione dei beni, in particolare riferiti alla bicicletta e ai suoi itinerari, e più in generale alla mobilità nella città.

Elenco di possibili destinazioni d'uso del Laboratorio Aperto:

- Attività di marketing territoriale e ufficio turistico
- Centro studi sulla mobilità sostenibile
- Raccolta delle eccellenze tecniche
- Attività di formazione per guide turistiche
- Centro accoglienza dei turisti e dei cittadini
- Luogo di attività artigianali di supporto all'utilizzo delle biciclette (nolo, riparazione, vendita)
- Centro espositivo della bicicletta, con attività didattica con le scuole
- Il tema della bicicletta nella cinematografia del '900
- Designer della bicicletta <http://www.ciropatricelli.com/collection.html>
- Sviluppo dell'import-export fuori dall'Europa di biciclette non omologate
- Nuovi materiali della bicicletta
- Agenzie di viaggio promotrici di viaggi e vacanze in bicicletta
- Punto vendita degli accessori e abbigliamento per bicicletta

Alcuni esempi di possibili prodotti/servizi:

- soluzioni tecnologiche rivolte alla promozione dell'offerta locale, delle destinazioni e di eventi sul territorio

- Punto di fornitura di wifi ad alta prestazione
- Punto di ricarica per bici e auto elettriche
- Punto di interscambio e riparazione bike sharing
- Punto di raccolta e distribuzione di tutte le informazioni sulla mobilità a scala più grande della sola città di Ferrara (es. regionale): indicazione degli orari dei mezzi di trasporto (treni /autobus /corriere /navette/voli charter aeroporto Marconi di Bologna), dei numeri di telefono dei taxi privati, del traffico in tempo reale, dei servizi turistici privati, dello stato in tempo reale dei parcheggi ai lidi ferraresi;
- Visitor center del sito UNESCO (eventualmente inteso come propaggine dell'Ufficio Informazioni Turistiche)
- Definizione/riscrittura in modalità partecipata dei portali informativi locali
- Corsi di educazione stradale per bambini

- soluzioni applicative per la creazione di percorsi personalizzati sulla base del contesto territoriale, delle preferenze e delle esperienze dell'utente

- app da costruire con tecniche hackaton e simili
 - eventuale vendita di pacchetti di visite cicloturistiche del sito Unesco e del territorio
 - progettazione del prossimo "cruscotto digitale della città"
- soluzioni tecnologiche per la digitalizzazione e la fruizione dei beni culturali: strumenti per l'accesso e sviluppo della fruizione digitale in remoto, sicura e intelligente, consentono una valorizzazione strategica dei beni
- pubblicazioni di ebook sulla bicicletta costruiti in modalità wiki (collettiva)
 - punto di educazione all'uso delle tecnologie
- soluzioni che integrino le informazioni provenienti da sensori "emozionali" nel processo di produzione artistica, rendendo il pubblico partecipe agli eventi; soluzioni infrastrutturali specifiche rivolte ai luoghi cittadini di fruizione della cultura
- Organizzazione annuale di TedX Ferrara
 - Attività di formazione/stage di programmazione per bambini in collaborazione con i Digital Champion
 - Progettazione di guide turistiche per la città con smart glasses utilizzando anche riprese da droni e realtà aumentata
 - Creazione di database informativi locali (ad es. sulle barriere architettoniche, ma anche altri) in modalità crowd
- strumenti per la conservazione del patrimonio culturale in ottica di monitoraggio e verifica preventiva con metodi di misura qualitativi e quantitativi per la caratterizzazione del bene, consentendo strategie di monitoraggio - anche strutturale - nella scala temporale per un controllo e una manutenzione sostenibile nel tempo nonché soluzioni tecnologiche per la diagnostica, a favore del restauro e della conservazione
- Far diventare la città test field per tecnologie di mobilità per grandi aziende

3. Le azioni connesse all'attuazione della strategia

Qualificazione del bene/contenitore culturale

Descrizione degli interventi ed indicazione della relativa tempistica

Il Bene culturale, sarà interessato da lavori di messa in sicurezza e adeguamento ai fini dell'agibilità ed accessibilità dello stesso, che consentano l'utilizzo per una serie di attività (spettacoli, performance, conferenze, tavole rotonde e mostre) per parlare dei temi del territorio, del paesaggio, di un modo diverso di fare impresa, con la predisposizione di locali idonei ad accogliere le attività del Laboratorio Urbano.

