

la pianura

n. 3
2005



In copertina:
Gaetano Prevati, 1914
Ferrovia del Pacifico
olio su tela cm 199x125,5

Il quadro, commissionato al pittore futurista ferrarese dalla Camera di Commercio di Milano, fa parte del ciclo pittorico dedicato alle grandi arterie del commercio mondiale (vedi anche pagg. 11 e 13). La ferrovia che attraversa le Montagne Rocciose è contemporaneamente omaggio alla civiltà moderna e simbolo di tutte le grandi ferrovie transcontinentali.

PERIODICO
NON IN COMMERCIO

Direttore Responsabile:
CORRADO PADOVANI

Comitato di Redazione:
CORRADO POCATERRA
LAURA SERVIDEI
PIERPAOLO CORREGGIOLI

Fotolito, Impaginazione e Stampa:
SATE srl
via Goretti, 88 - 44100 Ferrara
tel. 0532 765646
fax 0532 765759



Camera di
Commercio
Industria
Artigianato
Agricoltura
Ferrara

Rivista quadrimestrale della Camera di Commercio, Industria, Artigianato e Agricoltura di Ferrara
Telefono: 0532 783711
e-mail: stampa@fe.camcom.it

Autorizzazione Tribunale di Ferrara n. 41 del 18.03.1954

È vietata la riproduzione degli articoli e delle note senza citarne la fonte. Gli articoli firmati rispettano soltanto il pensiero dell'Autore e non impegnano la Direzione.

Gli articoli, anche se non pubblicati, non si restituiscono.

Poste Italiane s.p.a. - Spedizione in abbonamento postale - 70% D.C.B. - Ferrara

ECONOMIA

- 3 **Presentazione**
di Carlo Alberto Roncarati
- 5 **Reti logistiche: fattori determinanti per competere**
di Vittorio Macchitella
- 9 **L'attività delle Camere di Commercio nel settore dei trasporti**
di Sandro Pettinato e Daniela Tauro
- 14 **Trasporti, logistica ed infrastrutture: una realtà del sistema camerale**
di Laura Summa
- 16 **Infrastrutture e pianificazione dei sistemi di trasporto**
di Riccardo Bozzo
- 21 **Trasporti e logistica: un vantaggio per la competizione territoriale**
di Mirco Dondi
- 25 **La rete transeuropea dei trasporti e il Corridoio Adriatico**
di Paolo Malagodi
- 30 **La rete stradale provinciale: un impegno per recuperare storici ritardi**
a cura di Vito De Santis
- 33 **Completare la Cispadana? Quasi come giocare a sudoku...**
a cura di Fabio Terminali
- 35 **Il progetto "Viabilità e Sicurezza" della Provincia di Ferrara**
di Francesco Lavezzi
- 37 **Nel 2005 una lieve diminuzione della mortalità per incidenti**
di Luigi A. Giannilli
- 39 **Le stazioni ferroviarie, nodi intermodali e nuove piazze cittadine**
di Pierpaolo Correggioli
- 42 **FER, un'azienda al servizio del territorio e di chi vi abita**
a cura di Fabio Terminali
- 44 **Metropolitana di superficie, il progetto sembra essere ripartito**
di Marco Zavagli
- 46 **La linea ferroviaria Ferrara-Codigoro, la tratta del Delta**
di Lisa Viola Rossi
- 49 **Efficienza ed efficacia per incentivare il trasporto pubblico**
a cura di Marco Zavagli
- 53 **Cispadana ed E-55: un'attesa lunghissima**
a cura di Angelo Giubelli
- 55 **Strada Statale 16: lavori in corso**
a cura di Angelo Giubelli
- 56 **Superstrada Ferrara-Mare, occorre sviluppare una logica di "rete"**
di Corrado Padovani
- 58 **La difficile sfida di un nuovo modello di mobilità**
di Elisa Marchi
- 63 **40 anni di successi per il Consorzio Autotrasportatori Ferraresi Artigiani**
di Vincenzo Sette
- 65 **Coopser: cooperazione e logistica avanzata**
- 66 **Ecoland: per un modello innovativo ed ecologico di area industriale**
di Monia Barca
- 68 **Il paesaggio condiviso**
di Moreno Po e Francesco Alberti
- 73 **In barca attraverso la natura e la storia**
di Federica Orsatti
- 76 **Idrovia ferrarese, la progettazione si scontra con molti vincoli**
di Stefano Ciervo
- 78 **Vie d'acqua, la chiave di successo per la riqualificazione delle aree urbane**
di Alberto Guzzon
- 82 **Navigabilità dell'idrovia ferrarese**
di Mario Zaniboni
- 85 **Ricostruito il mulino del Po, un vero monumento galleggiante**
di Walter Matteucci
- 88 **La Camera di Commercio di Ferrara e la navigazione interna**
di Giorgio Mantovani

CULTURA

- 96 **Cenni storici sull'aeroporto "Giuseppe Veronesi" di Poggio Renatico**
di Roberto Zaramella
- 100 **La "Biga" e il ciclista**
di Andrea Poli
- 102 **L'album dei ricordi delle strade ferraresi: il "Gran Premio Nuvolari"**
di Marco Buscarino
- 104 **Le carrozze di Giuseppe Buzzoni**
di Margherita Goberti
- 106 **Una pala del Garofalo del Gesuati a Dresda**
di Lucio Scardino
- 109 **Ancora sullo scultore ferrarese Antonio Garella**
di Antonio P. Torresi
- 112 **Un surrealista nato sulla riva del grande fiume**
di Gabriele Turolo

SEGNALAZIONI BIBLIOGRAFICHE

- 114 Roberto Pazzi. **L'ombra del Padre** di Bruna Bignozzi
- 115 Vittorio Sgarbi (a cura di). **Il male** di Gianni Cerioli
- 116 Silvano Sansavini (a cura di). **Atti del 25° Convegno Peschiccolo** di Andrea Poli
- 117 Giovanni Vinci (a cura di). **Figli miei...dove siete?** di Mario Gallotta

COMUNICAZIONE AI DESTINATARI IN OMAGGIO DELLA RIVISTA CAMERALE «LA PIANURA»
Ai sensi del Dlgs. 196/2003, si informa che il trattamento dei dati personali dei destinatari in omaggio della rivista camerale «La Pianura» viene svolto al fine di dare esecutività alla spedizione del presente periodico. Tale trattamento avviene nel rispetto dei principi di riservatezza e sicurezza richiesti dalla legge. Il responsabile del trattamento è il Dirigente di Settore della Camera di Commercio I.A.A. di Ferrara







La Coldiretti per la Nuova Agricoltura

i nostri servizi:
Agroambientale • Tecnico Economico • Fiscale Tributario
Paghe • Espropri • L. 626 • Sindacale • Legale

via Bologna, 637 • 44040 Chiesuol del Fosso (Ferrara) • Tel. 0532.979711 • Fax 0532.978458
 e-mail: ferrara@coldiretti.it • <http://www.coldiretti.it>

AVVISO PER I LETTORI

“La Pianura” è in distribuzione gratuita, in numero limitato di copie, presso le seguenti librerie di Ferrara e provincia:

Libreria MelBook Store	P.zza Trento Trieste, 1	Ferrara
Feltrinelli Editore	Via Garibaldi, 30	Ferrara
Cartolibreria Montanari	Via Guercino, 55	Cento
Rizzati	Via Zappata, 11	Comacchio
Sognalibro	Via Saraceno, 43	Ferrara

Carlo Alberto
Roncarati
Presidente della
Camera di
Commercio di
Ferrara



Presentazione

Gli indici di *dotazione* infrastrutturale, elaborati dall'Istituto Tagliacarne per conto dell'Unione Nazionale delle Camere di Commercio, confermano per il territorio ferrarese un fattore di criticità tradizionale, perfino "storico", date le sue caratteristiche di marginalità fisica all'interno dell'area padana.

Ci si riferisce alla sua sostanziale sottodotazione di infrastrutture di trasporto, ed in particolare di quelle stradali.

E' ben noto che le infrastrutture di trasporto influenzano in modo decisivo, assieme alla mobilità delle persone e delle merci, anche la capacità competitiva di un territorio e delle imprese che in esso operano. Esse aumentano infatti la resa dei fattori produttivi, e ne diminuiscono al contempo i costi di acquisizione.

Questo ruolo diventa ancora più importante

in un'area, come quella ferrarese, che, per il suo tasso di industrializzazione - inferiore alla media regionale -, ma anche per la buona disponibilità di aree attrezzate ancora libere, può diventare destinataria dei processi di decongestionamento di attività industriali dalle zone della Via Emilia e dell'intero Nord-Est.

Da decenni ormai si ripete che il presupposto indispensabile per cancellare gli squilibri tuttora esistenti, e quindi per conseguire uno sviluppo più equilibrato e diffuso del territorio ferrarese, è rappresentato dalla realizzazione di un "sistema" di comunicazioni che attraversi trasversalmente l'area padana, collegando le aree metropolitane al Delta del Po e all'Adriatico. Già la rete di progetto stradale, individuata nei primi anni

Ottanta dal Piano Regionale dei Trasporti, prevedeva la riaffermazione del ruolo del grande "sistema" formato dalla Cispadana, dalla Ferrara - Mare, adeguatamente potenziata, e dalle direttrici E-55 ed E-45 (la Orte - Ravenna). Un grande asse stradale cispadano, il cui punto di forza può essere rappresentato dalla **intermodalità** (che rappresenta uno dei presupposti irrinunciabili del Progetto di "Corridoio Adriatico"), ed in particolare dalle sinergie che il Po è in grado di offrire e sviluppare nell'intero bacino padano.

In tal senso, oltre a puntare alla realizzazione e/o al completamento delle grandi opere (E55, Cispadana, SS16, ipotesi di trasformazione del raccordo Ferrara-mare in tratto autostradale, navigazione idroviaria, intermodalità), particolare interesse dovrà essere rivolto anche ad una logica di progettazione di "area vasta". Ciò significa ricerca di una più stretta integrazione infrastrutturale con le vicine province del Veneto e della Lombardia, tale da favorire un rafforzamento della capacità competitiva dell'intero, più ampio territorio. Questo anche perché la globalizzazione impone profondi e rapidi cambiamenti nell'organizzazione degli apparati produttivi e di scambio delle persone e delle merci.

Per questi motivi la Camera di Commercio di Ferrara, avvalendosi di uno strumento di analisi e di approfondimento come la propria rivista camerale "**La Pianura**", ha inteso procedere ad un aggiornamento di progetti ed iniziative nel settore, pur senza pretese di completezza, anche in considerazione della estrema complessità dei sistemi infrastrutturali di trasporto.

Le analisi e le valutazioni espresse nei vari articoli della rivista da autorevoli rappresentanti istituzionali, studiosi e diretti protagonisti dell'attività, si propongono pertanto di avviare un dibattito, utile ad una sempre più efficace funzione di *governance* del nostro territorio.

Hai problemi di bilancio?

la soluzione è

Conto Snello

per far quadrare il bilancio familiare



I.P.

Conto Snello della Cassa di Risparmio di Cento offre gratuitamente:

- l'accredito dello stipendio
- l'addebito in c/c del e utenze domestiche e delle tasse
- l'invio dell'estratto conto trimestrale e del e comun cazioni sulle condizioni
- gli ordini ripetitivi di pagamento (es. affitto, rette scolastiche, ecc...)
- la carta bancomat*
- la carta di credito Centum Credit Revolving*
- il prelievo agli sportelli bancomat di tutte le banche italiane
- il carnet degli assegni
- tutte le operazioni (ad eccezione delle prime lire di ogni mese)

Conto Snello senza costi di gestione, facile da controllare.

**CASSA
DI RISPARMIO
DI CENTO SpA**
www.crcento.it

Vittorio Macchitella
Direttore Generale
di Uniontrasporti

Reti logistiche: fattori determinanti per competere

Il 2004 è stato uno degli anni più positivi per il commercio mondiale: il PIL globale è aumentato di circa il 5% ed il commercio internazionale ha segnato un aumento del 10%. Infatti, dal 2001, secondo le ultime stime dell'Organizzazione Mondiale del Commercio (WTO), dopo una caduta vertiginosa registrata a seguito delle forti tensioni con il Medio Oriente e dei timori destati dalla SARS, il commercio mondiale è ritornato a crescere molto più del PIL.

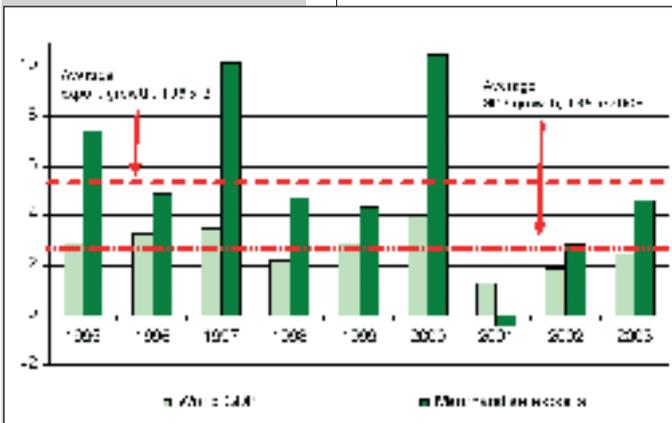
L'economia globale ha creato nuovi scenari; cancellando le distanze ha moltiplicato il commercio mondiale con le economie emergenti (secondo la definizione FMI) che hanno dato un contributo più robu-

sto agli scambi mondiali: i flussi commerciali con i paesi asiatici, in particolare con la Cina, tanto per le esportazioni quanto per le importazioni, sono aumentati con volumi di poco inferiore al 30%.

Dal 1985 al 2002 si è assistito ad un aumento degli scambi commerciali, in particolare dei manufatti, che hanno fatto registrare un trend sempre positivo. E' chiaro che tutto ciò comporta un aumento dei flussi di traffico.

Di fronte al grande sviluppo dell'economia orientale, quella occidentale registra incrementi minori. Ma come si posiziona l'Italia in tale contesto? Qual è il ruolo dell'Italia in una tale struttura degli scambi commerciali? Quali sono le opportunità legate ai nuovi flussi di traffico ed alla posizione geografica dell'Italia?

Nel 2004 il PIL dell'Italia è aumentato dell'1,2% rispetto all'anno precedente, registrando, tra l'altro, un forte squilibrio tra import ed export, a fronte di una media dell'area dell'euro di (+1,8%)¹ e le proiezioni per il 2005 indicano una crescita vicina allo 0%. Il Paese soffre di



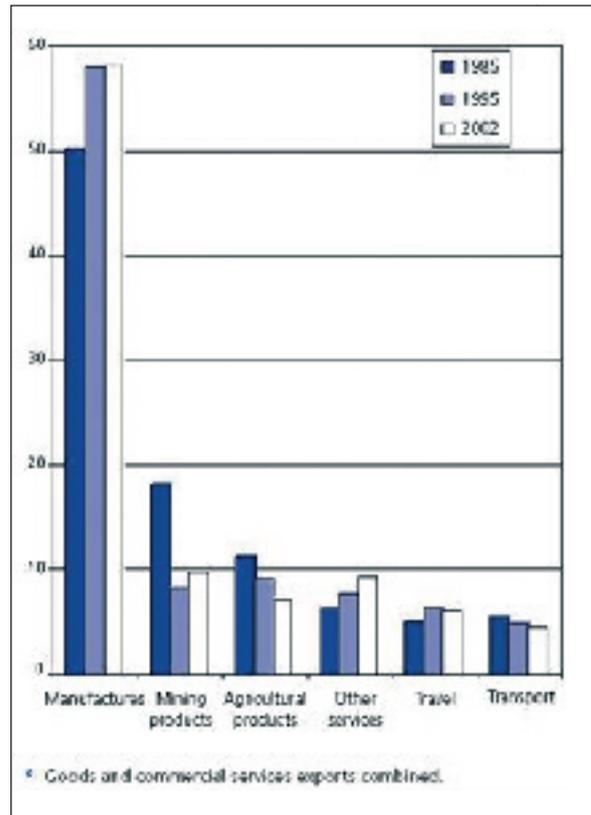
Fonte: WTO

Prodotto interno lordo (GDP) ed esportazioni di merci: periodo 1995-2003



Foto R. Del Vecchio

Esportazioni mondiali di beni e servizi, valori in percentuale



Fonte:WTO

Indice delle dotazioni infrastrutturali, anno 2004

Provincia/Regioni	Indice stradale	Indice ferroviario	Indice autostradale	Indice aereo (a/b/c/d)	Indice di dotazione infrastrutturale complessiva	Totale (media nazionale)
Emilia Romagna	121,8	127,1	122,2	79,3	115,6	100,4
Piacenza	176,4	103,6	16,6	82,3	99	90
Parma	149,6	124,1	13,7	69,3	91,1	96,4
Reggio Emilia	94,5	46,3	18,1	42,7	77	80,5
Modena	91,1	69	15,4	71,6	91,6	106,5
Bologna	142	272,1	23,2	97,8	138,8	130,8
Ferrara	65	113,2	71,4	70,6	85,4	84,7
Avvenna	109,9	118,3	53,0	73,4	733,5	111,4
Torino	152,6	51,6	155	97,2	100,2	92,5
Trin	84,2	106,5	156,1	218,1	155,2	140,7
North-Ovest	115,5	92,7	72,8	142,1	120,9	121,1
North-East	108,7	107,8	146,7	78,7	111,8	107,6
Centro	97,3	133,4	79,6	148,9	111,7	127,7
Mezzogiorno	88,5	82,4	102,6	59,7	73,9	72,9
Italia	100	100	100	100	100	100

Fonte: Unioncamere – Tagliacarne, 2004

diverse lacune nel sistema politico-economico-produttivo e, negli attuali processi di globalizzazione dell'economia, stenta ad essere competitivo, registrando anche difficoltà a cogliere le occasioni che possono derivare dalla posizione centrale nell'area del mediterraneo. Se infatti a lungo l'Italia ha sofferto della propria posizione geografica periferica in Europa, lo sviluppo dei flussi commerciali Far est-ovest, che interessano il mediterraneo, come è stato da più fonti affermato, avrebbe potuto agevolare il nostro Paese, facendolo divenire la naturale piastra logistica dell'Europa. A

tal fine sono però necessarie decise azioni del mondo politico e imprenditoriale che, ad oggi, ove presenti, stentano a consolidarsi in un quadro strategico coerente.

In quest'ottica, una delle problematiche da affrontare è legata alla organizzazione di un sistema logistico nazionale evoluto, che peraltro necessiterebbe di adeguate infrastrutture. Infatti, se le regioni più sviluppate del Nord Italia si trovano in una situazione intermedia tra perifericità ed accessibilità, le regioni del Centro, ma in particolare quelle del Sud, soffrono di una vera e propria marginalità territoriale.

E' necessario, quindi, confermare le priorità di collegamento di interesse europeo stabilite dal Governo, come il corridoio Berlino-Palermo o il Bari-Durazzo-Varna, ma anche il corridoio V che attraversa trasversalmente l'Italia e su cui si movimenta il 36% delle merci della nuova Europa. Quest'ultimo, ad esempio, rappresenta per l'Italia la possibilità

di evitare che le merci, da Ovest dirette all'Europa centro - orientale e viceversa, passino a nord delle Alpi. Ed ancora: bisogna ribadire la necessità della realizzazione dell'Alta Velocità Lione-Torino-Milano-Verona-Venezia-Trieste e/o del collegamento ferroviario Verona-Brennero-Monaco. Non vanno poi dimenticati dei provvedimenti a livello nazionale che sono strettamente correlati con i corridoi europei quali, ad esempio, il corridoio plurimodale TIBRE (Brennero-Verona-Parma-La Spezia) ed il corridoio adriatico. Infine le Autostrade del mare.

La realizzazione, quindi, delle grandi opere infrastrutturali e delle reti transeuropee diventa una priorità affinché le varie regioni possano trovare opportunità di sviluppo, riduzione delle distanze, ed uno spazio economico competitivamente organizzato. In poche parole uno "spazio senza frontiere".

E' chiaro che una buona dotazione infrastrutturale rappresenta uno degli elementi che contribuiscono a rendere una regione, una città, competitiva rispetto al resto del territorio. In questo Ferrara non presenta un buon indice: secondo, infatti, l'indagine realizzata da Unioncamere e da Istituto G. Tagliacarne, l'indice generale di dotazione infrastrutturale è al di sotto della media nazionale ed è pari a 85,4, contro i 115,6 dell'Emilia Romagna.

Solo le ferrovie registrano un valore superiore alla media nazionale (113,2), ma comunque inferiore a quello dell'Emilia Romagna (127,1), mentre l'indice attribuito alla dotazione della rete stradale (65,0) risulta essere il valore più basso di tutte le province della Regione.

Stessa situazione si verifica se analizziamo l'indice di "accessibilità infrastrutturale dei Sistemi Locali del Lavoro (SLL)" elaborato dall'Isfort: esso misura le distanze e le relazioni tra i nodi infrastrutturali di accesso alle reti di trasporto e la concentrazione degli addetti che utilizzano quelle reti. L'indice attribuisce a Ferrara il valore di 65,57; seppur il valore è superiore alla media italiana (59,2), l'SLL di Ferrara dista dal primo in graduatoria (Venezia) 13,4 punti.

Ma la posizione del territorio ferrarese non risulta del tutto marginale se consideriamo che Ferrara gravita nell'area di influenza di alcuni dei più importanti nodi di trasporto, quali i porti di Ravenna, Venezia e Monfalcone; gli interporti di Bologna e Rovigo; il terminal inland di Lugo di Romagna.

E' chiaro, quindi, che affinché Ferrara possa inserirsi all'interno dei principali snodi viari e facilitare i collegamenti con l'Europa Centrale ed Orientale in particolare, nonché con tutti i Paesi che si affacciano sull'Adriatico, si deve operare in un'ottica di *sistema* con le opportunità offerte dalle politiche infrastrutturali nazionali ed europee; bisogna promuovere reti di alleanze con altri Stati ma anche tra le singole città, italiane ed europee, così come è stato indicato dal Ministero delle Infrastrutture e dei Trasporti nella bozza delle linee guida de "Il piano strategico delle città come strumento per ottimizzare le condizioni di sviluppo della competitività e della coesione".



NOTE

¹ Ministero dell'Economia e delle Finanze, 2005, Relazione generale sulla situazione economica del paese 2004, Roma, Italia

BIBLIOGRAFIA

Ministero dell'Economia e delle Finanze, 2005, Relazione generale sulla situazione economica del paese 2004, Roma, Italia.

WTO, 2004, Stronger than expected growth spurs modest trade recovery, News del 5 Aprile 2004.

WTO, 2004, Trade and trade policy developments.

Unioncamere-Istituto G. Tagliacarne, 2005, Rapporto sulla dotazione infrastrutturale delle province, Roma, Italia.

Isfort, 2002, L'accessibilità infrastrutturale dei Sistemi Locali del Lavoro, Roma, Italia.

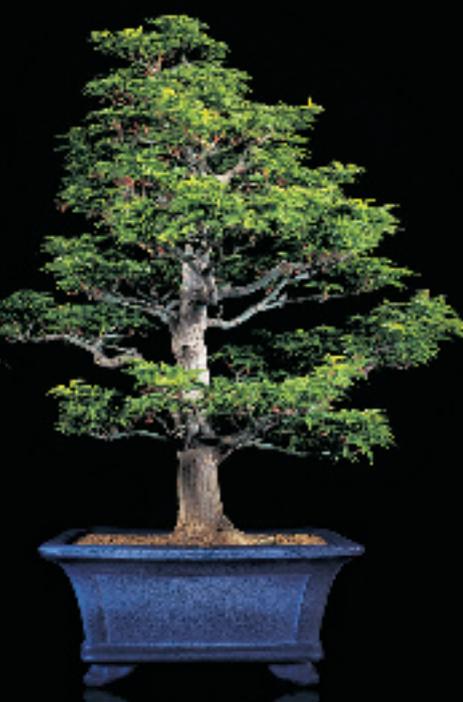
MIT, 2005, Il piano strategico delle città come strumento per ottimizzare le condizioni di sviluppo della competitività e della coesione, Roma, Italia.



 **BANCATREVISO**



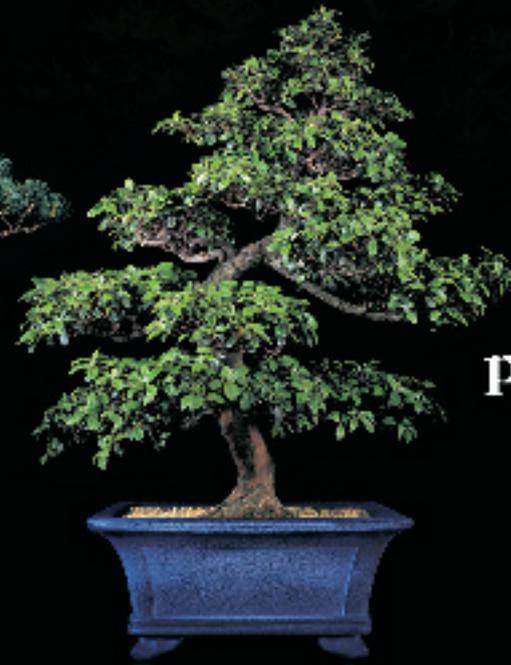

BANCA POPOLARE DI ROMA



CREDITO VERONESE SPA




 **BANCA MODENESE s.p.a.**




Banca Farnese

**Ci prendiamo
cura di loro
per farli crescere
con noi.**

 **CASSA
DI RISPARMIO
DI FERRARA**

 **CARIFE**
Gruppo Bancario Cassa di Risparmio di Ferrara

Il nuovo gruppo italiano di banche locali

Sandro Pettinato
Daniela Tauro
Unione Italiana
delle Camere di
Commercio

L'attività delle Camere di Commercio nel settore dei trasporti

La disponibilità di un efficiente settore dei trasporti rappresenta fattore primario per la competitività ed il potenziale di crescita di un Paese. Nelle sue componenti infrastrutturali e di servizio, tale settore alimenta uno dei motori principali della globalizzazione quale processo che investe tutte le sfere dell'attività umana, configurandosi come fonte sicura di sviluppo economico, sociale e culturale per gli attori in grado di coglierne appieno le opportunità.

In Italia, il crescente interesse e gli interventi messi in atto a tutti i livelli di *governance* in materia di politica dei trasporti, trovano ulteriore giustificazione alla luce della fortunata posizione geografica del nostro territorio nel bacino Mediterraneo: date le prospettive di crescita dei flussi di traffico merci e passeggeri in tale area, il nostro Paese è potenzialmente in grado di offrire una vasta gamma di servizi logistici e di trasporto per i flussi di attraversamento da/verso l'Unione Europea "allargata", con conseguenze potenzialmente positive in termini di sviluppo economico e di coesione territoriale.

L'ostacolo principale alla realizzazione di questo vantaggio competitivo risiede in un cronico e sistemico ritardo infrastrutturale¹, più grave nelle regioni del

Mezzogiorno, la cui presa di coscienza ha recentemente indotto il Governo a varare un disegno organico di politica delle infrastrutture di trasporto.

Nell'ambito di tale disegno, teso a colmare in tempi ragionevoli il *deficit* in questione, dotando il mercato di infrastrutture in grado di consentire la coesione

territoriale ed economica delle relazioni commerciali e sociali, un riconoscimento importante è stato attribuito al ruolo

che il mondo camerale svolge con la propria attività, ai fini dello sviluppo infrastrutturale del territorio.

Con la Legge 166/02 (Merloni-ter), infatti, le Camere di Commercio sono state incluse tra i soggetti "promotori" di opere pubbliche inserite nell'ambito della programmazione annuale o triennale degli enti preposti, e da realizzare con il ricorso agli strumenti della finanza di progetto. Tra le ragioni di questa scelta, oltre alla capacità di mobilitare capitali privati che è tipica delle Camere di Commercio, vi è il ruolo a 360 gradi che queste giocano nel settore e nelle politiche per le infrastrutture (di trasporto e non), e che le rende - singolarmente e a livello di sistema - attori centrali nello scenario di razionalizzazione e potenziamento del patrimonio infrastrutturale del Paese.

Il ruolo attribuito alle Camere di Commercio è da ricondursi a due ordini di motivi, il primo dei quali ha a che fare con la peculiarità degli enti camerale di porsi quali istituzioni a metà strada tra Stato, mercato e società civile, perno attorno al quale ruotano azione pubblica e privata nell'ambito di un particolare contesto territoriale. Grazie a questo peculiare status, il sistema è in grado di giocare una partita importante nella creazione di quel consenso locale che rappresenta uno degli elementi imprescindibili per lo sviluppo di infrastrutture e servizi per la mobilità.

La mancanza di consenso può infatti riflettersi in una mancata realizzazione di interventi volti a migliorare la performance del Paese: nonostante il generale accordo sulla necessità di nuove e/o più efficienti soluzioni infrastrutturali che permettano di ridurre i problemi di congestione e di inquinamento, infatti, quando si tratta di collocare sul territorio le relative strutture fisiche (siano esse una nuova linea ferroviaria o un interporto) non è raro scontrarsi con una forte opposizione locale.

Da questo punto di vista, il contributo delle Camere di Commercio quali sog-



Fig. 1. La distribuzione dell'intervento camerale nelle infrastrutture di trasporto: volume delle partecipazioni.

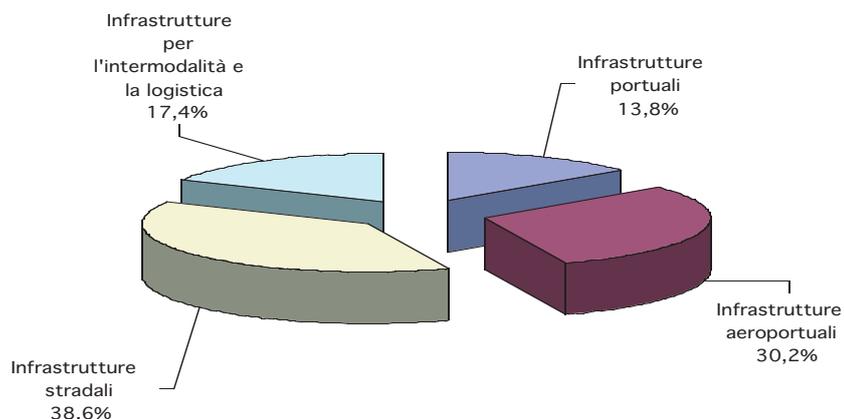
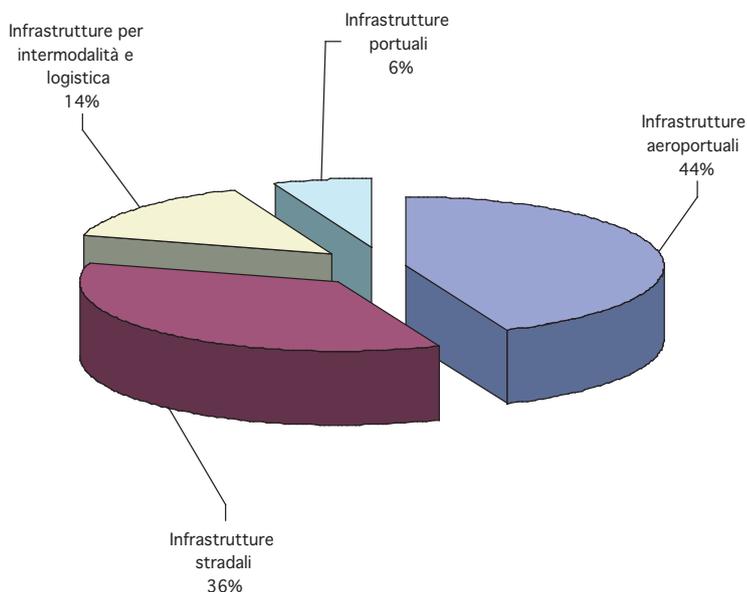


Fig. 2. La distribuzione dell'intervento camerale nelle infrastrutture di trasporto: volume delle risorse investite



getti "facilitatori" di decisioni, attori neutrali capaci di catalizzare i vari interessi in gioco a livello locale, metterli a sistema e intervenire in modo efficace nel processo di programmazione, realizzazione e gestione di opere pubbliche, risulta non solo essenziale, ma anche legittimato dal forte presidio "operativo" che il sistema vanta in generale nelle infrastrutture, e, nella fattispecie, nel settore delle infrastrutture di trasporto.

Tale presidio, che attiene pertanto al secondo ordine di motivazioni, si manifesta attraverso l'operato di agenzie specializzate del sistema camerale (tra cui spicca l'attività di Uniontrasporti² quale organismo tecnico di consulenza, assistenza progettuale e coordinamento nell'elaborazione ed attuazione delle linee di politica dei trasporti, nonché

nell'attività di orientamento e supporto alle decisioni di investimento delle Camere), ma si concretizza e consolida soprattutto nella partecipazione diretta a Società, Enti, Aziende e Consorzi di trasporto.

Con pesi variabili ma comunque significativi, infatti, gran parte delle Camere di Commercio ed alcune Unioni Regionali partecipano, in qualità di soggetti istituzionali, al capitale di innumerevoli Società di realizzazione e gestione delle reti autostradali e ferroviarie, delle infrastrutture portuali, aeroportuali, interportuali e per l'intermodalità e logistica, vale a dire proprio i nodi e le reti di trasporto su cui ruotano le potenzialità di crescita del Paese.

La misura di tale impegno si può evincere dai dati pubblicati annualmente nel Rapporto sul sistema camerale (Unioncamere): al dicembre 2004 il sistema vantava complessivamente 1.438 partecipazioni in settori strategici per lo sviluppo e l'ammodernamento del tessuto imprenditoriale locale³, di cui più del 20% in organismi di varia natura operanti nel settore infrastrutture di trasporto.

In particolare, i dati recenti, aggiornati al giugno 2005 ad uso interno, fanno registrare complessivamente 311 partecipazioni delle Camere di Commercio nel settore dei trasporti, da declinare in quattro grandi tipologie di infrastrutturazione (Fig. 1)⁴:

- infrastrutture stradali,
- infrastrutture aeroportuali (aeroporti di ogni categoria),
- centri intermodali (interporti, strutture per la logistica, etc),
- infrastrutture per la portualità, turistica e commerciale, per un ammontare di capitale sottoscritto pari a più di 130 Milioni di Euro, cioè quasi il 40% del capitale complessivamente investito dal sistema camerale nell'intero settore delle infrastrutture, che oltre alle infrastrutture di trasporto comprende, a titolo informativo, anche quelle "di rete" (impianti e reti ambientali, società di telecomunicazione ed energia) e "di supporto all'economia" (fiere, mercati agroalimentari e centri commerciali).

I dati relativi alla distribuzione dell'intervento nei singoli comparti trasportistici dimostrano un considerevole impegno delle Camere di Commercio nel comparto del trasporto stradale. Malgrado

Area di intervento	Numero partecipazioni	Capitale medio versato (in Euro)
Infrastrutture aeroportuali	94	607.418,05
Infrastrutture stradali	120	393.235,81
Infrastrutture per intermodalità e logistica	54	351.563,00
Infrastrutture portuali	43	182.793,53

Tabella 1 - Numero di partecipazioni e capitale versato per tipologia infrastrutturale

alcune liquidazioni avvenute nel corso del 2004, infatti, tale comparto prevale sugli altri per numero relativo di partecipazioni detenute - 120, quasi il 40% del totale - spesso concentrate in poche grandi aziende del settore (tra cui, ad esempio, Autostrada Ligure Toscana SpA, Autostrada Brescia-Padova SpA, Autocamionale della Cisa SpA., etc.) per un ammontare complessivo di capitale sottoscritto pari a ca. 47 milioni di euro, il 36% del volume totale investito nei trasporti.

A ulteriore dimostrazione del ruolo cardine del sistema camerale nel programma nazionale di infrastrutturazione del Paese, vale la pena sottolineare come le Camere di Commercio siano presenti anche nella realizzazione di alcune delle Grandi Opere inserite nel Piano Generale dei Trasporti, sia nelle Società coinvolte direttamente nella loro costruzione, come nei casi dell'Autostrada Brescia-Bergamo-Milano (BreBeMi), della Pedemontana Veneta, e della realizzazione dei piani di accessibilità stradale e ferroviaria del nuovo polo fieristico di Milano, sia nella sfera della promozione e supporto dei progetti a livello locale, come nel caso della Metropolitana sublagunare di Venezia o del progetto di Bretella autostradale tra Prato e Signa.

Malgrado la diffusa presenza nelle Società del comparto stradale, gli aeroporti rappresentano il settore trasportistico verso il quale le Camere veicolano la quota maggiore di finanziamenti, sia in termini di volume complessivo delle risorse investite (ca. 58 milioni di Euro, pari al 44% del totale), sia in termini di capitale medio versato, ca. 607,5 mila euro, per singola partecipazione (Fig. 2.).

Il sistema camerale detiene partecipazioni in quasi tutti gli aeroporti aperti al traffico commerciale, tanto che ben 22 delle 23 Società che gestiscono strutture inserite nel Sistema Nazionale Integrato Trasporti (SNIT) sono parteci-

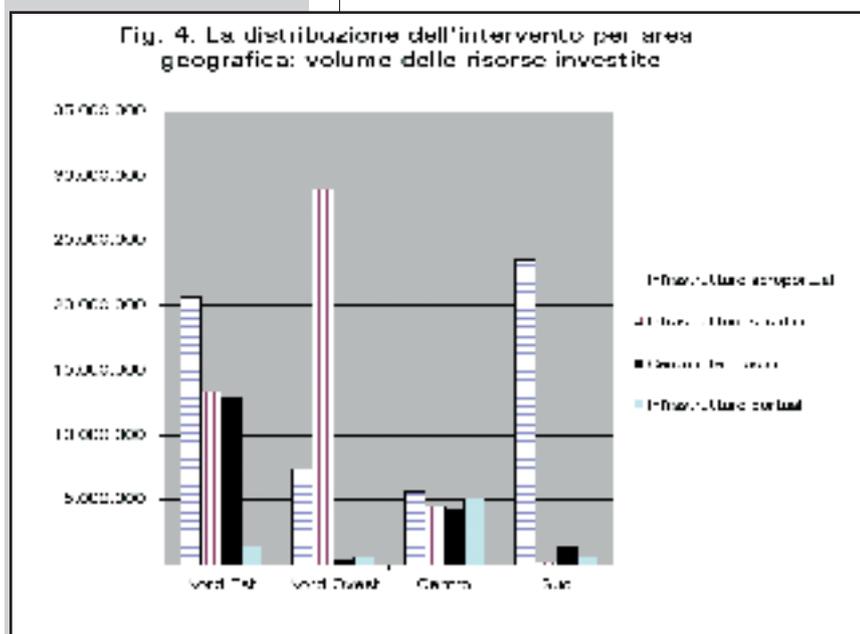
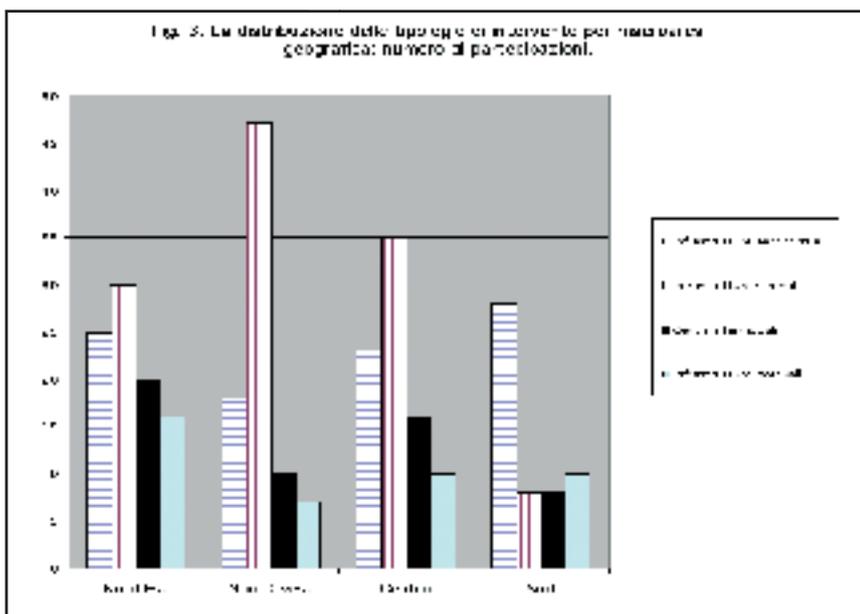
pate dalle Camere di Commercio, talvolta in quote di maggioranza "individuali" (come nel caso delle Camere che partecipano al capitale sociale degli aeroporti di Cagliari, Vicenza e Bologna), o "congiunte" (come nel caso dell'aeroporto di Catania).

Vale la pena sottolineare come il presidio camerale nel comparto degli aeroporti non si limiti ai soli dati di partecipazione diretta: spesso, infatti, le Società di Gestione detengono quote di partecipazione anche in altre Società di pari oggetto: è il caso, a titolo esemplificativo, della Società che gestisce lo scalo di Bologna e che, a sua volta, è socio di maggioranza degli aeroporti di Forlì, Verona e Parma.

Altra tipologia di investimento riguarda le infrastrutture per l'intermodalità e la fornitura di servizi logistici, la cui importanza risulta destinata a crescere a seguito dell'apertura della Zona di Libero Scambio Euromediterranea (prevista dalla Dichiarazione di Barcellona del 1995) e, quindi, della necessità di far sì che l'Italia diventi un punto d'accesso efficace verso il continente Europeo, in grado di consolidarsi come snodo per gli itinerari di natura economica e commerciale dei flussi di merci. In tale settore, le Camere di Commercio investono ca. il 14% delle risorse finanziarie destinate ai trasporti (pari a 18 milioni di euro), veicolate attraverso 54 partecipazioni dirette. Il numero di partecipazioni, in questo caso, risulta spesso concentrato in poche grandi Società, tra cui la Centro Padano Interscambio Merci SpA (Camere di La Spezia, Milano, Parma e Reggio Emilia), l'Interporto di Padova (Belluno, Padova, Treviso e Vicenza), Interporto Toscano



G. Previati, *Trafo delle Alpi*, 1915 circa, Collezione Camera di Commercio di Milano, olio su tela cm. 199x123



(Livorno e Pisa), la Società Interporti Siciliani SpA (Catania e Siracusa), etc. Alla luce dell'esigenza che il Paese diventi una piattaforma logistica *integrata* per gli scambi attuali e futuri, un occhio di riguardo deve essere prestato alle strutture per il trasporto marittimo, le quali rappresentano l'anello insostituibile nella catena della logistica poiché chiamate ad assorbire il peso maggiore dell'incremento della domanda di trasporto derivante dall'apertura della Zona di Libero Scambio.

Sebbene il settore della portualità rappresenti l'ambito trasportistico in cui gli investimenti risultano relativamente inferiori rispetto a quelli destinati ad altri settori (nel complesso ca. 8 milioni di euro, per 43 partecipazioni ed una incidenza del 6% sul totale delle risorse

investite nei trasporti), le Camere di Commercio vi giocano comunque un ruolo strategico poiché presenti a vario titolo nella gestione delle strutture portuali.

Ciò avviene sia attraverso la partecipazione al capitale delle Società di gestione, sia attraverso l'attività delle Aziende Speciali di emanazione camerale per i porti di Monfalcone, Chioggia, Agrigento e Porto Torres⁵, sia infine come presenza istituzionale nell'ambito della governance delle Autorità Portuali, come stabilito nella Legge n. 84/94 di riordino dei porti.

Dal punto di vista della distribuzione dell'intervento (Figg. 3. e 4.) per macroarea geografica, è possibile infine confermare la tendenza già rilevata a livello nazionale che vede le Camere di Commercio detenere un numero maggiore di partecipazioni nel settore del trasporto stradale, pur investendo una quota relativamente più elevata di risorse finanziarie nel settore degli aeroporti. Tale tendenza risulta in parte contraddetta dalle Camere del Sud, per le quali gli aeroporti detengono il primato assoluto sia in termini di volume di partecipazioni che di capitale investito (28 partecipazioni - il 52% del totale - per ca. 23,5 milioni di euro investiti, quasi il 90% del totale delle risorse), sia dalle Camere del Nord Ovest per le quali vale la situazione opposta, con ca. 29 milioni di euro investiti nel settore stradale (il 78% del totale) per 47 partecipazioni detenute.

I pochi dati forniti contribuiscono a spiegare come, a far leva sulla partecipazione diretta nell'economia, il ruolo del sistema camerale si sia progressivamente rafforzato, trasformandosi da quello di "semplice" investitore in quello di legittimo portatore delle istanze del settore privato presso le istituzioni pubbliche, nonché efficace luogo di sintesi tra scelte politiche, risorse finanziarie e sviluppo economico territoriale. Il riconoscimento conferito dal Governo nell'ambito della politica per le infrastrutture, che le ha poste in una posizione "complementare" rispetto a quella dei programmatori locali e nazionali, non fa quindi che dar prova di come il percorso avviato dalle Camere di Commercio si stia dimostrando fruttuoso e lungimirante ai fini di una maggiore competitività dell'intero sistema Paese.

Tale competitività dipende tuttavia tanto dal potenziamento e dall'evoluzione delle infrastrutture esistenti (di trasporto e non), quanto dalla capacità che il nostro Paese avrà di attrezzarsi in modo adeguato per sfruttare i vantaggi dell'innovazione e delle nuove tecnologie.

Per cogliere al meglio le opportunità prodotte dal processo di globalizzazione e fare in modo che la programmazione infrastrutturale riesca nel suo ruolo di volano per la crescita economica e sociale del paese, sarà necessario che le scelte di indirizzo ed investimento siano focalizzate sia sul potenziamento ed incremento delle dotazioni esistenti, sia sulla progettazione e realizzazione di infrastrutture, materiali e immateriali, innovative e di valenza strategica. Se da un lato sarà necessario continuare ad operare a favore dell'intermodalità, dell'interconnessione con le reti europee, dello sviluppo di una logistica integrata per le merci, dei nodi aeroportuali e portuali in funzione delle vocazioni del territorio, etc, dall'altro bisognerà puntare sull'innovazione, promuovendo, ad esempio, la diffusione capillare delle reti telematiche digitali e dei connessi servizi innovativi per le imprese ed i cittadini, sull'ambiente, investendo in infrastrutture energetiche che garantiscano minori costi di produzione ed una maggiore "compatibilità ambientale" alla nostra economia, e via dicendo.

In questi ambiti il sistema camerale è già in parte attivo, ma la sfida al recupero del *deficit* di cui soffre l'Italia è difficile e, alla luce di quanto sopra, le Camere di Commercio sono chiamate a dimostrare nuovamente la propria lungimiranza e capacità di anticipare le direttrici evolutive dello sviluppo per cogliere le relative opportunità, agendo in modo da indirizzare le scelte pubbliche e private verso la realizzazione di quelle infrastrutture indispensabili, non solo per mantenere, ma anche per incrementare la competitività del sistema Italia nello scenario internazionale del futuro.

NOTE

¹ Dovuto, tra le altre cause, al netto ridimensionamento degli investimenti pubblici in infrastrutture, alla riscontrata inadeguatezza delle norme ordinarie a gestire i processi decisionali aventi ad oggetto opere di grandi dimensioni (ricompo-



G. Previati, *Carovaniera del deserto*, 1914. Collezione Camera di Commercio di Milano, olio su tela cm. 199x144

nendo gli eventuali dissensi tra gli stakeholders) ed alla scarsa propensione del sistema bancario italiano a finanziare la realizzazione di opere pubbliche i cui servizi siano assoggettabili a tariffazione (opere "calde").

² Società promossa da Unioncamere e dalle Camere di Commercio locali, nata nel 1990 proprio ai fini di favorire e sostenere lo sviluppo del sistema dei trasporti, della logistica e delle infrastrutture.

³ Tra cui, ad esempio, i settori di attività per la tutela e la valorizzazione dei prodotti locali, la ricerca e l'innovazione tecnologica, il supporto all'economia locale (fiere, mercati agroalimentari e centri commerciali), la formazione, etc..

⁴ Si omette volutamente la presenza del sistema camerale nel comparto del trasporto ferroviario, gestito e monitorato da un esiguo numero di soggetti su scala nazionale. Ciò nonostante, le Camere di Commercio sono presenti su due tratte essenziali: la Tirrenica Milano-Roma (15 CCIAA, per un capitale complessivo sottoscritto pari a ca. 480mila euro) e la Tirreno-Brennero (12 CCIAA, per un importo complessivo di 124mila euro) - dati 2003.

⁵ Di cui le prime due impegnate direttamente nell'offerta di servizi per la portualità, mentre le altre due in attività di promozione e sviluppo della portualità locale.

Laura Summa
Uniontrasporti

Trasporti, logistica ed infrastrutture: una realtà del sistema camerale

Nata nel 1990 come associazione di Unioncamere e delle Camere di Commercio locali per sostenere l'impegno del sistema camerale nello sviluppo dei trasporti, della logistica e delle infrastrutture, Uniontrasporti è oggi un accreditato organismo tecnico di ricerca e di supporto all'elaborazione delle linee di politica dei trasporti a livello nazionale e locale. Esso inoltre contribuisce alla diffusione delle conoscenze del sistema camerale ed istituzionale in genere.

Caratterizzata da una struttura snella, Uniontrasporti opera per progetti mediante la costituzione di gruppi di lavoro nei quali il proprio personale viene affiancato da professionisti e società altamente qualificate e selezionate con le quali esistono accordi di cooperazione su basi tematiche.

Uniontrasporti segue un approccio multidisciplinare che secondo le necessità comporta un mix tra problematiche economiche, aspetti gestionali, normativi, ambientali e pianificatori.

La società offre consulenza ed assistenza tecnica, progettuale e coordinamento di attività tra soggetti territoriali e locali (istituzionali e non). Specificamente:

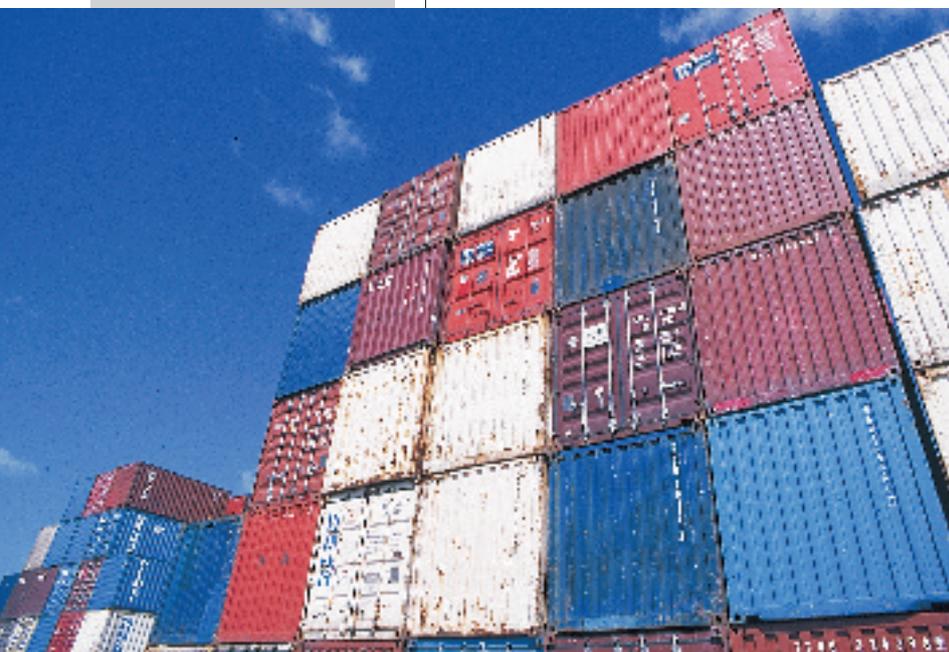
✓ supporto nella predisposizione di

documenti, prese di posizione, analisi di carattere generale sui temi di politica dei trasporti e delle infrastrutture a livello locale, regionale, nazionale e comunitario, e nella gestione di accordi con altri soggetti istituzionali;

- ✓ assistenza nel funzionamento degli organismi costituiti all'interno di ciascun Ente (segreteria tecnica delle "Commissioni trasporti" o organismi assimilati);
- ✓ coordinamento e supporto a tavoli di incontro con altri portatori di interessi del settore delle infrastrutture e della logistica;
- ✓ predisposizione di piani di fattibilità o di pre-fattibilità;
- ✓ studi ed analisi sulle tematiche delle infrastrutture e logistica ai diversi livelli territoriali;
- ✓ osservatori;
- ✓ analisi e studi per la individuazione di opportunità di investimento, assistenza nelle attività di "finanza di progetto";
- ✓ assistenza nella individuazione di partners, potenziali investitori;
- ✓ assistenza nei rapporti con organismi internazionali (Commissione europea e BEI in particolare).
- ✓ assistenza per l'organizzazione di eventi;
- ✓ gestione della segreteria tecnica di comitati o organismi promotori di iniziative a livello trans-europeo.

Direttore della struttura è Vittorio Macchitella, già vice segretario generale di Unioncamere, mentre riconfermato per il triennio 2005-2008 in qualità di Presidente è Paolo Odone, Presidente della Camera di Commercio di Genova che già dal 2001 si è occupato, tra l'altro, della promozione dei corridoi plurimodali europei quali il Corridoio V e l'asse ferroviario Genova-Rotterdam.

Dal 2004, inoltre, la società si avvale della collaborazione di università e centri studi con i quali Uniontrasporti mira ad arricchire il suo staff con competenze tecniche altamente qualificate. I soci



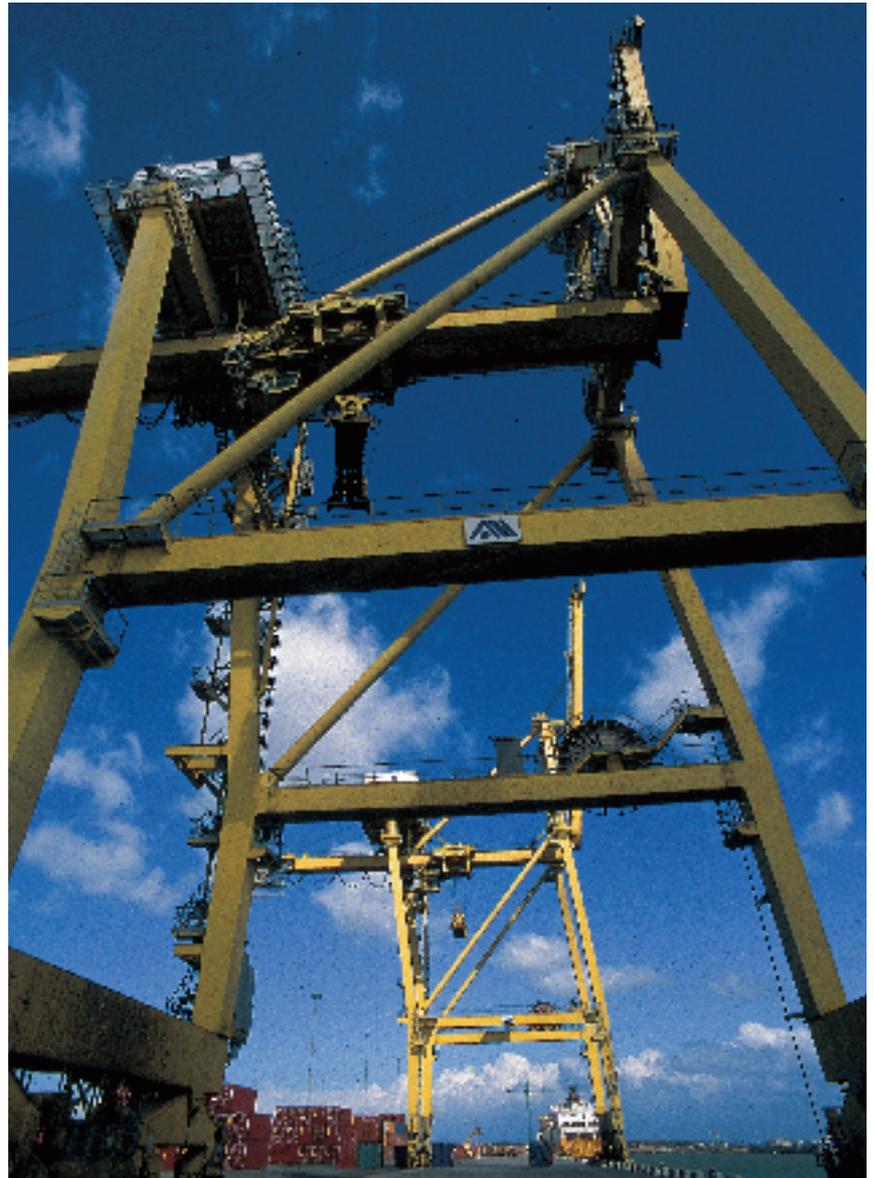
di Uniontrasporti sono le Unioni delle Camere di Commercio di Abruzzo, Basilicata, Liguria, Lombardia, Molise, Piemonte, Sardegna, Sicilia, Trentino Alto Adige, Umbria, Veneto, Unioncamere italiana, Assoport, Confcommercio, Consorzio Zai di Verona e Interporto di Bologna.

Dalla sua nascita ad oggi Uniontrasporti ha affrontato un'ampia gamma di tematiche che riguardano, tra l'altro, la logistica dei trasporti nei distretti industriali e nelle filiere agroalimentari, la distribuzione e la raccolta delle merci in ambito urbano, la pianificazione e la fattibilità tecnica e finanziaria per l'elaborazione di piani territoriali di trasporto, l'analisi ed il monitoraggio degli strumenti di programmazione europea, nazionale, regionale e locale. Ha sviluppato, inoltre, attività di ricerca nell'ambito dell'economia territoriale e dei trasporti con particolare attenzione alle infrastrutture di trasporto e logistiche in tutte le sue modalità. Tra le principali attività di ricerca, le due pubblicazioni edita da Il sole 24 Ore nel 1998 e nel 1999 rispettivamente il "Rapporto sulla portualità italiana 1996-1997" e il "Secondo rapporto sulla portualità italiana 1998-1999", ma anche l'"Osservatorio sulle infrastrutture nelle regioni italiane" del 2001 ed "I valichi alpini: una barriera allo sviluppo" del 2003, entrambi commissionati da Unioncamere italiana.

Recentemente Uniontrasporti ha realizzato due lavori di attuale trattazione: l'"Analisi delle interconnessioni tra il sistema ferroviario Alta capacità/Alta Velocità e le infrastrutture di trasporto locali alpine nell'ambito del Corridoio 5" ed i "Lineamenti per l'integrazione dei sistemi logistici e trasportistici nell'area Euro-Mediterranea".

All'attenzione di Uniontrasporti nei prossimi mesi le tematiche relative al Corridoio 1 Berlino-Palermo ed all'asse ferroviario Genova-Rotterdam. Per quest'ultimo, Uniontrasporti fornirà assistenza tecnica alla "comunità" costituita dalle Camere di Commercio italiane, svizzere, tedesche e olandesi per promuovere presso le autorità nazionali e comunitarie la realizzazione di questo importante asse ferroviario transeuropeo che ha ai suoi estremi i porti di Genova e Rotterdam.

Sempre nei prossimi mesi Uniontrasporti si occuperà, fra le altre, delle tematiche relative ai traffici euromediterranei, alle autostrade del mare, all'adeguamento delle nostre strutture portuali in funzione di traffici generati dall'Asia. Infine, si dedicherà al coordinamento su scala nazio-



nale degli osservatori sulle infrastrutture, sui trasporti e sulla logistica, gestiti a livello regionale e realizzati nell'ambito del Fondo di Perequazione di Unioncamere. Fino ad oggi, infatti, il monitoraggio delle infrastrutture di trasporto è stato realizzato in maniera autonoma dalle singole strutture, camerali e non.

L'obiettivo dell'attività di coordinamento promossa da Uniontrasporti è proprio quello di creare un unico portale verso cui possano convergere gli strumenti delle singole regioni, sviluppati comunque secondo un modello di osservatorio comune che renda i dati e le informazioni relativi alle varie regioni "confrontabili" tra loro.

Uniontrasporti partecipa a sua volta ad organismi quali il Consorzio Train (di cui è socio fondatore), Italian Distribution Council, Scuola Nazionale Trasporti e Logistica, Istituto Quasar e Short Sea Shipping.

Foto di
Roberto Del Vecchio

Riccardo Bozzo
CIRT - Centro
Interuniversitario di
ricerca sui trasporti di
Genova

Il "Corridoio 5" tra i 30 progetti prioritari dell'Unione Europea

Infrastrutture e pianificazione dei sistemi di trasporto

Si stima che il settore dei trasporti contribuisca per circa il 10% alla ricchezza dell'Unione Europea in termini di prodotto interno lordo (PIL), equivalente a mille miliardi di euro l'anno, e vede più di dieci milioni di persone impiegate al suo interno. Costituisce inoltre una componente chiave per la competitività dei sistemi produttivi europei e per rafforzare la coesione territoriale della Unione. Al sistema di trasporto sono altresì imputabili costi esterni (legati a incidentalità¹, congestione², inquinamento gassoso e acustico, produzione di gas serra) dell'ordine dei cento miliardi di Euro all'anno nella sola Italia e con una incidenza percentuale sul PIL a livello europeo di circa l'8%.

Le precedenti cifre spiegano in estrema sintesi perché l'Unione Europea senta la necessità di sviluppare una rete di trasporti più efficace, efficiente e ambientalmente sostenibile di quella attuale, con cui rispondere alla sempre crescente domanda di mobilità di persone (+24% al 2010) e merci (+38%).

In tal senso fin dal 1990, il Consiglio accolse favorevolmente un primo programma di linee ferroviarie a grande velocità presentato dalla Commissione. Successivamente il Consiglio ha adottato i primi progetti di reti di trasporto combinato, su strada e per via navigabile. I Consigli europei, in particolare quello di Essen del dicembre 1994, nonché il Parlamento europeo, hanno perseguito iniziative per favorire i trasporti, chiedendo

agli Stati membri di apportare il sostegno necessario per lo sviluppo di 14 grandi progetti prioritari. Nel 1996, il Consiglio e il Parlamento europeo hanno adottato alcuni orientamenti³ per lo sviluppo della rete transeuropea dei trasporti che raggruppa, in un unico quadro di riferimento, i piani esistenti per i vari modi di trasporto e i criteri per la selezione e il finanziamento dei pro-

getti di comune interesse. La rete transeuropea di trasporto era intesa costituita dalle infrastrutture (strade, ferrovie, vie navigabili, porti, aeroporti, mezzi di navigazione, piattaforme intermodali, pipe-lines di prodotti) e da tutti i servizi correlati necessari al funzionamento di queste infrastrutture. Gli obiettivi definiti per la rete transeuropea di trasporto erano:

- garantire la mobilità delle persone e dei beni;
- offrire agli utenti buone infrastrutture;
- sfruttare l'insieme dei modi di trasporto;
- permettere un utilizzo ottimale delle capacità esistenti;
- essere interoperabile in tutti i suoi elementi;
- servire l'insieme dell'Unione;
- prevedere la sua estensione verso i paesi dell'EFTA, i paesi dell'Europa centrale e orientale ed i paesi mediterranei.

Nel 2001 viene pubblicato il secondo Libro Bianco⁴ (il primo risale al 1992) contenente un quadro di assieme delle criticità del settore dei trasporti e le linee guida per affrontarle. Tra il 2003 e il 2004 l'Unione Europea ha rivisto ed aggiornato i propri orientamenti, in virtù della necessità di integrare i nuovi Stati membri nelle reti di trasporto europea e di cercare di superare alcune criticità⁵ nello sviluppo della rete transeuropea. Negli intendimenti degli organi europei la rete di trasporto dovrà:

rendere dinamico il mercato interno, migliorare la coesione territoriale, incentivare la competitività e crescita dell'Unione Europea, aiutare il successo dell'allargamento dell'Unione, ridurre la congestione, incoraggiare l'intermodalità.

Soprattutto, sulla base del lavoro svolto dal gruppo ad alto livello sulla rete transeuropea di trasporti Van Miert, il 29 aprile 2004 il Parlamento Europeo ha approvato⁶ in seconda lettura i 30 pro-



getti prioritari di interesse europeo con obiettivo 2020. Si è aperto così uno scenario promettente per lo sviluppo delle reti di trasporto transeuropee (TEN-T)⁷ con la previsione di investimenti di 225 miliardi di Euro fino al 2020 di cui circa il 10% finanziati direttamente dalla UE.

E' opportuno evidenziare che le opere prioritarie affiancano alla componente "hard" infrastrutturale anche componenti più "soft" per l'erogazione di servizi complementari al trasporto⁸.

Sulla base di tale decisione l'Italia è direttamente interessata:

dal "Corridoio V" che, collegando Lisbona a Kiev, attraverserà la pianura padana con il tunnel del Moncenisio (da completarsi entro il 2015-2017);

dal "Corridoio I" Berlino-Palermo (prevedendo il potenziamento del valico del Brennero e la costruzione, entro il 2015, del Ponte sullo Stretto);

dal "Corridoio dei due mari" che connette il porto di Genova con quello di Rotterdam attraverso il tunnel del Gottardo (da completarsi entro il 2018); dall'autostrada del mare dell'Europa Sud Orientale (che collega il Mare Adriatico al Mar Ionio e al Mediterraneo Orientale per includere Cipro);

dall'autostrada del mare dell'Europa Sud Occidentale (che collega Spagna, Francia, Italia e Malta).

L'Italia è quindi fortemente coinvolta nelle TEN-T, ma il fatto di essere originariamente inserita nella lista delle trenta opere prioritarie non implica che un'opera vi permanga⁹ né che il contributo comunitario sia garantito¹⁰ specie se non vengono rispettate le tempistiche. Inoltre la realizzazione dell'opera implica per ciascun stato membro il reperimento di ingenti risorse economiche, ove possibile coinvolgendo anche privati mediante *project financing*¹¹ o partenariati pubblico-privati (PPP). E' quindi necessario che vi siano azioni concrete tese all'attuazione degli interventi previsti nell'ambito dell'opera prioritaria.

In Italia permangono però criticità che concorrono sia a rendere difficilmente prevedibili i tempi di realizzazione delle opere infrastrutturali sia ad allontanare l'interesse di eventuali investitori.

In particolare, nell'ottica di accelerare la realizzazione delle opere pubbliche, non solo relative alle TEN-T e ai trasporti, è stata introdotta la Legge Obiettivo

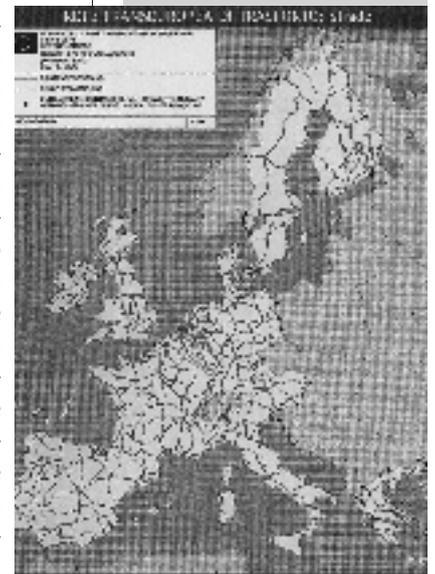
(443/2001) per le opere ritenute strategiche. La legge ha inteso snellire le procedure burocratiche, che talora pesano per il 50% sul tempo di realizzazione di un'opera. La sintesi delle principali modifiche introdotte dalla legge obiettivo è riportata nella tabella 1¹².

Sebbene i tempi di introduzione della legge obiettivo siano relativamente recenti per misurarne gli effetti su opere che comunque richiedono svariati anni per la loro realizzazione, esistono valutazioni in merito sviluppate dal Consiglio Nazionale dell'Economia e del Lavoro (CNEL) e dalla Corte dei Conti che lasciano intravedere dubbi sulla reale efficacia della nuova impostazione.

Il CNEL¹³ nel giugno 2004 rilevava che "l'evoluzione prevedibile in base alla situazione attuale si presenta, però, non priva di criticità e di rischi. Infatti, le risorse finanziarie che lo Stato, come previsto, dovrebbe direttamente mettere a disposizione, vengono erogate "con fatica" anno per anno; parte di queste risorse risultano, in particolare, a carico di Regioni ed Enti Locali in base ad accordi e procedure, di cui al momento non è stato possibile verificare il grado di compiutezza e di effettiva applicabilità" e, più avanti, che gli auspicabili interventi di capitali privati mediante il *project financing* "sono difficili oggi da immaginare, dato il clima generale di incertezza e la stima di tempi molto lunghi per l'esecuzione delle opere ed il ritorno degli investimenti. Il potenziale investitore è portato a considerare, a questo proposito, sia i rischi di interruzioni durante le fasi esecutive delle opere (riconducibili, ad esempio, a contenzioso), sia quelli di insorgenza di vincoli amministrativi durante le fasi di esercizio delle opere realizzate, che potrebbero vanificare le previsioni economiche dei piani di investimento e l'utilità stessa dell'opera".

Da parte sua la Corte dei Conti¹⁴ ha più recentemente espresso un giudizio articolato che appare severo e preoccupato. Tra i 27 aspetti evidenziati nelle conclusioni in merito all'andamento del programma rileva per esempio che:

- esistono disfunzioni nella definizione e specificazione dei progetti e nella quantificazione delle risorse occorrenti;
- l'esiguità delle risorse a disposizione avrebbe probabilmente richiesto una



REGIME ORDINARIO	LEGGE OBIETTIVO PER LE OPERE STRATEGICHE
<p>procedure di approvazione</p> <p>Il progetto che si approva è quello definitivo; su progetto preliminare si tiene una Conferenza istruttoria, non vincolante per il futuro, ma consultiva.</p> <p>Il progetto è approvato da tutte le Amministrazioni interessate in una Conferenza di Servizi.</p> <p>Le approvazioni sono generalmente rilasciate all'unanimità, per le grandi opere anche dopo molti anni.</p>	<p>Il progetto preliminare è approvato dal CIPE con allegati definitivi o vincolanti per il futuro o per la spesa prevista e per la successiva determinazione degli Enti competenti al III, ambientale, urbanistico e finanziario.</p> <p>L'approvazione del progetto definitivo è rilasciata dal CIPE allargato ai Presidenti delle Regioni interessate. Gli altri Enti interessati (compresi Ministeri e Regioni) provvedono alla istruttoria dei progetti senza potere decidere definitivamente. Per i progetti sottoposti a V.A., i Ministeri dell'Ambiente e del Beni Culturali hanno un potere di veto, superabile dal Consiglio dei Ministri.</p> <p>Il superamento dell'eventuale veto delle Regioni è subordinato ad un numero limitato e richiede un provvedimento del Presidente della Repubblica.</p>
<p>Ossessionante in Conferenza di Servizi approva il progetto con proprie procedure spesso generiche, anche a tal da richiedere una successiva verifica.</p>	<p>Il CIPE approva il progetto sulla base della proposta unica, formulata dal Ministero delle Infrastrutture e dei Trasporti (MIT), che verifica la reazione delle Amministrazioni competenti, sul cui voto ogni prescrizione proposta dalle stesse.</p>
<p>I tempi sono solo teoricamente brevissimi: 90 giorni, di fatto non rispettabili.</p>	<p>I tempi sono più lunghi ma rigorosamente certi: 6 mesi per il progetto preliminare e 7 per il progetto definitivo (sono sempre tempi più realisti, ma i V.T. ed i CIPE devono procedere in qualsiasi caso di ritardo di Enti terzi).</p>
<p>nuova modalità dei contratti per la realizzazione delle infrastrutture</p>	
<p>APPALTO</p> <p>Si deve affidare l'appalto a chi esegua direttamente l'opera, con limitato possibilità di subappalto.</p> <p>Per le opere di grandi opere sono suddivise in molteplici lotti, al cui affidamento dovrebbe provvedere il Comitato di gestione, caso per caso: è la Scalo Ruggie Calabria, 22 lotti in altrettante fasi di costruzione, con affitti di impianti sul traliccio.</p> <p>L'assunzione non può per estremo al progetto; parallelamente si ritorna ha consentito per i lotti di grandi appalti integrali di progettazione ed esecuzione.</p> <p>Vi sono grandi limiti alle varianti da giustificare con eventi sopravvenuti all'appalto.</p>	<p>CONTRATTO GENERALE</p> <p>Le opere maggiori (superiori a 250 mila Euro) sono affidate al contraente generale che deve assicurare la realizzazione dell'opera intera, con piena libertà di affidare i lavori in appalto o in subappalto o terzi.</p> <p>Però, le opere linear maggiori (ad esempio la Salerno - Reggio Calabria) possono essere divise in molte lotti da affidare a diversi contraenti generali. Il contraente generale provvede al progetto, l'esecuzione e, ove necessario anche all'opera, alla direzione lavori ed ai rapporti con gli Enti interessati. Il regime delle varianti è più libero. L'appalto è previsto per le opere di importo inferiore a 250 mila Euro.</p>
<p>CONCESSIONE</p> <p>La concessione è stata riformata dalla L. 188/2002 in modo che oggi alla Legge Obiettivo secondo e segue il nuovo contratto di concessione sono in caso di lotto concesso, non poteva superare il 60% del valore dell'opera e doveva essere pagata ad opera completata. Ora è sostanzialmente libero, purché non esca i limiti di gestione dell'opera.</p> <p>Tempo di concessione non poteva superare i 30 anni; ora è libero.</p> <p>Appalti del concessionario dovevano essere affidati con gara e nel rispetto di tutte le previsioni della Legge Merloni (limiti alle varianti, etc.). Inoltre era obbligatorio affidare a terzi almeno il 40% dei lavori. Per le nuove concessioni c'è solo l'offerta di un unico pubblico e non bisogna riferire alla Legge Merloni. L'ordine di affidamento a terzi è eventuale e deve essere stabilito in base.</p>	<p>CONCESSIONE</p> <p>La Legge Obiettivo è sostanzialmente uguale alla Merloni (riforma). Differenza significativa è che il nuovo regime degli appalti al concessionario si richiede anche alle opere concessionarie per le quali si devono realizzare nuove opere. Conseguentemente i "vecchi concessionari" - come Autostrada - sono molto più liberi con la spinta della Legge Obiettivo. Rimane però, per le vecchie concessioni, l'obbligo di affidare a terzi il 40% dei lavori.</p>
<p>nuove procedure di gara</p>	
<p>Concessione: si può prevedere direttamente con gara o a via proposta da promotore (finanza di progetto).</p> <p>Nel primo caso:</p> <ol style="list-style-type: none"> 1. L'opera è programmata; 2. Si redige il progetto preliminare; 3. Si pone a base di gara il progetto preliminare. <p>Nel secondo caso:</p> <ol style="list-style-type: none"> 1. L'opera è programmata; 2. viene formulata offerta, corredata dal progetto preliminare, entro il 30 giugno o il 31 dicembre di ogni anno; 3. Il progetto preliminare del migliore dei promotori è posto a base di una gara tra terzi; 4. "I migliori due candidati nella gara periodica" o una ulteriore procedura negoziata; il promotore in qualità di relazione. 	<p>La procedura per gara (talazione privata o appalto consortile) è uguale sia per la concessione, che per l'affidamento a contraente generale. In quest'ultimo caso si può avere a base di gara, oltre al preliminare, anche il definitivo.</p> <p>2. In via transitoria, anche l'esecutivo se già disponibile lo si può affidare in base al progetto preliminare e la data del 10 settembre 2002. Quella del promotore è analogo, ma il MIT pubblica un avviso, sul cui merito le proposte dei promotori ed assegnando un termine apposito.</p>

Schema in alto: sintesi delle principali modifiche introdotte dalla Legge Obiettivo 443/01 per la realizzazione delle opere pubbliche di interesse strategico

selezione del fabbisogno secondo obiettivi prioritari;

- alle carenze pianificatorie di origine, ha fatto riscontro una parallela insufficienza nella capacità progettuale delle Amministrazioni coinvolte nella realizzazione della legge-obiettivo;
- i cronoprogrammi di realizzazione delle infrastrutture, esaminati nel corso dell'indagine, appaiono sovente condizionati dalla scarsa definitezza delle varie fasi realizzative, dalla incertezza

delle risorse a disposizione, dalla incompleta conoscenza delle attività in corso;

- il *project financing*, inteso come capacità di coinvolgere i privati nel finanziamento delle opere pubbliche e nella assunzione dei rischi connessi alla loro realizzazione, non sembra, allo stato attuale, conforme alle aspettative del legislatore. In questo campo persiste l'arretratezza del nostro sistema rispetto a quello degli altri Paesi occidentali:



da un lato, banche e imprenditori declinano l'assunzione di rischi diretti, preferendo il tradizionale modello di accollo degli stessi alla Pubblica Amministrazione; dall'altro, la complessità delle procedure amministrative, propedeutiche alla esecuzione dei lavori e la incertezza sui tempi e gli esiti dei progetti scoraggiano esperimenti in tal senso, a causa del grande margine di aleatorietà degli scenari prefigurati in sede negoziale;

- lo stato di avanzamento dei progetti e delle realizzazioni appare alquanto lento e disomogeneo;
- scarsa si è rivelata la capacità di monitoraggio e informazione delle Amministrazioni e dei soggetti coinvolti nella realizzazione delle opere.

In sintesi, a fronte della volontà dell'Unione di pianificare strategicamente un sistema di trasporti su scala europea, l'Italia sembra in difficoltà sia a elaborare una strategia per il proprio sistema dei trasporti¹⁵ sia a definire un contesto di regole ed azioni che ci consenta quanto meno di portare a termine, in tempi ragionevolmente brevi, poche infrastrutture considerate realmente strategiche per il paese.

NOTE

¹ Si contano circa 40.000 morti e 1.500.000 feriti all'anno nella sola Europa a 15 paesi. Ciò significa che statisticamente un cittadino su tre verrà coinvolto nel corso della propria vita in un incidente stradale riportando danni fisici.

² Secondo i dati della Commissione europea, ogni giorno il 10% della rete principale dell'UE a

15 (autostrade, pari a 7500 chilometri) registra ingorghi e il 20% della rete ferroviaria (16 000 chilometri) presenta strozzature. In 16 dei principali aeroporti dell'Unione, il 30% dei voli registra ritardi superiori a 15 minuti. La congestione sulle strade e negli aeroporti aumenta l'inquinamento con un incremento del consumo di carburante, secondo le stime, del 6%.

³ Decisione n. 1692/96/CE del Parlamento europeo e del Consiglio, del 23 luglio 1996, sugli orientamenti comunitari per lo sviluppo della rete transeuropea dei trasporti.

⁴ Libro bianco, presentato dalla Commissione il 12 settembre 2001: "La politica europea dei trasporti fino al 2010: il momento delle scelte" COM(2001) 370 def.

⁵ Le criticità dei progetti sembrano per lo più correlate a:

- un elemento di natura finanziaria legato ai limiti di bilancio imposti dal trattato di Maastricht: in tutti i paesi comunitari, si è passati da un ammontare di investimenti in infrastrutture pari mediamente all'1,5% negli anni '80 all'1% medio degli anni '90.
- una scarsa volontà politica dei diversi paesi membri ad impegnarsi in progetti transfrontalieri, privilegiando l'utilizzo delle poche risorse disponibili per progetti di carattere nazionale.

⁶ Decisione N. 884/2004/CE del Parlamento europeo e del Consiglio del 29 aprile 2004 che modifica la decisione n. 1692/96/CE sugli orientamenti comunitari per lo sviluppo della rete transeuropea dei trasporti.

⁷ La base legale dell'azione comunitaria in materia di reti transeuropee è individuabile nel Trattato di Nizza (art. 154, 155, 156). Ai sensi del titolo XV del trattato, l'Unione Europea concorre allo sviluppo di reti transeuropee quali elemento chiave della creazione del mercato interno e del rafforzamento della coesione economica e sociale. Questo sviluppo comprende l'interconnessione e l'interoperabilità delle reti nazionali, nonché l'accesso a tali reti.

Le reti transeuropee sono presenti in tre settori di attività:

- Le TEN-Trasporti (TEN-T): comprendono grandi progetti prioritari che concernono il trasporto su strada e quello combinato, le vie navigabili e i porti marittimi nonché la rete europea dei treni



a grande velocità. Anche i sistemi intelligenti di gestione dei trasporti rientrano in questa categoria, tra cui il progetto Galileo di posizionamento geografico via satellite.

- Le TEN-Energia (TEN-E): riguardano i settori dell'elettricità e del gas naturale. Gli obiettivi principali sono la realizzazione di un mercato unico dell'energia e la sicurezza dell'approvvigionamento.
- Le TEN-Telecomunicazioni (eTen): mirano a sviluppare servizi elettronici basati sulle reti di telecomunicazione.

⁸ La decisione n. 884/2004 ha rafforzato ulteriormente gli aspetti relativi ai sistemi di gestione informatici, già presenti nella decisione 1692/96. In entrambe si evidenzia, praticamente per tutte le modalità di trasporto, la necessità di:

- Sistemi per la gestione del traffico
- Sistemi per la gestione dei pedaggi
- Sistemi per la sicurezza e la gestione delle emergenze
- Sistemi elettronici per la gestione documentale (EDI: electronic data interchange)
- Sistemi per la gestione delle informazioni al pubblico
- Sistemi per la pianificazione

A titolo di esempio nell'art. 9 sulla rete stradale della decisione n. 884/2004/CE si afferma:

"La rete comprende anche le infrastrutture per la gestione del traffico, per l'informazione degli utenti, per l'intervento in caso di emergenze e incidenti e per la riscossione elettronica dei pedaggi. Tali infrastrutture si fondano su una cooperazione attiva tra i sistemi di gestione del traffico a livello europeo, nazionale e regionale e i fornitori di servizi di informazione sulla viabilità e sul traffico e di servizi a valore aggiunto, assicurando la necessaria complementarità con applicazioni la cui realizzazione è facilitata dal programma sulle Reti transeuropee di telecomunicazioni".

⁹ Nella decisione n. 884/2004/CE si afferma: "qualora risulti che l'avvio dei lavori di uno dei progetti dichiarati di interesse europeo ha o avrà un ritardo significativo rispetto alla scadenza del 2010, la Commissione chiede agli Stati membri interessati di fornire entro tre mesi le ragioni di detto ritardo. Sulla scorta della risposta fornita, la Commissione consulta tutti gli Stati membri interessati al fine di risolvere il problema che ha causato il ritardo", e soprattutto:

"se uno dei progetti dichiarati di interesse europeo non è sostanzialmente ultimato entro un periodo di tempo ragionevole dalla scadenza della data di completamento prevista, indicata nell'allegato III, e tutti gli Stati membri interessati sono responsabili di tale ritardo, la Commissione riesamina il progetto è [...], al fine di revocare la sua classificazione di progetto dichiarato di interesse europeo"

¹⁰ Si veda in tal senso il Regolamento (CE) N. 807/2004 del Parlamento europeo e del Consiglio del 21 aprile 2004, recante la modifica del regolamento (CE) n. 2236/95 del Consiglio, che stabilisce i principi generali per la concessione di un contributo finanziario della Comunità nel settore delle reti transeuropee. In detto regolamento si afferma tra l'altro che: "Se nel termine massimo di dieci anni decorrenti dall'attribuzione di un contributo finanziario per un'azione, quest'ultima non è portata a termine, la Commissione può chiedere, nel rispetto del principio di proporzionalità, il rimborso del contributo versato, tenendo conto di tutti i fattori pertinenti".

¹¹ A questo proposito, la legge Merloni nell'articolo 37 bis assegna per la prima volta alle Camere di Commercio un ruolo di possibili soggetti promotori nel project financing.

¹² Fonte: CNEL, III Rapporto di monitoraggio degli investimenti infrastrutturali, 2004; elaborazione dal Decreto Legislativo n. 190 del 20 agosto 2002.

¹³ CNEL, Lo stato di attuazione degli investimenti infrastrutturali, Osservazioni e proposte Assemblea, 24 giugno 2004.

¹⁴ Corte dei Conti, Indagine sullo stato di attuazione della Legge-obiettivo (legge 21 dicembre 2001, n. 443) in materia di infrastrutture ed insediamenti strategici, approvata con delibera 8/2005 il 22 Marzo 2005.

¹⁵ E' opportuno ricordare che il Piano Generale dei Trasporti e della Logistica del gennaio 2001 non è stato più aggiornato sebbene ciò fosse previsto nella legge 166/2002 "collegato infrastrutture". D'altra parte il "vecchio" PGTL non è più presente nel sito del Ministero delle Infrastrutture e Trasporti, ove, in caso di ricerca del documento, appare che "nessun documento presente nel sito corrisponde ai criteri di ricerca inseriti". Ciò appare congruente con un indirizzo più orientato a cercare di realizzare alcune opere considerate strategiche, piuttosto che a una pianificazione strategica del sistema dei trasporti.

Mirco Dondi
 Presidente della Lega
 Cooperative della
 Provincia di Ferrara

Le immagini sono tratte
 dal Piano Regionale
 dei Trasporti Regione
 Emilia-Romagna,
 1998-2020

Trasporti e logistica: un vantaggio per la competizione territoriale

L'assetto infrastrutturale definito a livello provinciale dalle diverse istanze istituzionali locali (Regione, Provincia e comuni) rappresenta, oramai da tempo, un condiviso e chiaro punto di riferimento per ogni soggetto economico, istituzionale e sociale che opera in questo territorio, come per coloro che intendono prendere in seria considerazione l'opportunità di insediarsi nella nostra provincia.

L'iniziativa intrapresa dalla Regione Emilia Romagna all'inizio degli anni 80, con la elaborazione del primo *Piano Regionale dei Trasporti* (PRIT) e la conseguente pianificazione "a cascata" che ha coinvolto tutte le Province della regione nella definizione/specificazione a livello locale dei *Piani di Bacino dei Trasporti* (PBT), ha sicuramente contribuito a integrare le diverse ipotesi progettuali e a selezionare le direttrici dello sviluppo territoriale.

Grazie a questo forte impegno progettuale è stato inoltre possibile evidenziare e valorizzare la funzione strategica che questa regione (insieme ai diversi ambiti infraregionali) svolge nel contesto nazionale e internazionale, relativamente alla mobilità delle merci e delle persone.