Tempistica dell' intervento di recupero:

- Procedura di incarico per la progettazione: gennaio 2016
- Consegna del progetto esecutivo: fine aprile 2016
- Approvazione esecutivo e gara lavori: maggio-agosto 2016
- Avvio dei cantieri: settembre 2016
- Conclusione del primo stralcio funzionale: ottobre 2017
- Acquisto di arredi e attrezzature: settembre-dicembre 2017
- Fine lavori complessivo: marzo 2018

• Collocazione del Laboratorio aperto nel bene/contenitore oggetto di riqualificazione e piena operatività dello stesso entro la fine del 2017;

• Proprietà pubblica del bene/contenitore culturale: il bene che sarà individuato dovrà essere di proprietà del Comune di Ferrara.

• Accessibilità e fruibilità dei luoghi proposti con particolare riferimento a soluzioni attente ai temi della disabilità: verrà garantito l'accesso al bene da parte di un'utenza portatrice di disabilità.

Operatività del Laboratorio aperto

Descrizione degli interventi ed indicazione della relativa tempistica

Il Laboratorio aperto si comporrà di spazi ritenuti idonei ad accogliere il pubblico e a svolgere le funzioni del Lab.

In particolare, di minima, verranno allestiti:

- 1 spazio co-working e di lavoro collaborativo (almeno 10 postazioni);
- 3 spazi LABsSPACE (da dedicare alla sperimentazione di tecnologie e software, dotati di tavoli per il lavoro collaborativo e di strumentazione per la presentazione di informazioni);
- 1 spazio per la gestione di momenti di aggregazione/assembleari (almeno capienza 50 persone);
- 2 spazi per riunioni e meeting (con capienza minima 10 persone).

Saranno inoltre previsti spazi sufficienti a collocare una dotazione minima di tecnologie necessarie al funzionamento dei Lab:

- connettività a banda ultra larga e punti di accesso wi-fi aperto e gratuito a banda ultra larga diffusi in tutti gli spazi dei LABs (interni e pertinenze esterne);
- attrezzature audio-video per amplificazione e realizzazione streaming incontri e videoconferenze;
- LABs 3D - almeno uno scanner 3D e almeno 2 stampanti 3D con relativo corredo tecnologico (hardware e software);
- LABs Code - almeno un kit di 20 postazioni low cost per attività di coding (orientate principalmente a bambini e ragazzi);
- LABs Drone - almeno un drone low cost utile per riprese aeree;
- LABs Handcraft - almeno tavolo da lavoro per lavorazione e modellazione legno o altri materiali;
- LABs Tab - almeno 20 tablet utilizzabili per alfabetizzazione utilizzo Web per gli adulti e test usabilità servizi;

- LABs GeoData - almeno 5 kit hardware e software per mappatura territorio e rappresentazione dati geografici;
- LABs Edu - almeno 2 Lavagne Multimediali Interattiva con dotazione software e hardware;
- LABs Sensors - almeno 2 kit di sensori ambientali corredati di software ed eventuali hardware correlati;
- LABs Video - almeno 2 kit di telecamere e sensori video corredate di software ed eventuali hardware correlati;
- LABs APP - almeno 2 kit per la creazione APP per le principali piattaforme mobile di mercato e HTML5 corredate di software ed eventuali hardware correlati;

fatta salva la possibilità, dato il percorso che prevede da un lato il breve ciclo di vita delle tecnologie al giorno d'oggi, e la contemporanea quotidiana invenzione e creazione di nuovi strumenti, app, dispositivi ecc. che da qui al 2017, quando il Laboratorio sarà operativo, sia necessario un adeguamento/modifica delle dotazioni, sempre allo scopo di svolgere le medesime funzioni in condizioni tecnologiche "up to date".