In questo contesto, la nostra provincia - sia in riferimento alle specifiche scelte settoriali sia in relazione alle indicazioni strategiche definite con il *Piano Territoriale Regionale*

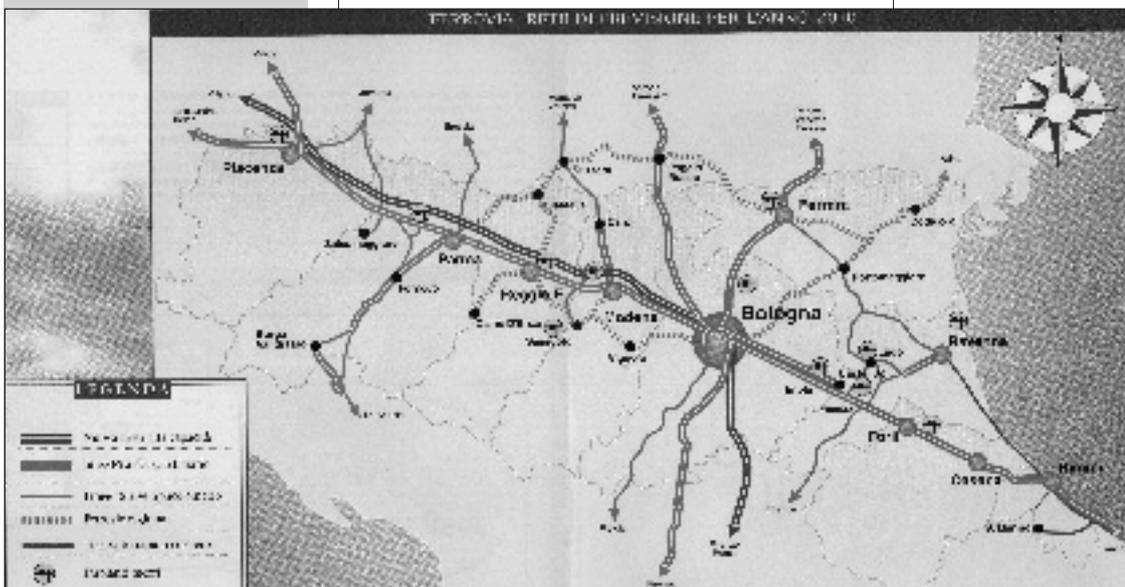
(PTR) - si trova certamente in una posizione di primo piano rispetto all'evoluzione del sistema infrastrutturale prevista per il nostro Paese.

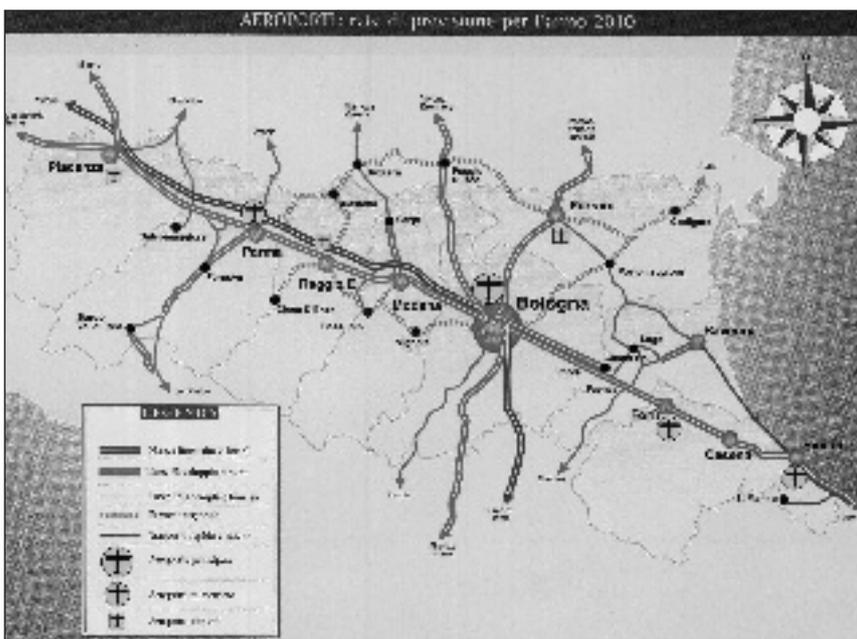
La funzione di cerniera a supporto dell'importante direttrice "adriatico-balcanica" (E 45/ E 55, sistema portuale e ferroviario), il collegamento trasversale garantito dalle diverse modalità infrastrutturali del "sistema cispadano" (strada/autostrada, ferrovia ed idrovia) e - da ultimo - il decongestionamento del "nodo di Bologna" mediante lo spostamento a nord del traffico di attraversamento, consentiranno infatti l'accesso della nostra provincia alle più importanti vie di comunicazione del Paese.

Tuttavia, il consenso raggiunto dai diversi soggetti istituzionali economici e sociali sulle principali direttrici infrastrutturali che interesseranno il nostro territorio (come del resto accade anche in buona parte del Paese) non è affatto sufficiente per attenuare le forti preoccupazioni che, con qualche ragione, vengono avanzate sia per quanto attiene la quantità delle risorse finanziarie disponibili sia per i tempi di realizzazione di quelle già finanziate.

Gli investimenti in infrastrutture nel nostro Paese, oltre a essere inferiori a quelli degli altri Paesi europei come ha rilevato in un recente rapporto la stessa Corte dei conti (Sezione di controllo sulla gestione delle

Amministrazioni dello Stato, *Indagine sullo stato di attuazione della legge obiettivo in materia di infrastrutture ed insediamenti strategici*, 2005), risultano impiegati in opere caratterizzate da "insufficiente definizione progettuale", con un approccio nei confronti dei progetti "privo di ogni azione di coordinamento e in un contesto strategico ove le indicazioni di priorità e gli strumenti di monitoraggio e di valutazione circa i





tempi di realizzazione sono del tutto assenti".

Accanto alla soddisfazione per un quadro programmatico che vede premiata l'iniziativa dei nostri Enti locali, non possiamo quindi nascondere le forti preoccupazioni per le dinamiche che governano le fasi operative di questo come di altri comparti dell'attività pubblica.

Le condizioni di inefficienza richiamate, infatti, graverebbero sui tempi di realizzazione delle opere pubbliche e finirebbero per rallentare l'integrazione delle nostre infrastrutture nel più ampio sistema europeo.

Al contrario, a nostro modo di vedere, mai come in questo momento si avverte la necessità di intensificare l'intervento pubbli-

co e privato nel settore dei trasporti, per rispondere efficacemente alla esigenze di competitività del nostro tessuto produttivo, evitando in tal modo seri rischi di spiazzamento rispetto ai sistemi produttivi degli altri Paesi europei.

In un contesto produttivo sempre più caratterizzato da processi di *globalizzazione* della produzione, infatti, si sviluppano nuove e inedite esigenze di movimentazione di materie prime, di semilavorati e di prodotti finiti, che debbono trovare nel sistema dei trasporti e in particolare nella logistica i supporti indispensabili per poter competere con successo.

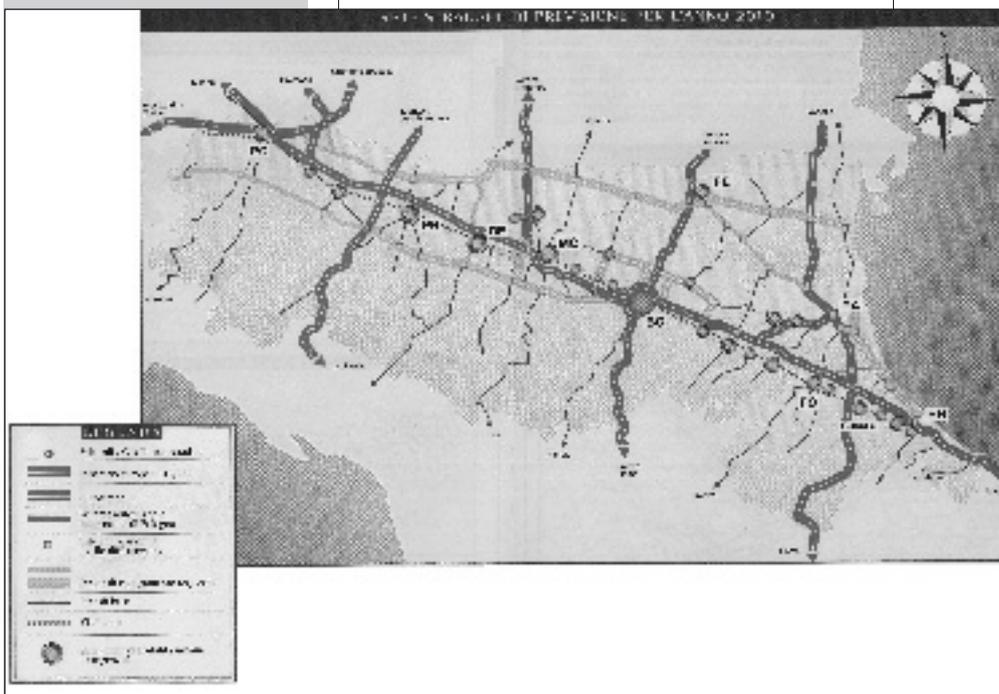
Il costo della logistica assume quindi sempre più il ruolo di *variabile strategica* nelle decisioni aziendali. Nessuna azienda, infatti, può intraprendere scelte di *delocalizzazione* totale o parziale della propria attività manifatturiera, esplorare nuove opportunità di accesso a mercati internazionali o, infine, valutare concrete opportunità per insediare nuove attività senza una seria e attenta analisi dei servizi offerti dalle filiere logistiche presenti nel territorio.

Ricordiamo, a questo proposito, che la logistica offre agli operatori economici una serie di prestazioni più complesse e articolate rispetto alla semplice movimentazione delle merci, in grado di attraversare l'intera *catena del valore* dell'azienda, includendo nelle proprie attività la gestione delle scorte di materiali, la programmazione della produzione, la gestione dei prodotti finiti, il loro allestimento e imballaggio, i depositi e, ovviamente, i trasporti.

E' opportuno ricordare che questa nuova frontiera organizzativa è ancora molto poco presente nel nostro Paese, anche in aree ove la struttura produttiva organizzata per distretti industriali consentirebbe di realizzare rilevanti economie di rete.

Secondo stime attendibili (Commissione Europea, 2001) l'*outsourcing* della logistica integrata in Italia si attesterebbe attorno al 13-15%, vale a dire al livello più basso della media europea (Gran Bretagna 34%, Francia 27%, Germania 23%), confermando la scarsissima propensione delle nostre imprese ad esternalizzare funzioni logistiche (Censis, *Rapporto annuale 2001- I costi di una perdurante inefficienza logistica*).

Se, a fronte di una tale arretratezza nei processi di terziarizzazione delle imprese manifatturiere, consideriamo i dati relativi alla frammentazione del tessuto imprendi-



toriale del comparto dei trasporti e della movimentazione delle merci nel nostro Paese (nel trasporto su gomma operano oltre 150.000 piccole imprese - contro le 55.000 della Germania e le 39.000 della Francia - ognuna delle quali possiede in media due camion, che per il 50% mediamente circolano a vuoto), otteniamo un quadro davvero molto critico e preoccupante.

E' utile ricordare che questa situazione non è affatto attribuibile alla particolare collocazione dell'Italia nel contesto dei trasporti internazionali. Al contrario, il nostro Paese in questo comparto - anche in ragione della propria specifica collocazione geografica - gode di uno straordinario vantaggio strategico, destinato ad aumentare nel prossimo quinquennio (2006/2010) quando, ci auguriamo, verrà completato il piano delle reti infrastrutturali transeuropee.

Alla centralità del territorio nazionale e alle opportunità che si generano sul fronte della movimentazione delle merci e della logistica non corrisponde, dunque, la capacità di fornire risposte positive da parte delle nostre imprese del settore.

In molti casi, infatti, i nostri operatori non riescono neppure a soddisfare la domanda di trasporto delle sole imprese italiane esportatrici (su 100 tonnellate di merci movimentate in Italia, appena il 52,2% viene gestito da operatori nazionali).

Uno scenario questo che, come è stato efficacemente rappresentato (Federtrasporto/Nomisma, *L'internazionalizzazione del trasporto*, 2003), vede la presenza di "imprese deboli in un territorio leader".

Tale situazione non solo ci vede debitori di servizi di trasporto nei confronti degli operatori di altri paesi, ma rende sempre più vulnerabile il settore rispetto ai processi di internazionalizzazione dell'economia.

E' sufficiente, a questo proposito, ricordare che nell'arco di un decennio (1993-2003) quasi cento imprese nazionali del settore dei trasporti e della logistica sono state acquisite da gruppi internazionali.

Lo scenario e le problematiche infrastrutturali e trasportistiche che abbiamo sinteticamente richiamato ci consentono di ribadire l'urgenza di far fronte alle gravi carenze che ancora sono presenti nel nostro sistema di mobilità delle merci e delle persone, con una forte iniziativa programmatica che coinvolga tutto il sistema istituzionale e in particolare lo Stato e le Regioni.

Se non si adotteranno provvedimenti in grado di superare le gravi storture sopra accennate (efficienza ed efficacia della spesa pubblica in infrastrutture) e non si predisporranno politiche di settore in grado di qualificare e sviluppare le imprese dei tra-

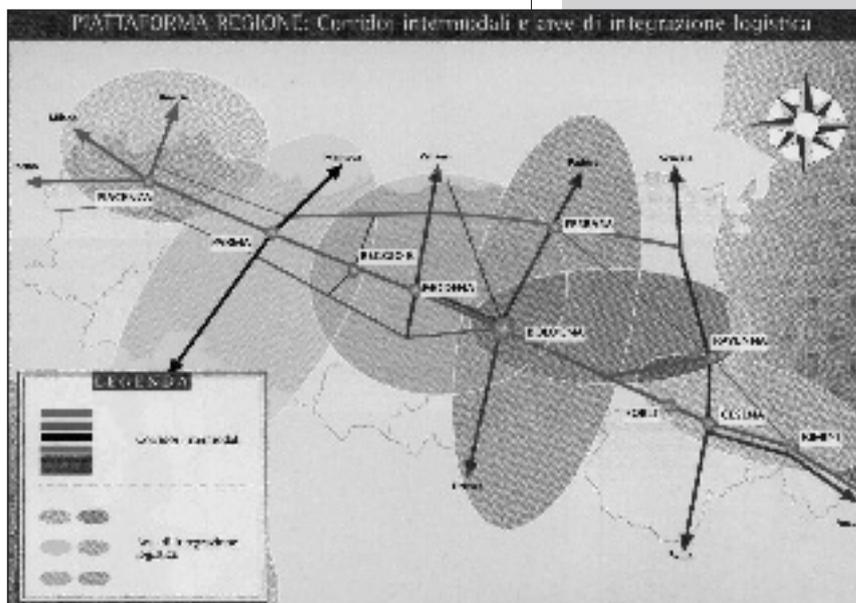
sporti e della logistica, finiremo sicuramente in una condizione di grave subalternità - non solo *logistica* - che abbasserà ulteriormente la stessa competitività del "sistema paese".

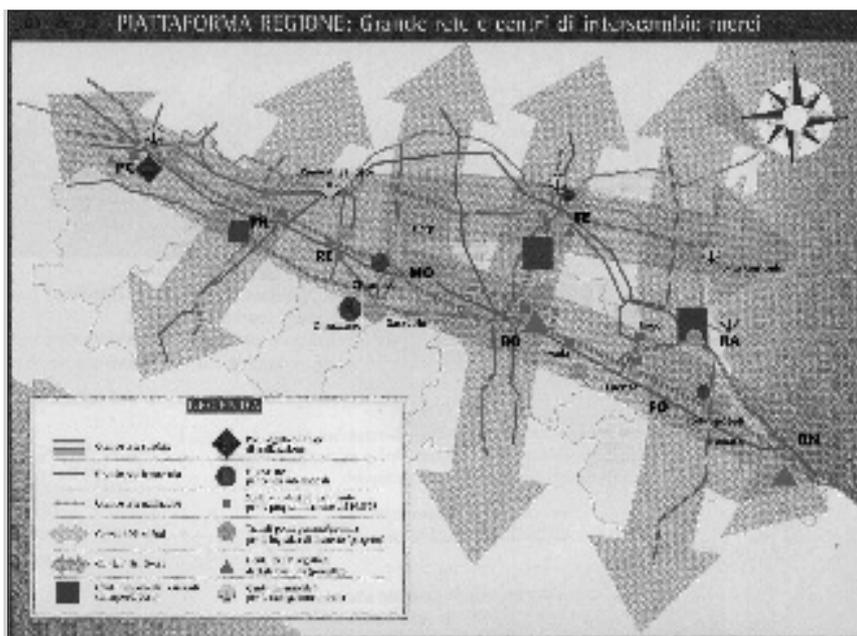
E' evidente, anche alla luce di altre esperienze europee, che per promuovere davvero il sistema della logistica non è sufficiente puntare alla crescita dimensionale delle numerosissime imprese che operano nel settore - questione che pure va affrontata con decisione - come non sarà di aiuto allungare la lista dei già numerosissimi interporti e piattaforme logistiche presenti sulle carte della pianificazione.

La via d'uscita più efficace dovrebbe, a nostro parere, far leva da un lato su concreti incentivi all'innovazione e allo sviluppo del settore e, dall'altro, a una più coerente e incisiva politica di potenziamento e di integrazione del sistema nazionale delle infrastrutture, oltre naturalmente alla predisposizione di opportuni provvedimenti di natura fiscale e tariffaria ormai ampiamente sperimentati in altri paesi europei.

Molte delle questioni sopra accennate potrebbero trovare anche soluzioni isolate e prive di raccordo, ma risultati davvero significativi possono ottenersi solo con la predisposizione di un disegno articolato, con interventi armonici in un contesto istituzionale in grado di coinvolgere tutti i livelli di governo che intervengono nel settore e facendo ricorso a un rinnovato metodo di *concertazione* tra le diverse parti sociali interessate.

Ci rendiamo conto che questa impostazione potrebbe risultare di difficile attuazione per la complessità e la molteplicità delle azioni da compiere, soprattutto se tra i vari protagonisti non si svilupperà quello spirito di cooperazione e di condivisione degli





obiettivi che, per la verità, spesso troviamo nei "proclami" e nelle intenzioni dei singoli.

Tuttavia, dobbiamo essere consapevoli che, se rinunciamo a tenere insieme tutti i tasselli di quest'unico mosaico, difficilmente si potrà affermare una vera *cultura della logistica*.

Pertanto, lo spostamento del traffico merci dalla strada a forme intermodali alternative - soprattutto la ferrovia, ma anche il trasporto marittimo a corto raggio e le vie navigabili - costituisce non solo il presupposto per una significativa riduzione delle fonti di inquinamento e per un efficace decongestionamento di alcune importanti infrastrutture viarie, ma anche la concreta possibilità di avviare una politica strategica per il settore della logistica e del trasporto delle merci nel nostro Paese.

Anche a livello locale, dopo la lunga e fruttuosa iniziativa che ha visto le istituzioni e le forze sociali ed economiche unite nel sostenere la necessità di un forte sistema infrastrutturale in grado di rispondere alle esigenze del nostro territorio come a quelle di rango superiore, riteniamo necessaria l'apertura di una nuova fase che, attraverso la programmazione provinciale (PSP) e regionale (PTR), metta al centro delle proprie iniziative il tema della logistica e della mobilità delle merci.

La Regione Emilia Romagna è da tempo impegnata nell'attuazione e nella definizione di interventi che guardano alla logistica delle merci in ambito urbano (*city logistics*), più in generale al complesso delle problematiche che investono la mobilità delle merci (prodotte, consuma-

te e che transitano nel territorio regionale) e, quindi, prima di approntare ogni concreta iniziativa, sarà necessario a nostro parere valutare attentamente tutti gli investimenti già realizzati e le numerose iniziative in fase di allestimento (interporto di Bologna; terminal intermodale di Lugo, Rubiera e Marzaglia, scalo merci di Dinazzano e di San Felice sul Panaro, oltre alle strutture presenti nel territorio extraregionale quali l'interporto di Padova).

E' opportuno affrontare questo tema con la necessaria concretezza, senza cedere alla tentazione di imitare iniziative pensate e volute in relazione a specifici fabbisogni espressi dal sistema produttivo locale o, peggio ancora, illudersi che la "centralità geografica" o la "disponibilità di spazi" sia condizione sufficiente per l'affermazione di un polo della logistica.

Più realisticamente, riteniamo che per la nostra provincia - oltre alla realizzazione di un centro per la *distribuzione logistica urbana* da localizzarsi nella città capoluogo - si debba valutare l'opportunità di realizzare, in ambiti territoriali ove coesistono concrete esigenze imprenditoriali e importanti snodi infrastrutturali, "*piattaforme logistiche*" da mettere in rete con alcuni dei sistemi intermodali precedentemente richiamati.

Una efficiente e moderna catena logistica presuppone, infatti, la realizzazione di un sistema a rete, dove siano chiaramente riconoscibili i livelli gerarchici, ma anche le relazioni funzionali tra i diversi punti dell'organizzazione.

L'obiettivo principale da realizzare in questa "catena" è rappresentato dal bisogno di una forte integrazione tra i diversi soggetti e in particolare dalla possibilità di offrire, a ciascuno di essi, un elevato e qualificato pacchetto di servizi.

Un tale modello organizzativo risulta, a nostro parere, particolarmente valido e affidabile in quanto - oltre a rapportarsi con un ampio contesto organizzativo basato sulla divisione e sulla specializzazione delle funzioni - può davvero attrarre l'interesse degli operatori economici e delle imprese del settore dei trasporti presenti nel territorio.

Le importanti iniziative di pianificazione urbana e territoriale in corso nella nostra provincia, che riguardano il Comune capoluogo, l'Amministrazione provinciale e molti comuni, consentiranno alla Camera di Commercio, alle Associazioni di categoria ed agli altri interlocutori istituzionali e sociali di approfondire compiutamente queste ipotesi di lavoro.

Il ruolo dell'area ferrarese nella direttrice adriatica

La rete transeuropea dei trasporti e il Corridoio Adriatico

Paolo Malagodi

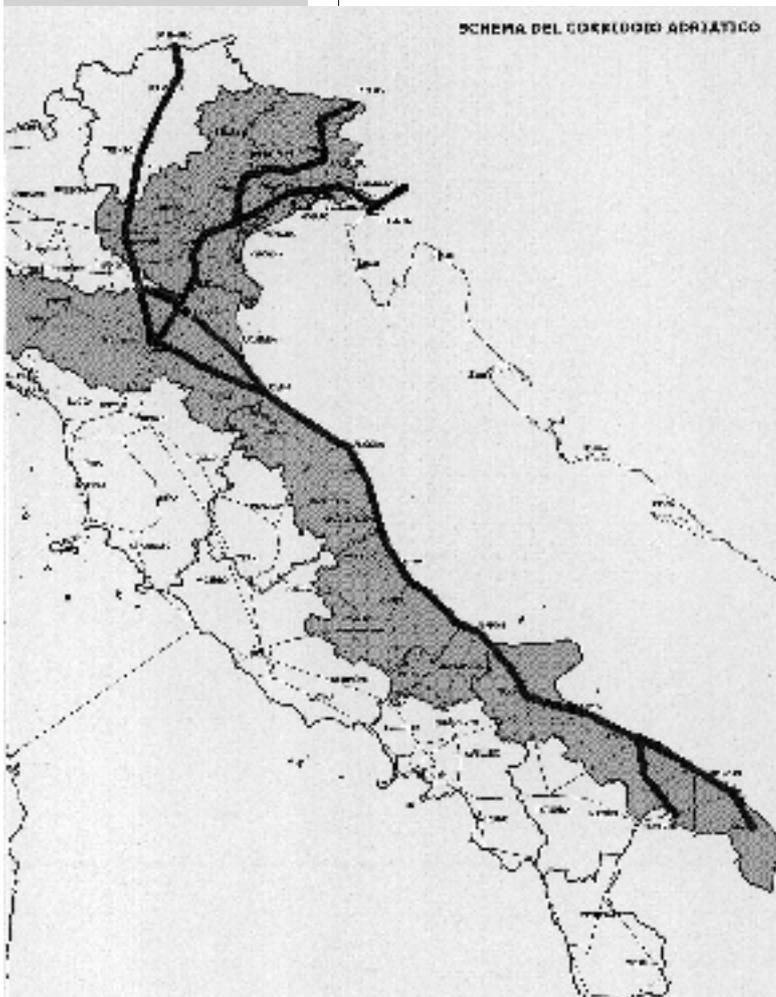
La politica comunitaria dei trasporti

Con riferimento agli obiettivi di integrazione economica e politica della vasta area europea, una efficiente rete di trasporto di carattere transnazionale costituisce condizione preliminare per garantire l'effettiva libertà di movimento, sia delle merci sia delle persone, e per connettere l'una con l'altra le varie realtà regionali. Una rete moderna e operata dalle varie modalità consente, grazie a un miglior uso dei fattori impiegati nelle attività di trasporto e riducendo i costi marginali esterni, di accrescere gli scambi commerciali e migliorare la competitività dell'economia europea nel suo complesso. Di converso, la mancata realizzazione delle necessarie infrastrutture e l'inadeguata utilizzazione delle

varie modalità di esercizio della rete renderà incompleti i concetti di un unico mercato e carente la coesione territoriale dell'Unione.

Per circa trent'anni dalla sua costituzione, la Comunità europea non ha tradotto in programmi concreti le scelte riguardanti le grandi direttrici continentali; successivamente, il trattato di Maastricht ha rafforzato le basi istituzionali in materia di trasporti, comprendendo un titolo per una politica delle reti transeuropee e conferendo agli organi comunitari le competenze e gli strumenti finanziari necessari. Veniva così elaborato uno schema di riferimento e, agli inizi degli anni '90, lo sviluppo della rete transeuropea fu considerato una priorità politica quale strumento di sostegno per un mercato unico che, dal 1° gennaio 1993, ha aperto i confini nazionali. In un documento, denominato Libro Bianco, proposto dalla commissione nel 1993 sui temi della crescita competitiva e dell'occupazione, fu quindi stabilito che andava redatto un elenco di progetti di interesse comunitario, destinatari di fondi comuni e nel contesto di misure atte a mobilitare soggetti pubblici e privati. Sulla base delle proposte della Commissione, contenute in tale Libro Bianco, nel dicembre 1993 il Consiglio europeo di Bruxelles ha adottato una serie di importanti decisioni per accelerare la realizzazione delle reti transeuropee di trasporto, unitamente a quelle delle telecomunicazioni e dell'energia; individuate con la sigla TEN, corrispondente a "Trans-European Network".

Una di tali decisioni ha portato alla costituzione di un gruppo di lavoro, formato da rappresentanti dei vari governi nazionali e conosciuto, dal nome del suo presidente, come "Gruppo Christophersen", il cui obiettivo è stato quello di individuare una serie di progetti di rilevanza transnazionale, per la creazione delle reti TEN. Nelle riunioni di Corfù nel giugno 1994 e di Essen, nel dicembre dello stesso anno, il Consiglio europeo ha poi approvato un elenco di 14 pro-



getti prioritari per i trasporti, invitando i Paesi interessati ad accelerare le procedure amministrative e legislative riguardanti tali progetti. Successivamente, il 23 luglio 1996, il Parlamento ed il Consiglio europeo hanno adottato la decisione n. 1692/96/CE, sugli orientamenti della comunità per lo sviluppo della rete transeuropea di trasporto, confermando il cosiddetto "elenco di Essen" con l'indicazione dei 14 progetti specifici. Elenco che per l'Italia comprende, al punto 5, l'asse ferroviario ad alta velocità Lione-Torino-Trieste e, al punto 10, l'aeroporto della Malpensa.

Ad oggi solo tre di questi progetti - e fra questi l'aeroporto della Malpensa - risultano terminati, mentre altri sei restano tuttora in costruzione e con previsione di completamento al 2005; quanto ai progetti restanti, l'iniziale ipotesi di realizzazione entro il 2010 sta subendo notevoli ritardi. Ad esempio, nel caso di valichi alpini che presuppongono la costruzione di tunnel di notevole lunghezza, come è per la tratta Lione-Torino del Corridoio n. 5, che accumula ritardi a causa di incertezze tecniche e di difficoltà nel raccogliere i capitali necessari alla realizzazione.

La proposta del Corridoio Adriatico.

In ogni caso, il limitato numero di progetti considerati nell' "elenco di Essen" ha portato da tempo a una serie di proposte, per integrarlo con altre direttrici da considerarsi di rilievo comunitario; attraverso l'individuazione di direttrici infrastrutturali che potenzialmente presentino i requisiti necessari per poter beneficiare dei fondi comunitari, destinabili anche al loro approfondimento progettuale.

Con tale intento, il 25 ottobre 1995, i presidenti delle sette Regioni adriatiche sottoscrissero un'intesa "allo scopo di promuovere la realizzazione del Corridoio Adriatico". Una direttrice di interesse comune per Friuli-Venezia Giulia, Veneto, Emilia-Romagna, Marche, Abruzzo, Molise e Puglia, che si impegnavano a sviluppare "iniziative unitarie presso gli organi dell'Unione Europea per sostenere la fondatezza di tale progetto nel contesto della rete transeuropea dei trasporti". La proposta delle Regioni adriatiche fu valutata favorevolmente dal Parlamento europeo, con una risoluzione che ha permesso di finanziare lo "Studio di fattibilità del sistema multimodale dei trasporti del Corridoio Adriatico", con metà del costo

della ricerca a carico della Commissione europea.

Tale studio, completato nel giugno 1998, ha messo in rilievo la funzione della direttrice adriatica quale possibile elemento fondamentale della rete transeuropea, disegnando uno schema di corridoio intermodale che si sviluppa lungo il versante orientale della penisola e proponendo in particolare - attraverso i porti di Taranto, Brindisi, Bari, Pescara, Ancona, Ravenna, Venezia, Trieste e le loro connessioni con l'entroterra - l'utilizzazione della modalità marittima per fare dell'Adriatico una via privilegiata fra i Paesi del bacino mediterraneo e l'Europa continentale. Con immediate implicazioni per quanto concerne, ad esempio, l'esigenza della Grecia di avere - quale area periferica dell'Unione - migliori collegamenti con gli ambiti transalpini, proprio attraverso una più efficiente dorsale adriatica.

Nonostante gli apprezzamenti tecnici che lo studio di fattibilità ha ricevuto sin dal momento della sua presentazione alla Commissione, nessuna successiva decisione è stata formalmente presa in ambito comunitario a favore del Corridoio Adriatico, i cui contenuti intermodali sono pienamente coerenti con gli indirizzi della politica comunitaria dei trasporti. Come vengono, peraltro, confermati dal Libro Bianco adottato il 12 settembre 2001 dalla Commissione europea e con una prefazione del commissario ai trasporti Loyola de Palacio, che sottolinea come "l'Europa deve assolutamente compiere una svolta nella politica dei trasporti. E' giunto il momento di fissare per la politica dei trasporti nuove ambizioni: riequilibrare in chiave sostenibile la ripartizione modale e sviluppare l'intermodalità, lottare con decisione contro la congestione e porre la sicurezza e la qualità dei servizi al centro dell'azione, pur mantenendo il diritto alla mobilità".

In particolare, tale Libro Bianco esamina lo stato di attuazione dei 14 progetti approvati dal Consiglio europeo di Essen e sottolinea che "si avverte l'esigenza di avviare o di adeguare dei progetti prioritari, per arrivare entro il 2004 a una radicale revisione degli orientamenti della rete transeuropea e con l'intenzione di portare al 20% la quota massima del contributo comunitario", rispetto all'attuale limite del 10% in favore delle infrastrutture di carattere sovranazionale.

A sostegno del Corridoio Adriatico

L'urgenza di rilanciare l'attualità del Corridoio Adriatico, proprio in funzione delle decisioni relative all'aggiornamento e alla revisione dei contenuti della rete transeuropea dei trasporti, ha portato ad una serie di iniziative promosse dal raggruppamento delle Assonautiche Adriatiche e dalle Camere di Commercio. Ad iniziare da quella di Pesaro e Urbino che ha promosso, in data 9 novembre 2001, un convegno svoltosi a Pesaro sul tema "Il mare: risorsa prioritaria del Corridoio Intermodale Adriatico". Convegno che ha offerto l'occasione per un approfondito confronto sui contenuti dello studio di fattibilità presentato nel 1998, verificandone l'attualità e riconoscendo al Corridoio Adriatico un ruolo geo-economico di rilievo prioritario per lo sviluppo delle aree regionali interessate.

A distanza di un anno dall'incontro di Pesaro, si è poi svolto l'8 novembre 2002 a Ferrara un convegno promosso dalla Camera di Commercio, sul tema "Il Corridoio Intermodale Adriatico: dal progetto alle scelte di rete transeuropea dei trasporti". Un incontro mirato ad approfondire e aggiornare alcuni contenuti dello studio di fattibilità, con riferimento alle tematiche dell'area orientale padana e, in particolare, al ruolo delle trasversali Cispadana e Transpolesana, della direttrice Romea, nonché della navigazione idroviaria e fluviomarittima. Un ulteriore appuntamento sul tema "Il Corridoio Intermodale Adriatico: una proposta coerente con le priorità della politica comunitaria dei trasporti", si è successivamente svolto il 3 maggio 2003 a Chieti, con il supporto della locale Camera di Commercio; in una regione, quale l'Abruzzo, in posizione mediana rispetto al tracciato adriatico e con una primaria funzione nodale svolta dall'area chietina per le relazioni – da e per il versante costiero – con un vasto hinterland, che si estende di fatto sino all'area metropolitana romana e alla dorsale tirrenica.

In estrema sintesi, i risultati scaturiti dai convegni di Pesaro, Ferrara e Chieti hanno permesso di riscontrare che:

- il Corridoio Adriatico è un elemento strutturale di importanza fondamentale per le relazioni tra l'Europa comunitaria, il Mediterraneo orientale e il Mar Nero;
- propone lo sviluppo dell'intermodalità e il riequilibrio dei traffici gravitanti sulla rete stradale, in particolare attraverso l'u-

tilizzo delle Autostrade del Mare e favorendo per tale via uno sviluppo ambientale compatibile;

- non è unicamente mirato a favorire il transito veloce delle merci e delle persone lungo la direttrice costiera, ma si relaziona alle realtà produttive locali e ai sistemi urbani gravitanti sul suo itinerario, nonché alle direttrici trasversali di penetrazione;

- la sua attuazione è prevista con uno sviluppo per fasi, ma nel rispetto di una logica di sistema che individua in maniera coordinata le fasi di intervento a livello regionale nazionale e internazionale, proponendo strumentazioni amministrative e di governo che siano affiancate da momenti di concertazione e consultazione;

- non è semplicemente un'infrastruttura fisica di tipo complesso, ma il suo funzionamento richiede un adeguato supporto conoscitivo che ingloba strumentazioni immateriali legate all'informatica e alla telematica, non solo per il controllo dei flussi lungo le varie tratte del Corridoio ma per garantire l'efficienza dei servizi offerti dai suoi snodi: in particolare dagli interporti, nonché dagli scali marittimi, ferroviari e aeroportuali dislocati lungo la dorsale adriatica.

L'evoluzione delle scelte comunitarie

Tali elementi qualitativi del Corridoio Intermodale Adriatico non sono stati, tuttavia, oggetto di sufficiente attenzione da parte di un cosiddetto "Gruppo ad alto livello sulla rete transeuropea di trasporto", al quale è stato demandato di redigere entro l'estate 2003 un rapporto sulla rete transeuropea, considerando tra i possibili progetti anche nuove proposte pervenute da parte degli Stati membri e dai Paesi in via di adesione (come noto, dal maggio 2004 fanno parte dell'Unione europea Slovenia, Repubblica Ceca, Slovacchia, Ungheria, Polonia, Estonia, Lituania, Lettonia, Malta, Cipro; mentre nel 2007 è prevista l'adesione di Romania e Bulgaria).

Nell'ambito di un ampio riesame degli orientamenti comunitari in materia di sviluppo della rete transeuropea di trasporto, questo Gruppo è stato presieduto da Karel van Miert – ex vicepresidente della Commissione, preposto ai trasporti – e si è riunito dieci volte, da dicembre 2002 a giugno 2003. Licenziando il 27 di tale mese una elencazione dei progetti ritenuti prioritari, che include *"le infrastrutture più importanti per il traffico internazionale, tenen-*

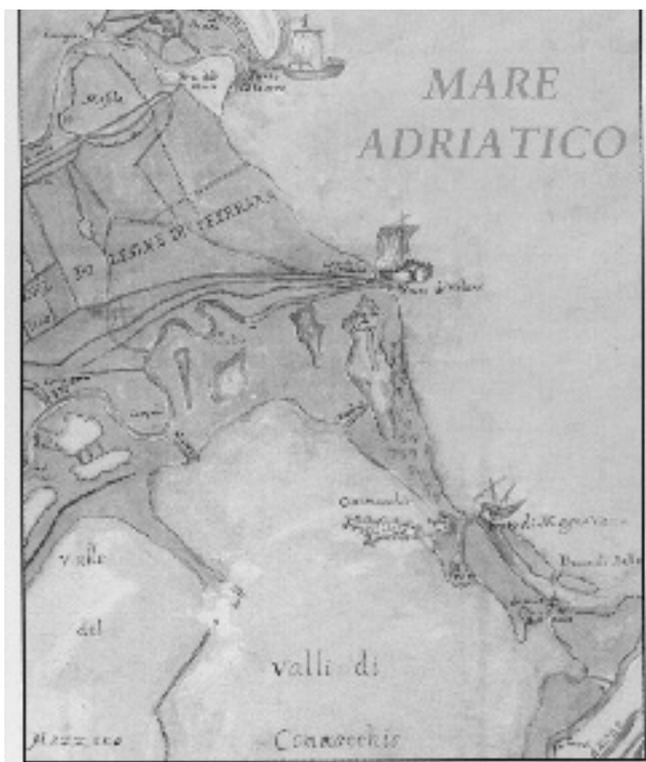


Immagine tratta dalla brochure del convegno sul corridoio intermodale adriatico, organizzato dalla CCIAA di Ferrara nel 2002

do presenti: obiettivi di coesione del continente europeo, equilibrio modale, interoperabilità e riduzione delle infrastrutture. Inoltre si è valutato in che misura ciascun progetto corrisponde agli obiettivi della politica europea dei trasporti, il valore aggiunto per la Comunità e la natura sostenibile del suo finanziamento fino al 2020".

Sulla scorta del rapporto redatto dal Gruppo

presieduto da Karel van Miert, in data 1° ottobre 2003 la Commissione europea ha proposto un elenco di 29 progetti – includente anche i precedenti 14 dell'“accordo di Essen” – definiti di carattere transeuropeo e con l'indicazione che “con le nuove regole per l'assegnazione dei finanziamenti nel quadro delle reti transeuropee si propone, in particolare, di aumentare dal 10% al 30% (rispetto al 20% delle proposte precedenti) la quota di cofinanziamento per i tronchi transfrontalieri dei progetti prioritari”.

Tra i quali per l'Italia – oltre all'aeroporto di Malpensa, indicato come terminato nel 2001 – viene mantenuta la proposta dell'asse ferroviario Lione-Torino-Trieste, quale parte del Corridoio n. 5 sino alla frontiera ucraina. Viene invece assunta, quale nuova ipotesi di livello comunitario, quella relativa al “Ponte stradale-ferroviario sullo stretto di Messina”, con orizzonte temporale al 2015 e quale tratta compresa nella direttrice transeuropea specificata come “Asse ferroviario Berlino-Verona/Milano-Bologna-Napoli-Messina”.

Al punto 21 del nuovo elenco proposto dalla Commissione in data 1° ottobre 2003 vengono, inoltre, considerate le “Autostrade del Mare” nell'intento di attivare nuovi collegamenti marittimi regolari e alternativi all'utilizzo della modalità stradale; con un aiuto della Comunità che “permetterà di assegnare sovvenzioni per pacchetti comprendenti infra-

strutture, sistemi logistici e attività di avviamento. Con questo meccanismo le autostrade del mare, destinate a migliorare i collegamenti con i paesi insulari e quelli isolati da barriere naturali quali le Alpi, i Pirenei e il mar Baltico, assumeranno la stessa importanza delle autostrade e delle ferrovie nel quadro della rete transeuropea”.

In tale contesto, quattro sono gli ambiti spaziali considerati dall'intervento comunitario e fra questi figura una “Autostrada del mare dell'Europa sud-orientale (per collegare il mar Adriatico al mar Ionio e al Mediterraneo orientale, includendo Cipro)”. Tema che rientra tra i contenuti del progetto di Corridoio Intermodale Adriatico che, invece, non è contemplato nella sua globalità nella proposta formulata dalla Commissione in data 1° ottobre 2003; anche se le procedure che porteranno, entro la fine 2003, l'elenco dei progetti prioritari al vaglio del Consiglio europeo potranno produrre qualche cambiamento. Del resto, lo stesso rapporto van Miert postula la necessità di una revisione periodica della rete transeuropea dei trasporti, avvertendo che “l'elenco dei progetti prioritari non è imm modificabile: deve evolvere nel tempo riflettendo il fabbisogno reale e il livello di avanzamento dei progetti. La flessibilità dell'elenco resta necessaria e il Gruppo propone la revisione dell'elenco dei progetti prioritari, e dunque degli orientamenti sulla rete transeuropea di trasporto, dopo un certo periodo di tempo”.

Un tempo che per quanto riguarda il sostegno ai contenuti del Corridoio Adriatico, andrà utilizzato anche in sede ferrarese per una serie di interventi che sempre più tendano a dare – di fatto e in attesa del riconoscimento di diritto – la valenza di grande asse transeuropeo al Corridoio Adriatico. La cui direttrice ferroviaria si sviluppa da Lecce e, staccandosi dalla costa adriatica a Rimini, si innesta agli itinerari transalpini attraverso il nodo di Bologna; ma con uno specifico ruolo riconosciuto, soprattutto per il traffico merci, alla tratta Ravenna-Ferrara che, via Poggiorusco, permette l'allacciamento Brennero-Monaco unitamente, via Padova, alla Tarvisio-Vienna e alla Trieste-Lubiana.

L'esigenza di risolvere, nel contesto del Corridoio Adriatico, le strozzature stradali che ostacolano i traffici merci rimanda poi a interventi che riguardano specialmente l'area emiliano-veneta, sia per

una connessione di tipo autostradale Ravenna-Venezia, sia per la soluzione del passante di Mestre.

Il carattere di intermodalità, che è uno dei presupposti particolari del Corridoio Adriatico, tende inoltre ad ottimizzare il ruolo svolgibile – tra la costa adriatica e l'entroterra padano – dal trasporto idroviario lungo il Po e le aste navigabili; per un ottimale smistamento dei traffici, in termini di risparmio energetico e con la salvaguardia degli equilibri ambientali.

Le scelte strategiche per il ferrarese

Più in particolare, nel contesto del progetto di Corridoio Adriatico, il territorio ferrarese è chiamato ad assumere un ruolo strategico per quanto riguarda alcuni interventi infrastrutturali.

Per la modalità ferroviaria, uno specifico progetto di breve termine (indicato con la sigla PF1) individua la necessità di una nuova linea, a forte vocazione merci, tra Rimini e Ferrara; che da un lato sia dotata di un'efficace interconnessione con il porto di Ravenna, e dall'altro si colleghi con l'attuale ferrovia Suzzara-Ferrara, che richiederà un ulteriore potenziamento almeno sino al nodo di Poggio Rusco, alla intersezione con la direttrice da Bologna al Brennero.