Per quanto riguarda il livello operativo e le tempistiche: la predisposizione dei locali verrà prevista in sede di progettazione ed esecuzione dei lavori infrastrutturali sul bene/contenitore culturale, mentre l'acquisto delle attrezzature e degli arredi avverrà in un momento successivo, laddove possibile tramite acquisizione mediante i mercati elettronici disponibili per l'approvvigionamento delle forniture, ma sempre funzionale all'apertura dei locali entro la fine dell'anno 2017.

Attività di promozione

Descrizione degli interventi ed indicazione della relativa tempistica

La selezione dei progetti di promozione sarà effettuata dall' Autorità Urbana Comune di Ferrara in prossimità del completamento dei lavori di riqualificazione del bene/contenitore culturale, tenuti in considerazione i criteri di selezione delle operazioni approvati dal Comitato di Sorveglianza, ovvero:

- per quanto attiene all'AMMISSIBILITA' degli interventi occorrerà valutare l'Integrazione e coerenza con le strategie regionali di promozione, soprattutto quelle attuate in materia turistica dall'azienda di promozione APT e la finalizzazione della promozione alla valorizzazione degli attrattori finanziati con l'Azione 6.7.1, nel caso di Ferrara il bene culturale che sarà opportunamente selezionato;

- per quanto attiene alla VALUTAZIONE, sarà tenuta in considerazione la qualità tecnica (contenuto dei progetti) ed economico-finanziaria (costo previsto per attività, coerenza del budget) degli interventi.

Sarà inoltre necessario prevedere l'utilizzo di tecnologie innovative e di ICT nelle attività di promozione degli attrattori finanziati con particolare riferimento alle caratteristiche di accessibilità e fruibilità. L'ampiezza del target di riferimento delle iniziative promozionali sarà oltremodo valutata;

- per quanto attiene la PRIORITA' sarà data a quegli interventi che prevedano l'integrazione con altre iniziative già previste dal proponente e/o l'inserimento in strumenti di programmazione più ampi e complementari.

In primis, comunque, è intenzione del Comune di Ferrara che l'azione di comunicazione venga rivolta al cittadino ferrarese, dal momento che, anche grazie all'utilizzo sempre più diffuso dei social media e network, i grandi eventi sentiti e partecipati direttamente da chi li vive hanno potere attrattivo anche nei confronti degli esterni e dei turisti in particolare che, una volta coinvolti in momenti di socialità presso opportuni luoghi di incontro, potranno decidere di fermarsi più a lungo o di ritornare a Ferrara.

La tempistica si articola, presumibilmente, nel seguente modo:

- Selezione delle operazioni: fine 2017
- Svolgimento delle attività: 2018
- Conclusione delle attività: fine 2018

- [Approccio integrato degli interventi oggetto della Strategia \(qualificazione del bene/contenitore culturale, Laboratorio aperto, promozione\)](#)

Il Laboratorio Aperto si propone di diventare l'hub dell'Agenda Digitale cittadina, con gli spoke, le antenne, diffuse sul territorio attraverso il coinvolgimento di cittadini e imprese.

In un contesto europeo che si avvale di tecnologie sempre più all'avanguardia anche il Comune di Ferrara, con delibera di giunta approvata il 18 Novembre 2014, ha deciso di adottare l'Agenda Digitale e di elaborare un proprio piano strategico per affrontare l'innovazione tecnologica e colmare il divario digitale attraverso sette azioni specifiche:

1. Formazione interna, per i componenti della Giunta e per i Dirigenti
2. Workshop #ADFerrara, per progettare insieme ai cittadini l'Agenda Digitale locale
3. Divario digitale, un piano di alfabetizzazione e inclusione informatica
4. Fedro Segnalazioni, una piattaforma online per raccogliere le segnalazioni dei cittadini
5. #MyFerrara, l'utilizzo dei social network per raccontare insieme la vita cittadina
6. OpenFerrara, un'indagine sugli open data
7. Informalacittà, un servizio di newsletter personalizzato

Verranno previste, sul tema della bicicletta all'interno del laboratorio, attività di tipo più "tradizionale", quali ad esempio un centro di documentazione e l'esposizione in situ di modelli storici e da collezionismo, cui si affiancheranno attività con una forte valenza ICT (come la possibilità di scaricare in loco delle apposite app multimediali suggerite ad hoc, con i percorsi degli itinerari ciclabili e dei servizi/strutture ricettive a disposizione).

Certamente il Laboratorio Aperto sarà ulteriore stimolo e "fucina di idee" per la progettazione di nuove soluzioni ICT legate alla bicicletta, alla mobilità sostenibile, all'intermodalità, alle infrastrutture ciclabili ed ai servizi connessi.

Sul tema del fiume il Laboratorio partirà dalla partecipazione (modello Urban Center, uno spazio di dialogo e di condivisione degli obiettivi e dei valori della città in cui sono rappresentati i cittadini, le associazioni, il mondo economico e sociale, le istituzioni). In questo caso sarà interessante approfondire il ruolo del fiume all'interno della città, per sfruttarne le potenzialità turistiche.

Inoltre, il Laboratorio Urbano sarà utile a individuare necessità e bisogni, utili a creare ed attivare nuovi servizi, nonché innovazioni di processo, per avere una città in trasformazione tecnologica, non solo e non necessariamente urbanistica, al passo con i tempi, in grado di accogliere ma anche di pensare al benessere e alla qualità della vita dei suoi cittadini, anche con il coinvolgimento delle proprie imprese culturali e creative.

Il Laboratorio aperto diventerà sede di eventi realizzati dall'urban center, per il coinvolgimento attivo dei cittadini, che troveranno all'interno del contenitore che verrà individuato una funzionale aula magna ed uno spazio espositivo per trattare espressamente il tema della bici e della mobilità sostenibile.

Sarà inoltre pienamente coinvolta nelle attività del Laboratorio Aperto l'Università degli Studi di Ferrara, in particolare il Laboratorio accreditato presso la Rete Alta Tecnologia Regionale Techehub specializzato nelle tecniche di recupero del patrimonio artistico e culturale. Anche il Centro per il Trasferimento Tecnologico di UNIFE può collaborare attivamente a promuovere le attività del laboratorio, diffondendone in rete le iniziative. Altri stakeholder rilevanti saranno l'Agenzia della Mobilità ferrarese AMI, per la definizione congiunta con l'amministrazione e i cittadini di politiche utili per il trasporto cittadino e le imprese del settore.

- Coerenza con interventi di qualificazione e rivitalizzazione di porzioni definite della città definite negli strumenti di pianificazione: l'intervento sul teatro Verdi è complementare rispetto ad un altro intervento prioritario per il Comune di Ferrara che riguarda la valorizzazione delle risorse artistiche, culturali ed ambientali dei Baluardi dell'amore e di San Lorenzo integrati con Piazza Verdi. Un

progetto che sarà candidato sui fondi dell'Asse 5 del POR FESR Emilia-Romagna 2014-2020 e che prevede il recupero definitivo dell'insieme dei beni nel contesto di una valorizzazione dell'intera economia locale, per innescare occasioni imprenditoriali e di occupazione.