La rete stradale viene, altresì, considerata con riferimento alle tratte:

E 55, Romea commerciale - La realizzazione della "nuova Romea commerciale" sopperisce alle attuali carenze infrastrutturali fra Ravenna e Mestre ed è, quindi, fondamentale per potenziare il collegamento adriatico con l'area del Triveneto e il conseguente interfaccia con l'area dell'Europa centro-orientale, attraverso Tarvisio.

Il progetto della nuova infrastruttura pre-

vede uno standard di tipo autostradale, per offrire un itinerario alternativo ai traffici che attualmente utilizzano la A 13 oppure la vecchia Romea, consentendo anche di eliminare parte delle criticità di deflusso presenti sulla A 14 nel tratto Bologna-Rimini, attraendone parte dei traffici.

S.S. 16. Tratto Ravenna-Alfonsine - La realizzazione di un collegamento tra la tangenziale di Ravenna ed Alfonsine, dove inizia il progetto della "nuova Romea commerciale", permetterà la connessione della nuova E 55 (verso Est) con la S.S. 16 e (verso Ovest) con l'itinerario E 45, attraverso la tangenziale di Ravenna.

Direttrice Cispadana - Anche questo importantissimo collegamento trasversale est-ovest, nella tratta tra Ferrara e Reggiolo (RE), si attesterà sulla nuova E 55, consentendo lo scambio con i flussi di Corridoio interessanti la direttrice Verona-Brennero; permetterà, inoltre, una ormai indifferibile razionalizzazione dei traffici regionali a medio raggio.

Per la modalità idroviaria, lo specifico progetto "Portualità ed Idrovie" (PP1) considera il sistema costituito dal fiume Po, dai canali navigabili in Emilia-Romagna e Veneto, nonché dagli approdi fluviali emiliani, veneti e lombardi. Nello specifico progetto PP1, sono valutati per ogni porto interno gli interventi di connessione con la rete stradale e ferroviaria di Corridoio, per la modifica ottimale nella ripartizione modale del traffico merci. Così sono considerate le prospettive dell'Idrovia Ferrarese, sia in relazione al terminale a mare di Porto Garibaldi, sia in rapporto alle più complesse funzioni portuali rese dallo scalo ravennate.



Intervista al Presidente della Provincia, Pier Giorgio Dall'Acqua

La rete stradale provinciale: un impegno per recuperare storici ritardi

a cura di
Vito De Santis



"Non esistono curve e alberi assassini. Occorre, semmai, una maggiore responsabilità nei comportamenti individuali degli automobilisti". Quello degli incidenti stradali nel nostro territorio è un flagello che addolora ed indigna il presidente della Provincia di Ferrara Pier Giorgio Dall'Acqua, determinato ad aumentare le condizioni di sicurezza della rete viaria, con l'obiettivo di ridurre il numero, troppo alto, di morti e feriti.

Progetto encomiabile, ma come metterlo in pratica?

"Rispondendo ai nostri compiti istituzionali, con risorse ed investimenti che vanno oltre le normali quote di bilancio. Ma il problema vero da affrontare è, non mi stancherò mai di ripeterlo,

quello di sensibilizzare i cittadini ad una cultura di rispetto per la vita propria e degli altri. E quest'ultimo è il più difficile da affrontare".

Per quale ragione?

E' troppo complesso, e le istituzioni non possono risolverlo da sole. Perciò la Provincia - insieme con i Comuni, il Prefetto, le forze dell'ordine ed altre istituzioni, a cominciare da quelle scolastiche - sta operando da alcuni anni all'interno dell'apposito Osservatorio per studiare le iniziative da mettere in atto. Ci sono già situazioni in essere nelle scuole e in altri centri di aggregazione. E devo dire che i dati comparativi di quest'anno, rispetto a quelli dell'anno scorso, ci incoraggiano a proseguire lungo questa rotta: pur restando elevato, il numero degli incidenti mortali è infatti, relativamente allo stesso periodo, sensibilmente diminuito".

A che punto sono gli interventi di manutenzione della rete stradale provinciale?

"Per la fine dell'anno sono stati messi in cantiere lavori per un importo complessivo di oltre 3 milioni di euro, che si aggiungono a quelli effettuati quest'anno per 1,5 milioni. Vorrei ricordare che dal 2002 ad oggi, con risorse proprie di bilancio e attraverso altre forme di finanziamento (mutui), sono stati portati a termine interventi per una cifra che si aggira sui 55 milioni di euro. Spesa che ha interessato quasi 400 degli oltre 900 km da cui è costituita la rete viaria del nostro territorio. Naturalmente, la Provincia continuerà ad impegnarsi anche nei prossimi anni, allo scopo di rispondere alle necessità che di volta in volta si presentano su questo versante".

Dall'Acqua tiene a fare una puntualizzazione:

"La nostra azione tende a recuperare un ritardo accumulato nel tempo. Ecco perchè oggi siamo nella condizione di



poter rispondere, nei prossimi anni, alle esigenze fisiologiche che si presentano. Insomma, adesso possiamo seguire un piano che consente di fornire risposte tempestive ed efficaci”

E' vero che la Provincia ha anche attivato finanziamenti derivanti dalla legge nazionale sulla sicurezza stradale?

“Certamente. E lo abbiamo fatto, proponendo un programma d'intervento risultato primo per qualità all'interno della Regione. Progetto concordato d'intesa con i Comuni ed avallato dalla stessa Regione, condizione indispensabile per accedere a finanziamenti esterni oltre a quelli propri da spendere sul campo. Perciò abbiamo partecipato al primo bando previsto dalla legge nazionale e relativo al livello di sicurezza soprattutto nei punti più critici della rete stradale, per un importo di 4,4 milioni di euro; inoltre, stiamo partecipando al secondo bando con un piano d'intervento pre-visto di 5,5 milioni”. I cantieri aperti dallo scorso settembre sono venti. Consistono soprattutto in operazioni di rifacimento del manto stradale e di consolidamento degli assi viari provinciali. Il piano comprende, inoltre, la posa su diverse strade di nuovi guard-rail e di segnaletica verticale.

“Consapevole dei possibili disagi che i lavori possono comportare per residenti ed utenti, la Provincia confida nella collaborazione di tutti, nella convinzione che il miglioramento dello stato di sicurezza delle strade sia un obiettivo primario e fondamentale per l'intera comunità” (Si veda la Tabella 1, ndr).

Un programma corposo, buona parte del quale speriamo di vedere realizzato, come da calendario, quando i lettori avranno sott'occhio questo numero de "La Pianura". E sulle altre infrastrutture di competenza di altri enti, presidente, cosa sta facendo la Provincia per sollecitare chi di dovere?

“Sotto questo aspetto - precisa Dall'Acqua - il confronto è tutto con l'Anas, per quanto riguarda le strade esistenti sotto la sua giurisdizione e quelle previste per il completamento di importanti assi viari di collegamento. Sulle prime, è costante da parte nostra la denuncia all'Anas dello stato comatoso della Ferrara-Mare, anche se l'Anas l'ha quasi sarcasticamente definito 'raccordo autostradale'. In merito alle seconde, stiamo subendo ancora ritardi, imputabili all'Anas, nel completamento della SS 16 (collegamento Ferrara-Ravenna), pur in presenza di

Tab. 1 - Gli interventi della Provincia sulla rete stradale, già attuati o programmati a breve

STRADA	TIPO DI INTERVENTO	TRATTO	INVESTIMENTO
SP 22 (Bivio Passo Segni – Correggio)	Consolidamento strutturale	Palmirano	€ 250.000,00
Strade del comprensorio del Mezzano	Rifacimento manto stradale	Via Alberelli e via Mondo Nuovo, Comune di Ostellato	€ 305.000,00
SP 1 (via Comacchio)	Rifacimento manto stradale	Masi Torello-Rovereto	€ 230.000,00
SP 7 (Zenzalino)	Rifacimento manto stradale	Ospital Monacale	€ 66.000,00
SP 19 (Bondeno-Ferrara)	Rifacimento manto stradale	Via Eridano-Casello Ferrara Nord	€ 66.000,00
SP 69 (ex SS 496 Virgiliana)	Rifacimento manto stradale	Vigarano Pieve	€ 346.000,00
SP 66 (ex SS 255 di S. Matteo Decima)	Posa in opera di guard-rail e segnaletica verticale	Dopo Bondeno lungo il canale Burana	€ 130.000,00
SP 67 (Ex SS 468 di Correggio)	Rifacimento manto stradale	Borgo di Vigarano Mainarda	€ 308.000,00
SP 13 (Casumaro-Pilastrello)	Posa in opera di guard-rail e segnaletica verticale	Casumaro - Cavo Napoleonico	€ 70.000,00
SP 10 (Filo-Longastrino)	Rifacimento manto stradale	Casumaro - centro abitato	€ 61.000,00
SP 18 (Bondeno-Ficarolo)	Rifacimento manto stradale	Menate e Madonna del Bosco	€ 58.000,00
SP 12 (Pampano-Ariano)	Rifacimento guard-rail	Ponte sul Po tra Ficarolo e Stellata	€ 360.000,00
	Messa in sicurezza con interventi di segnaletica	Ponti Spagna	€ 40.000,00
	Rifacimento manto stradale	Serravalle - tratti tra Ariano e Serravalle	€ 60.000,00
	Consolidamento strutturale		€ 240.000,00
SP 15 (via del Mare)	Consolidamento strutturale	Tresigallo-Massafiscaglia	€ 200.000,00
SP 14 (Vallalbana)	Rifacimento manto stradale	Malborghetto di Boara - a ridosso dell'abitato di Boara	€ 30.000,00
SP 36 (Ariano Ferrarese-Le Contane)	Rifacimento manto stradale	2 Tratti	€ 74.000,00
SP 16 (Copparo-Codigoro)	Rifacimento manto stradale	Crispa e Ponte Vicini	€ 119.000,00
SP 4 (Copparo-Migliarino)	Rifacimento manto stradale	Formignana e Cornacervina	€ 30.000,00
SP 24 (Ro-Cologna)	Rifacimento manto stradale	Alberone	€ 59.000,00
SP 68 (ex SS 495 di Codigoro)	Rifacimento manto stradale	Ariano	€ 120.000,00
SP 44 (Smaina)	Posa guard-rail		€ 100.000,00
		TOTALE	€ 3.322.000,00



interventi già finanziati ed alla cui progettazione aveva partecipato con risorse proprie anche la Provincia, per ridurre i tempi di esecuzione”.

Un quadro piuttosto scoraggiante...

“In tutto questo discorso l’unico spiraglio positivo che è stato aperto riguarda il completamento della Cispadana, trasferita dall’Anas alla Regione e quindi alla Provincia, dove stiamo eseguendo ed approntando nuovi lotti per la realizzazione di tutto il tratto ferrarese. Sempre per le infrastrutture, c’è un altro capitolo che riguarda sì il nostro territorio, ma ha valenza nazionale e sovranazionale: è il completamento della E 55. Su questo grande progetto la Provincia, insieme con le altre interessate e con le Regioni Emilia Romagna e Veneto, sta pressando con continuità sul Governo per con-

cretizzare questa infrastruttura, che è vitale. Anche perché permetterebbe alla nostra provincia di recuperare l’attuale percorso della Romea (attualmente intasata da un volume di traffico insostenibile) come strada del Parco e, quindi, più vocata alla valorizzazione del nostro territorio”.

Pure l’idrovia sarebbe fondamentale per il trasporto. La sua amministrazione sta facendo qualcosa in questa direzione?

“Certo. Stiamo ultimando la progettazione per crearla ed adeguarla alla classe 5^a europea, che permette il passaggio di determinati natanti che adesso ne sono impediti. La nascita dell’idrovia risponde all’esigenza di nuove modalità di trasporto, oltre che di usufruire di un adeguato veicolo di sviluppo turistico del territorio”.

A cura di
Fabio Terminali

Completare la Cispadana? Quasi come giocare a sudoku...

Ricordate il sudoku, il rompicapo dell'estate? Qui al posto di numeri e quadretti ci sono strade, ponti, cemento. Il risolutore per eccellenza dei problemi infrastrutturali del territorio è Gabriele Andrighetti, ingegnere capo della Provincia di Ferrara.

Ingegnere Andrighetti, da sempre si dice che il ferrarese è un'area con un deficit infrastrutturale.

Cosa c'è di vero e cosa si sta facendo per porvi rimedio?

E' sicuramente vero, basta osservare qualsiasi cartina e confrontarla con una delle zone limitrofe. E purtroppo lo stiamo pagando dal punto di vista economico. In questi anni le amministrazioni locali hanno lavorato tantissimo per la realizzazione di una nuova rete infrastrutturale, però ci sono competenze che vanno oltre la realtà territoriale e sappiamo che sono in mano all'Anas e allo Stato. Per ciò che concerne le

nostre funzioni, dall'ottobre del 2001, cioè da quando alcune strade statali sono state trasferite alla Regione e alla Provincia, ci siamo adoperati con buoni risultati in particolare per alcune arterie di vitale importanza.

Un esempio?

Sicuramente la Cispadana, che sarà fondamentale per collegare il ferrarese con il modenese. A riguardo, ricordo che il lotto che va da San Carlo a Sant'Agostino è stato realizzato, mentre entro la prossima primavera lo sarà quello da Poggio Renatico fino a San Carlo: avremo così 15 chilometri di Cispadana terminati. Nei primi mesi del 2006 abbiamo in animo di appaltare il terzo lotto. Una recente convenzione stipulata con Regione, Anas e Ministero ci ha trasferito le competenze per il primo lotto Ferrara sud-Poggio Renatico e ci stiamo attivando, visto che probabilmente il progetto dovrà essere rivisto.



Il Presidente Dall'Acqua ha fatto la faticosa data del 2009 per il completamento del tratto ferrarese...

Direi che è una previsione credibile.

Perché è così difficile portare a termine i lavori pubblici in tempo utile? Problema di finanziamenti che non arrivano?

Oggi avere risorse è sempre difficile, ma direi che non si tratta solo di questo. Pensi alla Statale 16, una strada di competenza Anas i cui lavori di completamento sono già tutti finanziati. L'intervento che riguarda il tratto da Argenta fino al Ponte Bastia sono già appaltati, ma la procedura è stata impugnata da alcuni residenti oggetto di esproprio e si è dovuto ripartire da zero. Come vede, i problemi sono di molteplice natura.

Passiamo al punto nero più evidente, la Superstrada Ferrara-Mare.

La situazione è sotto gli occhi di tutti. La Provincia in pratica ogni settimana è impegnata in un'azione di denuncia nei confronti dell'Anas, e ciò ha permesso al presidente Dall'Acqua di strappare tre milioni di euro per la sua manutenzione straordinaria. E' una strada comunque vecchia per la sua tipologia, priva di corsie di emergenza, di sosta, distributori, aree di servizio. Va radicalmente modificata.

Si arriverà ad introdurre una forma di pedaggio?

E' una scelta di tipo politico ed economico. Credo ci possano essere le condizioni anche tecnologiche per mettere insieme un sistema di pedaggio rispettando le esigenze della comunità locale, con facilitazioni o addirittura esenzioni per i ferraresi.

A che punto è la cosiddetta "Nuova Romea"?

La scelta del Governo è ricaduta sulla Nuova E55 da Orte a Venezia, intervenendo in maniera radicale sulla E45 e trasformandola in un'arteria a pagamento. Credo che il progetto preliminare sia pronto, la Regione sta attivando la consultazione con le Province interessate per dare i pareri di competenza.

Che fine ha fatto il progetto di tunnel al Lido degli Estensi?

Ci stiamo lavorando da due anni. Una convenzione ha incaricato la Provincia di pensare alla soluzione del nodo che va dalla Superstrada all'uscita del Logonovo. E' chiaro che il punto nero è il ponte sul porto canale. Abbiamo predisposto il progetto preliminare di tutto l'intervento, che prevede una razionalizzazione di tutte le immissioni e un allargamento della sede stradale. Per il tunnel c'è già il progetto definitivo: sarebbe una ottima risposta sul piano paesaggistico e trasportistico, anche navale, visto che permetterebbe il collegamento del porto con Comacchio a tutta una serie di natanti non solo da diporto. L'intervento, grazie a un forte impulso della Regione, è stato inserito nel piano triennale Anas. Siamo fiduciosi della sua realizzazione.

Restando in tema d'acqua, per quanto riguarda l'Idrovia siamo ai passi decisivi?

Il progetto è quasi compiuto tecnicamente, i progetti definitivi ci sono in pratica tutti. E' stato un lavoro di totale complessità sotto ogni punto di vista: geologico, idrogeologico, turistico, paesaggistico, archeologico. Ma il punto cruciale consiste nel rendere transitabile la via d'acqua ai natanti di V Classe Europea, con dimensioni 110x10,20 metri e pesanti circa 2.500 tonnellate. Il tutto cercando di ricucire bene la tratta cittadina: assieme al Comune abbiamo avviato una serie di studi specifici e siamo pronti al confronto con i cittadini e le associazioni. Il progetto complessivo sarà poi sottoposto alla valutazione di impatto ambientale della Regione. Prevediamo che il 2006 sarà l'anno di effettivo inizio dei cantieri.

Terminiamo con un tema molto scottante e delicato, ovvero l'incidentalità stradale. Qual è la condizione di reale sicurezza delle strade ferraresi?

Bisogna tener conto di un fatto: il nostro patrimonio stradale è legato a situazioni del passato, quando circolavano solo carrozze a cavalli oppure auto che al massimo andavano a 70 all'ora. Oggi la viabilità e soprattutto l'utenza sono molto diverse. Mettiamoci anche il fatto che la nostra è una zona di bonifica abbastanza recente e che la maggior parte delle strade è costruita sugli argini. Gli interventi di manutenzione insomma, oltre ad essere molto onerosi, sono complessi e difficili. Ad agosto la Provincia ha stanziato tre milioni di euro per un piano di manutenzione straordinaria complessivo. Ma tutto ciò non basta. La cosa più importante resta il mettersi alla guida in condizioni di sobrietà e piena coscienza, cercando di rispettare il codice e prevenendo il comportamento degli altri. In questo senso, la Provincia partecipa, assieme a tutti i soggetti interessati, all'Osservatorio per la sicurezza stradale, al fine di studiare e progettare interventi di sensibilizzazione nei confronti della popolazione, in particolare modo verso i più giovani.

Francesco Lavezzi

Gli interventi per migliorare la rete stradale

Il progetto "Viabilità e Sicurezza" della Provincia di Ferrara

Dall'anno 2000 la Provincia di Ferrara sta dedicando al risanamento e alla messa in sicurezza della rete viaria di propria competenza (oltre 900 chilometri di strade), un impegno che non è riscontrabile nella storia recente dell'amministrazione di Piazza Castello.

Se si considera, infatti, il programma iniziato nella trascorsa legislatura, denominato "Progetto viabilità sicura" e costato complessivamente 47 milioni di euro (mediante mutuo Bei), oltre alla prose-

mente nel precedente mandato amministrativo hanno oltrepassato quota 250 chilometri; senza contare il potenziamento della segnaletica sia verticale che orizzontale (5.000 chilometri solo di linee orizzontali), oltre al posizionamento di 83 chilometri di guard rail.

Come si può vedere da queste poche cifre, si tratta di un programma di lavori che ha assunto, e che tuttora assume, i contorni di un vero e proprio obiettivo di legislatura.

Dato l'elevato numero di cantieri aperti, la Provincia ha anche attuato una particolare ed innovativa campagna d'informazione, con lo scopo di alleviare i disagi alla circolazione stradale, di trasmettere in modo trasparente le informazioni essenziali per ogni singolo intervento e per comunicare ai cittadini, si potrebbe dire in tempo reale, l'impegno dell'amministrazione per dotare il territorio di una rete infrastrutturale più sicura e adeguata alle esigenze economiche e di mobilità.

Numerosi gli strumenti usati per una operazione che ha avuto il pregio di essere personalizzata, estesa e tempestiva.

Per prima cosa, ad ogni cantiere aperto negli anni scorsi è stata spedita a tutte le famiglie e le imprese residenti nei pressi delle strade interessate dai lavori una lettera a firma del presidente della Provincia con le informazioni essenziali: tipologia, estensione e durata dell'intervento, nonché possibilità di accesso dei residenti, e in generale del traffico, durante i lavori.

La stessa lettera è stata inviata anche a tutti i sindaci, perché fossero a conoscenza dei lavori stradali che la Provincia stava eseguendo sul territorio comunale di loro competenza.

Un numero verde, quindi completamente gratuito, è poi stato attivato e abilitato a dare informazioni sempre aggiornate ai cittadini sullo svolgimento dei lavori e sulle eventuali interruzioni al transito dei veicoli, con il suggerimento dei percorsi alternativi.



La Provincia di Ferrara ha stanziato molte risorse per il miglioramento e la messa in sicurezza della rete stradale

cuzione di tale impegno tramite risorse da un ulteriore finanziamento Bei (fino a 40 milioni di euro destinati al nuovo piano triennale degli investimenti), si tratta complessivamente di oltre 100 miliardi di vecchio conio che negli ultimi anni la Provincia ha destinato al capitolo strade e viabilità sicura.

Questo significa nuovi asfalti e consolidamenti del fondo stradale che sola-



Uno dei cantieri aperti in provincia di Ferrara

Migliaia di brochure sono state stampate a più riprese, per informare i cittadini sul numero dei lavori già eseguiti, rispetto a quelli ancora in programma.

Uffici comunali per le relazioni con il pubblico (Urp), edicole, tabaccherie e bar, i luoghi principali nei quali è stato distribuito il materiale informativo, naturalmente a disposizione del pubblico in modo del tutto gratuito.

Spazi pubblicitari sono stati acquistati sui giornali locali a conclusione delle diverse fasi dei lavori stradali, per un aggiornamento continuo sullo stato di attuazione del programma degli interventi.

Per tutta la durata della campagna, una rubrica quotidiana sulla tv locale Telestense, in coda al tg della sera, è stata utilizzata per un aggiornamento costante sull'andamento dei lavori, sui cantieri aperti, quelli conclusi e sulla viabilità alternativa.

Inoltre, sul sito web della Provincia è stato creato uno spazio che continua a dare informazioni sempre aggiornate sui lavori stradali in corso e sulle loro caratteristiche tecniche essenziali

Ogni singolo intervento sulla rete stradale provinciale, infine, è ancora oggi

comunicato alla stampa locale, segnalando le caratteristiche essenziali dei lavori, l'estensione del cantiere e la durata presunta, condizioni meteo permettendo.

Con questa attenzione particolare rivolta alla continua riqualificazione del sistema viario, la Provincia vuole dunque dare una risposta concreta anche al tema cruciale della sicurezza sulle strade.

"Ma la sicurezza stradale – come ripete spesso il presidente Pier Giorgio Dall'Acqua – non si raggiunge solo con le opere, occorre anche intervenire sull'educazione e sui comportamenti di chi è alla guida dei veicoli. Un'azione – continua – che la Provincia sta conducendo in stretto rapporto con la Prefettura attraverso l'Osservatorio provinciale sulla sicurezza stradale, con il coinvolgimento di tutti i livelli istituzionali, associativi, delle scuole e delle aggregazioni della società civile".

Del resto, lo stesso Dall'Acqua in ogni lettera spedita ai cittadini per informarli personalmente dell'apertura di un cantiere, ha sempre concluso con una frase che suona come un appello assolutamente da condividere: "Mettiamo tutti al primo posto l'obiettivo sicurezza".

Luigi A. Ciannilli
 Presidente del Comitato
 per la Sicurezza Stradale
 "F. Paglierini"

Sicurezza stradale, un impegno su più fronti

Nel 2005 una lieve diminuzione della mortalità per incidenti

Se si parla di "infrastrutture", infrastrutture viarie, la nostra immaginazione "forgiata" dai mass-media a pensare prevalentemente se non esclusivamente in termini economici va, appunto, all'economia; ai vantaggi e svantaggi, alla "produttività", alla "redditività" di una rete viaria. Non è forse vero?

E' sufficiente allora ricordare, per restare alla nostra Regione, l'incidente ferroviario di Crevalcore, del Gennaio di quest'anno, in cui persero la vita 17 persone, e, con esso, ripercorrere gli standard di sicurezza di cui beneficia la nostra incolumità. Oppure a quello di Piacenza, del 12 Gennaio 1997, in cui fu coinvolto un treno Eurostar, un treno di lusso, il top della nostra tecnologia, non il treno dei poveri pendolari di Crevalcore. Questo, per capire quanto sia inversamente proporzionale in Italia l'attenzione alla "sicurezza" rispetto ad altri fattori.

Se poi il discorso lo trasferiamo dalla "ferrovia" alla "strada", ai nastri d'asfalto che incrociano e fasciano ormai la nostra vita, la situazione addirittura peggiora inesorabilmente, e sempre a scapito della sicurezza.

Solo alcuni dati per dare la dimensione del fenomeno e di quanto siamo distanti rispetto a tutti gli altri 25 Paesi dell'Ue: 1/5 dei morti sulle strade di tutta Europa (25 Paesi) si registra in Italia (fonte ACI-ISTAT - Riva del Garda - 3° Salone internazionale della Sicurezza Stradale: 13/15 Ottobre 2005), con cifre che "ballano" tra i 6mila morti dichiarati dall'Istat e i 9mila di fonte del Ministero della salute e ritenute assai più vicine alla realtà dalle associazioni e comitati che si occupano del problema. A questi numeri, comunque allucinanti,

devono aggiungersi circa 25mila invalidi permanenti all'anno.

Nella tabella 1 sono riportati i dati sulla mortalità nella nostra provincia negli ultimi 7 anni:

Anno 1998:	102
Anno 1999:	89
Anno 2000:	99
Anno 2001:	83
Anno 2002:	97
Anno 2003:	80
Anno 2004:	82
(Età media: 44,05 anni)	

Tabella 1

La tabella 2 è invece riferita al 2005.

FERRARA	
Statistiche provinciali	
età media	42,2
Donne	21
Uomini	47
Automobilista	31
Camionista	1
ciclisti	10
motociclisti	12
giovani < 30	26
Guidatori	44
Trasportati	11
Altri	13
Donazione Organi	2
PIRATI	1
Discoteche-notti	3

Tabella 2

Questa carneficina non fa differenze di appartenenze politiche, religiose, di razze, di condizioni economiche e

sociali. L'opinione pubblica ha purtroppo ormai metabolizzato l'incivile portata del fenomeno, in cui la "strada", "l'infrastruttura", senza distinzioni, dalle autostrade fino alle strade intercomunali sono in misura non trascurabile esse stesse cause di incidenti e di morti.

Si provi a pensare solo a quanti innocenti muoiono ogni anno sulle strisce pedonali, per colpa di automobilisti indisciplinati o delinquenti ma, molte volte, travolti anch'essi dagli eventi, per colpa della pessima manutenzione della segnaletica o assoluta mancanza della stessa.

Se si considera che la nostra provincia, tra strade di ogni ordine e grado, pare sommi circa 6mila chilometri di tracciati, ci si può rendere facilmente conto di quanto sia stato sottovalutato il problema negli ultimi venti-trent'anni, mentre la mobilità e il traffico aumentavano esponenzialmente. E come sia materialmente impossibile, oggi, in breve tempo, rimediare contemporaneamente a tanti problemi.

Fortunatamente però, dopo anni di insistenza e attenzione diversa rispetto al passato, quest'anno il risultato sembra muovere al meglio e a dicembre si registrano 14 vite umane salvate rispetto allo scorso anno.

Chi è interessato al problema, per varie motivazioni, nella nostra provincia, sa bene cosa ha portato finora, dopo anni, a questo risultato. E sa altrettanto bene che basta poco, pochissimo, per ritornare alla situazione, al numero dei morti degli anni scorsi. Abbiamo, proprio confinante con Ferrara, la situazione della Provincia di Modena che, dopo il risultato "positivo" fatto registrare nel 2004 rispetto al 2003, è nuovamente schizzata nel 2005 verso valori negativi.

Occorre agire, pertanto, contemporaneamente sul fronte della repressione, ma anche su quelli dell'informazione ed educazione, ancora molto carenti queste ultime verso l'utenza, soprattutto adulta. Basti guardare il dato dell'età media dei deceduti, di poco superiore ai 42 anni. Ma è ora di iniziare ad agire anche sul fronte della repressione verso i proprietari e gestori delle arterie, in quanto i loro obblighi per la tutela e il rispetto della vita umana non sono affatto inferiori e non godono di alcun salvacondotto speciale rispetto a tutti quegli imprenditori o anche semplici cittadini sottoposti al rispetto delle leggi. Tolleranza zero, anche su questo versante.



Il progetto di "Centostazioni" coinvolgerà anche Ferrara

Le stazioni ferroviarie, nodi intermodali e nuove piazze cittadine

Pierpaolo Correggioli

Il viaggio ferroviario conserva ancora oggi nell'immaginario collettivo un fascino particolare: non a caso i film ambientati sulle carrozze di treni diretti in luoghi più o meno esotici riescono spesso a catturare l'attenzione degli spettatori, come se dalle immagini potesse trasparire la dimensione complessa e avventurosa che ha caratterizzato la storia di questi mezzi di trasporto.

Lo sviluppo delle ferrovie è profondamente legato alla politica e all'economia degli ultimi duecento anni: da un lato simbolo di modernità per i governi che si sono impegnati, già nella prima metà dell'Ottocento, per diffondere la "nuova" tecnologia sul proprio territorio e dall'altro una risorsa sempre più importante per il trasporto delle merci e delle persone nel corso della prima rivoluzione industriale. Le società ferroviarie conobbero quindi fin dal XIX secolo uno sviluppo a tratti persino tumultuoso, tanto da divenire in alcuni paesi oggetto di una vera e propria "bolla speculativa" sui mercati finanziari nei quali venivano scambiati i titoli di proprietà delle stesse. Anche oggi il trasporto "su ferro", nonostante la pluralità dei mezzi a disposizione, rappresenta un fattore strategico nell'ambito della progettazione dei sistemi della mobilità, anche perché sembra rappresentare una valida alternativa al trasporto privato pur garantendo flussi di spostamento sufficientemente elevati.

Il fatto che le necessità di spostamento siano sempre più presenti nella nostra società pone in particolare l'accento sulla pianificazione adeguata del rapporto tra le stazioni ferroviarie e "le città". Questa attività di progettazione presenta dei fattori di complessità notevoli: si pensi infatti che se da un lato il mezzo permette di rendere il sistema di spostamenti meno dispendioso dal punto di vista energetico e ambientale, dall'altro lato non è semplice calcolare l'impatto ambientale provocato dall'intensificazione degli spostamenti nei luoghi in cui sorgono le stazioni.

Esse infatti possono essere viste come

un nodo intermodale (si giunge in prossimità di esso con l'auto, la bicicletta o utilizzando il trasporto urbano), che permette al cittadino di passare dalla dimensione urbana alla rete infrastrutturale attraverso la quale effettuerà lo spostamento.

Approfondendo questo punto di vista si può cogliere la necessità di integrare due aspetti diversi, ma non per questo contrastanti, nella progettazione delle stazioni: da un lato si deve garantire la possibilità di passare rapidamente dal mezzo con il quale si è giunti in stazione ai binari, dall'altro si può sfruttare la possibilità di creare uno spazio "pensato per il viaggiatore/utente", visto nella sua dimensione sociale.

Il concetto di "stazioni come piazze al centro dell'attenzione" è infatti diretto a soddisfare sia le necessità di incontro e di relazione che rendano meno spersonalizzante il momento, sempre più frequente, in cui le persone si devono spostare, sia il bisogno di usufruire di servizi specifici pensati per chi sceglie il treno come mezzo di trasporto.

Sono queste le linee guida seguite dalla Società Centostazioni S.p.A., per il rifacimento di 103 stazioni italiane di dimensioni medie. Costituita dal Gruppo Ferrovie dello Stato e Archimede 1 - cordata privata il cui maggiore azionista è SAVE spa - la società è impegnata nella valorizzazione e nella gestione di tali immobili, secondo un nuovo *concept* di modernità e funzionalità orientato alla soddisfazione del cliente.

Nel biennio 2005-2006, Centostazioni S.p.A. conta di restituire ai cittadini italiani oltre 30 stazioni riqualificate e trasformate in piazze. Una volta compiuto questo processo di trasformazione in piacevoli luoghi d'incontro, le stazioni potranno soddisfare i bisogni dei viaggiatori e frequentatori, con un'ampia offerta di esercizi commerciali e servizi di qualità, oltre che garantire, naturalmente, sicurezza e decoro.

Una grande attenzione viene riservata al recupero del valore architettonico di edi-



fici spesso "storici", risalenti per la maggior parte a più di 50 anni fa e di buon livello architettonico (vedi Napoli Mergellina, Trieste, Monza, Roma Ostiense, etc), anche attraverso la valorizzazione ed il restauro delle opere d'arte e delle sale di rappresentanza in essi custodite.

Tra le 103 stazioni coinvolte nel progetto di *restyling* vi è anche la stazione di Ferrara, per la quale l'obiettivo è valorizzare e adeguare da un punto di vista funzionale l'edificio centrale, costruito nel secondo dopoguerra su progetto dell'architetto Narducci.

Oggetto dell'intervento saranno anche il marciapiede esterno, la banchina del primo binario e il sottopasso che conduce agli altri binari. Attraverso tale inter-

vento, Centostazioni intende restituire al nodo ferrarese – che conta un flusso annuo di 5 milioni di viaggiatori – il ruolo originario di punto di riferimento per la cittadinanza, valorizzandone l'importanza storica e trasformandola nel contempo in un nuovo centro polifunzionale, in grado di rispondere alle esigenze degli utenti contemporanei. Per quanto detto, il *restyling* degli interni verrà eseguito senza apportare grandi modifiche all'impianto generale del fabbricato, il cui assetto complessivo, sottoposto a tutela dei Beni Culturali, appartiene alla memoria collettiva.

Nell'ottica dello sviluppo di uno spazio più moderno, curato e pulito, da vivere in modo dinamico e funzionale, viene ristrutturato l'atrio centrale, creando per-



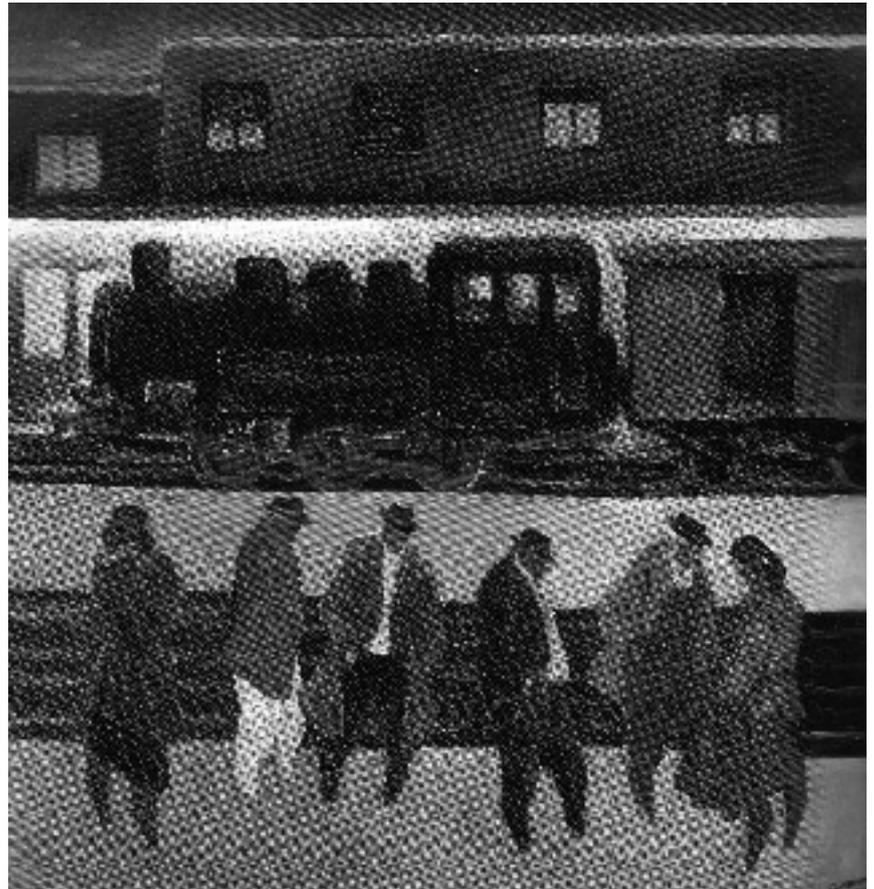
Immagini digitali: L'atrio della "nuova stazione di Ferrara" nella ricostruzione di Centostazioni S.p.a.

corsi verso i binari attrezzati e dotati di sedute. Modificando la distribuzione interna dell'atrio e dei passaggi, sarà possibile collocarvi nuovi esercizi commerciali e servizi utili per i cittadini, in box caratterizzati da leggere vetrate autoportanti. A questo proposito, vengono confermati gli esercizi già presenti (bar e ristorazione, edicola e tabaccaio), e inseriti nuovi servizi utili per gli utenti, tra cui biglietteria, centro informazioni turistiche ACFT (l'azienda di trasporto pubblico locale); servizio bancomat.

Il nuovo *concept* di stazione proposto da Centostazioni presuppone che l'edificio nel suo complesso diventi più attraente e funzionale. Per questo è prevista la manutenzione dell'intero immobile, comprese le facciate, le coperture, i pavimenti e l'illuminazione.

Al fine di rendere l'immobile più sicuro e accessibile, si provvederà alla messa a norma degli impianti (compreso quello antincendio) e della segnaletica di sicurezza. Non saranno dimenticati gli interventi necessari a rendere l'edificio ferroviario accessibile a tutti: sono previsti il posizionamento, all'ingresso principale, di rampe per disabili motori; la realizzazione di bagni pubblici accessibili a tutti e l'inserimento di percorsi tattili per non vedenti. Infine, un impianto di climatizzazione estivo ed invernale contribuirà a rendere la stazione ancora più confortevole e accogliente.

L'idea quindi è quella di offrire alla città una stazione riqualificata, un nuovo polo cittadino aperto alla multiculturalità, che sarà la *location* ideale per sviluppare attività commerciali, di comunicazione e immagine in grado di intercettare un pubblico dinamico e moderno. In questo modo, il complesso ferroviario potrà recuperare progressivamente quel ruolo sociale che lo caratterizzava in passato come uno dei maggiori punti di riferimento per i cittadini.



RINGRAZIAMENTI

Si ringrazia la società Centostazioni SpA per i dati forniti e per la gentile concessione delle immagini relative alla ricostruzione digitalizzata della "futura" stazione di Ferrara.

BIBLIOGRAFIA

Sull'argomento si vedano:

- Mazzoni Cristiana, "Stazioni. Architetture 1990-2010", Federico Motta Editore, Milano 2001.
- Godoli Ezio, Lima Antonietta Iolanda, (a cura di), "Architettura ferroviaria in Italia. Novecento", Dario Flaccovio Editore, Palermo, 2004.
- Godoli Ezio, Cozzi Mauro, (a cura di), "Architettura ferroviaria in Italia. Ottocento", Dario Flaccovio Editore, Palermo, 2004.

La stazione nel dipinto del pittore ferrarese Ervardo Fioravanti, "Alla stazione di notte", 1962. Olio su tela, cm. 70 x 70. Ferrara, Collezione Fioravanti.

Centostazioni è l'azienda nata dalla partnership tra il Gruppo Ferrovie dello Stato (60%) e la società Archimede 1 (40%), cordata privata controllata da SAVE S.p.A. (Società Aeroporti di Venezia). La mission è riqualificare, valorizzare e gestire 103 complessi di stazione, secondo un piano di 200 milioni di euro finalizzato a sviluppare le opportunità di business commerciale, perseguendo l'obiettivo della soddisfazione del cliente.

Tutti i progetti presenti e futuri delle Ferrovie Emilia-Romagna

FER, un'azienda al servizio del territorio e di chi vi abita

Fabio Terminali



In principio fu la fusione di quattro precedenti ferrovie in gestione commissariale governativa. Oggi i soci sono la Regione, con una quota pari al 59,44%, e le Province di Bologna, Ferrara, Mantova, Modena, Parma, Ravenna, Reggio Emilia e Rimini, ciascuna con una quota pari al 5,07%. Il capitale sociale è di 890.888 euro, i dipendenti 640. L'azienda in questione è Fer (Ferrovie Emilia Romagna), presieduta da Roberto Soffritti.

Presidente Soffritti, in poco più di 4 anni Fer ha consolidato la propria presenza come nuovo soggetto del trasporto pubblico locale e avviato una importante azione di sviluppo, tuttora in corso. Come è stato possibile tutto ciò?

Principalmente perché sono state svolte azioni e operate scelte rilevanti per lo stesso futuro dell'azienda. Un dato per tutti. Nel 2000 le linee Parma-Suzzara e

Suzzara-Ferrara erano state già destinate a Trenitalia. L'azione efficace della Regione e del vertice dell'azienda ha portato il Governo a cambiare questa decisione. Oggi le due linee appartengono a Fer e rappresentano un suo punto di forza, soprattutto per il trasporto merci. Importante è stata ed è anche la politica delle alleanze, come quelle stipulate con Trenitalia, divisione passeggeri e Cargo, con le altre realtà regionali, come Act di Reggio Emilia e Atc di Bologna. Oggi Fer è impegnata non solo a far circolare quotidianamente 180 treni e 80 autobus sulla propria rete e su quel-

la Rfi, ma anche nell'ammodernamento della rete, nella predisposizione di strutture logistiche, nella ristrutturazione del materiale rotabile, nell'acquisto di nuovi treni e autobus, nell'adozione di nuovi

sistemi di sicurezza.

Può farci qualche esempio della portata dell'impegno attuale? Partiamo dal riassetto del nodo ferroviario di Ferrara e dell'importante progetto della metropolitana di superficie.

Nello scorso mese di febbraio, sono ripresi i lavori del primo lotto per la realizzazione di un servizio suburbano fra la stazione ferroviaria della città e il nuovo ospedale di Cona. I lavori, la cui conclusione è prevista entro il 2006, dovrebbero comportare un notevole beneficio alla mobilità cittadina e di conseguenza all'ambiente. Sono anche in corso le procedure per avviare i lavori del secondo lotto. Il progetto, la cui ultimazione è fissata a tre anni dalla consegna dei lavori, prevede la realizzazione di un tunnel in corrispondenza di via Bologna, con contestuale interrimento delle due linee ferroviarie Ferrara-Codigoro e Ferrara-Ravenna-Rimini, che la attraversano, nonché la realizzazione di un passante ferroviario collegante in modo diretto le linee Ferrara-Rimini e Suzzara-Ferrara, costituente parte dell'itinerario merci alternativo tra il corridoio adriatico ed il centro-nord Europa.

Molto attesi e necessari sono anche il progetto di elettrificazione della Bologna-Portomaggiore e della Ferrara-Suzzara-Parma, oltre al rinnovamento del materiale rotabile. A che punto siamo?

La procedura di gara per l'elettrificazione della Bologna-Portomaggiore, una linea sulla quale ogni giorno viaggiano oltre 3mila persone, è già stata espletata ed è in corso di perfezionamento l'iter per l'avvio dei lavori, il cui termine è previsto per la fine del 2006. In tempi coerenti con i lavori di elettrificazione, sarà anche installato a terra (lungo i binari) il dispositivo di sicurezza Scmt (sistema controllo marcia treno), già presente a bordo dei nuovi treni che entreranno in esercizio sulla linea. Poi sono in fase conclusiva i lavori di collegamento fra Portomaggiore (linea Bologna-Portomaggiore).



Il Presidente di Fer, Roberto Soffritti

tomaggiore) e Dogato (linea Ferrara-Codigoro). Più complesso appare al momento il discorso relativo alla linea Ferrara-Suzzara-Parma, su cui l'elettificazione è stata completata sul solo tratto Ferrara-Poggio Rusco. Fer si è attivata ed ha già presentato al ministero competente il progetto per la riqualificazione della tratta Poggio Rusco-Suzzara-Parma, che comprende anche l'elettificazione dell'intera linea. Siamo in attesa di finanziamento da parte dello Stato, in quanto il progetto è compreso negli interventi strategici individuati dalla cosiddetta

legge obiettivo. Per quanto riguarda il materiale rotabile, è già in corso la fornitura di 6 locomotori elettrici nuovi del tipo 464 della Bombardier e di 5 carrozze a due piani, mentre per altre 10 carrozze è stata bandita apposita gara. Il nuovo materiale dovrebbe entrare in servizio entro la fine del 2006. L'ingresso in servizio del materiale elettrico consentirà di dare una risposta efficace alle esigenze delle migliaia di viaggiatori che quotidianamente utilizzano i nostri treni.

Anche nel settore del trasporto merci Fer è molto attiva. Quali sono i progetti sul tappeto?

In questo campo, oltre a svolgere un servizio diretto, è assai significativo il rapporto di collaborazione con Trenitalia Cargo, per cui effettuiamo una consistente e crescente attività di vettore nel trasporto merci. Ciò dipende anche dal fatto che Fer è concorrenziale, oltre che attrezzata professionalmente e tecnicamente, e pertanto Trenitalia Cargo è certa di affidare i propri servizi ad un vettore competitivo e professionale. Ad esempio, nel corso di quest'anno sono state attivate tre nuove relazioni merci, con un incremento di oltre il 90% rispetto al servizio effettuato nel 2004. Sempre in tema di alleanze e trasporto merci vale la pena ricordare l'esperienza del collegamento Porto di Ravenna-Dinazzano, attraverso cui il traffico ferroviario diventa completamente sostitutivo del traffico di automezzi: in questo modo sono "tolti dalla strada" circa 24mila automezzi all'anno. Infine, entro



la fine dell'anno, per rispondere alla crescente domanda di servizi nel settore merci, saranno a disposizione 19 locomotori, con una previsione di un consistente incremento di fatturato.

Nel settore del trasporto pubblico automobilistico c'è grande fermento. Come si sta posizionando l'azienda?

Fer, che già svolgeva in virtù di apposite concessioni servizi extraurbani nelle province di Bologna, Ferrara e Rimini, ha sviluppato nel settore una serie di alleanze con altri operatori locali per la partecipazione alle gare per l'affidamento dei servizi di trasporto pubblico negli stessi bacini. A Rimini il consorzio Atg, cui Fer partecipa, è già risultato assegnatario del servizio; stessa cosa a Ferrara, dove è risultato vincitore il raggruppamento temporaneo di imprese di cui fa parte anche Fer. Nella provincia di Bologna la procedura di gara è ancora in corso. Un progressivo ammodernamento dei mezzi sta riguardando anche questo settore, con l'acquisto di nuovi autobus per i servizi di linea e noleggio. Per lo svolgimento dei servizi automobilistici disponiamo di 112 autobus, 7 dei quali della categoria Gran Turismo. Nel 2004 per questi servizi sono stati effettuati circa 3,9 milioni di chilometri, di cui il 20% per noleggio.

Non so se Fer ha un motto o qualcosa del genere. Vuole inventarne uno lei ora?

Il nostro impegno è essere con sempre maggiore efficacia al servizio del territorio e di chi vi abita.

Marco Zavagli

Si aprirà definitivamente il "cassetto dei sogni" chiuso da anni?

Metropolitana di superficie, il progetto sembra essere ripartito

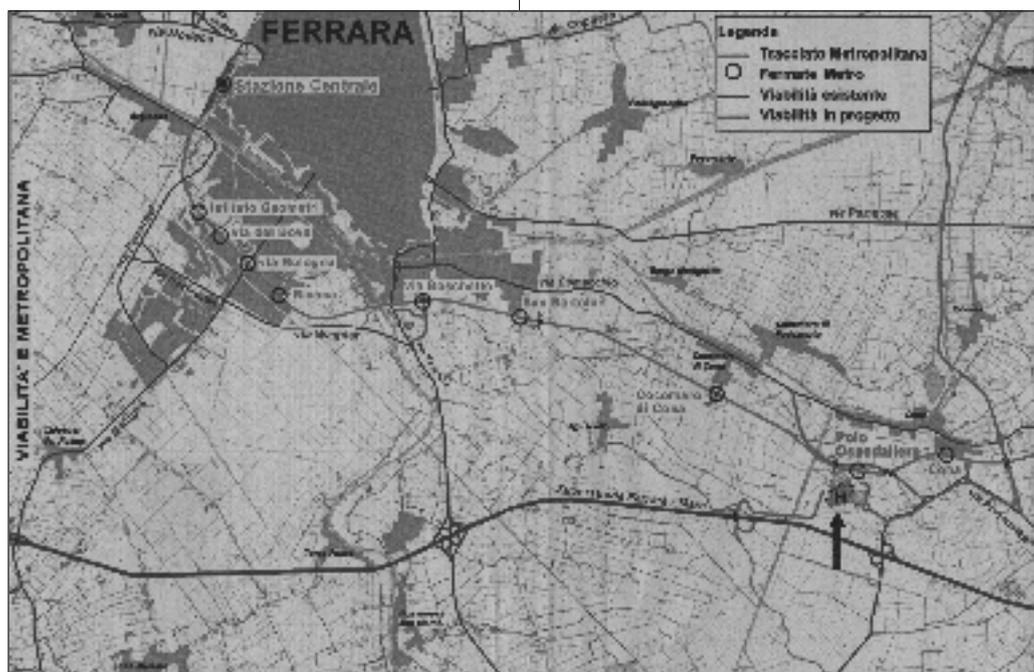
È diventata croce e delizia di Ferrara e dei ferraresi. Proprio il sindaco di Ferrara ne ha fatto uno dei principali progetti di mandato da tramutare in realtà nel corso del suo secondo quinquennio alla guida di Palazzo Municipale: "Il nostro obiettivo - ha dichiarato Gaetano Sateriale - è che il cittadino ferrarese veda la stessa attenzione e la stessa cura che mettiamo nella realizzazione di una grande mostra anche quando realizziamo una grande opera pubblica". Eppure, se la nuova esposizione di Palazzo dei Diamanti su Camille Corot sembra avviata sui 'giusti binari', altrettanto non si può dire del progetto della metropolitana di superficie (che dovrebbe collegare la stazione ferroviaria centrale all'ospedale di Cona).

Un progetto datato 25 giugno 2001, quando fu stipulato il contratto con la C.i.r. Costruzioni di Argenta per la realizzazione, entro due anni (18 giugno 2003) del 1° lotto dei lavori della suburbana (linea e fermate), per un importo di 9.804.249,19 euro. Da allora, per rimanere in metafora, è stata una interminabile via crucis.

Il 26 marzo del 2002 viene stipulato il

contratto con la associazione temporanea di imprese costituita da C.i.r. Costruzioni, capogruppo, e il Consorzio Cooperative Costruzioni di Bologna per la realizzazione del 2° lotto dei lavori della suburbana (tunnel via Bologna), per un importo netto di 18.775.365,84 euro, da portare a compimento entro l'11 marzo 2005. Nel frattempo sono state effettuate le opere ordinarie di preparazione, quali la bonifica da ordigni bellici e lo sbancamento del raccordo ferroviario provvisorio nell'area della Rivana. Il tutto fino alla faticosa crisi della CoopCostruttori, il colosso dell'edilizia di Argenta della quale Cir faceva parte, che ha portato con sé la sospensione, nell'aprile 2003, dei lavori in entrambi i lotti.

Il passo (o la 'stazione') successivo ha visto lo scioglimento dei contratti con la Cir e la conseguente possibilità per Ferrovie Emilia-Romagna di avviare le procedure per il completamento dei lavori con una nuova impresa. L'interlocutore è stato individuato nell'impresa Baldassini - Tognozzi di Firenze (seconda classificata nella gara di aggiudicazione dei lavori del 1° lotto



Il tracciato della Metropolitana ferrarese dalla stazione ferroviaria all'ospedale di Cona

della suburbana) per il completamento della prima tranche. Il 21 gennaio di quest'anno viene stipulato il nuovo contratto, con un adeguamento dell'originaria offerta economica, essendo trascorsi oltre tre anni dalla gara e dal momento che i cantieri si presentavano in stato di degrado, essendo abbandonati da oltre un anno. L'importo previsto è di oltre 7 milioni e mezzo di euro, per terminare i lavori entro il 17 luglio 2006.

Appunto "entro il secondo semestre del 2006", così come recita la descrizione dei progetti di mandato redatta dal Comune di Ferrara. L'obiettivo dichiarato, o quantomeno sperato, è infatti quello di realizzare un efficiente collegamento tra la città e il futuro ospedale di Cona; incentivare la mobilità su ferro, mitigando l'inquinamento acustico nel tratto urbano in questione; ricollegare due quartieri della città fino ad oggi separati dalle barriere fisiche rappresentate dai passaggi a livello. Ecco allora che per veder nascere questo nuovo assetto cittadino l'amministrazione comunale, insieme con gli altri enti partner dell'iniziativa (Ferrovie Emilia-Romagna e Ministero per le Infrastrutture e i Trasporti), ha messo sul tavolo ingenti risorse finanziarie: 16,42 milioni di euro per il primo lotto (finanziati per 1,96 milioni dal Comune di Ferrara, 3,45 dalle Ferrovie Emilia-Romagna, 13,17 dal Ministero per le Infrastrutture e i Trasporti) e 35,74 per il secondo (finanziati per 3,10 milioni dal Comune, 3,45 da Fer, 21,44 dal Ministero per le Infrastrutture e i Trasporti e per 7,75 da Rete Ferroviaria Italiana).

Il progetto complessivo di servizio ferroviario suburbano si sviluppa sulla tratta Ferrara-Cona della linea Ferrara-Codigoro e riguarda la realizzazione di dieci fermate urbane, tra cui quella davanti al nuovo ospedale di Cona, l'eliminazione di 15 passaggi a livello, la costruzione di alcuni sottopassi (tra i quali dovrebbe assumere particolare importanza strategica quello sulla via Ravenna). Successivamente la scaletta prevede l'interramento e l'affiancamento delle tratte urbane delle linee Ferrara-Codigoro e Ferrara-Ravenna, a partire dalla zona della Rivana fino all'ingresso in stazione, la conseguente eliminazione di due passaggi a livello sulla via Bologna, il collegamento ferroviario della Ferrara-Ravenna con la Suzzara-Ferrara, sottopassando la linea Padova-Bologna. È ancora allo studio la possibilità di prolungare la linea verso nord,

prevedendo di raggiungere i quartieri Barco e Pontelagoscuro.

Ad oggi "il cantiere procede regolarmente - assicurano i tecnici Fer -: sono stati completati il sottopasso di via Ricciarelli e la bretella che dovrebbe funzionare da collegamento con via Boschetto; procedono i lavori della variante ferroviaria del nuovo Polo Ospedaliero, ed è prossimo l'avvio del cantiere per la realizzazione del sottopasso ferroviario per l'eliminazione del passaggio a livello in via Ravenna". "Contemporaneamente all'avanzamento dei lavori del 1° lotto, che prevediamo di completare già per la tarda primavera del prossimo anno - aggiunge l'ingegner Stefano Isler, che segue il progetto per conto delle Ferrovie Emilia-Romagna -, Fer ha avviato le procedure per l'affidamento dei lavori del 2°, per cercare di garantire la continuità dell'opera in corso". Il secondo stralcio (per il quale si prevedono altri tre anni per la realizzazione) contempla una fermata nell'area della stazione adibita attualmente a magazzino merci con relativa previsione di marciapiedi. Un'altra fermata è prevista in via Arginane, dove un tempo c'era il passaggio a livello, per servire la zona della facoltà di Ingegneria. Il lotto comprende inoltre le nuove fermate della Città del Ragazzo, sulla via Comacchio, S. Bartolo, Boschetto e Cocomaro di Cona. Ad opera finita la tratta Ferrara-Quartesanà sarà in grado di accogliere una serie di convogli con una frequenza di passaggi anche di venti minuti. La parte più impegnativa sarà sicuramente quella che riguarderà l'interramento delle due linee ferroviarie (per Codigoro e per Portomaggiore-Ravenna) e dei rispettivi passaggi a livello che attraversano via Bologna all'altezza di Via Foro Boario e via Passega, con il conseguente avvicinamento di entrambe le tratte nella zona di via Bologna e la costruzione del tunnel di un chilometro e 800 metri con alcune fermate intermedie tra via dello Zuccherò e la Rivana.

Dopo il crac CoopCostruttori, quindi, il progetto di metropolitana di superficie sembra essere ripartito. Forse è ancora presto per dire che si è definitivamente aperto il cassetto dei sogni pensato dall'amministrazione comunale, ma qualcosa sicuramente si è mosso, e si spera che presto - entro i termini previsti - possa finalmente iniziare a correre. A correre su quei binari attesi da ormai troppi anni.

Lisa Viola Rossi

Un servizio affidabile ed ecologico

La linea ferroviaria Ferrara-Codigoro, la tratta del Delta

In una nebbiosa giornata dell'inverno del 1947, Edgardo Limentani, protagonista del romanzo "L'airone" di Giorgio Bassani, dalla sua Ferrara cinta di mura giunge alla Codigoro della memoria e della presa di coscienza. Un viaggio verso Pomposa e verso le valli, alla ricerca di sé e di una risposta alle proprie inquietudini esistenziali, al volante di una Aprilia.

Chissà se questo "diario di bordo" del "disvelamento" avrebbe avuto un esito diverso, se invece che sull'Aprilia il Limentani fosse salito su una carrozza del treno che da Ferrara giungeva e giunge tuttora a Codigoro?

"Tickets", film a sei mani, quelle dei registi Ermanno Olmi, Abbas Kiarostami e Ken Loach (Italia/UK/Iran), mostra infatti, in modo originale, come il treno non solo sia semplice mezzo di trasporto: è indubbio che sia anche luogo di incontro fra persone diverse, che sul treno si ritrovano, ogni giorno.

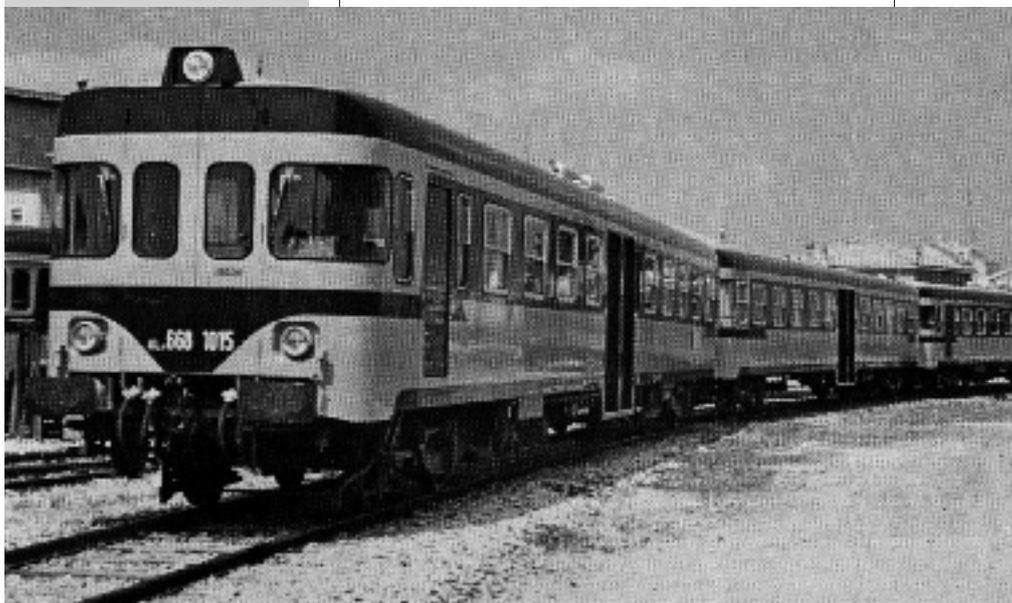
La linea ferroviaria Ferrara-Codigoro è solo geograficamente una linea periferica della regione. Gestita da Fer (Ferrovie Emilia-Romagna) collega il centro estense con importanti paesi del Delta del Po, per mezzo di 24 corse che settimanalmente trasporta-

no, sui 53 km di percorso complessivo, circa 6.650 viaggiatori, per lo più studenti e lavoratori pendolari distribuiti nelle diverse fermate. I treni più frequentati sono i due delle 6.30, quello del primo pomeriggio per gli studenti, quello del tardo pomeriggio per i lavoratori.

La prima inaugurazione della linea Ferrara-Codigoro risale al lontano 16 gennaio 1901. Tenuta in gestione dalla Società Anonima delle Tramvie Ferraresi a Vapore, passò successivamente alla Società Anonima Ferrovie e Tramvie Padane, il 28 ottobre 1931. Ma l'inaugurazione definitiva, grazie all'amministrazione dell'allora subentrata Gestione Governativa Ferrovie Padane, è datata 6 giugno 1933; è stata la prima gestione governativa istituita in Italia nel settore delle ferrovie in concessione.

E' perciò dal 1933, che la stabilità e l'affidabilità della Gestione hanno permesso alla tratta del Delta di affermarsi sul territorio, e conseguentemente di migliorarne gradualmente sia gli impianti fissi, sia il materiale rotabile. Come avvenne già nel '37 e nel '38, quando l'azienda ampliò il deposito e l'officina della stazione di Porta Reno, in Via Foro Boario. L'anno successivo fu avviato il processo di motorizzazione della linea, effettuando il servizio passeggeri con automotrici, le "littorine". La trazione a vapore fu riservata al trasporto merci e ad alcuni treni particolarmente affollati. La linea fu bloccata nel periodo bellico; subì notevoli danni (dalla demolizione dei fabbricati viaggiatori di Ferrara, Cona e Tresigallo, alla devastazione del piazzale di Porta Reno, dall'interruzione della linea sul ponte girevole di Codigoro allo smantellamento della linea Ostellato-Porto Garibaldi). Il servizio riprese il

Il materiale rotabile in servizio nel 1984
Foto tratta da "I cinquant'anni della Gestione Governativa Ferrovie Padane" Ferrara 1984



1° gennaio 1946. Nel periodo tra il '48 e il '52 fu sperimentato il collegamento Codigoro-Modena via Ferrara-Cento, in collaborazione con la società Veneta. Solo nel 1961 fu realizzato il collegamento diretto Bologna Centrale-Codigoro: oltre a soddisfare le esigenze dei pendolari, diede occupazione a parte del personale ferroviario della linea Rimini-Novafeltria che dal 1960 era stata sostituita da un autoservizio. Subito si ebbe la conferma del successo e furono progressivamente introdotte altre corse. Nell'estate del '76, in collaborazione con la Ferrovia Suzzara-Ferrara, è stato anche istituito l'esercizio del diretto Milano-Codigoro.

Oggi Fer ha in corso una serie di interventi rivolti all'ammodernamento e al potenziamento delle linee, come elettrificazione, impianti di sicurezza conformi alle norme nazionali e nuovo materiale rotabile.

Entro un anno saranno terminati i lavori del primo lotto per la riqualificazione della linea Ferrara-Codigoro, per attuare un servizio suburbano (con la conseguente intensificazione delle corse, che avranno una frequenza di circa 20') tra la Stazione centrale e la Stazione di Quartesana, in modo da comprendere una fermata a servizio del nuovo Polo Ospedaliero di Cona. L'intervento consentirà di eliminare anche i passaggi a livello di Via Ravenna, Via S. Bartolo, Via Ricciarelli. Per il prossimo anno è prevista la ripresa dei lavori del secondo lotto della tratta, che riguarda l'interramento delle linee Ferrara-Codigoro e Ferrara-Ravenna, con conseguente eliminazione dei passaggi a livello di Via Bologna, e la realizzazione di un passante che collegherà in modo diretto le linee Ferrara-Rimini e Suzzara-Ferrara.

L'intervento, oltre a velocizzare il transito delle merci, ricomporrà la città e darà un contributo significativo alla soluzione dei problemi di viabilità. E' pressoché ultimato il prolungamento della linea Bologna-Portomaggiore fino a Dogato di Ostellato, in connessione con la Ferrara-Codigoro; mancano solo le infrastrutture per l'ingresso in stazione a Portomaggiore, che sono di competenza di Rfi, la Rete Ferroviaria Italiana. Tra gli ammodernamenti tecnologici, è in progetto un adeguamento altimetrico del ponte girevole di Codigoro, per risolvere i problemi riguardanti la navigazione fluviale. E' già operativo dal 2002 il prolungamen-

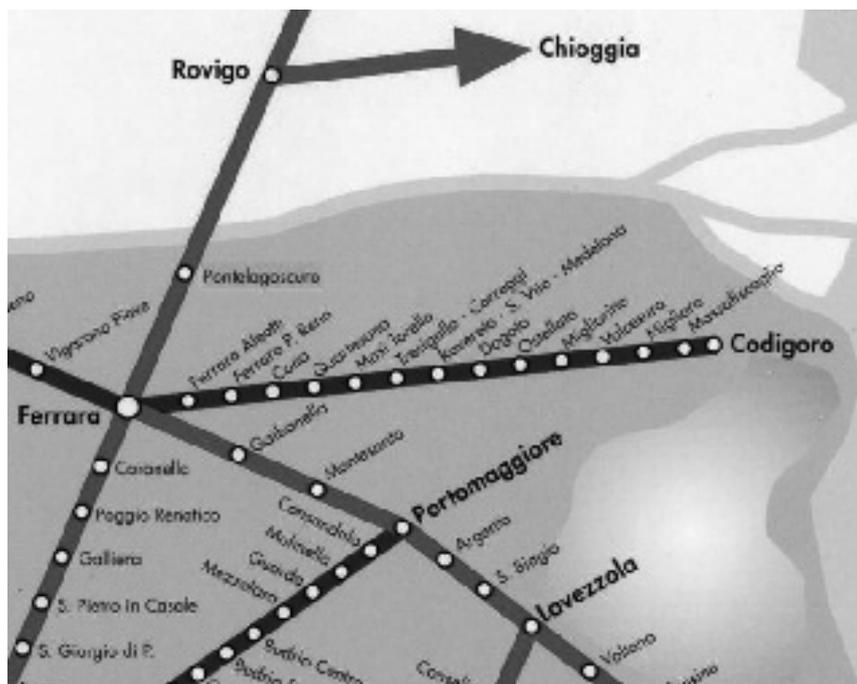


to della linea dalla stazione di Codigoro allo Stabilimento Falco, in prossimità dell'abbazia di Pomposa. Le corse sono richieste, in funzione della necessità e dell'organizzazione lavorativa, dallo stesso Stabilimento. E' in via di formalizzazione l'aggiudicazione dei lavori per il collegamento ferroviario con lo Stabilimento Conserve Italia. Questo intervento è cofinanziato dal Comune di Codigoro.

Una ulteriore opportunità per chi utilizza il treno, è costituita dal trasporto delle biciclette al seguito. Presso la stazione di Codigoro, è previsto a breve un servizio noleggio di bici. La tariffa del trasporto di una singola bicicletta, pari a 3,50 euro, è stata studiata dall'azienda in accordo con quelle di Trenitalia, per permettere agli amanti della bici di muoversi sul territorio. In tal modo, si potrà "sbarcare" a Codigoro ed entrare nel Parco del Delta del Po, lungo un itinerario cicloturistico di grande valenza ambientale e storico-architettonica (basti pensare alla vicina Abbazia di Pomposa, alla Garzaia, ai grandiosi Impianti Idrovori, ai resti della bonifica estense, come la Chiavica dell'Agrifoglio, e alla Torre di Volano, una delle opere difensive papaline alla foce del Po di Volano). Tra l'altro, in nome della sinergia in questo settore, il Comune di Codigoro ha appena inaugurato, lo scorso 15 ottobre, un altro tassello della pista ciclabile che collega la città de "L'Airone" a Lido di Volano. Sul treno, si possono trasportare normalmente fino a sei bici, ma telefonando al numero verde di Fer (800-915030), circa una settimana prima del viaggio, si può richiedere anche una maggiore disponibilità di posti bici.

Codigoro, Locomotiva in manovra (1958)

Foto tratta da "I cinquant'anni della Gestione Governativa Ferrovie Padane," Ferrara 1984



Il percorso del treno
Ferrara-Codigoro

Proprio nel 2002, Fer ha sperimentato questa possibilità durante il raduno di Fiab, Federazione Italiana Amici della Bicicletta, grazie alla collaborazione tra il Presidente di Fer, Roberto Soffritti, e la Provincia di Ferrara: 320 bici e altrettanti viaggiatori sono stati trasportati da Ferrara a Codigoro. Una sperimentazione che va a promuovere la scoperta del territorio "della Bassa" in un modo ecologico ed alternativo all'uso dell'auto privata.

La tratta Ferrara-Codigoro si rivela come servizio necessario, non solo per gli studenti e i lavoratori pendolari, ma



La cartolina inaugurale della tramvia Ferrara-Codigoro nel dicembre 1900

Foto tratta da: "Signori, in carrozza! C'era una volta il treno e c'è ancora..." FER 2003

anche per i turisti alla scoperta di un territorio da valorizzare soprattutto nel suo aspetto ambientale. Il tutto in sicurezza. Il treno è, infatti, uno dei mezzi di trasporto più affidabili. La sicurezza

si persegue sia attraverso la manutenzione della linea e degli apparati tecnici, sia attraverso la manutenzione ordinaria e straordinaria del materiale rotabile.

Unico neo, fonte di ricorrenti lamentele, le carrozze di non recentissima generazione (risalgono agli anni '70); in attesa di poter disporre di materiale rotabile nuovo, l'azienda ha provveduto a sostituire i sedili, a installare impianti di aria condizionata, a utilizzare gasolio a basso tenore di zolfo, a curare con attenzione le pulizie. Ma si tratta pur sempre di interventi su carrozze datate, che per di più sono oggetto quotidianamente di atti vandalici. E' lo stesso vandalismo che ha preso di mira sale di attesa e servizi di alcune stazioni. Vandalismo a bordo e vandalismo a terra hanno sempre lo stesso risultato: disagio per la maggior parte dei viaggiatori, costi ingenti per l'Azienda, che deve riparare i danni. Tra il 2003 e il 2004 sono stati spesi per questa ragione oltre 80 mila euro. Nel corso di quest'anno, dopo la drastica decisione di chiudere sale d'aspetto e servizi di alcune stazioni (Ostellato, Migliaro, Migliarino, Massafiscaglia), si è avviata una collaborazione con i Comuni interessati, rivolta a individuare concrete possibilità per riaprire e tenere aperte, con ragionevoli margini di successo, le sale d'attesa chiuse. Oggi le sale d'attesa riaperte sono quelle di Ostellato e Massafiscaglia. A Migliaro e a Migliarino, in attesa di altra soluzione, per garantire comunque un riparo ai viaggiatori in attesa del treno, sono state montate capaci pensiline su fronte binario. Qualche lamentela è affiorata anche a riguardo della scarsa frequenza delle corse negli orari di punta: la fascia oraria che va dalle 6.28 alle 7.52 di mattina, per fare un esempio, è infatti importante, ma nessun treno è previsto sulla tratta verso Codigoro. Servirebbe perciò una maggiore frequenza di corse, per evitare che potenziali viaggiatori si spostino con i mezzi privati. Ma non ci sono solo le critiche: sulla puntualità e affidabilità del servizio - a dispetto della condizione generale delle ferrovie italiane -, tessono le lodi i pendolari abituali, che non hanno dubbi nel constatare anche una gradevole cortesia e disponibilità del personale addetto al servizio.

Intervista a Giuseppe Ruzziconi, Presidente dell'Agencia della Mobilità

Efficienza ed efficacia per incentivare il trasporto pubblico

A cura di
Marco Zavagli

AMI, chi è costei? A parte la retorica manzoniana, l'Agencia Mobilità e Impianti resta ancora un ente 'oscuro' per i non addetti ai lavori, un cono d'ombra negli angoli a volte tuttora incerti delle ex municipalizzate. Incertezze, che riguardano soprattutto i suoi confini e competenze, dovute in parte al repentino soprapporsi di legislazioni nazionali ed europee che non hanno facilitato il cammino da quando, nell'ottobre del 2003, l'Agencia è stata costituita. A fare chiarezza in questo iter a tratti burrascoso è il suo presidente, Giuseppe Ruzziconi, per diversi anni segretario provinciale Cgil (ruolo che gli valse anche la carica di consigliere nel Consiglio della Camera di Commercio).

"La lettura del quadro conoscitivo nazionale sul "tpl" (trasporto pubblico locale) ci rimanda una fotografia piuttosto fragile degli elementi di cambiamento e di sviluppo che sarebbero necessari al settore. La normativa di riferimento è rappresentata dalla disciplina nazionale e regionale che fa riferimento al d.lgs. 422/97 come successivamente modificato dal d.lgs. 400/99, meglio noto come "decreto Burlando". Il decreto Burlando e tutta la legislazione regionale hanno fatto da traino alla riforma che è coincidente su alcuni

punti fondamentali: affermazione del principio della concorrenza per il mercato; affermazione del principio della

regolamentazione dei rapporti tra soggetti regolati e regolatori mediante contratto di servizio; principio della separazione della proprietà delle reti degli impianti e delle dotazioni patrimoniali dalla gestione del servizio".

L'obiettivo del decreto Burlando era duplice: garantire ai cittadini un livello di servizi essenziali volti ad assicurare il diritto alla mobilità e determinare le regole fondamentali per una gestione efficiente ed economica dei servizi. Obiettivi raggiunti?

Abbiamo assistito negli ultimi tre anni, oltre che alla grave insufficienza delle risorse, alla cancellazione di quasi tutti gli interventi di programmazione in grado di governare i processi di liberalizzazione. Questo aggravato da un conflitto istituzionale Stato-Regioni sulle modalità attuative del federalismo in materia di trasporti. All'inizio il termine per la messa a gara del servizio doveva essere il 31 dicembre 2003, ma la data è stata procrastinata a seguito di tre provvedimenti in contrasto tra loro. Dapprima la Finanziaria 2002 spostò fino ad un massimo di dieci anni il termine, poi in seguito alle obiezioni della Commissione Europea, con l'art. 14 della Finanziaria 2004 è stata affiancata all'ipotesi della gara un nuovo istituto, l'affidamento 'in house', ossia la facoltà per l'amministrazione locale di affidare il servizio alla propria azienda pubblica, nel frattempo trasformata in spa. In conseguenza del giudizio negativo (contrasto con le norme sulla concorrenza) espresso in proposito dall'Unione Europea, il settore del trasporto pubblico è stato stralciato dal testo unico degli enti locali dalla legge sulla delega ambientale, restituendolo così ad un regime di concorrenza. Si è tornati così al decreto Burlando che reintroduce l'obbligo della gara, ma senza la necessità dello scorporo delle reti.



Giuseppe Ruzziconi, Presidente di AMI



Il nuovo termine è stato fissato al 31 dicembre 2005. Limite ampiamente rispettato, visto che la gara per l'assegnazione dei servizi di "tpl" nel bacino di Ferrara si è conclusa alla fine dello scorso settembre con l'aggiudicazione della stessa ad un'Ati (Associazione Temporanea d'Impresa) costituita da Acft, Atcm Modena, Atc Bologna, Fer e Consorzio Ferrara Mobilità. Acft è la capogruppo e mandataria dell'Ati. Siamo in presenza di una situazione anomala che vede sia l'ente appaltante che il gestore entrambi di proprietà degli stessi soggetti (la Provincia e i 26 comuni del Ferrarese). Dove sta la garanzia per l'utente?

La gara era aperta e il motivo per cui alla Commissione giudicatrice sia pervenuta un'unica offerta dipende dal fatto che Atm Milano ed Opere Generali di Roma erano state escluse in fase di qualificazione, mentre il Consorzio Orfeo di Reggio Emilia non ha presentato nessuna offerta. L'Ami ora è in condizione di procedere all'affidamento del servizio, tramite un contratto, da stipularsi con la società che dovrà nascere dalla trasformazione della stessa Associazione Temporanea d'Impresa (Ati). In questo modo il bacino di Ferrara potrà contare, per lo svolgimento del servizio, su un unico gestore che sarà in grado, oltre che di determinare vantaggi per gli utenti, anche di adottare procedure uniformi per il trasporto pubblico su tutto il territorio provinciale. L'importante è che i nove milioni di rete di "tpl" sono stati messi a gara (valgono 18 milioni e 700mila euro). Gli affidamenti del servizio con procedure ad evidenza pubblica nella nostra regione hanno dato una

scossa salutare al settore in termini di competitività. Le Agenzie della mobilità hanno svolto un ruolo importante in questo passaggio. Ora possiamo dire che è iniziato un processo verso la liberalizzazione, magari ancora incompleto, ma pur sempre un inizio. La gara ha infatti un duplice obiettivo: individua e garantisce ai cittadini un livello essenziale dei servizi di trasporto, i cosiddetti servizi minimi, e determina delle regole che portino la gestione del trasporto e dei servizi entro un'ottica economica e di efficienza. L'Ati cui è stato affidato il servizio dovrà appunto ottimizzare le risorse in suo possesso per venire incontro alle richieste dei cittadini. Per questo l'Agenzia per la mobilità dovrà non solo esprimere un giudizio sulla qualità del servizio di trasporto erogato ma anche tenere strettamente connesso il non facile rapporto tra funzione sociale del trasporto pubblico, efficienza generale del gestore e i problemi della finanza locale. Ma sarebbe sbagliato guardare all'Agenzia come semplice 'garante' dell'esistente. Ecco perché occorre definire in fretta con la proprietà i compiti e i terreni di lavoro dell'Ami. Due sono a questo proposito gli obiettivi da raggiungere. Il primo identificare esattamente i rispettivi terreni di lavoro e i progetti che, secondo noi, dovrebbero essere trasferiti all'Ami e che oggi sono in capo a uffici comunali e provinciali. Faccio un esempio. La Provincia ci ha affidato il progetto Idrovia, con la previsione dell'impatto che avrebbe la viabilità nel momento in cui si decidesse, come prevede l'ipotesi allo studio dei tecnici, di rendere navigabile il canale cittadino, sopraelevando i tre ponti che lo attraversano. Con il Comune di Ferrara, invece, è allo studio il progetto "varchi elettronici" sul controllo della circolazione, per superare dal punto di vista della modalità il pagamento dei permessi per entrare il ztl, una specie di Sirio bolognese in veste estense.

Tornando allo stato attuale, il servizio vede oggi quasi 13 milioni di viaggiatori per oltre 9 milioni di km di traffico urbano ed extraurbano, con più di 300 autobus a disposizione, tra i quali alcuni meno 'impattanti' (10 ibridi e 17 a metano). Eppure i dati che emergono da un recente rapporto sul tpl in Emilia-Romagna sono abbastanza preoccupanti: nel periodo dal 1999 al 2004 il traffico veico-

lare privato è aumentato del 15% e si contano ben 622 auto ogni 1000 abitanti. La gente fatica a percepire il tpl come alternativa al trasporto privato.

Sicuramente c'è un problema di efficienza e di efficacia. Se vogliamo incentivare il cittadino ad utilizzare il mezzo pubblico, bisogna avvicinarci alle richieste della gente e fare in modo che le linee di percorrenza tengano conto di come si modifica l'assetto urbano e delle nuove presenze abitative, attraverso una riforma delle linee urbane della città. L'azienda dovrà inoltre rinnovare il parco mezzi per conseguire il minor impatto ambientale possibile. Già da ora posso dire che i prossimi autobus che percorreranno linee urbane saranno a metano, come previsto nella gara.

Occorreranno importanti interventi strutturali sulla viabilità e sul traffico. Al proposito una prima, significativa modifica, da rendere operativa nei prossimi mesi, sarà l'apertura del Terminal Ovest di via del Lavoro, dove è in progetto l'attestamento di diverse linee provenienti da Cento, Bondeno, Rovigo e Copparo così da decongestionare il fronte stazione-ferroviaria da centinaia di passaggi dei bus e alleggerire l'attuale Terminal di Rampari S. Paolo. Guardando in avanti, poi, non si può non pensare all'intermodalità dei mezzi di trasporto e alla connessione delle reti e dei servizi, coniugando fermate degli autobus a piste ciclabili, ai parcheggi e alla futura metropolitana di superficie, proponendo così un'offerta integrata.

Art. 5 Statuto AMI – Competenze dell'Agenzia.

1. L'Agenzia esercita le funzioni spettanti ai Comuni ed alla Provincia relativamente all'organizzazione e all'espletamento delle procedure per la gestione del trasporto pubblico locale autofilotrannario, ivi comprese quelle concernenti il rapporto con il/i gestori dei servizi.

2. L'Agenzia esplica le sue funzioni dando attuazione alle decisioni degli Enti di cui al comma 1) ed alle previsioni dei loro strumenti di programmazione di settore.

3. L'Agenzia definisce i fabbisogni di mobilità degli Enti compresi nell'ambito di propria competenza, tenendo in debito conto le esigenze della cittadinanza. Competono in particolare all'Agenzia le funzioni di cui all'art. 19, comma 3, della Legge Regionale n. 30/98, di seguito elencate:

- progettazione, organizzazione e promozione dei servizi pubblici di trasporto integrati tra loro e con la mobilità privata;
- gestione della mobilità complessiva, progettazione e organizzazione dei servizi complementari per la mobilità, con particolare riguardo alla sosta, ai parcheggi, all'accesso ai centri urbani, ai relativi sistemi e tecnologie di informazione e controllo;
- gestione delle procedure concorsuali per l'affidamento dei servizi;
- controllo dell'attuazione dei contratti di servizio;
- ogni altra funzione assegnata dagli Enti Locali, con l'esclusione della programmazione e della gestione di servizi autofilotrannari.

4. All'Agenzia compete altresì, ai sensi del citato art. 19 comma 5 bis, la gestione degli impianti e dotazioni patrimoniali finalizzati al trasporto pubblico locale e alla mobilità, di proprietà o comunque ad altro titolo nella disponibilità della Agenzia medesima.

5. L'Agenzia, per il conseguimento delle finalità di cui all'art. 2, svolge ogni funzione e attività complementare nel rispetto delle disposizioni di legge e di atto di indirizzo regionale, con titolarità anche dei ricavi tariffari, procedendo pure a costituzione e partecipazione ad Enti o società a capitale pubblico o privato. Per il raggiungimento dello scopo sociale essa potrà:

- compiere qualsiasi operazione industriale, commerciale, immobiliare e mobiliare, finanziaria;
- raccogliere fondi presso i propri soci sottoforma di mutui con o senza interessi, secondo la previsione di legge;
- assumere direttamente o indirettamente interessenze, quote e partecipazioni in altre società e imprese, a capitale pubblico o privato, aventi oggetto analogo affine o connesso al proprio scopo sociale;
- prestare avalli, fideiussioni e ogni altra garanzia anche reale, anche a favore di terzi, con esclusione di ogni attività che sia considerata finanziaria nei confronti del pubblico dalle leggi vigenti.

6. Con la convenzione costitutiva dell'Agenzia i Comuni possono affidare alla stessa tutte o parte delle funzioni elencate al precedente comma 3).



IL TRASPORTO PUBBLICO IN CIFRE

(dati aggiornati al 2004)

Provincia di Ferrara

viaggiatori:	12.916.926
ricavi tariffari/euro ricavi complessivi:	5.059.764
da traffico/euro:	6.506.801
totale km urbano impresa esercente Acft spa	2.489.486
totale km extraurbano impresa esercente Acft spa	5.913.641
Fer	416.321
Cornacchini	195.348
Sarasini	76.853
TOTALE	6.602.163
TOTALE URBANO/EXTRAURBANO	9.091.649
Totale AUTOBUS	
Tipologia	numero
Ibridi	10
Metano	17
Gasolio	260
Minibus	28

(nel 2006 è previsto l'acquisto di 28 autobus nuovi, di cui: 14 a metano e 14 EURO 4, con l'abbandono di altrettanti ad alta emissione inquinante – costo stimato circa 5 milioni di euro)

totale personale: 373 addetti

Interventi che richiederanno grosse risorse economiche, sempre più difficilmente reperibili da parte degli enti locali. Come far quadrare aspettative di qualità ed esigenze di bilancio?

A breve chiederemo all'assemblea dei soci di Ami di portare il costo del biglietto a 1 euro. Come biglietti siamo tra i più bassi in Emilia-Romagna. Una corsa urbana costa 0,86 euro, mentre nelle altre città arriva a 1/1,20 euro. Si tratta di tariffe ferme da quattro anni. Sono situazioni che provocano il cosiddetto effetto-molla: quando si blocca la tariffa per anni senza adeguarla agli indici Istat, l'aumento successivo, una volta deciso, sarà inevitabilmente sostanzioso. Occorre trovare dei meccanismi tariffari automatici, che tengano conto anno per anno del dato inflattivo. Per il futuro più lontano, invece, bisogna guardare verso un processo di integrazione delle imprese che gestiscono il tpl. Questo processo permetterebbe di avere una dimensione aziendale adeguata per affrontare una politica di investimenti che ci permetta di crescere di dimensione. L'ideale sarebbe arrivare alla creazione di una azienda di trasporto pubblico regionale: con questa formula, infatti, si potrebbero aggredire le grandi cifre di spesa per migliorare il servizio e incentivarne l'uso.

Il "punto" dell'Assessore Provinciale ai Lavori Pubblici, Mario Bellini

Cispadana ed E-55: un'attesa lunghissima

A cura di
Angelo Giubelli

Quando la nostra vettura sobbalza fin quasi a 'decollare', vien da pensare che se il fondo stradale fosse ricoperto dalle chiacchiere di politici e amministratori, si filerebbe come su un tavolo da biliardo. Ma questo è spesso un luogo comune e, a ben pensare, sarebbe più utile riflettere sulla rete stradale nel suo complesso e sui molteplici problemi nei quali, quotidianamente, si dibattono gli amministratori della cosa pubblica sia a livello



L'Assessore Mario Bellini nel suo ufficio

locale che nazionale.

Limitiamo la nostra visuale alla rete stradale di competenza dell'Amministrazione provinciale di Ferrara, una rete stradale di ben 900 chilometri. Per rendere 'recepibile' questa entità, paragoniamola, qui, al percorso che divide il capoluogo estense da Potenza, in Basilicata. Di questo 'patrimonio' si occupa l'assessore provinciale ai lavori pubblici Mario Bellini, nell'ufficio in corso Isonzo, dove aveva sede la caserma 'Pastrengo'.

Mario Bellini ha appena compiuto 63 anni, vive a Portomaggiore e proviene dall'insegnamento di filosofia agli stu-

denti del liceo scientifico. La sua militanza politica iniziò a 14 anni quando, uscito dall'oratorio parrocchiale, entrò nella Federazione giovanile comunista, e da lì si schierò progressivamente in partiti politici sempre collocati a sinistra della Sinistra, dal Pci fino a Rifondazione, nella cui lista è stato eletto.