Gli interventi riguardano: Piazza Verdi, oggi parcheggio, che diventerà un luogo di incontro, essendo inserita in un contesto urbano di grande valore storico e sul quale sono stati effettuati già investimenti per il recupero e la rivitalizzazione. Baluardo San Lorenzo, unico bastione delle mura cittadine, oggi parcheggio, presenta lesioni che ne compromettono la statica. A conclusione dei lavori, comprensivi della riqualificazione della sottostante Piazza Travaglio, l'area verrà restituita alla cittadinanza per la completa fruibilità del percorso sottomura. L'allestimento della monumentale Porta Paola, situata tra le Mura e Piazza Travaglio, restituirà il bene alla sua fruizione. Baluardo dell'amore: si compone di un parco di beni archeologici oggi nascosti da teli di protezione. Il progetto di riqualificazione, restituirà alla città un Parco Archeologico visitabile. Risultati attesi: Il completamento del recupero delle MURA SUD, con il completamento del recupero dell'ex teatro Verdi congiuntamente alla realizzazione del laboratorio Urbano diventa strumento cardine di una scelta culturale ed urbanistica che prevede il potenziamento del ruolo di "scambiatori/ nodi intermodali" dei parcheggi presenti nella zona (area ex Mof di via Darsena per sosta Bus Turistici; Area Kennedy- ex Pisa per sosta auto anche prolungata; Piazza Travaglio/Baluardo S. Lorenzo per soste più brevi/a rotazione) ove verrà potenziata la possibilità di noleggiare biciclette o utilizzare navette/autobus per la miglior fruizione del Centro storico.



- **Analisi della domanda potenziale:**

la domanda potenziale si articola in 2 segmenti: da un lato turisti, visitatori, consumatori, spettatori italiani e stranieri che possono accedere al contenitore e/o al laboratorio aperto a seconda delle iniziative in agenda. Un target specifico può essere identificato anche nelle scuole/studenti. Dall'altro lato ci sono i soggetti che vivono e lavorano all'interno del laboratorio urbano, coordinati dal soggetto gestore. Certamente i contenuti del laboratorio modificano la domanda, ma la risposta è offerta poi da un insieme di beni, non solo dal contenitore Verdi ma anche da tutto quello che l'esperienza del laboratorio induce ad andare a vedere, visitare, scoprire, anche in termini di servizi.

- **Analisi della potenziale redditività del bene oggetto di intervento:**

Le fonti di redditività del Laboratorio si possono ad oggi immaginare come quelle inerenti:

- Attività di co-working: gli introiti dovrebbero servire a copertura dei costi fissi degli spazi

- Affitto di uffici e sale riunioni: gli spazi di co-working per offrire un'elevata qualità lavorativa non devono essedere, quanto meno in termini di vicinanza, pertanto è prevedere ulteriori spazi "chiusi" uso ufficio o sala riunioni;
- Noleggio di attrezzature;
- Attività di organizzazione eventi: tenuto conto dei prezzi di mercato offerti da concorrenti locali, i workshop e gli eventi possono funzionare da attrattori per nuovi soggetti interessati a lavorare nel Laboratorio;
- Networking: il fatto di essere parte attiva di reti, può produrre occasioni di finanziamento;
- Eventuale vendita di pacchetti turistici ad hoc sul tema della bicicletta

Spetterà al soggetto gestore identificare nell'ambito di un business plan di dettaglio quali ulteriori attività prevedere e come prevedere l'autosostentamento della struttura.

4. Descrizione delle modalità di coinvolgimento della cittadinanza e degli stakeholders nell'implementazione della strategia

Ferrara ha dato vita ad un proprio Urban Center, denominato “èFerrara Informazione, comunicazione e coinvolgimento degli abitanti nelle trasformazioni urbane”, all'interno del quale sviluppa:

- Ferrara Mia: iniziative che stimolano l'interesse dei cittadini per vivere meglio nel posto in cui abitano
- Cittadinanza attiva: progetti di partecipazione e cura del bene comune
- attività di Community da parte dei cittadini e la rete della partecipazione
- Focus Sisma a seguito del sisma 2012 è stato dato avvio a iniziative tra prevenzione e progettazione partecipata per i cittadini

èFerrara Urban Center è uno spazio di dialogo e di condivisione degli obiettivi e dei valori della città; un luogo dove confrontarsi per comprendere come la comunità sta cambiando e verso quale direzione si sta dirigendo; un laboratorio dove immaginare, pensare e parlare sul futuro del territorio, in modo aperto e partecipato, in cui sono rappresentati i cittadini, le associazioni, il mondo economico e sociale, le istituzioni.