Questo è il suo secondo mandato consecutivo ai Lavori Pubblici, assessorato che comprende edilizia scolastica, viabilità, protezione civile, patrimonio ed economato..

Chiarita la sua titolarità a 900 chilometri di strade, chiediamo all'assessore di che cosa si occupi nel dettaglio.

L'assessore, con apprezzabile schematicità, esordisce: "Il nostro compito prevede la manutenzione ordinaria e straordinaria della rete stradale, ponti compresi. L'asfaltatura è un problema non da poco in una provincia come la nostra dove abbondano vaste aree con terreno argilloso e, in questo caso, il lavoro richiede un allungamento dei tempi e costi maggiori. Mediamente il costo per l'asfaltatura/km. è di 45 mila euro, mentre per il consolidamento si giunge a 150 mila euro e oltre al chilometro. Un'altra delle nostre competenze - prosegue l'assessore - consiste nella potatura e nell'abbattimento delle piante che insistono sulle strade. E' una spesa che incide notevolmente sul nostro bilancio. Ora, non bastasse, abbiamo rilevato la diffusione e il contagio crescente del 'cancro colorato del platano'! In mancanza di una cura adeguata, aumenteranno gli abbattimenti e gli oneri. Resta ancora un altro compito, quello dello sfalcio dell'erba ai lati delle strade, e i 900 chilometri della rete viaria, sotto questo aspetto, vanno pressoché raddoppiati. A tutto ciò si aggiunga, sempre di nostra competenza, la segnaletica orizzontale e verticale alla quale dovremo mettere mano quanto prima, perché c'è molto da fare e anche da ...rifare".

A fronte delle competenze elencate, la cifra di 9 milioni e mezzo di euro

messa annualmente a disposizione dal bilancio non sembrerebbe tanto elevata quanto si potrebbe pensare in un primo momento.

Quali sono i problemi maggiori che si incontrano nella gestione della viabilità?

La risposta dell'assessore Bellini è immediata: "Sono i conflitti di competenza con gli altri titolari di analoghi incarichi: i Comuni, la Regione e l'Anas. Sia ben chiaro: la conflittualità non è determinata da cattiva volontà in nessuno degli attori, ma da esigenze di bilancio e da una serie di rallentamenti burocratici che bloccherebbero anche il più entusiasta degli amministratori. In questo momento sto pensando all'affidamento degli appalti e ai non sempre cristallini rapporti fra taluni appaltatori e subappaltatori. All'esterno non è facile rendersi conto di quanto un ricorso a livello amministrativo o giudiziario fra diverse parti possa rallentare o bloccare l'esecuzione dei lavori.

Tutto questo rappresenta la quotidianità, ma in una provincia abbastanza trascurata da adeguati collegamenti a più ampio respiro, anche concedendo la più ampia benevolenza sulla continua procrastinazione nel realizzare la Cispadana, considerata l'araba fenice delle nostre strade in quanto se ne parla da sempre, pur senza che alcuno la veda, cosa si configura per il futuro?

"Ebbene – riprende l'assessore Bellini – cominciamo proprio dalla Cispadana per quanto concerne il suo percorso ferrarese. Parte dei lavori è iniziata, mentre i rimanenti saranno appaltati nel corso del 2006 e saranno avviati nel 2007. Queste mie dichiarazioni trovano conforto anche da una convenzione tra Provincia di Ferrara e Anas, con l'impegno di quest'ultima a finanziare parte dei lavori. Quindi fra meno di due anni saremo in grado di dare completamente inizio agli interventi su quel tratto di Cispadana che ci condurrà fino al confine con la provincia di Modena. Una soluzione ai nostri problemi è comunque – prosegue l'assessore Bellini - la realizzazione della E55, una strada che porterebbe, finalmente, ad alleggerire il percorso della Romea sulla Venezia-Ravenna, nel tratto che attraversa la nostra provincia, rendendolo finalmente accettabile. Attualmente la Romea è la strada che vanta il non invidiabile primato degli incidenti stradali mortali. Il numero dei mezzi in transito

fluttua, quotidianamente, dai 20.000 ai 25.000 e di questi ben 8.000 sono pesanti. La realizzazione della E55 è importante, ma si dovrà tener conto del rispetto ambientale di una zona che per noi costituisce un patrimonio unico e ricco di potenzialità"

Dopo il suo primo mandato e a pochi mesi dall'inizio del secondo, cosa ritiene particolarmente qualificante nel suo operato?

"Mi piace ricordare – spiega l'assessore Bellini - quanto ho fatto nel settore della sicurezza stradale. In ordine cronologico rientriamo nelle prime tre province italiane che hanno ottenuto di poter accedere alle cartelle degli incidenti stradali verificatisi nella nostra provincia, prima che le stesse vengano inoltrate all'Istat. In collaborazione con carabinieri, polizia stradale e municipale, tutti i dati vengono elaborati e trasmessi al neo-istituito Osservatorio sull'infortunistica stradale. Tale fase diventa poi di competenza dell'assessore Andrea Veronese, che ha anche delega all'educazione stradale. Altro settore contemplato nel mio assessorato è quello della Protezione civile; in questo ruolo siamo stati chiamati a far parte di uno specifico progetto europeo e in tale contesto abbiamo promosso e realizzato a Ferrara una esercitazione che non ha precedenti: abbiamo messo insieme dieci Paesi europei che hanno inviato qui altrettante squadre costituite da 20 persone ciascuna. Abbiamo avuto il plauso generale e questo mi rende comprensibilmente orgoglioso". Al momento del congedo l'assessore confessa anche la sua attitudine alla pittura, 'scoccata', come assicura Mario Bellini, dopo aver apprezzato una copertina della 'Pianura' che proponeva un quadro raffigurante una chiesa ferrarese. Rimasi talmente suggestionato che mi accostai alla tavolozza e da allora continuo a dilettermi. Da una confidenza personale all'altra impariamo anche che il padre dell'assessore, Savino, è stato uno dei *talenti* scoperti da Paolo Mazza, presidente storico della Spal. Savino Bellini, al quale è intestato lo stadio di Portomaggiore, ha militato prima nella squadra ferrarese per indossare poi la maglia bianconera juventina, dal 1936 al 1943, con il ruolo apprezzato di ala ambidestra. Chissà perché esiste il termine ambidestro e non quello di ambisinistro? Questo all'assessore non lo chiediamo.

Intervista ad Andrea Ricci, Assessore Provinciale ai Trasporti

Strada Statale 16: lavori in corso

A cura di
Angelo Giubelli

Il ruolo di Andrea Ricci, assessore provinciale all'urbanistica, alla pianificazione territoriale, alla difesa del suolo, ma anche alla mobilità e alla rete di trasporto, entra a pieno titolo nel complesso sistema della viabilità.

Sulle realizzazioni prioritarie, l'assessore esordisce: "Una situazione per la quale è previsto un intervento interessante riguarda la Strada statale 16 nei tratti Consandolo – Argenta e da qui fino ai confini con la provincia di Ravenna, nei pressi di Ponte Bastia. La realizzazione, in questi due tratti ha subito forti ritardi, in quanto i lavori sono stati bloccati per un ricorso dei cittadini residenti. Ora

eventi speciali, i lavori per il tratto Consandolo – Argenta dovrebbero partire entro il 2006".

Con apprezzabile franchezza Andrea Ricci riconosce l'inadeguatezza della nostra rete viaria, protrattasi per decenni dalle amministrazioni che si sono succedute, ma è preferibile riferire con le sue stesse parole: "Con l'insieme di questi interventi sarà superato un ritardo storico nella nostra provincia, ritardo in un contesto che, fin qui, l'ha emarginata. Ferrara acquisirà così una centralità nei collegamenti Nord – Sud ed Est – Ovest, tramite la Cispadana. Ci attesteremo all'interno di quel grande corridoio adriatico che guarda con interesse all'Europa dell'Est, realtà verso la quale è crescente lo sviluppo di tanti interessi commerciali".

Tutto questo sarà sufficiente a recuperare il tempo perduto?

Risponde l'assessore: "Certamente sarà importante, soprattutto se, contestualmente, si realizzasse un rafforzamento nello sviluppo della rete ferroviaria. Mi riferisco specificamente al potenziamento della rete attuale tramite il rafforzamento della tratta Bologna – Portomaggiore, per la quale la Fer (Ferrovie Emilia Romagna) prevede anche la elettrificazione e il rinnovo del materiale rotabile. A livello più propriamente localistico, sempre da parte della Fer è in programma la realizzazione, entro tre anni, della linea suburbana Ferrara – Cona, che raccorderà il Capoluogo con il nuovo ospedale".

Nonostante le migliori intenzioni non riusciamo a trattenere una battuta che riguarda gli enormi ritardi nella realizzazione di quell'ospedale: **Tre anni? A quel che si prefigura la linea suburbana sarà probabilmente ultimata molto prima di quanto non lo sarà l'ospedale...**

L'assessore sta al gioco, e con espressione acuta, ma anche maliziosa, conclude: "Non è forse giusto che l'utenza disponga già dei collegamenti a realizzazione compiuta della struttura ospedaliera?".



L'Assessore Andrea Ricci nel suo ufficio

bisogna ricominciare con l'intera procedura delle pratiche. E' innegabile che questi lavori soffrono di ritardi ormai quantificabili in diversi anni. Consapevoli del disagio accumulato e patito dalla viabilità, ci siamo attivati e, in assenza di

Corrado Padovani

Basso ferrarese: inderogabili anche le esigenze di adeguamento della Romea

Superstrada Ferrara-Mare, occorre sviluppare una logica di "rete"

L'efficacia degli interventi nel campo delle infrastrutture viarie sconta molto spesso la mancanza di analisi sistematiche e di studi specialistici, che siano basati su elaborazioni statistiche precise ed esaurienti.

Non è questo il caso, questo, del reticolo infrastrutturale che è ricompreso nell'area, delimitata dai "poli" urbani di Ferrara, Ravenna e Venezia.

Esiste infatti un interessante e dettagliatissimo studio-pilota, il "Progetto Romea", elaborato dall'Assessorato alla Mobilità della Regione Emilia-Romagna, e finalizzato ad una valutazione dell'efficacia degli interventi per la sicurezza di esercizio delle strade. E' dunque ai dati ed alle stime in esso contenuti che si fa qui riferimento, per una valutazione delle caratteristiche di funzionalità del raccordo autostradale **Ferrara-mare**.

Innanzitutto, una tale valutazione deve essere necessariamente inquadrata nell'ambito di un'area più vasta, ricompresa tra i tre citati poli urbani.

Con un indispensabile presupposto: indipendentemente dai limiti attuali, la direttrice viaria che collega Ravenna con Venezia, cioè l'attuale S.S. Romea, è destinata nei prossimi anni ad assolvere funzioni trasportistiche sempre più impe-

gnative. (*)

Questo, sia con riferimento alle relazioni di lunga percorrenza, quelle cioè che prefigurano una integrazione a livello interregionale; sia per quelle di breve raggio, intendendo per tale il supporto alla mobilità locale, indotto da un ulteriore potenziamento dell'offerta turistica, prevalentemente balneare.

La stessa logica di "area vasta" dovrebbe informare la cosiddetta superstrada Ferrara-mare, con la creazione di una cerniera di allacciamento alla Cispadana, porta d'accesso all'Auto Brennero, nel tratto che va da Comacchio a Reggiolo.

In effetti, il suo pessimo stato di manutenzione ha indotto la Provincia di Ferrara, che è riuscita ad ottenere nei mesi scorsi la destinazione di alcuni finanziamenti per "aggredire" i punti di maggiore urgenza, a sollecitare la realizzazione, da parte dell'Anas, di interventi indifferibili di risistemazione e di ammodernamento. L'Anas, da parte sua, sta procedendo alla consegna dei lavori, che con tutta probabilità inizieranno nei primi mesi del 2006. Essi prevedono il rifacimento del manto stradale nei primi 10 chilometri della Ferrara-mare, oltre che la messa in sicurezza dell'intero tratto, che peraltro richiederebbe un finanziamento aggiuntivo valutato in circa 7 milioni di euro.

Tornando peraltro ad una analisi della funzionalità complessiva della Ferrara-mare, va detto che i rilevamenti di traffico effettuati sulla "superstrada" evidenziano chiaramente come questa infrastruttura sia volta a soddisfare prevalentemente le esigenze di una mobilità turistica estiva, appunto di tipo balneare.

Basta considerare al proposito che, sul tratto di raccordo che collega la località di Masi S. Giacomo a Porto Garibaldi, il flusso di traffico estivo (aprile-settembre) risulta, a parità di giorni, superiore addirittura del 49,3% rispetto al flusso di traffico invernale.

Nel tratto di Romea che, a sud, congiunge Ravenna con Porto Garibaldi, invece, questa differenza di flusso si riduce al 14,1%. Sul tratto a nord Porto Garibaldi -



Venezia, infine, la differenza è pari al 24,0%.

Questi dati dimostrano anche come la rilevante quota di traffico estivo proveniente da Ferrara tenda ad esaurirsi in prossimità di Porto Garibaldi: essa non viene infatti "catturata" dalle stazioni di rilevamento della Romea, né in direzione sud Ravenna, né in direzione nord Venezia.

Parimenti, è importante notare come anche l'incremento dei flussi industriali, che si registra nell'area circostante a Porto Garibaldi, denuncia una componente rilevante di traffici pesanti che hanno comunque, in zona, la loro origine o destinazione.

Il traffico sul raccordo Ferrara - mare evidenzia in tal senso anche una scarsa propensione del traffico pesante della Romea ad essere deviato su una direttrice più interna. Poiché lo stesso fenomeno - e cioè l'indebolimento dei flussi di traffico, sia di persone che di merci, prima dell'innesco sulla Romea - si verifica anche nel caso di altre direttrici trasversali est-ovest che - a sud e a nord della Ferrara-mare - si inseriscono sulla Romea, si può dunque sostenere che questo asse viario non sia coinvolto in un vero e proprio sistema di "funzionalità reticolare".

Approfondendo l'analisi della mobilità sul raccordo Ferrara - mare, emerge dunque, con tutta evidenza, una fruizione in un certo senso atipica, rispetto all'intera e più vasta rete circostante. I dati di traffico pongono in evidenza infatti una componente di trasporto merci del tutto marginale - e per di più negli ultimi anni anche decrescente - rispetto al flusso delle autovetture: in particolare, il trasporto persone nell'ultimo quinquennio è andato aumentando, secondo i dati forniti dall'Anas, addirittura di circa il 61%.

Questo è certamente dovuto anche al fatto che la Ferrara-mare, pur allungandone il percorso ed impegnando un tratto di Romea, consente un'alternativa alla S.S. 16 (***) nel collegamento con Ravenna, per di più con tempi di percorrenza sostanzialmente confrontabili.

Per questi motivi, si può dunque sostenere che la superstrada Ferrara - mare non sia al momento inserita, come dicevo, in una vera logica di rete.

Una logica che peraltro non esiste attualmente nemmeno per il tratto compreso tra Ravenna e il Po: questo sia per effetto della scarsa attrazione di un retroterra agricolo, sia per i limiti fisici di un territorio bonificato solo in epoca recente, sia infine per la presenza di zone umide di grande estensione.

Esiste - semmai - una struttura "a pettine", in direzione del mare, interamente gravante sul tracciato storico della S.S. Romea.

Ed è proprio quest'ultima caratteristica ad imporre ora inderogabili esigenze di adeguamento, in quanto il ruolo della Romea, concepita per soddisfare la mobilità locale proiettata verso la costa, è ormai profondamente mutato in termini sostanziali. Infatti, per effetto della realizzazione della E45, per la crescente complementarità delle economie del Delta (si pensi all'agricoltura ferrarese ed a quella rodigina), e, non da ultimo, a causa di una crescente domanda di traffico sull'itinerario adriatico, la ss. 309 si è gravata delle funzioni tipiche della viabilità primaria di tipo autostradale senza averne le caratteristiche.

Anzi: subendo nel contempo quelle limitazioni di fruizione che le derivano dai circostanti vincoli ambientali e paesaggistici. In conclusione, si può affermare che esiste una sorta di "frontiera" funzionale tra lo sviluppo costiero e quello delle aree più interne, chiaramente dimostrata dai dati di traffico del raccordo Ferrara/Porto Garibaldi che, come detto, benché possa giovare di caratteristiche strutturali atte a garantire agevoli percorrenze, continua ad essere interessato da una percentuale di traffico pesante del tutto marginale.

NOTE

(*) In particolare, la realizzazione della Nuova Romea Commerciale, un asse di caratteristiche autostradali sulla direttrice da Alfonsine ad Ariano Polesine, traslato quindi ad ovest rispetto all'attuale Romea, tende a sopperire alle attuali carenze infrastrutturali - di standard elevato - fra Ravenna e Mestre, e quindi a migliorare e potenziare il collegamento tra l'asse adriatico e le regioni venete.

Il progetto della nuova infrastruttura prevede uno sviluppo complessivo di circa 125 Km. tra Mestre ed Alfonsine, 49 dei quali in Emilia-Romagna e 76 nel Veneto. Lo standard è del tipo autostradale.

Il progetto completa il collegamento internazionale della E45, ed offre un itinerario alternativo ai traffici diretti nelle regioni padano-venete, che attualmente utilizzano l'autostrada A13, oppure la vecchia Romea SS309.

La nuova infrastruttura consentirà in particolare di eliminare le criticità di deflusso presenti sull'autostrada A14 nel tratto Bologna-Rimini, attraendone parte dei traffici.

(**) Al riguardo, va tenuto presente che è prevista anche la realizzazione, sulla S.S. 16, di un nuovo collegamento fra Alfonsine, dove inizia il progetto della Nuova Romea Commerciale, e la tangenziale di Ravenna.

L'intervento permetterà la connessione della nuova E55 (verso Est) con la SS16, e (verso Ovest) con l'itinerario E45 (attraverso la tangenziale di Ravenna).

Elisa Marchi

Città europee: alcuni casi a confronto

La difficile sfida di un nuovo modello di mobilità

Negli ultimi venti anni l'attenzione non solo dei politici, ma anche dei cittadini, è stata attirata dalle tematiche ambientali. Si è consolidata l'idea che l'azione umana stia operando cambiamenti sul pianeta e che le risorse non rinnovabili siano relativamente scarse. Già nel 1987 la commissione Brundtland¹ era giunta alla definizione dello sviluppo sostenibile come "lo sviluppo che risponde ai bisogni e alle aspirazioni del presente senza compromettere la capacità delle generazioni future di soddisfare i propri bisogni".

In diverse tappe la comunità internazionale ha preso atto del fatto che il settore dei trasporti contribuisce ad un enorme consumo di risorse ed alle emissioni di anidride carbonica e, soprattutto dopo la Conferenza di Kyoto, l'Italia si è impegnata ad intervenire sul settore della mobilità. Come ben spiega il *Libro verde dello sviluppo sostenibile* dell'ENEA² le amministrazioni locali e centrali hanno affrontato questa tematica difficile e complessa lavorando soprattutto sul traffico, generatore di inquinamento atmosferico ed acustico, stress ed incidenti. Si è deciso dunque di affiancare al modello trionfante della motorizzazione individuale, in mancanza di tecnologie a basso consumo e non inquinanti, altri modelli di mobilità, rivalutando il trasporto in comune e gli spostamenti ciclo-pedonali.

La motorizzazione individuale: un modello non sostenibile

L'altissima crescita della mobilità, con la sua profonda differenziazione, è stata, dal dopoguerra ad oggi, una costante che ha modificato fortemente i nostri stili di vita, fornendoci molte opportunità ma ponendoci anche moltissimi problemi.

In Italia, in soli sessanta anni, siamo passati dall'utilizzo elitario dell'automobile (nel 1950 circolavano nell'intera nazione circa 350.000 autovetture) ad un contesto sociale in cui è "impossibile" non possedere la patente di guida ed,

appunto, un mezzo privato per spostarsi. Come ben descrive Marco Ponti in *1950-2000 l'Italia è cambiata*³, l'Italia si è sempre più avvicinata al modello americano di spostamento basato sull'automobile individuale, che ha come vantaggi principali la flessibilità (giungo dalla mia porta di casa alla porta di casa dell'amico, o all'entrata del supermercato) e i costi relativamente bassi (chi guida è anche utente, le spese sono molto ridotte se si viaggia a pieno carico).

Se gli interventi contro l'inquinamento e per un uso più oculato delle risorse portano ad una necessaria limitazione dell'utilizzo dell'auto da parte dell'individuo, bisogna anche tenere presente che negli ultimi tre anni si è presentato un secondo fattore di crisi per la motorizzazione individuale: l'aumento del prezzo del carburante. Se fino a qualche anno fa il costo del viaggio in automobile a scala cittadina e provinciale poteva competere con il costo del biglietto del trasporto urbano, ora le proporzioni stanno cambiando. La maggior richiesta di petrolio da parte di Paesi in via di sviluppo, che stanno appunto seguendo per lo sviluppo il nostro stesso modello, si sta ripercuotendo anche sui nostri stili di vita.

Possiamo aggiungere anche un terzo fattore di tipo psicologico, che tuttavia non è marginale, soprattutto per le donne e gli anziani. La scelta dello spostamento con l'automobile individuale è normalmente rafforzata dalla sensazione di benessere psicologico, composta dalla percezione di libertà e di confort dell'automobile, nonché dalla sensazione di sicurezza e protezione rispetto ad eventuali pericoli di aggressione, soprattutto in contesti poco frequentati che si percorrono anche in orari non canonici, data la moderna flessibilità degli orari di lavoro.

Questa sensazione di protezione e

benessere è tuttavia bilanciata dalla sempre più forte sensazione di pericolo avvertita a causa della crescente congestione sulle strade o della cattiva manutenzione delle stesse. Per esempio, le condizioni di deterioramento delle sedi stradali nella nostra provincia (causate sia da fattori geologici, sia logistici, sia economici), unite alla carenza infrastrutturale che conferisce flussi pesanti ad arterie inadeguate, sono uno dei principali problemi avvertiti dalla popolazione. Bisogna dunque prevedere anche un futuro dove lo spostamento individuale motorizzato sarà impedito non solo dai costi crescenti, ma anche da decisioni individuali – già in atto, peraltro – di fasce deboli della società, di non utilizzare l'automobile per senso di paura ed inadeguatezza.

L'utilizzo individuale dell'auto come sistema di trasporto prioritario ha già causato delle forti conseguenze nella struttura del territorio.

In primo luogo è fortemente cresciuta la presenza di insediamenti residenziali ai margini delle città e dei paesi, in posizioni anche molto distanti dal centro, ma vicine ai centri commerciali; il commercio di vicinato è stato fortemente ridimensionato a favore di ipermercati accessibili a grandi numeri di automobili, oltre che di merci (l'ipermercato si avvicina al casello autostradale o al grande svincolo della tangenziale piuttosto che al cuore dei quartieri residenziali o al centro cittadino); i centri storici tendono alla desertificazione per la loro scarsa accessibilità alle auto, o, al massimo, tendono a trasformarsi in centri commerciali all'aperto.

Le conseguenze della "individualizzazione" degli spostamenti hanno coinvolto anche le strutture pubbliche della mobilità. Il trasporto pubblico garantisce (con grandi vettori su gomma o su ruota, poco flessibili) solo le tratte più frequentate e quelle utilizzate dalla fascia (forte numericamente ma debole economicamente) degli studenti. D'altra parte è interessante che proprio le fasce economicamente "deboli" abbiano da tempo messo in atto dei sistemi di mobilità sostenibile, per esempio il metodo "ferro-gomma-bicicletta", ben



Le "vasche" di Lione

rappresentato presso la stazione ferroviaria e l'autostazione di Ferrara. Anche gli immigrati hanno adottato questo mezzo di trasporto mettendo in luce, negli ultimi tempi anche tragicamente, la difficoltà di garantire la sicurezza e la convivenza sicura di biciclette e di automobili sulle strade a maggior carico di traffico, soprattutto nelle ore di buio.

Negli ultimi anni, dunque, le pubbliche amministrazioni hanno ricevuto il compito di rendere il trasporto collettivo più flessibile, più adeguato alla *città diffusa* e più consapevole dal punto di vista dell'ambiente, naturalmente appoggiandosi alle opportunità date dai propri territori.

Due casi francesi

Le politiche sulla mobilità attuate in Francia, Paese storicamente produttore di automobili, sono interessanti perché complesse e talvolta contraddittorie. In Francia sono anche state anticipate molte tendenze ora in atto in Italia, quali l'abbandono di alcuni quartieri storici, centrali e non, da parte della popolazione francese che preferisce sobborghi recenti a bassa densità. I centri storici, molti dei quali sono stati riqualificati recentemente, divengono luoghi di fruizione turistica e sede di attività di terziario.

Il caso di Lione è esplicativo rispetto alle contraddittorie politiche francesi: vige il principio che le automobili possano accedere praticamente a tutte le zone della città, comprese quelle più centrali. La pubblica amministrazione, dunque,

in sinergia con operatori economici forti (specializzati in operazioni immobiliari e di servizi), progetta parcheggi dall'alto contenuto tecnologico, spesso interrati, in modo da lasciare libero il piano pedonale che diviene una piazza o un giardino. Per esempio, si può accedere facilmente a tutta la penisola compresa tra il Rodano e la Saona dove le auto restano in gran parte sui perimetri o nei parcheggi sotterranei, garantendo così, al centro della città, uno spazio pedonale che può essere paragonato a quello di una città dei secoli scorsi o, paradossal-

cheggio, tanto più grande sarà la quantità di persone che si recherà al parcheggio, saturandolo. A Ferrara possiamo trovare un buon esempio di questo circolo vizioso nel parcheggio San Guglielmo, dove, dopo qualche mese iniziale di sotto-utilizzo, il numero di utenti è divenuto molto alto, così da farlo rientrare nei parcheggi a pagamento anche nella fascia notturna.

Il secondo rischio del modello lionese è quello di permettere l'accesso al centro città solo alle fasce di popolazione che possono affrontare costi alti di parcheggio, facendo sopravvivere nel centro solo *boutiques* grandi marche, uffici e banche, oppure attività a destinazione turistica. La strategia che impedisce di far divenire il centro città un *enclave* per abitanti e forestieri consiste nel miglioramento della rete ciclabile (con biciclette self-service presso le stazioni più importanti della metropolitana) e nel potenziamento dei mezzi pubblici a tutte le ore. A Lione il sistema dei trasporti pubblici è eccellente e copre anche fasce di orario serale e notturno, ma vi sono state polemiche anche su questo tema. La realizzazione, infatti, di una nuova linea di mezzi pubblici che connetteva alcune zone periferiche "svantaggiate" con il centro della città (anche in orario serale) ha provocato le reazioni critiche di alcuni commercianti, che temevano soprattutto atti antisociali (vandalismo, graffiti, risse). L'amministrazione lionese ha voluto correre questo rischio pensando che l'accessibilità e la fruizione del centro storico siano attività educative e di conoscenza verso l'identità della città.

Citiamo inoltre il caso di un'altra città francese, Saint-Etienne, ben nota ai ferraresi per essere una città gemellata alla nostra. A Saint-Etienne (180.000 abitanti nella città, più altri 200.000 nell'agglomerazione) si è sfruttata la particolare morfologia della città, lunga e stretta tra le colline, percorsa da un asse nord-sud di sette chilometri, per mettere in funzione una linea tranviaria che incontra via via i nodi più importanti della città (i principali poli commerciali, l'ospedale, il municipio e la prefettura, due dei principali musei) e quelli di interscambio con la provincia (tre stazioni ferroviarie, il terminal centrale dei bus). Il tram presenta una frequenza di passaggio molto alta, con attese di soli due minuti nelle ore di punta, integrato da un sistema di autobus che serve l'in-



Rotterdam - Ponte "Erasmus"

mente, a quello di un moderno *mall* di centro commerciale. Le scelte architettoniche e paesaggistiche, in questo senso, sono state di alta qualità, anche se hanno presentato costi sostenibili solo da una delle più ricche città europee.

Chiaramente anche questo modello ha dei limiti. Tra gli urbanisti è nota la teoria "Parcheggio chiama parcheggio": tanto più grande è la possibilità di par-

tera agglomerazione con intervalli di passaggio di soli dieci minuti. Il percorso del tram ed il movimento delle persone da lui "organizzato" ha fatto sì che il centro cittadino non si desertificasse, perlomeno nella fascia di circa 100 metri ai lati del percorso tranviario. Questa strutturazione fortissima del trasporto pubblico (il tram è uno dei simboli della città, secondo per popolarità solo alla squadra di calcio!) è accompagnata da un servizio *user friendly* a terra: ad ogni fermata ci sono dispositivi di vendita dei biglietti mentre gli abbonamenti si possono acquistare anche nelle tabaccherie, dopo aver fatto una tessera identificativa *una tantum*.

Al momento si sta completando la rete con una seconda linea di tram che serve da connessione est-ovest tra l'asse principale e la stazione centrale. Gli uffici comunali e l'azienda dei trasporti locali hanno svolto una accurata programmazione dei lavori e hanno presentato alla popolazione le nuove prospettive di trasporto; hanno inoltre cercato di rendere meno difficile per i cittadini dei quartieri interessati dai lavori la fase di approntamento della linea, dato che il centro storico di Saint-Etienne presenta sezioni stradali strette e carenza di parcheggi.

Nonostante le dimensioni della conurbazione di Saint-Etienne, il servizio di trasporto pubblico locale si blocca quasi del tutto negli orari serali e nei giorni festivi, riproponendo così l'ineluttabile necessità dell'automobile privata per spostarsi dentro e nei pressi della città in quelle occasioni. Una valida soluzione, in questo caso, è la presenza di numerosi autonoleggi -a prezzi relativamente convenienti- che propongono una versione ad iniziativa privata del car-sharing.

Bisogna infine aggiungere che nel rigido clima di Saint-Etienne (contrariamente alla più mite Lione) le biciclette spuntano solo nella tarda primavera. Ciò nonostante, la pubblica amministrazione sta realizzando una serie di piste ciclabili, sulla sede stradale.

Mobilità sostenibile in bicicletta: il modello olandese e Ferrara

Il programma locale della recente Settimana Europea della Mobilità ci ha confermato ancora una volta che la pubblica amministrazione ferrarese ritiene obiettivi prioritari incentivare l'utilizzo dei mezzi pubblici (sempre meno inquinanti) e il miglioramento della mobilità

su ciclo, fermo restando che a Ferrara è già fatto con la bicicletta il 30% -circa- degli spostamenti quotidiani. Si possono fare molte ipotesi sulla forza della mobilità ciclabile (sostenibile *ante litteram!*) nella nostra città, che supera vistosamente quelle di città anche morfologicamente simili (Ravenna, Modena, Mantova). I ferraresi hanno continuato ad usare la bicicletta anche quando il modello motorizzato si imponeva nel resto d'Italia forse a causa di una crescita economica relativamente ritardata, forse per il tradizionalmente oculato uso delle risorse, forse per la storica morigeratezza che fa sì che l'auto conti come status-symbol molto meno rispetto alla media nazionale. Quello che salta agli occhi attualmente è che, in generale, i tempi di percorrenza in bicicletta sono competitivi rispetto al "tragitto auto+parcheggio" o, ancor di più, rispetto alle percorrenze dei mezzi pubblici (vedi il simpatico esperimento condotto sul campo dall'amministrazione comunale qualche mese fa). Questo tuttavia sarebbe ben poca cosa se negli ultimi cinquant'anni non si fosse instaurato un *menage* (non sempre tranquillo, in verità, come testimoniano le frequenti lettere ai quotidiani locali) tra auto, pedoni e biciclette, coadiuvato negli ultimi tempi dalla presenza di alcune piste ciclabili urbane ed extraurbane.

Queste piste ciclabili, che si saldano di volta in volta alla zona a traffico limitato o all'asse Giovecca-Cavour, o al grande anello ciclo-pedonale delle Mura, riescono a servire efficacemente anche alcune delle periferie, ma la rete soffre di problemi di continuità là dove la struttura viaria, dall'inizio della motorizzazione e della industrializzazione, è stata messa sotto pressione da parte del traffico, e più precisamente dove il '900 ci ha lasciato un'edificazione molto densa e sezioni stradali limitate.

Per spiegare meglio questo concetto possiamo riferirci ai Paesi Bassi, nazione dove le percentuali dei tipi di spostamento sono molto simili a quelle ferraresi.

Negli anni '60, le due città di Enschede e di Hengelo, ciascuna dotata di una popolazione pari a quella ferrarese, decisero di creare in comune un polo universitario che, in base a decisioni urbanistiche e politico-economiche, venne collocato a metà tra le due città, quindi a circa cinque chilometri dal centro storico di ognuna di esse.



La nuova linea del tram di Lione

Nonostante questa distanza, quasi tutti gli studenti scelgono di non alloggiare nel campus universitario ma in centro città e la maggioranza va a lezione in bicicletta, con tempi di percorrenza piuttosto brevi (circa 15 minuti). L'elemento caratterizzante delle piste ciclabili utilizzate è che presentano caratteri di continuità e sicurezza anche là dove la città storica finisce e dove quindi il traffico pesante -a lunga percorrenza- e quello cittadino si mescolano e formano flussi abbastanza caotici. L'asfalto rosso rende le piste e gli attraversamenti molto ben visibili; nelle rotatorie la bicicletta ha sempre la precedenza seguendo un anello rosso. Il ciclista non si trova quasi mai nella situazione del dover scendere dalla bicicletta per "rischiare un po' meno" ad un attraversamento particolarmente impegnativo, e raramente deve scansare pedoni; allo stesso tempo la strada segnata è talmente chiara e i comportamenti così ben codificati che non attua egli stesso comportamenti pericolosi.

Chiaramente il modello olandese è "estremo": si tratta di un territorio completamente pianificato dall'uomo dove già in partenza le sezioni stradali vengono disegnate con dimensioni atte a contenere i tre tipi principali di traffico (pedonale, ciclabile, motorizzato). In qualunque altro Paese europeo questo è ancora un passo difficile; se a Ferrara la viabilità rossettiana presenta dimen-

sioni e proporzioni estremamente moderne, è difficile confrontarsi con strade quali via Comacchio o via Modena, dimensionate su "paleo-argini", circondate storicamente da scarpate, alberature, reti idriche complesse, edifici che dovevano preservarsi da allagamenti posizionandosi sulle scarse porzioni di territorio in alto.

La descrizione di queste tre esperienze europee, e di quella locale, ci fa comprendere che il cammino verso un tipo diverso di mobilità è estremamente complesso e che solamente attraverso l'impegno di tutti i diversi attori possiamo raggiungere la tanto auspicata *mobilità sostenibile*: se da un lato le pubbliche amministrazioni devono approntare programmi ed azioni

(non solo attuative o coercitive ma anche educative), d'altra parte il cittadino deve scegliere le proprie modalità di spostamento in base a criteri non solo egoistici, senza perdere di vista la preservazione dell'ambiente per le generazioni attuali e per quelle future.

Possiamo aggiungere un elemento positivo: la tecnologia nei prossimi anni ci proporrà mezzi di trasporto meno inquinanti, mentre la trasmissione del sapere, del lavoro e dei dati potrà viaggiare sempre di più in modo dematerializzato attraverso le piattaforme telematiche, i forum e la posta elettronica su internet. Sta a tutti noi cogliere queste possibilità nella direzione non solo di una maggiore efficacia ed efficienza, ma anche di un migliorato benessere.

NOTE

¹ *Our Common Future* (Brundtland Commission Report), World Commission on Environment & Development, 1987.

² *Libro verde sullo sviluppo sostenibile*, 1998. Nonostante sia stato pubblicato ormai 7 anni fa, questo report è ancora attualissimo e spiega con chiarezza le problematiche legate allo sviluppo globale.

³ *1950-2000 L'Italia è cambiata*, a cura di Francesco Indovina, Franco Angeli editore

Vincenzo Sette
Direttore Confcooperative
provinciale

Le imprese protagoniste del settore dei trasporti / 1

40 anni di successi per il Consorzio Autotrasportatori Ferraresi Artigiani

Fra i settori delle Cooperative aderenti alla Confcooperative Ferrara, spicca certamente quello cosiddetto della Produzione e Lavoro, nel quale lo scopo sociale è di creare opportunità di lavoro per i propri soci. Del settore fanno parte soprattutto le cooperative di facchinaggio, di pulizie, di servizio in genere e di trasporti. Proprio quest'ultimo settore, risulta essere uno strumento importante per il trasporto su gomma, interessando trasversalmente numerosi settori, quali l'agroindustria, la logistica e i servizi in genere.

E tra le nostre più significative realtà territoriali associate, emerge il C.A.F.A., che, grazie a una gestione sempre attenta allo sviluppo aziendale, opera da anni in un settore tendenzialmente difficile ma che grazie al Presidente della Cooperativa Roberto Grechi ed al suo Direttore Nazzareno Bergami, ha saputo crescere, innovare e svilupparsi.

Nel corso degli anni infatti, il C.A.F.A. ha notevolmente consolidato la sua struttura aziendale, sapendo adattarsi alle richieste del mercato. E' una cooperativa moderna e flessibile, così come devono essere le realtà imprenditoriali evolute. La serietà e la competenza con cui vengono svolti i servizi di trasporto. Una gestione trasparente, un meticoloso lavoro di programmazione e controllo da parte degli addetti ai lavori, hanno portato ad una costante crescita che pone il C.A.F.A. tra le maggiori cooperative di riferimento del settore trasporto.

L'azienda

Una sigla storica dell'aggregazionismo regionale, che negli anni ha saputo conquistarsi un proprio spazio sul mercato e oggi punta a sviluppare, accanto al trasporto, le attività logistiche.



I mezzi su gomma movimentano
gran parte delle merci
trasportate in Italia



Un automezzo del CAFA adibito al trasporto di zucchero

È il C.A.F.A., Consorzio Autotrasportatori Ferraresi Artigiani, fondato nel 1966 e prossimo dunque a festeggiare i primi 40 anni di attività. La struttura è oggi formata da 27 soci artigiani che, come prevede lo Statuto del Consorzio, operano in esclusiva per C.A.F.A..

Il parco veicoli è composto innanzitutto da 120 trattori, di proprietà in parte del Consorzio, in parte delle imprese associate. I semirimorchi, tutti di proprietà, sono complessivamente 180. Si tratta in prevalenza di maxisilos per il trasporto di prodotti sfusi, oltre che di semirimorchi centinati, portacontainer, ribaltabili, cassonati e telonati. Alcuni autotreni e motrici completano la flotta C.A.F.A., che possiede così tutti i requisiti per soddisfare ogni esigenza di trasporto. Uno schieramento di veicoli di tutto rispetto, che contribuisce per l'85% al fatturato della struttura, giunto ad oltre 14 milioni di euro nel corso del 2004.

Il rimanente 15% del volume d'affari è assicurato al Consorzio dall'offerta di servizi logistici. Una quota in continua crescita, perché, come sostiene il presidente di C.A.F.A. Roberto Grechi, "il camion da solo non può più vivere: occorre essere in grado di soddisfare tutte le richieste di servizi aggiuntivi provenienti dal mercato, rispetto alla vezione pura". Ma come si è attrezzato il Consorzio per raccogliere e vincere questa sfida? "Siamo completamente autonomi - continua Grechi - perché siamo riusciti a costruire una sorta di Interporto alla contadina, come diciamo noi. Certo non è una megastruttura come gli interporti di Bologna, Padova o Parma, ma ci mette in grado di svolgere al meglio la nostra attività". E in effetti la sede di C.A.F.A., nelle immediate vicinanze della A13 Bologna-Padova, è un esempio di come ci si possa organizzare in proprio per sfruttare le opportunità offerte dalla intermodalità per la logistica.

Oltre 50mila metri quadri di magazzini, un piazzale di circa 50mila metri quadri e un centro di stoccaggio per container, un'officina interna; il tutto ricordato alla stazione ferroviaria e alla banchina fluviale dell'idrovia ferrarese. Anche nell'utilizzo di queste strutture, C.A.F.A. ha fatto una scelta precisa, quella di concentrarsi su pochi settori merceologici e di specializzarsi nella loro gestione, offrendo ai clienti un servizio completo.

Da oltre 30 anni il Consorzio è leader incontrastato nella movimentazione e nello stoccaggio dello zucchero. Le principali industrie saccarifere (Italia Zuccheri, Eridania, ecc.) affidano infatti a C.A.F.A. il trasporto, il deposito e la distribuzione capillare del prodotto, sia sfuso sia confezionato.

Il secondo settore su cui il consorzio ferrarese ha puntato da tempo è quello delle acque minerali. C.A.F.A. immagazzina e distribuisce le acque per conto del gruppo San Benedetto, gestendo i traffici da un proprio ufficio all'interno di uno dei suoi stabilimenti. Quello delle acque minerali è un business in continua crescita per il consorzio, che di recente ha stipulato un contratto anche con il gruppo San Pellegrino.

Terzo grande settore di attività per il C.A.F.A. è quello della plastica, la cui movimentazione viene gestita per conto di grandi industrie chimiche come Polimeri Europa e Basell.

I prodotti, giunti a Ferrara per ferrovia, vengono trasferiti sui vagoni, tramite il raccordo ferroviario, all'interno della struttura C.A.F.A., dove si provvede poi allo scarico ed alla successiva distribuzione su strada.

Come si fa a rimanere competitivi in un mercato dove la competizione è sempre più accentuata?

Per il Consorzio C.A.F.A., oltre alla specializzazione in alcuni settori del trasporto e alla diversificazione logistica, la risposta a questa domanda sta nella organizzazione interna e nella qualità del servizio. Grande importanza assume il sistema informatizzato, che permette alla struttura consortile di gestire in modo efficiente ogni fase dell'attività aziendale, sia operativa che amministrativa. Quanto alla qualità, il C.A.F.A. ha ottenuto due certificazioni secondo la norma UNI EN ISO 2002 da parte di Certitrans e di Lloyds Registered Quality.

Le imprese protagoniste del settore dei trasporti / 2

CoopSer, cooperazione e logistica avanzata

CoopSer è una Società Cooperativa produttrice di servizi per le imprese e per la collettività, che si presenta come partner per aziende, enti pubblici o privati che cercano soluzioni ai problemi legati all'intera filiera della movimentazione merci e della logistica industriale e distributiva.

È articolata in cinque settori - Servizi industriali, Distribuzione refrigerata, Manutenzioni meccaniche ed industriali, Servizi alla collettività e Servizi di pulizia - ed opera in Emilia Romagna, Veneto e Friuli con propri insediamenti stabili. Ha oltre 650 addetti, un giro d'affari di oltre 28 milioni di Euro e ha prodotto investimenti per oltre 18,5 milioni di Euro, per la maggior parte nell'ultimo quinquennio.

Ha acquisito partecipazioni societarie determinanti per procedere sul cammino intrapreso di innovazione e diversificazione, sia in attività confinanti sia in attività innovative, facendo propria la necessità di continuare ad investire e a rinnovarsi. Negli ultimi anni è stata protagonista di una notevole espansione sia nelle dimensioni che nelle diversificazioni produttive, dovuta soprattutto all'attenzione rivolta al cliente ed alla qualità del servizio.

Principali clienti: Granarolo, Gesti.Log, Ge.Col General Cavi, Ineos Vinyls Italia (Evc), Agritalia Basell, Conad P., Group, Unicavi, Bredamenarinibus, Hera/Agea, Ca.Ri.Fe, Comune di Ferrara, Planet Truck, Azienda Usl Ferrara.

Le attività logistiche

Logistica: Nel corso degli ultimi anni CoopSer si è imposta come impresa di servizi per le grandi e medie aziende industriali. Oggi è possibile per un'impresa affidare a CoopSer, integralmente o parzialmente, la gestione del confezionamento di prodotti e la gestione del magazzino, fino alla completa terziarizzazione comprensiva dei rapporti con i fornitori esterni.

Movimentazione: CoopSer offre risposte efficaci anche per ogni esigenza di movimentazione merci: dal noleggio di carrelli con o senza operatore all'affitto

di aree attrezzate per impieghi temporanei di stoccaggio.

Pulizie civili ed industriali: CoopSer ha un proprio settore pulizie, anche per ambienti esterni, rivolto ad operatori economici privati e ad Enti Pubblici. Particolari tecniche di pulizia ed attrezzature specifiche consentono di intervenire anche su spazi di notevoli dimensioni.

Servizi integrati: Non sono rari i casi in cui CoopSer gestisce, presso un solo cliente, tutti i servizi sopra richiamati, integrandoli tra loro in un unico pacchetto operativo.

Il settore distribuzione e consegna merci

CoopSer offre alle ditte produttrici di generi alimentari o a grandi catene di distribuzione consegne puntuali, giornaliere o periodiche, su scala interregionale.

Sono a disposizione oltre 80 camion refrigerati o, su richiesta, automezzi personalizzati con il marchio del Cliente. Per poter affrontare i problemi connessi con questa particolare attività CoopSer ha sedi attrezzate con celle frigorifere oltre ad un ricco parco di autoveicoli refrigerati. Le aziende che si avvalgono di questo servizio si vedono così sgravate dei problemi gestionali delle consegne e dell'onere relativo ad un proprio parco mezzi. Dal 1998 CoopSer si è adeguata alle normative introdotte dal D.lgs. 155/97 (H.A.C.C.P.) predisponendo un accurato sistema di controlli ed adottando il proprio "Manuale di Corretta Prassi Igienica".

Dal 1999 la Cooperativa ha profuso buona parte delle proprie risorse nel perseguimento del progetto EcoPorto, che implica l'insediamento nella zona di Ferrara sud con una piattaforma di logistica integrata finalizzata alla distribuzione di prodotti alimentari ed ai servizi alla collettività, mediante utilizzo crescente di automezzi a trazione ecologica.

Il 2001 ha visto la ristrutturazione e l'ampliamento del centro operativo di via Messidoro, per dare completa attuazione al progetto "PIATTAFORMA MERCI E TUTELA AMBIENTALE", con l'intento di contribuire nell'opera di sensibilizzazione sui temi della tutela dell'ambiente.



Monia Barca
Provincia di Ferrara

Ecoland: per un modello innovativo ed ecologico di area industriale

In questi ultimi anni l'Europa e le sue Regioni stanno affrontando numerose sfide tra le quali il perseguimento degli obiettivi della Strategia di Lisbona 2000. La necessità di considerare le scelte di pianificazione territoriale in chiave di sviluppo sostenibile è divenuta una delle priorità di tale strategia, in modo da soddisfare quanto più possibile la crescente domanda di salute e di protezione ambientale anche nelle scelte di sviluppo economico. Se in un recente passato infatti la finalità ultima delle politiche industriali era l'aumento di competitività delle imprese, oggi come non mai tale competitività si declina secondo un concetto di sviluppo ecocompatibile.

In questo ambito negli ultimi anni si stanno muovendo anche i principali attori economici privati e le principali istituzioni pubbliche, fra le quali, a livello provinciale, la Provincia di Ferrara e l'agenzia di sviluppo S.I.PRO. Spa.

Grazie alle opportunità finanziarie offerte dall'Unione europea, queste due istituzioni locali hanno ideato e sviluppato un progetto di nuova concezione, attuando una sperimentazione che vanta poche esperienze simili in Italia. Obiettivo finale l'elaborazione di linee guida per la progettazione e la gestione di siti industriali ecocompatibili, dotati delle necessarie infrastrutture tecnologiche e gestiti secondo tecniche manageriali innovative dal punto di vista ambientale e tecnologico, secondo un modello pianificato di area produttiva ecologicamente attrezzata.

Il progetto ECOLAND, approvato nell'ambito del Programma Europeo Interregio-

nale III C – Est, persegue una finalità pienamente in linea con la strategia di Lisbona, volta a disegnare "una strategia di sviluppo economico compatibile con l'ambiente ed in grado di assicurare ai cittadini elevati tassi di crescita e occupazione unitamente ad un'alta qualità della vita". Si vuole così creare uno strumento che dia nuovo stimolo allo sviluppo economico e capace al contempo di valorizzare il territorio su cui insiste, per la crescita della competitività dell'intero sistema produttivo, sposandola al contempo con il principio di precauzione e prevenzione dall'inquinamento.

Il progetto "Ecoland: un approccio ecologico per i prossimi decenni" rappresenta un mezzo per realizzare nuove sinergie tra lo sviluppo economico, le comunità locali e l'ambiente. Si pone come obiettivi complementari sia l'acquisizione di una nuova metodologia, replicabile in altri territori europei, per concepire sul territorio ferrarese nuove aree industriali tecnologicamente ed ecologicamente avanzate, di fondamentale valore strategico per lo sviluppo locale, sia la trasformazione di aree industriali esistenti da riconvertire in aree ecologicamente compatibili.

Il soggetto capofila del progetto è S.I.PRO. che, in partnership con la Provincia di Ferrara ed altri 7 enti della Spagna, dell'Irlanda, dell'Ungheria e toscani, ha avviato il progetto nel giugno del 2003, giungendo ora alla sua fase di piena attuazione e prossima conclusione. Verranno elaborati tre progetti pilota, due dei quali da sperimentarsi in due aree della Provincia di Ferrara, l'Alto Ferrarese ed Ostellato. Quali saranno dunque le differenze tra le nuove aree e quelle tradizionali?

- La realizzazione di sistemi di controllo dell'inquinamento di aria, acqua e suolo
- La creazione di barriere ed altri strumenti atti a contenere l'inquinamento acustico e ridurre l'impatto negativo che le aree industriali possono avere dal punto di vista estetico
- L'impiego di risorse energetiche rinno-



vabili o a basso impatto

- La creazione di una piattaforma ecologica per la raccolta dei rifiuti e la depurazione delle acque, ecc.

Nella sua concezione il progetto ECOLAND dovrebbe condurre entro la prima metà del 2006 alla piena elaborazione di una metodologia comune a livello europeo, per sostenere il processo di sviluppo locale e la crescita delle PMI, in particolare attraverso la creazione di siti e strutture per le PMI a carattere fortemente innovativo. Si potranno così progettare nuove aree industriali o riconvertire quelle esistenti attrezzandole con infrastrutture e servizi ad alta valenza ambientale, gestendole secondo un'ottica di elevata integrazione nella fruizione dei servizi di rete, dalla gestione dell'energia a quella dell'acqua, ai rifiuti fino ai trasporti e alla logistica. Non si tratta più e solo di agire sulle specifiche dotazioni ambientali delle imprese o sulla loro certificazione, come avvenuto finora, ma di riorganizzare il sito produttivo nel suo insieme dal punto di vista manageriale, di infrastrutturazione e delle reti di servizi, per rendere ottimale l'utilizzo delle risorse prime minimizzando l'impatto ambientale.

Se a livello mondiale esistono già da anni esperienze pilota di gestione sostenibile di aree produttive, quali il parco eco-industriale di Kalundborg in Danimarca, quello di Kokubo in Giappone e quello di Devens nel Massachusetts, non altrettanto si può dire per l'Italia, ove si registrano alcune esperienze con caratteristiche ed obiettivi parzialmente diversi in Piemonte, in Friuli Venezia Giulia ed in Toscana.

Fra le prime regioni in Italia ad applicare il dispositivo del Decreto legislativo Bassanini 112/98 che all'art. 26 introdusse e definì il concetto di Area ecologicamente Attrezzata, la Regione Emilia Romagna ha disciplinato la materia nella propria legge urbanistica n. 20 del 2000 definendone i requisiti e i principi di riferimento, l'ambito di applicazione e la disciplina di pianificazione. A tale disciplina ha fatto seguito nel 2002 una Direttiva che pone le condizioni di base per l'esistenza di un'area ecologicamente attrezzata e ipotizza le possibili forme di gestione associata dell'area individuando un soggetto gestore unico. Se in questo momento il dibattito a livello regionale si sta concentrando sulla stesura di Linee Guida che meglio delinearanno le modalità operative e gestionali, la Provincia di Ferrara, che comunque già prende parte al Tavolo del gruppo interistituzionale per

l'attuazione della Legge 20/2000, ha inteso invece già sviluppare un progetto pilota sperimentale che offra soluzioni di progettazione attuabili sul territorio provinciale, in perfetta coordinazione con gli ormai prossimi indirizzi regionali e con il futuro adeguamento degli strumenti di pianificazione territoriale, primo fra tutti il Piano Territoriale di Coordinamento Provinciale di Ferrara. In particolare, attraverso il progetto Ecoland si sta cercando di meglio delineare le caratteristiche del soggetto gestore unico dell'area, i suoi compiti specifici, dal management dei servizi di rete alla promozione di certificazioni ambientali dal controllo delle prestazioni ai controlli ambientali, all'audit ambientale. Si stanno inoltre approfondendo le tipologie di servizi gestibili dal gestore unico in maniera associata per tutte le imprese insediate nell'area, quali la gestione dei rifiuti, la rete acquedottistica, la rete fognaria, la depurazione dei reflui, l'energia elettrica e l'illuminazione pubblica, i trasporti e la logistica e le reti di telecomunicazione. Questi elementi di valutazione richiamano alla memoria i sistemi di ciclo chiuso di prodotto (LCA), laddove all'interno dell'eco-parco si attuano un pieno riutilizzo delle materie di scarto delle lavorazioni, un riciclo dell'acqua, lo sfruttamento a cascata dell'energia elettrica. Saranno inoltre analizzate le possibilità di sinergie fra le aziende insediate nell'area anche a livello di processi autorizzatori. La Provincia di Ferrara, infatti, sta elaborando un potenziale modello di interazione fra il Gestore Unico dell'area e lo Sportello Unico delle Attività Produttive in materia di rilasci di alcune tipologie di autorizzazioni. Per alcune tipologie di atti autorizzatori infatti, è ipotizzabile pensare ad una sorta di autorizzazione unica integrata per l'intera area, che faciliterebbe di molto l'insediamento delle aziende e i processi amministrativi. Queste e altre attività in corso di realizzazione mediante il progetto Ecoland concorrono alla promozione della sostenibilità di un territorio quale quello ferrarese, per il quale si stanno compiendo scelte di pianificazione territoriale da sposare con le esigenze di tutela ambientale e con gli obiettivi posti da Bruxelles; esse costituiscono inoltre un'opportunità di dialogo fra una platea di soggetti con competenze differenziate che vanno dall'ambiente all'economia, dalla pianificazione territoriale alla mobilità. Senza dubbio, esse rappresentano una straordinaria opportunità per tracciare possibili linee di sviluppo per il futuro.

Moreno Po e
Francesco Alberti

Qualità dell'innovazione e sostenibilità ambientale nell'applicazione delle linee guida del Codice dei Beni Culturali e del Paesaggio

Il paesaggio condiviso

Intendere il paesaggio come un valore capace di promuovere un diverso modo di *progettare le infrastrutture* comporta conseguenze di grande impegno che superano tanto i confini delle usuali politiche di tutela quanto quelli delle politiche di programmazione nei diversi settori dei servizi pubblici.

La *qualità del progetto* sotto il profilo della compatibilità paesaggistica va considerata, quindi, come una risorsa decisiva ai fini della fattibilità stessa delle opere e dell'acquisizione del necessario consenso.

Il contenuto di questo articolo riflette il tentativo di applicare le linee guida del Codice dei Beni Culturali e del Paesaggio (1), ad uno dei contesti paesistici di possibile articolazione del futuro PTCP (Piano Territoriale di Coordinamento Provinciale).

L'elaborazione del caso studio (2) assume quindi il significato di una possibile esemplificazione del modo in cui le diverse riflessioni generali e quelle metodologiche possono essere ricondotte all'interno di uno specifico paesaggio del ferrarese, orientandone politiche, indirizzi e progetti.

Accanto alla descrizione della *figura di senso* sono espresse anche le componenti strutturali del paesaggio, considerate come gli elementi materiali e immateriali che rappresentano con maggiore forza e chiarezza l'identità paesistica del contesto che porta alla definizione della *condivisione dei valori*, proposta come una fase necessaria per la successiva assunzione di responsabilità degli attori coinvolti (3) nel processo di conservazione-gestione e riqualificazione del patrimonio.

La fase di applicazione prevede una sequenza di operazioni che, a partire dall'identificazione delle risorse, descrive la *figura di senso* che riassume meglio l'identità specifica della Diamantina. Questa *figura di senso* (4) è proposta come l'espressione di una interpretazione intenzionale ed implicitamente progettuale della qualità del

paesaggio e vuole rappresentare quindi il punto di avvio per la fase di costruzione del "progetto di paesaggio" per il contesto della Diamantina.

Identificazione delle risorse

L'identificazione delle risorse storico-culturali è l'obiettivo dell'analisi del contesto della Diamantina, intese sia come documento della storia, dei luoghi e delle trasformazioni nel tempo, leggibili attraverso segni e sistemi di permanenze, sia come oggetto di conoscenza, studio e rappresentazione letteraria e figurativa.

E' inoltre particolarmente significativa la presenza delle *opere di bonificazione* con le macchine idrauliche, le grandi canalizzazioni, la rete dei condotti di scolo, che hanno contribuito a determinare in modo particolare il disegno territoriale.

La principale opera storica è il complesso dei "Palazzi della Diamantina". Sono ritenuti di interesse rilevante i tracciati storici, sia stradali che idraulici. In particolare si indicano il tracciato della S.S. *Virgiliana*, che definisce il perimetro a sud del contesto e il *sistema strada - Canal Bianco*, presente già in epoca comunale, almeno dal 1287.

Presso Bondeno, è riconoscibile la fase degli insediamenti proto-storici, testimoniati dai ritrovamenti archeologici, nelle aree sopraelevate e protette dalle acque denominate "terre vecchie", visibili ancora oggi per la morfologia dei tracciati stradali, la cui sinuosità testimonia la vicinanza ai vecchi spalti fluviali.

Le risorse fisico-naturalistiche nella Diamantina sono da ricercare nei sistemi nelle aree naturali relitte, localizzate prevalentemente lungo le golene fluviali, già riconosciute, come nel caso specifico della foce del Panaro, e indicate dagli strumenti urbanistici come aree da tutelare. Il sistema della vegetazione ripariale, sia lungo i principali corsi d'acqua, sia lungo il reticolo dei canali di bonifica, rappresenta uno degli elementi principali, che si configura come siste-

ma di micro-corridoi verdi, che contribuisce al disegno complessivo del paesaggio.

Sebbene sia di proprietà privata il complesso della Diamantina stessa svolge ruolo di elemento simbolico in cui la collettività. In relazione a questo significato le funzioni attualmente ospitate dal complesso di edifici, sede dell'azienda agricola e del museo privato "Esposizione del progresso agricolo" sono ritenute di particolare rilevanza da valorizzazione anche in relazione agli obiettivi del Piano di Gestione UNESCO.

La percezione visiva contribuisce in modo determinante, nella formazione della *figura di senso*; le condizioni di conca geomorfologia consentono, infatti, di ricevere, dai suoi bordi sopraelevati, un'impressione unitaria dell'ambito del "paesaggio a due dimensioni" ben espresso da Gianni Celati in "Verso la foce": *"C'è una specie di felicità là fuori, in quelle linee di terra che vanno dovunque senza ondulazioni. Sono così piatte che mi pare d'essere in un punto sopraelevato solo perché il viottolo è più alto di quindici centimetri rispetto ai campi."*

L'identità paesaggistica del contesto è basata inoltre sulle "componenti strutturali del paesaggio", considerate come "determinanti".

La collana dei borghi è costituita da centri e piccoli borghi rurali, aventi caratteristiche differenti. A sud, lungo il tracciato della statale Virgiliana, Cassana, Porotto e Vigarano Pieve si sviluppano lungo la direttrice tra Ferrara e Bondeno sul Paleovalve del Po, con regole insediative e tipologie edilizie ad elementi allineati.

I centri tra la statale ed il corso del Po sono centri rurali di piccole dimensioni, situati sul percorso della strada provinciale Bondeno-Ferrara, che ha un andamento irregolare, quasi parallelo al corso del fiume. Questa struttura di borghi a "grana di rosario" lungo la strada provinciale, tutelata anche dal PTCP tra le strade panoramiche, è costituita da un'organizzazione tradizionale a piantata e da una tipologia rurale ad elementi allineati. Questa particolare conformazione che lega l'infrastruttura viaria e i borghi rurali costituisce una componente strutturale del paesaggio della Diamantina in quanto definisce con chiarezza il margine superiore del contesto, un limite visibile e percettibile tra



La delizia della Diamantina, filiera della Bonifica rinascimentale

il sistema della bonifica al centro della conca e l'ambito superiore tra il bordo della strada provinciale (il limite delle terre vecchie) e il fiume.

La conformazione a conca della Diamantina definisce la seconda componente strutturale del contesto. La formazione geomorfologica del bacino testimonia la condizione attuale di terre bonificate, un bacino definito da limiti fisici costituiti dai vecchi dossi e dal paleovalve del Po, e al cui interno si è sviluppato l'insediamento umano e l'attività agricola a partire dalla bonifica degli estensi.

La fase della attribuzione di valori implica la condivisione fra gli attori interessati, l'individuazione degli interlocutori e le modalità di svolgimento del confronto.

E' fondamentale che vi sia un momento preliminare di presentazione e condivisione delle conoscenze, affinché la discussione sulle prospettive future sia consapevole delle peculiarità dei luoghi.

Il progetto di paesaggio per il contesto della Diamantina

Il nuovo Codice dei Beni Culturali e del Paesaggio, all'art. 143, comma 9, stabilisce che il piano paesaggistico debba individuare "progetti prioritari per la conservazione, il recupero, la riqualificazione, la valorizzazione e la gestione del paesaggio" regionale indicandone gli strumenti di attuazione, comprese le misure incentivanti.

Questa nuova politica induce a pro-

Foto di
Alberto Guzzon



muovere *progetti* e investimenti pubblici e privati a favore della riqualificazione dei paesaggi, non soltanto vincoli e tutele. Dunque un progetto inteso non solo come prefigurazione di opere fisiche e funzionali, ma anche come un programma/progetto, costituito da molteplici azioni e differenti attori ed orientato da una visione di futuro e da specifiche modalità di attuazione, capace di far convergere le diverse forme di sostegno finanziario.

Occorre dunque precisare gli *obiettivi di qualità paesaggistica*

che si intende assumere come sfondo per le politiche da intraprendere.

Ponendo al centro le produzioni connesse alla filiera agricola, le strategie saranno indirizzate alle attività più compatibili con le esigenze di conservazione dell'impianto dell'agricoltura di epoca rinascimentale. Occorre dunque procedere alla identificazione dei "contesti produttivi locali", nei quali le attività di produzione hanno fortemente caratterizzato il paesaggio, conferendogli il valore riconosciuto.

Per ciascuno dei contesti produttivi locali identificati occorrerà poi predisporre, in stretta cooperazione con le associazioni di categoria, indirizzi o buone pratiche per il mantenimento dei valori paesaggistici, con specifici piani volti a sostenere l'agricoltura locale, incentivare i processi di riconversione ecologica e a recuperare i paesaggi agrari interessati da processi di degrado.

Occorre incentivare gli investimenti in tali direzioni attraverso contributi per opere di miglioramento fondiario, di valorizzazione del patrimonio rurale e ammodernamento delle strutture,

sostenere le attività espositive/commerciali legate al settore dell'agricoltura e incentivare le attività turistico-ricreative, valorizzando opportunamente gli elementi notevoli del paesaggio, in particolare del cavo napoleonico, vero e proprio monumento dell'idraulica, da considerare come un elemento di riferimento per un sistema integrato di attività sportive e del tempo libero.

Nel contesto della Diamantina i valori paesistici sono connessi alle relazioni tra i beni ed i segni ereditati dal Rinascimento, nelle fasi di bonifica e nella successiva messa a coltura dei terreni, con la caratterizzazione morfologica e percettiva e con la quotidiana attività di sfruttamento agricolo del comprensorio, in sostanziale continuità con la tradizione agricola del passato.

Coerentemente con questi valori, dunque, il progetto vuol essere contemporaneamente progetto di conservazione della memoria e veicolo di nuovi valori e identità culturali, in sintonia con quelli pre-esistenti, ormai consolidati.

Il progetto interessa alcuni temi, individuati quali valori strutturanti l'identità paesaggistica quali:

- L'infrastrutturazione paesaggistica delle aree di sviluppo industriale
- Valorizzazione paesaggistica dell'ambito del cavo Napoleonico
- Il sistema Canal Bianco/Palazzo della Diamantina
- La definizione del "bordo" del contesto della Diamantina

In particolare, la conferma delle previsioni del PRG da parte del nuovo Piano Strutturale di Ferrara, in relazione alle aree per nuovi insediamenti produttivi dislocate alle porte della Diamantina, è registrata nell'ambito delle operazioni di revisione del PTCP come una potenziale compromissione dei valori di paesaggio riconosciuti nel contesto.

Questa constatazione induce alla formulazione di un programma/progetto di "infrastrutture paesaggistiche", concepite come spazi ed opere necessari al corretto inserimento delle strutture produttive, da realizzare in una fase preliminare all'insediamento dei lotti

Ciò richiede una progettazione integrata dei nuovi insediamenti in grado di inserire le strutture nel contesto con attenzioni specifiche per il paesaggio, oltre che per l'ambiente.

Il percorso progettuale ha previsto una simulazione di ciò che sarebbe accaduto con la realizzazione della nuova area produttiva secondo le regole insediative

dell'area preesistente, con la conseguente cancellazione, così come è avvenuto per l'area già realizzata, dei segni delle trame agricole, e la banalizzazione del paesaggio secondo modelli che concorrono ad annullare le differenze e le identità, in una prospettiva d'omologazione dei paesaggi urbani che oggi, secondo un'opinione largamente condivisa, deve essere rifiutata. Si propone dunque che, analogamente a quanto previsto per la realizzazione delle aree produttive, dotate di requisiti tecnici ed organizzativi finalizzati a minimizzare ed a gestire le pressioni sull'ambiente, si prevedano azioni progettuali specificamente rivolte a contenere gli impatti sul paesaggio prodotti dalle opere per le attività produttive.

L'*infrastrutturazione paesaggistica* delle aree di sviluppo, rappresentano un'applicazione di quanto contenuto alla lettera g) del nuovo Codice dei Beni Culturali e del Paesaggio, laddove si stabilisce che il piano paesistico, in fase propositiva, individui le misure necessarie al corretto inserimento degli interventi di trasformazione del territorio nel contesto paesaggistico.

In base a questa norma le opere proposte dal progetto di infrastrutturazione paesaggistica possono essere considerate come opere pubbliche i cui costi possono essere attribuiti, attraverso la stipula di convenzioni, a carico dei promotori dell'insediamento industriale.

In particolare la trama geometricamente ordinata del particellare, espressione dell'ambito agricolo pianificato ereditato dall'epoca Rinascimentale; la rete dei canali di bonifica, espressione dell'impronta unitaria della bonifica; i segni deboli dei dossi e delle dune di rilevanza storico-documentale, tutelati dal PTCP vigente; le aree di interesse archeologico e infine la trama dei collegamenti minori a servizio delle abitazioni e dei poderi.

La progettazione dovrà quindi attenersi al rispetto degli elementi descritti e preservare le connessioni visive e funzionali che oggi caratterizzano l'area di intervento. A questo proposito, nello schema strutturale proposto, le infrastrutture paesaggistiche tengono conto delle previsioni contenute nella carta dei percorsi ciclo-pedonali, allo scopo di rendere coerenti e complementari gli interventi previsti nell'area di sviluppo con le previsioni contenute nella carta.

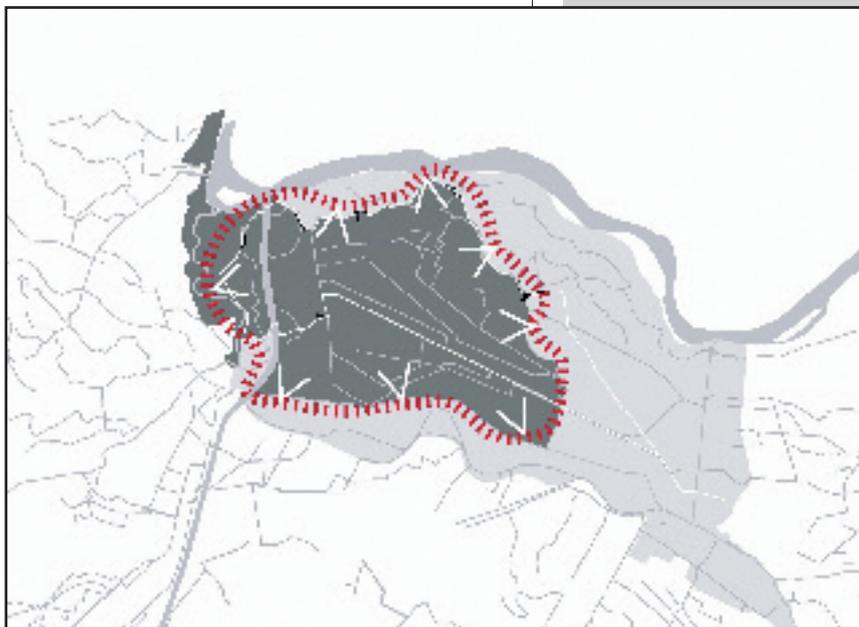
Queste sono proposte come corridoi e micro-corridoi verdi di separazione dei lotti industriali, caratterizzati da impianti vegetazionali lineari (filari, siepi, fasce arbustive) che ospitano i canali di biofiltrazione delle acque meteoriche provenienti dagli spazi aperti di pertinenza dei lotti industriali, dalle coperture dei capannoni e dalla rete stradale, collegati a piccoli bacini di raccolta e riuso delle acque.

Le *infrastrutture* hanno quindi molteplici funzioni, dalla mitigazione degli impatti acustici e di qualità dell'aria al riequilibrio microclimatico, dalla raccolta e filtrazione delle acque di pioggia alla connessione ecologica.

E' stata inoltre prevista l'integrazione degli spazi aperti e degli spazi verdi di pertinenza dei lotti, come parcheggi, aree espositive, al sistema dei corridoi verdi. La progettazione di tali spazi secondo i criteri e le raccomandazioni predisposte all'interno del progetto, consente di ottenere un sistema integrato pubblico/privato di aree e attrezzature in grado di garantire l'efficienza ambientale ed il corretto inserimento paesaggistico dell'insediamento produttivo.

La struttura dei collegamenti stradali ai lotti prevede un controviale, parallelo alla Via Diamantina e da questo separato da un filare di alberi, d'accesso ad un sistema a pettine di strade di distribuzione, che organizza l'accesso a ciascun lotto e termina in *cul-de-sac*, che consentono l'inversione del senso di marcia.

Progetto Diamantina. Il Sistema insediativo della "collana dei borghi"





Il progetto si pone inoltre l'obiettivo di innescare un processo di valorizzazione del contesto paesaggistico associato al Cavo Napoleonico. L'ipotesi nasce dalla volontà di restituire senso alle risorse identitarie, caratterizzate in particolare dai sistemi di permanenze costituite dai "dossi", elementi della struttura fisico-naturalistica che hanno generato forme originali del paesaggio, ancora visibili sul territorio.

I dispositivi di tutela introdotti dal vigente Piano Territoriale di Coordinamento Provinciale, pur riconoscendo l'importanza delle strutture residuali dei dossi, attribuiscono un maggior valore alle fasce lineari di pertinenza dell'opera idraulica, classificandole come zone di particolare interesse paesaggistico-ambientale. D'altro canto emergono altri due ambiti di particolare interesse progettuale: innanzitutto la presenza di un'area di tutela naturalistica alla confluenza tra il Po ed il Panaro; più a sud l'ambito della cava di Settepolesini, riconfermato nel vigente Piano delle Attività Estrattive come polo estrattivo di futuro ampliamento e potenziamento.

La restituzione di un rinnovato senso identitario al contesto, può essere ricercata in un nuovo sistema di reciproche relazioni tra il Cavo, le strutture paesaggistiche di permanenza o di valore naturalistico, la progressiva riqualificazione di paesaggi a rischio di compromissione, assumendole come elementi caratterizzanti di un più ampio progetto di valorizzazione paesaggistica.

Si propongono, quindi, quattro strategie progettuali prioritarie, articolate rispetto agli ambiti paesaggistici identificati: l'articolazione del Cavo Napoleonico come

fascio di infrastrutture ambientali complesse per il tempo libero, al fine di superare l'autoreferenzialità monofunzionale dell'opera; la valorizzazione paesaggistica delle strutture residue dei dossi, centrata sulla creazione di un sistema di aree per la sperimentazione agricola, in particolare dal punto di vista irriguo; la riqualificazione progressiva della Cava di Settepolesini, secondo un cronoprogramma compatibile con le attività di coltivazione estrattiva, al fine di trasformarla in un'articolata struttura a servizio della complessiva fruizione del sistema paesaggistico del Cavo Napoleonico; ed infine la valorizzazione naturalistica delle aree di confluenza tra il Po ed il Panaro, compatibilmente con le prioritarie esigenze di sicurezza idraulica.

NOTE

1. Vedi artt. 143 - 144 del D.Lgs. 22/01/04 n.42, *Codice dei Beni Culturali e del Paesaggio*;

2. Sintesi estratta dal Progetto "Il Paesaggio come Patrimonio di Risorse Identitarie", programma regionale 2003 art.49 L.R.20/00, a cura dell'Ufficio Piano Territoriale della Provincia di Ferrara, dirigente Arch. Moreno Po, Assessore Dott. Andrea Ricci, con la consulenza dei proff. Mario De Grassi (coordinatore) e Berardo Naticchia del Centro PCQ dell'Università Politecnica delle Marche di Ancona e del prof. Alberto Clementi, preside della Facoltà di Architettura di Pescara.

3. Vedi Berardo Naticchia "La formazione condivisa della valutazione-decisione" in Berardo Naticchia, *La pianificazione condivisa*, Studi PIT, III volume ricerca Astac-Regione Marche, Arti Grafiche Stibu, Urbani 1999;

4. Vedi Alberto Clementi "Revisioni di paesaggio" in *Interpretazioni di Paesaggio*, Meltemi ed., Roma, 2002

Federica Orsatti

Il turismo fluviale: intervista al Vice Presidente di Assonautica nazionale Paolo Dal Buono

In barca attraverso la natura e la storia

Nonostante sia nata a Ferrara e qui vissuta per la maggior parte dei miei anni, e nonostante ne conosca la bellezza e l'importanza culturale, sono rimasta sorpresa nello scoprire alcune sue potenzialità nascoste che mai avrei immaginato potesse racchiudere, dietro a quel suo aspetto di città eternamente tranquilla ed immutabile.

A svelarmi questi aspetti è stata l'intervista con il Prof. Paolo Dal Buono, Vicepresidente Nazionale dell'Assonautica, a proposito della possibilità di sviluppo del turismo fluviale nel ferrarese.

"Nella nostra provincia vi sono oltre 250 km di vie d'acqua percorribili con imbarcazioni da diporto" mi racconta *"Questa rete idroviaria mette in comunicazione Ferrara con prestigiose città storiche come Venezia, Mantova, Cremona ed altre ancora, ma collega anche innumerevoli aree entro la provincia ricche di emergenze storiche, culturali, architettoniche e naturalistiche"*.

Insomma, una vera attrattiva, per chi volesse visitare il "regno degli Estensi". Mentre il Prof. Dal Buono mi illustra i vari percorsi fluviali delle nostre zone con le tappe più salienti, rivedo nella mia mente luoghi già esplorati, come la bella Comacchio ed i suoi lidi, che ho sempre raggiunto tramite il mio fedele mezzo a

quattro ruote. Chissà quale sarebbe stato l'effetto di approdarvi via acqua... evitando le caotiche code dei fine settimana sulla superstrada!

Per raggiungere il mare attraverso l'idrovia partendo da Ferrara avrei potuto scegliere tra due possibilità.

Nella prima sarei andata direttamente sul Po Grande, proseguendo poi con il Po di Goro.

Lungo il primo tratto del fiume, tra Pontelagoscuro e Francolino, essendo io appassionata di natura, non mi sarei certo persa la tappa sull'Isola Bianca. E' questa un'importante oasi naturalistica gestita dalla Lipu, ed essendo interamente ricoperta di vegetazione e svincolata dalla terraferma, costituisce un habitat ideale per numerosissime specie di uccelli, tra cui il Picchio Rosso Maggiore, il più raro Picchio Verde dall'inconfondibile risata, molte specie di aironi ed altri uccelli acquatici. Ma oltre a costituire una passione per gli amanti del birdwatching, l'oasi racchiude interessanti specie botaniche quali il luppolo e la velenosa Brionia, e vi trovano rifugio vari rettili ed anfibi, come il ramarro, la tartaruga palustre, il rospo smeraldino e la raganella.

Dopo l'Isola Bianca avrei certamente sostato a Ro per visitare il Mulino di San Michele, ricostruito sulla base del modello originale, e percorrere le vie bacchelliane, rivivendo così la tradizione del romanzo di R. Bacchelli "Il Mulino del Po" qui ambientato.

Infine sarei giunta alle porte del delta ammirando il grandioso spettacolo naturalistico offerto dal Po di Goro, unico ed ultimo ramo del Po creato dalla natura e non manipolato dall'uomo.

In questo tratto, prima di giungere a Goro, da brava ferrarese avrei esplorato in bicicletta il Boscone della Mesola con il suo Castello, la Torre dell'Abate risalente al XVII secolo ed il Bosco della Fasanara.

Il Prof. Dal Buono mi ricorda infatti che *"Le vie d'acqua sono suffragate da piste ciclabili, che costituiscono un comple-*

Un casone si specchia nelle Valli di Comacchio; nei casoni si ritiravano i pescatori durante il periodo di svolgimento della pesca.





Il Prof. Paolo Dal Buono (al centro) Vicepresidente Nazionale Assonautica e Presidente di Assonautica ferrarese, assieme ad Alfredo Polla ed Alberto Titi, membri dell'associazione.

Fotografie
di Federica Orsatti

mento all'economia delle prime".

Ciò consente al turista maggior varietà di svago nell'alternare barca e bicicletta lungo i percorsi guidati, confermando inoltre una tradizione ormai consolidata a Ferrara che le è valso appunto il nome di "città delle biciclette".

Se avessi voluto giungere al mare attraverso un percorso alternativo la possibilità non mi sarebbe certo mancata, grazie al Po di Volano ed al Canale Navigabile per Comacchio.

Questa via passa per le bellissime Vallette di Ostellato, sede di un rinomato agriturismo situato nel verde ed attrezzato per il turismo naturalistico.

Nei suoi acquitrini ho potuto più volte ammirare gli svassi tuffarsi in lunghe apnee o trasportare i piccoli sul dorso, numerosi anatidi come germani reali e moriglioni scivolare sulla superficie dell'acqua, le cicogne che hanno qui trovato il luogo ideale per nidificare, cormorani che asciugano le loro ali appollaiati sugli alberi, cavalieri d'Italia, aironi, e l'elenco è ancora lungo.

Ma una tappa per me immancabile prima di sfociare in Adriatico è l'attracco alla Darsena dei Cappuccini a Comacchio. Mi ha sempre affascinato questa città dal passato misterioso e dalle tradizioni così strettamente legate al mare. Sono andata a visitare molte delle sue importanti opere storico-architettoniche come il Trepponti, il Duomo di San Cassiano, la chiesa di Santa Maria in Aula Regia, Palazzo Bellini. E ne ho pure approfittato per fare un giro in "batana" lungo i canali del centro storico che testimoniano la sua antica struttura. Non bisogna infatti dimenticare che questa città era maestra in tema di utilizzo della rete idrica come sistema di comunicazione e che viene tuttora considerata una piccola Venezia. Tramite un percorso guidato in barca, è possibile visitare le valli ammirandone non solo la bellezza

naturalistica, ma immergendosi nella storia fra i casoni ed i lavoratori, un tempo strutture fondamentali per l'attività della pesca.

Il Prof. Dal Buono mi informa di un importante progetto che riguarda questa zona: *"L'ente Parco del Delta del Po si è impegnato a restituire alla navigazione una via di comunicazione fluviale che collega la Manifattura dei Marinati, presso il centro storico di Comacchio, con la valle Fattibello e con il Casone Foce".*

Se i percorsi di cui ho parlato finora sono disseminati di piccole e preziose perle culturali, non rimarrà certo deluso neppure chi è "una buona forchetta".

Chi non verrebbe tentato dal prendere parte ad una delle innumerevoli sagre che si svolgono nella nostra provincia in quei paesi toccati dalla rete idrica? Tanto per nominarne una, e dato che si parlava di Comacchio, nel mese di ottobre qui si svolge la sagra dell'anguilla; assolutamente da assaggiare questo piatto tipico, "innaffiato" con qualche buon bicchiere dei vini del Bosco Eliceo.

A Ro la sagra della miseria, a Mesola quella dell'asparago verde, a Goro la sagra della Vongola: ogni località presenta una sua tradizionale arte culinaria di cui essere orgogliosa.

"Il turismo fluviale sarebbe quindi per la nostra economia una notevole risorsa anche dal punto di vista enogastronomico" continua il Prof. Dal Buono.

Tra gli aspetti positivi pare che in Italia questo tipo di turismo, purtroppo non ancora ben sviluppato, riversi il suo interesse in modo particolare proprio nel Parco del Delta del Po. Ciò non dovrebbe stupire, dato che oramai la tendenza dei "vacanzieri" è quella di evadere dal caos della città e dallo stress della frenetica vita di tutti i giorni per immergersi nella quiete della natura.

Per visitare il Parco, le agenzie di viaggio ferraresi potrebbero iniziare ad investire nel turismo fluviale, offrendo pacchetti vacanza a bordo delle cosiddette House Boat, ovvero barche dotate di ogni comodità, praticamente camper acquatici, talmente facili da guidare da non richiedere la patente nautica.

E' possibile proporre una serie di itinerari e percorsi lungo i quali sono nati bed & breakfast, agriturismi, campeggi ed altre strutture ricettive per la fruibilità del territorio, senza dimenticare che lungo i percorsi fluviali sono presenti degli attracchi attrezzati.

Quindi le possibilità per l'affermazione del

turismo fluviale sono tante e saranno reali anche nella provincia di Ferrara. Ma, come si usa dire, non sono tutte rose e fiori, e gli intoppi purtroppo non mancano.

"Tutti gli operatori europei che già si occupano di questo settore sono collegati in rete tra di loro e possono facilmente indirizzare la clientela nei vari paesi che offrono questo tipo di servizio e di cui anche noi potremmo entrare a far parte. Assonautica lancia un invito agli imprenditori per investire nel turismo fluviale e si impegna a prestar loro tutta l'assistenza possibile" parla a nome dell'associazione il Prof. Paolo Dal Buono che, come tante altre persone ed associazioni di categorie imprenditoriali, desidera vedere realizzato il progetto "turismo fluviale".

Ora bisogna solo aspettare e sperare che l'invito venga raccolto.

Gli ostacoli alla navigazione lungo l'idrovia ferrarese

Come avevo precedentemente accennato, ci sono alcuni intoppi allo sviluppo del turismo fluviale nella nostra provincia.

Supponiamo di trovarci con la nostra piccola imbarcazione da diporto lungo il Po Grande. Abbiamo passato la Rocca Possente di Stellata, fortezza costruita attorno agli anni Mille a difesa dagli attacchi dei veneziani ed altri nemici, e ci dirigiamo verso est.

Ad un certo punto sulla nostra destra appare il canale Boicelli, che arriva a Ferrara per immettersi nel Po di Volano. A questo crocevia, sia volendo proseguire a monte nel canale di Burana, sia scendendo a valle del Volano, inevitabilmente ci scontriamo con un ostacolo.

Nel primo caso il problema è di tipo amministrativo.

Racconta il Prof. Dal Buono: *"Il Burana, che arriva alla confluenza del Cavo Napoleonico nel bondenese, era navigabile fino agli anni '50 e veniva utilizzato per il trasporto di derrate ed inerti. Tutt'oggi è fruibile alla navigazione, ma manca il decreto di navigabilità. Fortunatamente i sindaci dei comuni interessati da questo corso d'acqua hanno già inoltrato richiesta alla regione"*.

Nel secondo caso, proseguendo lungo il Volano, tutto bene finché non giungiamo alla Darsena di San Paolo che, essendo vicina al centro storico di Ferrara, ci consentirebbe un bel giro per la città.

Ed invece qui la nostra gita rischia di finire arenata assieme alla nostra barca.

"A causa di alcuni impedimenti in quest'area, il flusso delle acque del Po di Volano risulta notevolmente rallentato, provocando un ingente deposito della sospensione ed il conseguente interramento del canale. Nel piano di legislatura della città è però previsto l'intervento sulla Darsena, tra l'altro già approvato dal Consiglio Comunale".

Il terzo ostacolo alla navigazione lo incontreremmo se decidessimo di percorrere tutto il Volano verso il mare fino alla Sacca di Goro. Arrivati a Massafiscaglia il corso d'acqua è attraversato da un ponte troppo basso per consentire il passaggio della nostra barca sotto di esso.

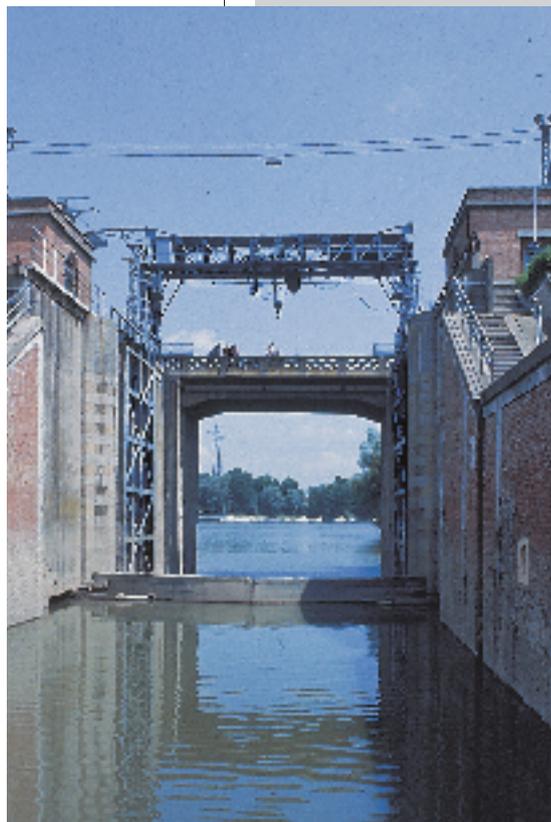
"Un tempo apribile e girevole ora questo ponte necessita di adeguamento funzionale, manutenzione e relativi controlli. La provincia di Ferrara ed il comune di Massa Fiscaglia hanno già preso provvedimento per il recupero del ponte, per il quale esistono sia il progetto, ad opera dell'Ing. Colamussi, sia i fondi. Anche questo intervento è già stato approvato dal Consiglio Provinciale" conclude il Prof. Dal Buono.