èFerrara Urban Center ha il compito di:

- informare in merito ai progetti di trasformazione in corso;
- promuovere il dibattito e lo scambio di idee e di opinioni;
- fornire strumenti di approfondimento e diffondere la consapevolezza della complessità;
- sviluppare atteggiamenti cooperativi per strategie di intervento e di trasformazione condivise;
- promuovere il territorio, la sua identità paesaggistica, ambientale e produttiva;
- diffondere la cultura della città e della cittadinanza.

èFerrara Urban Center produce: informazione, comunicazione e partecipazione, attivando un calendario di iniziative finalizzato a far conoscere i progetti e gli scenari della trasformazione che si stanno configurando nel territorio. Funziona in rete con gli altri Urban Center esistenti in Italia e in Europa. Promuove le identità locali in una maglia di rapporti internazionali.

Sulla base di questa esperienza, basata su un approccio di sviluppo locale di tipo partecipativo, all'interno del Laboratorio Urbano si darà vita a:

- Pratiche organizzate
- Pratiche spontanee
- Intenzioni

con il pieno ed attivo coinvolgimento dei cittadini e degli stakeholders nell'implementazione della strategia

5. Le risorse finanziarie per l'attuazione della strategia e le potenziali sinergie attivabili con altri programmi/strumenti

- Sintesi delle risorse finanziarie necessarie per l'attuazione della strategia di sviluppo urbano

AZIONI	CONTRIBUTO POR	COF. COMUNE 20%	TOTALE
Qualificazione del bene culturale	1.751.371,60	500.342,90	2.251.714,50
Laboratorio aperto	1.000.000,00	250.000,00	1.250.000,00
Promozione	250.000,00		250.000,00
TOTALE	3.001.371,60	750.342,90	3.751.714,50

- Integrazione con le azioni previste nel POR FSE

Scopo dell'Agenda Urbana da attuare all'interno dei Programmi FESR e FSE, in linea con gli obiettivi europei, è il supporto alla definizione delle nuove strategie per il rilancio e la riqualificazione delle città, concentrando competenze strategiche e capacità di monitoraggio e verifica, in grado di garantire sul territorio regionale innovazione e sperimentazione, connettendosi ed interagendo con le reti di città italiane ed europee. L'integrazione del FESR con le azioni del FSE interviene laddove sono previsti bandi per la creazione delle competenze proprie dell'ICT e della promozione del territorio.

- Possibili sinergie con altri programmi di finanziamento

Il Laboratorio Aperto della città di Ferrara e, più in generale il tema del turismo e della mobilità sostenibile, può trovare sinergie e complementarità con altri progetti ed altre linee di finanziamento, di diversa fonte.

A titolo esemplificativo e non esaustivo:

- altri assi POR FESR: Asse 1 per gli aspetti ICT, e di innovazione tecnologica; Asse 3, con le possibilità di finanziamento per le imprese; Asse 4 per le azioni low carbon economy che interessano il patrimonio edilizio pubblico e il trasporto pubblico locale; Asse 5 per mettere in valore il patrimonio culturale;

- Cooperazione Territoriale Europea 2014-2020: per lo scambio di buone prassi su progetti pilota con altri attori europei;

Ferrara è stata già protagonista, attraverso i finanziamenti europei della Cooperazione Territoriale 2007-2013, di progetti innovativi sul tema della bicicletta e degli itinerari ciclabili, ad esempio, attraverso l'installazione di contabiciclette all'ingresso della città, allo scopo di valutare l'andamento dei flussi e la relativa correlazione con gli investimenti strutturali e promozionali, nonché avere un valido supporto per la programmazione delle politiche della mobilità. Un altro esempio di progetto innovativo è quello della I-BIKE, che consente di estendere l'informazione turistica qualificata al di fuori dell'ufficio IAT tradizionalmente inteso, tramite una bicicletta appositamente attrezzata, dotata di soluzioni tecnologiche: una cargo bike, dalla pedalata assistita, al pannello fotovoltaico che alimenta, oltre all'illuminazione, un dispositivo per la proiezione e un tablet, direttamente connesso con la piattaforma informativa gestita ed aggiornata dal centro unificato di informazioni turistiche presso il Castello Estense di Ferrara.

- Rete regionale dell' alta tecnologia: con i settori di interesse per la Smart Specialization Strategy

- Tecnopoli: per un confronto con l'Università ed il centro per l'innovazione

- Finanziamenti regionali destinati alle factory creative: per la messa a sistema dei progetti sperimentali e innovativi che nascono sul territorio (a Ferrara: Spazio Grisù e Mercato Coperto)
- Programma Europeo Creative Europe: per il sostegno alle imprese del settore dell'industria culturale e creativa
- Smart Cities all'interno di Horizon 2020: per fare rete in un ambito di interesse per l'Autorità Urbana città di Ferrara

- [Eventuali reti nazionali ed europee da coinvolgere per la capitalizzazione degli interventi](#)

A Ferrara, i rapporti tra città e università hanno una lunga tradizione. Nel passato sono stati alimentati dall'interesse della città per le opportunità economiche offerte dalla presenza di docenti e studenti, oltre che dai vantaggi derivanti all'università dall'utilizzo del patrimonio immobiliare e dei servizi pubblici cittadini. E' però mancata una visione complessiva di Ferrara come città universitaria, una disponibilità alla reciproca contaminazione, indotta dal fastidio cittadino per la vivacità della presenza studentesca o dalle chiusure universitarie verso le potenzialità e i bisogni del territorio. Negli ultimi tempi le cose sono cambiate, insieme con le trasformazioni subite dalla città e dal suo tessuto economico e sociale e con la consapevolezza circa le potenzialità della cosiddetta società della conoscenza. Si sono assunte scelte urbanistiche condivise, avviati rapporti tra operatori economici e ricercatori, realizzati piani comuni per l'occupazione giovanile, consolidato il rapporto tra turismo e cultura, e molte altre cose. Tanto che tutti percepiscono oramai come imprescindibile una matura e articolata integrazione tra città e università nelle loro molteplici articolazioni. Un'integrazione fondata sul reciproco ascolto e sulla reciproca disponibilità ad azioni comuni originate dall'incontro tra amministrazione cittadina, società civile e politica, operatori economici, istituzioni culturali e componenti della comunità accademica, studenti in testa. Per favorire questi sviluppi, valorizzando e coordinando le molte iniziative già intraprese in questa direzione, l'Università e il Comune di Ferrara hanno promosso la costituzione di una Rete europea di città universitarie, nel cui ambito discutere e promuovere buone pratiche nel rapporto tra comunità cittadina e università, ma anche e soprattutto azioni comuni. Unitown, questo il nome della Rete, si occuperà di tutto questo nell'ambito di un esteso network di relazioni internazionali che sappia valorizzare la diversità dei punti di vista e ricavare da essa occasione di arricchimento e crescita. Unitown rappresenta la prima rete da coinvolgere per la capitalizzazione degli interventi previsti all'interno del laboratorio aperto.

Per quanto riguarda le azioni promozionali connesse al bene culturale selezionato ed al Laboratorio Urbano Turismo Sostenibile si ritiene che possano esistere ottime opportunità all'interno di reti nazionali ed europee che riguardino, a mero titolo di esempio, le città Patrimonio UNESCO, gli itinerari ciclabili di interesse europeo (Eurovelo 8), le vie navigabili (idrovia ferrarese nella core network TEN-T), piuttosto che scambi di buone prassi nell'ambito della Cooperazione Territoriale FESR, senza dimenticare azioni ad hoc rivolte al target turistico nazionale e non.

L'occasione del viaggio lungo il Fiume Po, è rappresentata dal progetto VENTO, elaborato dal Politecnico di Milano per la realizzazione di una dorsale cicloturistica che congiunga Torino a Venezia. Un progetto per dimostrare che anche l'Italia ed il nostro territorio possono essere realtà ciclabili, dove turismo e sostenibilità diventano anche una concreta e stabile occasione di occupazione e rilancio economico. A Ferrara il progetto VENTO è sostenuto da Università, Comune e Provincia, per supportare la realizzazione della pista cicloturistica più lunga d'Italia, un'altra rete da mettere in valore.

6. Procedure di selezione delle operazioni

Ai sensi dell'art. 7 del Regolamento FESR n. 1301/2013 e delle Guidance for Member States on Integrated Sustainable Urban Development di EGESIF del 18 maggio 2015 la funzione di selezione delle operazioni è affidata alle Autorità Urbane che dovranno pertanto individuare gli interventi da finanziare nell'ambito della Strategia di Sviluppo Urbano che hanno sviluppato, in coerenza con la strategia del POR, ed utilizzando i criteri di selezione delle operazioni approvati dal Comitato di Sorveglianza del 31 marzo 2015. La delega della funzione di selezione comporta l'attribuzione alle Autorità Urbane del ruolo di Organismi Intermedi del POR che sarà oggetto di un accreditamento da parte dell'Autorità di Audit nell'ambito del necessario più ampio processo di accreditamento del sistema di gestione e controllo del POR.

Il Comune di Ferrara, in qualità di Autorità Urbana procederà pertanto in tal senso individuando il Bene culturale oggetto dell'intervento di riqualificazione nonché, successivamente, il soggetto gestore del Laboratorio utilizzando i criteri di selezione delle operazioni approvati dal Comitato di Sorveglianza del POR FESR 2014-2020 del 31 marzo 2015 coerentemente con i contenuti della propria Strategia di sviluppo urbano sostenibile.

E' stato attivato all'interno del Comune di Ferrara un gruppo di lavoro trasversale (Urbanistica, Lavori Pubblici, Agenda Digitale, Fondi Europei) che verrà formalizzato attraverso appositi atti, che possa dare concreta attuazione al progetto in piena rispondenza agli obiettivi dell'Asse 6 del POR FESR e delle Linee Guida regionali.

Tale gruppo di lavoro, tenuto conto dei criteri di selezione sopra citati, nonché della pista di controllo opportunamente predisposta dalla Regione Emilia-Romagna in qualità di Autorità di gestione del Programma, elaborerà:

- una lista di Beni culturali coerenti con la Strategia Urbana e, sulla base di un'analisi Swot condotta rispetto a ciascuno di essi, individuerà il Bene che per le proprie caratteristiche sia il migliore da proporre al finanziamento POR FESR. Il Comune adotterà un proprio atto di Giunta per ufficializzare il percorso di selezione del Bene.

Tempistica: selezione del bene e adozione dell'atto di Giunta: gennaio 2016.

- una bozza di bando idoneo ad effettuare, le procedure di evidenza pubblica secondo la vigente normativa nazionale e comunitaria in materia di appalti per l' affidamento ad un soggetto esterno adeguatamente qualificato l'onere della gestione operativa della struttura. Il bando verrà pubblicato mediante l'adozione degli opportuni atti amministrativi interni all'amministrazione dandone adeguata pubblicità per favorire la massima concorrenza.

Tempistica: predisposizione del bando, pubblicazione e aggiudicazione della gara: secondo semestre 2017.

Per quanto attiene alla parte di attività riguardante la promozione degli interventi si rimanda a quanto precedentemente descritto al paragrafo [Attività di promozione](#) nell'ambito del punto 3.