A questo punto incrociamo le dita e speriamo che questi tre problemi vengano presto risolti.

Un giorno mi sono fermata ad osservare il Po di Primaro, ramo dismesso del Po che parte dal Volano tra via Bologna e via Ravenna, ammirandone la lussureggiante vegetazione degna della Foresta Amazzonica. Lungo il suo corso sono disseminate dimore storiche con parchi di grande bellezza come Villa Ferraguti, Villa Filangeri, Villa San Marco ed altre ancora.

Mi sono resa conto di aver superato spesso in auto questo canale senza mai notarlo e mi sono domandata quanta gente facesse come me.

Forse nessuno si è mai reso veramente conto di quello che questi canali potrebbero significare per noi. Forse solo chi ne ha solcato le acque con la sua barca ha saputo apprezzare le sue meraviglie.



Stefano Ciervo

Fotografie
di Federica Orsatti

Il trasporto idroviario delle merci, formidabile ma inespresa opportunità

Idrovia ferrarese, la progettazione si scontra con molti vincoli

Ogni anno sul Po viene trasportato 1 milione di tonnellate di merci. Con 500 chilometri già navigabili se ne potrebbero trasportare 16 milioni. Sono calcoli vecchi di dieci anni, ma ancora perfettamente attuali anche nella loro forma condizionale: poco o nulla è cambiato, infatti, in due lustri lungo il corso della più importante idrovia italiana, mentre dagli studi di progettazione di mezza Europa tardano ad uscire i progetti definitivi per eliminare le numerose strozzature che impediscono il regolare flusso di merci e turisti dalla Lombardia fino a Porto Garibaldi e al mare.

Micro resistenze locali e strategie politiche diversificate sono causa di annosi ritardi anche per i tronconi di opere già finanziate, condizionando l'intero piano. E' chiaro, per esempio, che diventa cruciale per tutte le amministrazioni affacciate sul grande fiume conoscere i tempi e i modi con i quali sarà eliminato l'imbutto di Isola Serafini, nel Reggiano, una barriera di cemento di sei metri che chiude l'intero corso del Po: le imbarcazioni dovrebbero passare in una piccola conca sempre senz'acqua, quindi per superare l'ostacolo bisogna tirarle in secca. Così anche la parte di pianificazione progettuale relativa all'Idrovia ferrarese va avanti senza certezze sull'effettiva portata del traffico da supportare. Si tratta in sostanza di rendere pienamente percorribili 70 chilometri di vie d'acqua dalla biconca di Pontelagoscuro

fino a Porto Garibaldi, in gran parte coincidenti con il corso del Po di Volano. Risale al 1999 la legge Finanziaria con la quale sono stati stanziati 150 milioni di euro per la progettazione e la realizzazione degli interventi in

più punti, che vanno dalla sistemazione delle sponde all'innalzamento dei quattordici ponti per renderli superabili da parte delle navi fluvio-marittime di quinta classe europea, in grado di proseguire in Adriatico per i porti di Ravenna e Venezia. Da allora ad oggi sono stati fatti importanti passi in avanti per quanto riguarda la progettazione, ma ancora di opere nemmeno l'ombra, tanto che qualcuno comincia a temere sorprese sui fondi, visti i chiari di luna della finanza pubblica. La stessa Azienda regionale di navigazione interna, Arni, tiene a ricordare che "la navigazione lungo l'Idrovia ferrarese è tuttora a carattere sperimentale", e si parla essenzialmente di piccoli natanti turistici. I nodi più controversi del progetto sono due: il tunnel stradale con il quale eliminare il cavalcavia del canale di Porto Garibaldi e l'attraversamento della città.

Su quest'ultimo versante, in particolare, le discussioni sembrano non finire mai. La decisione di accantonare per motivi tecnici, paesaggistici e di tempistica, il canale Baura-Sabbioni, che rappresentava l'unica alternativa al passaggio attraverso il canale di Burana e la Darsena, risale a diversi anni fa e nostalgici di questa soluzione non ne sono saltati fuori.

Allora si tratta "solo" di studiare il modo migliore per far passare dalla città navi da 2.000 tonnellate di portata, con una larghezza di 11,4 metri e altezza variabile, a seconda che si carichino due o tre ordini di container. Lungo l'Idrovia Renana, la più importante d'Europa, passano decine di navi del genere ogni ora, di proprietà delle compagnie olandesi e dirette nei grandi distretti industriali tedeschi, ma lì è un altro mondo: basti pensare che per un tratto di un centinaio di chilometri non c'è un solo ponte, chi vuole attraversare il fiume deve arrangiarsi con il traghetto. Il passaggio attraverso una città come Ferrara,



dove ci sono almeno quattro ponti in muratura, uno ferroviario, una darsena semi-insabbiata e strozzature come la curva di San Luca, si presenta ovviamente problematico.

La soluzione meno traumatica, forse l'unica praticabile, consentirebbe di portare il "tirante d'aria" minimo (lo spazio tra l'acqua e il ponte più basso) dagli attuali 4,18 a 5,30 metri. Così si rinuncierebbe ad una fila di container, sacrificando una parte delle potenzialità della via d'acqua per quanto riguarda il trasporto merci, ma almeno si salverebbe la catalogazione a quinta classe europea. Certo, bisogna abituarsi all'idea di convivere con i cantieri e accettare i mutamenti necessari, perchè i ponti vanno per forza alzati e quindi demoliti. Il problema più delicato dal punto di vista tecnico è l'innalzamento della strada ferrata in uscita dalla stazione, lungo via San Giacomo, visto che la ferrovia non può superare una determinata inclinazione in discesa: si dovrà lavorare anche sul fronte dei nuovi materiali, più resistenti e meno ingombranti. Poi c'è il nodo di San Giorgio, ovvero ponte più viabilità già oggi caotica, che va affrontato in maniera organica. Il tutto deve essere collegato con la riqualificazione dell'asta del Volano, già indicata da un'intuizione dell'architetto Carlo Bassi come "il nuovo centro della città", e che, dopo Darsena City, aspetta ancora piste ciclabili, illuminazione, poli di attrazione e servizi. Senza dimenticare che rimangono diversi punti neri da risanare, come l'ex riseria Campiverdi e la zona già Petrolifera Estense.



Queste operazioni sono funzionali anche allo sviluppo turistico dell'Idrovia, che non può prescindere da un tratto cittadino di buon livello, cerniera tra gli attracchi di Pontelagoscuro e la zona deltizia.

Alle potenzialità turistiche dell'Idrovia Ferrarese, come di tutto il tratto emiliano del Po, crede molto il nuovo vertice dell'Arni, con il ferrarese Sergio Alberti che subito dopo l'insediamento l'estate scorsa ha dato impulso all'iter per la convenzione sui nuovi attracchi turistici. Si tratta di investire complessivamente 1 milione di euro per quattro attracchi da Bondeno a Mesola, tra i quali c'è anche quello di Pontelagoscuro, la porta di accesso alla città. Le potenzialità di sviluppo turistico ci sono, visto che, nonostante l'impossibilità di garantire una navigazione regolare per 365 giorni l'anno a causa delle magre sempre più ricorrenti, il tratto lombardo-emiliano del fiume continua ad essere battuto dalle navi da crociera di alcune compagnie internazionali. L'importante sarebbe non far passare altri anni invano.



Il sistema di navigazione interna dell'Emilia-Romagna.
Fonte P.R.I.T. della Regione Emilia-Romagna

Alberto Guzzon

Vie d'acqua, la chiave di successo per la riqualificazione delle aree urbane

Il tema delle infrastrutture viarie che riguarda strade, ferrovie, ecc., se ben posto, non dovrebbe prescindere da quello della valorizzazione delle vie d'acqua e del paesaggio fluviale, in quanto pare fin troppo evidente come una visione puramente prestazionale delle infrastrutture non possa cogliere in pieno la ricca problematica inevitabilmente legata all'acqua e sarà necessario fare uno sforzo in più per "umanizzare" i punti nodali riguardanti i tragitti, siano essi aree di connessione o sede di servizi.

La presenza dell'acqua nei suoi vari aspetti è sempre stata un elemento fondante degli insediamenti antropici: è superfluo rimarcare i motivi strategici e funzionali ma non altrettanto quelli, forse più profondi, che attengono alla sfera interiore dell'uomo, alle sue paure, alle sue convinzioni spirituali, magiche e religiose.

Il consueto ritornello degli insediamenti che nascono e si sviluppano lungo le vie di comunicazione non va inteso come un lineare rapporto di causa-effetto: a volte basta una biforcazione, un incrocio, una linea di demarcazione, un elemento vegetale o un'altura, ma anche la memoria di un avvenimento o chissà

cos'altro a determinare l'importanza di un luogo anziché di un altro, ad esempio un guado, un ponte, ma anche...una buona osteria, ecc.

In ogni modo, è evidente che prima della costruzione delle strade le più importanti infrastrutture viarie erano quelle naturali basate sull'acqua.

Nel passato, le sponde urbane – corrispondenti agli attuali *water-front* – erano molto frequentate, piene di movimento e vissute come spazio vitale, estensione della città piuttosto che barriere. Successivamente, in molte città questi spazi da risorse sono diventati ostacoli e hanno cominciato a vivere la loro crisi in termini infrastrutturali fino ad essere trasformati in *autostrade urbane*, profonde cesure tra parti storicamente vicine. All'esterno, in uno stato d'abbandono o con usi impropri, le infrastrutture idrovie superstiti sono state considerate come "aree dismesse" da recuperare.

A Ferrara, negli anni Ottanta, ci si è accorti del Po di Volano come risorsa in occasione del recupero della Darsena di San Paolo, di nuove piazze e attracchi lungo le vie d'acqua a Marrara, Pontelagoscuro, S.Egidio, Torre Fossa, Fossalta, e soprattutto in occasione del



Navigazione sul Po di Volano
in prossimità di S. Giorgio

recupero del centro storico, che con le sue antiche mura instaura uno stretto rapporto col fiume, o ancora di antiche fabbriche, come l'ex zuccherificio Eridania, che nel ciclo produttivo erano necessariamente condizionate dal fiume.

Oggi, oltre alle città d'arte di Ferrara e Comacchio s'inizia a pensare in modo sistematico ad un *mix* di servizi in relazione alle risorse archeologiche, ai centri rurali, ai centri urbani, alle aziende agricole, e agrituristiche, al mare, ai sette lidi, al fiume Po e al suo Delta; oppure agli itinerari gastronomici a base di pesce e anguilla, carne e salamina, pampepato, pane ferrarese, tartufo. Di crescente interesse anche gli itinerari naturalistici e ambientali per l'osservazione della natura, la pratica sportiva, il trekking, la pesca, ecc.

In questo quadro ricorre il legame della storia di Ferrara ai corsi d'acqua, all'idrovia e ai grandi complessi agricoli e industriali di fine Ottocento e inizio Novecento: chi si occupa della materia si rende conto che lasciandoli in abbandono un prezioso disegno dell'uso razionale del territorio rischierebbe di andare perduto; mentre, al contrario, rafforzandone il significato come importante testimonianza paesaggistica e culturale, costituirebbero la base per nuove occasioni di sviluppo.

Nascita dell'idrovia ferrarese¹

L'idrovia ferrarese -istituita con Regio Decreto nel 1911- rappresenta il collegamento navigabile meridionale tra il Po a Pontelagoscuro (Ferrara) e il Mare Adriatico a Porto Garibaldi (Comacchio); ha una lunghezza complessiva di settanta chilometri ed è costituita dal canale Boicelli nel tratto da Pontelagoscuro a Ferrara, da un tronco di 34,5 chilometri del corso naturale del Po di Volano fino alla località di Fiscaglia di Migliarino e dal canale navigabile Migliarino-Porto Garibaldi, trenta chilometri fino all'Adriatico. L'idrovia, oltre ad essere utilizzata come via navigabile costituisce anche, unitamente al ramo terminale del Po di Volano, l'ossatura portante dell'intero sistema idraulico dell'area ferrarese.

Infatti essa viene utilizzata per raccogliere e scaricare a mare le acque di scolo dei comprensori di bonifica e per distribuire le risorse idriche necessarie per l'agricoltura. Negli anni Trenta, essa venne concepita con l'obiettivo di realizzare una grande zona portuale-indu-

striale della città. Oggi le cose sono sostanzialmente cambiate: la zona industriale si avvale del trasporto su gomma e lo sbocco a mare di Porto Garibaldi è un importante porto peschereccio e turistico, parte del Parco del Delta del Po.

L'idrovia Ferrarese è stata utilizzata nella sua interezza solo negli anni tra il 1967 e il 1974 e per le necessità attuali presenta varie carenze funzionali nei ponti, nei tracciati, nelle dimensioni delle sezioni. L'inadeguatezza del terminale marittimo è uno dei punti di maggiore debolezza, aggravata dal fatto che, nel frattempo, ad appena venti chilometri di distanza si sono sviluppati i porti di Ravenna e di Marina di Ravenna, che hanno rapidamente raggiunto i primi posti della portualità nazionale. Malgrado ciò, non era comunque pensabile abbandonare l'idrovia a se stessa, perché questo territorio, condizionato dall'intervento pluriennale dell'Uomo, pone problemi complessi (antitetici all'equilibrio naturale) che vanno necessariamente affrontati, come ad esempio quello dei "fiumi pensili", quali il Po e l'Adige che, stretti nei loro argini e non potendo più diffondere i depositi in ampi territori vallivi, provocano il continuo innalzamento dell'alveo e la necessità del rafforzamento degli argini.

Il progetto di adeguamento come occasione per la riqualificazione del water-front urbano²

Oggi le pressioni per una pianificazione strategica del territorio indotte dai cambiamenti economici, socio-culturali e politico-istituzionali stanno imponendo la regione urbana come ambito chiave per l'articolazione delle politiche di sviluppo, sostenibilità ambientale e coesione sociale.

L'approccio strategico è orientato alla soluzione dei conflitti sulle scelte più importanti e prioritarie ed è basato sulla previsione di una successione di eventi certi o assai probabili.



Il Po in piena visto dal ponte di Pontelagoscuro

Fotografie di Alberto Guzzon

Nel nostro caso, l'obiettivo primario è quello di riqualificare il Po di Volano nei tratti dell'idrovia, contribuendo alla soluzione di importanti problemi idraulici.

L'idrovia ferrarese, originariamente progettata per natanti da seicento tonnellate, oggi è divenuta inadeguata agli standard europei di navigazione e se ne prevede la ristrutturazione per consentire il passaggio di natanti della quinta classe europea, cioè di navi di 105 metri, della larghezza di 11,50 per una stazza fino a 2500 tonnellate.

Di fronte all'alternativa di un by-pass, la soluzione preferibile è risultata quella del riadattamento dell'idrovia esistente anche per il tratto urbano (costituito dal Boicelli e dal Po di Volano), in quanto si è valutato che i lavori avrebbero comportato un minore impatto sul territorio. Inoltre, la soluzione "idrovia cittadina" inserisce l'intervento nel contesto immobiliare di una più generale riqualificazione urbana, anche se è fortemente condizionata dalle soluzioni che si potranno trovare ad alcune problematiche di tipo essenzialmente tecnico poste da alcuni ponti cittadini e dal ponte ferroviario, dal superamento della curva -ad angolo retto- di Porta Reno e naturalmente dal forte impatto negativo che la sua costruzione avrà sul traffico veicolare e sulle condizioni di vita degli abitanti per una durata indefinita.

In attuazione della Legge Pluriennale 380/90 art.3, il Ministero dei Trasporti e le Regioni Emilia-Romagna, Lombardia, Veneto, Piemonte e Friuli-Venezia Giulia, hanno concordato il riparto delle somme stanziare per un totale 200,5 miliardi di vecchie lire di cui 170

all'Idrovia Ferrarese.

La Provincia di Ferrara (incaricata dalla Regione Emilia-Romagna) ha affidato l'incarico del progetto preliminare a definitivo a tre società oltre che all'ARNI (Azienda Regionale Navigazione Interna).

Poiché la somma non sarà sufficiente per l'intero intervento, sono stati trovati punti d'intesa per rendere comunque navigabile l'intero tratto, con alcune deroghe o elementi correttivi alla quinta classe, soprattutto per quanto riguarda la luce libera, la sezione del canale.

Definita quindi la scelta del tracciato urbano, l'Amministrazione Provinciale nel 2003 ha chiesto agli incaricati Lotti & Associati (mandataria) più Compagnia National du Rhom, CNR, Enel Idro, RPA spa e STEP (mandanti) di procedere allo studio del 1° stralcio-1 lotto del Boicelli.

Il progetto riguarda un tratto di circa 5,5 chilometri con cinque ponti stradali, un ponte ferroviario e sei passerelle per l'acquedotto e i sottoservizi.

La navigabilità ed il transito delle navi di quinta classe richiederebbero una larghezza della superficie libera di 36 metri, profondità d'acqua per detta larghezza di 3,30 metri, profondità in asse di 3,80 metri. Dato che tali requisiti risultavano troppo difficili da realizzare, in base agli accordi ARNI le deroghe concordate consentiranno di limitare a 20 metri la larghezza, 3,70 il tirante idrico medio al centro e 3,20 ai lati. Con tali caratteristiche si potrà navigare a 5 km orari con tempi e valori accettabili.

Con il tirante d'aria sotto i ponti di 5,50 potranno transitare i natanti con due ordini di containers anziché tre. Sul Boicelli i lavori previsti riguarderanno soprattutto il risezionamento e l'adeguamento dei manufatti murari, per portare il rettangolo di navigazione alle misure indicate nel progetto (approfondire il canale di circa due metri). Come già accennato, dovranno altresì essere adeguati numerosi ponti quali il Ponte Bardella, il Ponte Betto, il Ponte Confortino, il Ponte della Resistenza o di Via Michelini, il Ponte Mizzana o di via Modena e il Ponte della ferrovia merci. Per quanto concerne il canale Po di Volano, sarà necessario adeguare il ponte della ferrovia per cinque binari, il ponte di porta Reno (curva nel tratto a valle), il ponte di San Giorgio (da alzare), ponte di Via Bologna (da alzare), mentre per il ponte di Caldirolo non servirebbero altri lavori.

Il Po di Volano lambisce le antiche mura e fa da cerniera tra il centro storico e le nuove espansioni





Il complesso di "Darsena City", esempio di riqualificazione urbana e del water-front cittadino.

Il costo dell'intervento per i cinque chilometri del Boicelli ammonta a 33 milioni di euro con una durata dei lavori di ottocento giorni, mentre per i quattordici chilometri del Po di Volano sono necessari 55 milioni di euro, con un importo totale di 88 milioni di euro.

Si tratta dunque di un impegno economico e tecnico molto importante che avrà forti ripercussioni sulla vita cittadina, creando notevoli e prolungati disagi che però, secondo le valutazioni degli esperti, saranno compensati da adeguati vantaggi.

Una conferma della convenienza dell'operazione è stata colta alla Biennale d'Architettura di Venezia 2004, sezione "città d'acqua", dove si è evidenziato il fenomeno metamorfico delle città attraversate dall'acqua che incide marcatamente su due aspetti: il ruolo dinamico e strategico che il *water-front* ha ormai assunto nei processi di riqualificazione e di riconversione urbana, e in secondo luogo l'accentuato protagonismo di molte amministrazioni di queste città nell'affrontare le sfide di una competitività che si dispiega su scala sempre più vasta.

Se prendiamo in esame molti interventi che hanno riguardato il fronte urbano d'acqua, non si può non constatare che il loro esito ha rimesso in gioco zone della città ben più ampie di quelle immediatamente interessate alla riqualificazione.

L'acqua urbana sta esibendo una spinta di innovazione e un potenziale di tra-

sformazione in seno ai tessuti storici e ben consolidati, così come un formidabile impulso a caratterizzare le aree di nuova edificazione: essa è diventata il tema predefinito di molti progetti, l'elemento attorno al quale si definiscono e si articolano i vari obiettivi degli interventi. La ridefinizione dei fronti del corso d'acqua propone senz'altro la necessità che anche Ferrara affronti la questione del water-front con altre (e alte) capacità di governo.

L'idrovia si appresta dunque a giocare un ruolo strutturale, non marginale o residuale: in tutto il mondo, l'acqua sembra essere divenuta la chiave di un successo per la riqualificazione delle zone urbane abbandonate e degradate; anche a Ferrara si ritiene che questa risorsa potrà innescare un circolo economico virtuoso di interventi immobiliari e di sviluppo legato ai trasporti e al turismo.

NOTE

¹ Cfr. Tesi di Laurea di **Daniela Massagrande** e **Manuela Meneghello**, relatore prof. Raffaele Mazzanti della Facoltà di Architettura di Ferrara " *Riqualificazione ambientale e sistemazione idraulica del Po di Volano un esempio di pianificazione strategica*", pubblicazione del Comune di Ferrara a cura di Alberto Guzzon e Paola Poggiolini.

² Documento di presentazione Idrovia, Comune di Ferrara, coordinamento arch. Davide Tumati.

Mario Zaniboni

Caratteristiche tecniche ed esigenze di manutenzione

Navigabilità dell'idrovia ferrarese

L'idrovia ferrarese è in parte corrispondente al Po di Volano, lungo una sessantina di chilometri, che un tempo si diramava dal corso principale del Po a sud-est di Ferrara, alla Punta di San Giorgio, e che tuttora, spingendosi verso levante, incontra gli importanti insediamenti abitativi di Migliarino e di Codigoro.

Il Po di Volano, come tutta la rete idraulica del Ferrarese, subì le conseguenze dovute alla Rotta di Ficarolo del 1150, approfittando della quale il Grande Fiume si aprì un nuovo alveo, andando a finire, malauguratamente per la Repubblica Serenissima, nella sua laguna e minacciandone l'interrimento, tanto che, per evitare guai peggiori, essa attuò, senza tanti complimenti nei confronti delle rimostranze dei ferraresi, il cosiddetto "Taglio di Porto Viro": ma questa è un'altra storia!

In effetti, il Po, che un tempo passava a sud della città lambendone le mura e che l'aveva resa importante e ricca come porto fluviale (si ricordi l'*Insula Principis*, a sud-ovest dell'abitato), iniziò a fluire sempre più lungo il nuovo alveo a sempre meno lungo quello vecchio, fino a farlo scomparire con altri ad esso collegati.

Il Po di Volano rimase tuttavia aperto,

ma per scopi di bonifica e di irrigazione. In pratica, la navigazione, già limitata ai tempi del Ducato Estense, venne abbandonata per almeno tre secoli. Fu il Regio Decreto dell'8 giugno 1911 a sancire la navigabilità del Po di Volano, riconoscendo l'importanza strategica di una via d'acqua che, unendo il Po all'Adriatico, avrebbe costituito un notevole sbocco per la movimentazione delle merci.

A tale riconoscimento seguirono poi vari interventi migliorativi, per favorire il flusso delle acque e consentire il passaggio di natanti di stazza sempre più elevata. Fondamentali, in tal senso, gli allargamenti per favorire il deflusso nel Po di Volano, alla confluenza con il canale artificiale Boicelli, delle acque provenienti dalla Bonifica di Burana, dalle province di Modena e di Mantova e dai territori dell'alto ferrarese.

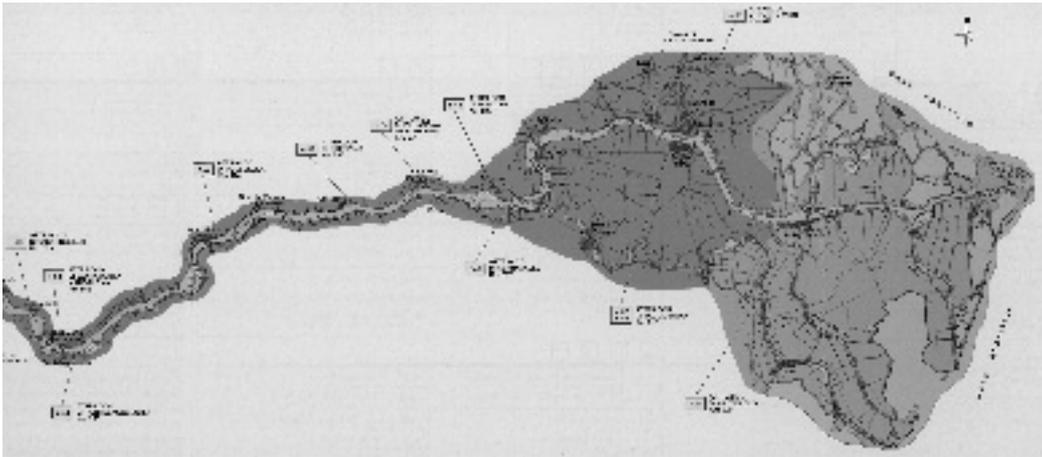
Successivamente nacque l'idea di aprire un canale che unisse Migliarino al mare Adriatico, sfruttando il Porto Canale di Porto Garibaldi. L'apertura di questo canale, chiamato con scarsa fantasia Canale Navigabile, fu completata nel 1962, con l'intento iniziale di garantire il deflusso delle acque e migliorare l'irrigazione; sei anni più tardi ne fu dichiarata la navigabilità.

Con la realizzazione dei drizzagni di Cona, Viconovo, Medelana e Varano tutta l'idrovia venne potenziata, permettendo una migliore navigabilità.

Mettendo sulla carta qualche dato più preciso, l'attuale idrovia ferrarese consta del seguente tracciato. Un primo tratto di 5,5 Km, rappresentato dal canale Boicelli, si unisce al Canale di Burana ed al Po di Volano alla periferia sudoccidentale della città. Un secondo tratto, di 34,5 Km., parte dal vecchio Po di Volano e attraverso i territori di Migliarino e Fiscaglia entra nel Canale Navigabile, che costituisce l'ultimo tratto di 30 Km e raggiunge l'Adriatico attraverso il Porto Canale di Porto Garibaldi. Il tratto del Po di Volano che va da Fiscaglia al mare

La via navigabile
del Po di Volano





Il percorso dell'idrovia ferrarese che dalla città conduce al mare

dividendo in due il centro di Codigoro può essere navigato da natanti di piccola stazza, come motoscafi e gommoni. L'intera via navigabile, lunga 70 Km, consente in genere il passaggio di navi di 600 tonnellate, ma in casi particolari possono transitarvi anche natanti di 1200-1350 tonnellate.

Problemi di quote di navigazione

A questo punto è necessaria una precisazione. Se si deve pensare solamente al deflusso dell'acqua, legato allo scarico ed alla regimazione dei territori, ed all'irrigazione della campagna, è più che sufficiente fornire l'intero corpo idrico di arginature in grado di contenere ogni tipo di piena e, nel tratto inferiore ogni innalzamento del pelo libero dovuto all'alta marea.

Se invece l'intero corso d'acqua deve consentire la navigazione, è necessario mantenere la quota richiesta, per garantire, tra il fondo dell'alveo e la carena dei natanti, un adeguato franco che impedisca loro di arenarsi. E' perciò indispensabile la presenza di chiuse, tramite le quali si possa mantenere il pelo libero alla quota richiesta. Così. Procedendo dalla città verso il mare, si incontrano ben tre chiuse, di cui una a Valpigliaro, nel comune di Tresigallo, una a Valle Lepri, in comune di Ostellato, ed una a Tieni, nel comune di Massafiscaglia. La prima segna il confine inferiore del tratto dell'idrovia a monte, dove la quota viene mantenuta con il contributo degli scarichi già citati e della captazione di acqua dal Po per l'irrigazione; in caso di necessità, si può ricorrere all'impianto idrovoro costruito a Pontelagoscuro. La chiusa di Valpigliaro regola la quota di navigazione fino alle due chiuse successive, che lasciano i tratti finali del Po di Volano da una parte e del Canale navigabile dall'altra alle dipendenze delle

maree. Queste tre chiuse isolano quindi l'idrovia ed il residuo Po di Volano sia da monte che da valle.

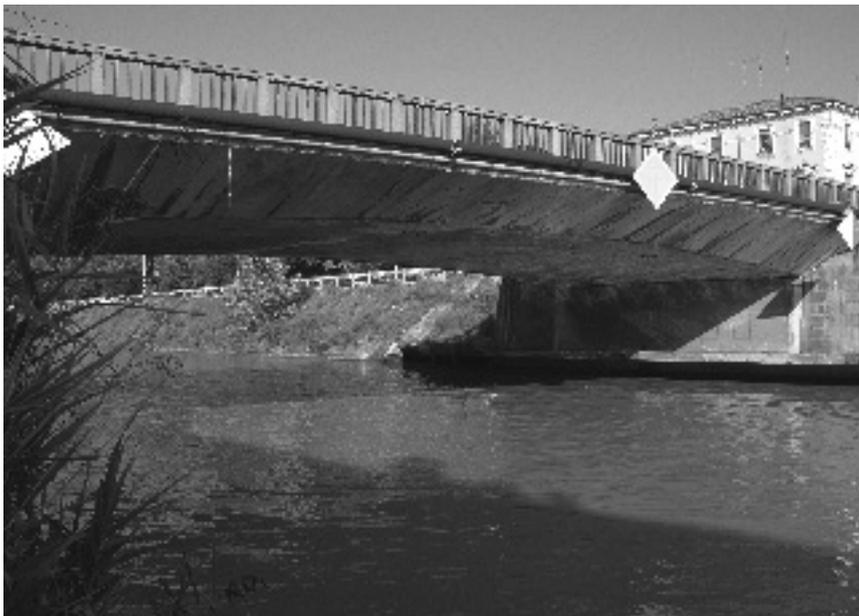
Esistono poi altrettante conche (indispensabili per evitare sbalzi di livello durante la navigazione), con lo stesso nome, che suddividono l'idrovia in tre tronchi: il primo parte dalla biconca di Pontelagoscuro sul Po fino alla conca di Valpigliaro, che raggiunge dopo 30 Km; il secondo tronco, di 28 Km, giunge alla conca di Valle Lepri, da cui parte infine il terzo, di 12 Km, che porta al mare.

Situazione dell'idrovia ferrarese

A monte di Valpigliaro, la quota di navigazione viene mantenuta grazie ai contributi dei territori modenesi, mantovani e di quelli appartenenti alla Bonifica di Burana, oltre che delle acque captate dal Po per l'irrigazione e di quelle a Pontelagoscuro. Nel tratto centrale, la quota dipende dal flusso erogato da Valpigliaro e regolato da Valle Lepri sul Canale Navigabile e da Tieni sul tratto residuo del Po di Volano. Nei tratti finali, le quote del Canale Navigabile e del Po di Volano dipendono dalla marea.

Lavori di manutenzione

Attualmente l'intero Canale Navigabile ed il vecchio ramo del Po di Volano sono soggetti a continue opere di manutenzione ordinaria, che debbono garantire sia il tirante d'acqua sia le portate idrauliche. In primo luogo occorre ricordare che le acque portano in sospensione materiali leggeri (sabbie e limi) che gravimetricamente si depositano sul fondo degli alvei, innalzandoli e facendo considerevolmente diminuire il tirante d'acqua. Così si creano problemi nel deflusso delle acque e nell'agibilità dei tratti in fase di interrimento. da parte dei natanti. Tale situazione richiede interventi adeguati, come il dragaggio



Il Ponte di S. Giorgio dovrà essere modificato per consentire il transito delle navi più grandi

dei fanghi del fondo, trasportati poi in aree agricole per l'essiccamento ed il successivo riutilizzo.

Sono inoltre da considerare i problemi provocati, entro la stretta sezione del canale, dal transito di navi le cui eliche generano turbolenze, abbassamenti ed innalzamenti del pelo libero dell'acqua, correnti di ritorno, onde primarie e secondarie, ed altro ancora. Alla degradazione degli argini contribuiscono pure le variazioni di pressione causate dalle onde al contatto tra acqua e sponda, che provocano il distacco e la mobilitazione delle particelle lapidee che la costituiscono. Il mantenimento della costante quota di navigazione da un lato e il contenimento delle acque entro l'alveo dall'altro rappresentano una situazione che di solito si protrae a lungo, creando, in tempi anche brevi, erosioni tali da minacciare fenomeni franosi, assottigliamento delle sponde, arretramento e in casi estremi il loro collasso. Ulteriore causa di degrado degli argini sono le variazioni idrometriche dovute all'esigenza di garantire il flusso delle onde di piena e di assicurare le quote indispensabili alla derivazione di acque per la campagna. Gli sbalzi improvvisi delle quote di livello dell'acqua favoriscono l'innescarsi di fenomeni franosi: quando esso si abbassa, l'angolo d'attrito del terreno saturo d'acqua diventa a sua volta troppo basso; così il terreno, non più sostenuto dalla pressione del liquido e per di più disgregato dalla spinta praticata dal drenaggio delle acque che sgorgano dalle sponde stesse, non può far altro che distaccarsi e

crollare nella corrente.

Preoccupa inoltre il fatto che l'arginatura di difesa idraulica è costituita da materiali di origine alluvionale, derivanti da terreni vallivi e talora provenienti dall'escavazione dell'alveo stesso del canale, lapidei sottili spesso eterogenei ed incoerenti (sabbie fini, argille limose, torbe, ecc.), che non offrono certo grandi garanzie nei confronti dei fenomeni erosivi sopra menzionati. Se non si provvede quindi ad una difesa adeguata dell'arginatura, il suo arretramento diventa una conseguenza rapida e scontata. Peraltro, non va sottovalutata un'altra questione, quella della scarsa impermeabilità di questi materiali, che, se non adeguatamente affrontata, può causare infiltrazioni verso la campagna ed anche il formarsi di pericolosi fontanazzi.

Le difese vengono realizzate con procedure diverse: in linea di massima si ricorre alla protezione del fondo del canale e delle scarpate con geotessile, quindi alla formazione di una berma, costituita da pietrame di cava, solitamente di natura calcarea, o da altro ancora.

Questo breve excursus ha inteso tracciare a grandi linee l'attuale situazione della rete idroviaria, le sue caratteristiche e le problematiche da affrontare. Una di queste potrebbe essere, in prospettiva, l'eventuale potenziamento della percorribilità del corso d'acqua, che consentirebbe il passaggio a natanti di stazza ancora maggiore rispetto a quella attuale. I problemi da risolvere sono legati, oltre che ad un allargamento dell'alveo, anche alla necessità di un innalzamento dei ponti, tale da garantire un tirante d'aria sufficiente a consentirne il transito: le difficoltà maggiori si incontrerebbero per i ponti ferroviari, che, come è noto, debbono avere una pendenza non superiore all'uno per mille.

NOTA

L'estensore dell'articolo, l'ing. Mario Zaniboni, è stato per anni Responsabile del Bacino del Po di Volano nell'ambito del Servizio Provinciale Difesa del Suolo (ex Genio Civile) di Ferrara.

Walter Matteucci

Suggerimenti del grande fiume, ripensando al romanzo di Bacchelli

Ricostruito il mulino del Po, un vero monumento galleggiante

A Ro, mentre si percorre il ponte sul fiume Po per giungere a Occhiobello, in quel Veneto che è ancora uguale alla ferrarese Emilia, si può facilmente vedere, nell'ansa golenale, uno strano manufatto che galleggia vicino alla riva, sembra una casa con il tetto di canne di fiume: è un mulino.

Per chi non conoscesse i mulini sul Po, si trattava di vere costruzioni galleggianti che sfruttavano la forza del corso del fiume per imprimere movimento a pale e, con un gioco di ingranaggi e mole, macinare e rendere farina il grano ed il mais prodotti nei terreni agricoli limitrofi.

E' certo che uno di questi mulini, a Zocca di Ro, funzionava ancora durante la seconda guerra mondiale e che furono proprio le truppe di occupazione tedesche, chissà poi la vera ragione di questa azione, ad affondarlo nell'acqua profonda del fiume, volendo privare il nemico di un "facile bersaglio".

Proprio questo mulino è ricco di storia, di eventi voluti, di vissuto, di casualità. I suoi ingranaggi, il fulcro del mulino, si dicono risalenti al XVIII secolo. Il suo ultimo proprietario, il senatore ferrarese Emilio Arlotti, fu trucidato, appoggiato al muretto del fossato del Castello Estense, in quella "lunga notte" del novembre 1943 in cui si spensero illusioni e si iniziarono brutalità inimmaginabili.

Il legame con il Mulino del Po di Bacchelli

Quelle macine avevano prodotto farina che si sa consumata, in chissà quali cene e convivi, da figure d'eccellenza culturale del ferrarese e d'Italia. Il poeta Corrado Govoni; il giovane conte, poi poeta e illustre pittore, Filippo De Pisis; il maestro Pietro Mascagni; il grande tenore Beniamino Gigli e il giovane Riccardo Bacchelli, che proprio in quelle cene, consumando polenta di farina prodotta in quell'ultimo mulino, si vuole avesse preso spunto per la figura di "padron Lazzaro Scacerni" e, attraverso

la saga della sua famiglia, dato corpo ad una delle più importanti opere letterarie del novecento italiano.

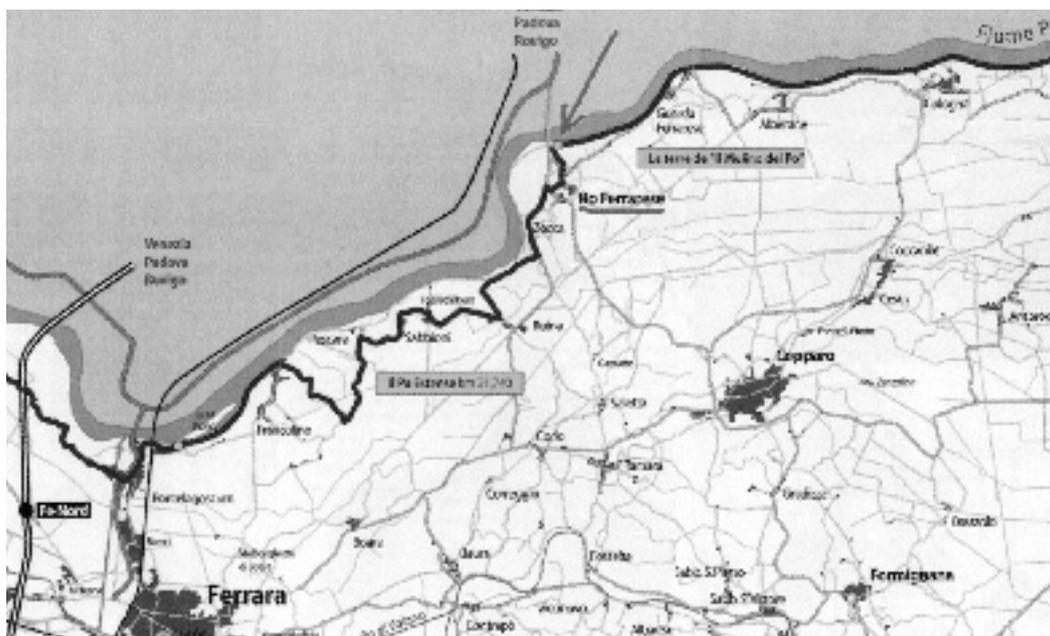
Di certo, Riccardo Bacchelli vi lavorò a lungo, con certissima ricerca dei luoghi, di abitudini, di volti, di storie. Ancora nel 1935 girava in questi posti con taccuino e penna.

Il romanzo di Bacchelli fu portato sugli schermi cinematografici nel 1949 dal noto regista italiano Alberto Lattuada; alla sceneggiatura lavorò anche il giovanissimo Federico Fellini. Fu un film epico che ben tracciava, con il narrare della storia del protagonista, quella società italiana che vive i sussulti del rinnovamento napoleonico, le illusioni del nuovo secolo, le tragedie della Grande Guerra.

Eppure, almeno credo, maggiore impatto sul pubblico questa saga l'ebbe poi quando la televisione la propose nel 1963 (e nel 1970) come sceneggiato, con attori importanti – ne cito uno solo,



Il mulino sul Po si trova sulle rive del grande fiume nei pressi di Ro Ferrarese



Raf Vallone – diretti dal regista Sandro Bolchi con la collaborazione dello stesso Bacchelli.

Il mulino del Po ricostruito a Ro

L'amministrazione comunale, sia quella guidata dal sindaco Raisi sia la nuova, retta dal giovane Parisini, ha tenacemente operato per realizzare questo "Mulino sul Po", parte importante del più vasto progetto dei "Percorsi Bacchelliani" che mira, attraverso uno studiato itinerario sul territorio, a far conoscere a visitatori e turisti un insieme di luoghi, di casali, di ville, di ambienti, in cui anche la gastronomia diventa parte di quel mondo Bacchelliano che con fatica si riscopre e recupera come identità di una collettività, ma che può, e questo è l'intento, diventare anche una risorsa economica.

Ora, questo "Mulino del Po", voluto dal Comune di Ro e realizzato con la collaborazione del Centro Studi "Riccardo Bacchelli", fa bella mostra di sé come un vero monumento galleggiante di un parco perifluviale di circa nove ettari, completamente percorribile, con percorsi ciclabili, con vie di passeggio, con aree di sosta anche per autovetture e camper, con possibilità di attracco fluviale e di fruibilità di gite in barca.

Tutta la gestione dell'area, del mulino, delle strutture di accoglienza, è affidata ad una cooperativa, "l'Alba di Ro" che ha l'intento di sviluppare un turismo ambientale, anche con proposte di valorizzazione delle tipicità dei prodotti locali. Il porre in opera tutto questo ha comportato un rilevante impegno finanziario: 600.000 euro solo la costruzione del mulino, di cui il 30% con fondi del



Il "S. Michele" di Ro

bilancio comunale roese, mentre la parte restante è stata finanziata con fondi europei.

Il Mulino ricostruito a Ro è una fedele riproduzione dei mulini presenti sul fiume all'inizio del secolo scorso. È stato ormeggiato al porto turistico, nell'ansa della golena roese, e può essere visitato da tutti. Di ottima fattura, è frutto di una paziente ricerca storica operata in musei della Pianura Padana, in atti cartacei e disegni storici della biblioteca ferrarese "Ariostea". È lungo 12,20 metri e largo 9,30, costruito tutto in legno, anche per permettergli una perfetta galleggibilità, e nel pieno rispetto dei disegni ottocenteschi. Il lavoro è stato interamente eseguito da un anziano "maestro d'ascia" che ancora opera nei cantieri nautici di Gorino, seguendo modalità di scelta dei legni, di piegatura a fuoco degli stessi, che sono d'altri tempi.

Anche tutto l'apparato meccanico degli ingranaggi che, attraverso il moto continuo delle pale alimentato dall'acqua del fiume, a loro volta danno movimento rotatorio alle spesse e rotonde macine, è stato costruito seguendo gli antichi storici disegni. Le macine, di circa un metro di diametro e con uno spessore di trenta centimetri, sono di durissimo sasso, estratto

da cave delle montagne del trevigiano. Il tetto rispecchia fedelmente quello di un tempo: al tavolato ligneo sono aggiunte canne di fiume, ben legate in fasci regolari. Tutto, specie nelle tarde ore del tramonto quando il fiume è calmo e gli odori sono più pregnanti, riporta ad un tempo finito, reso tangibile dalla ruvidità del legno, dal rumore delle pale, dallo sfrigolio delle macine, dall'aroma del grano che diventa farina, dagli afiori delle essenze delle erbe.

L'inaugurazione del "Mulino del Po" e del "Parco", svoltasi il 21 giugno 2005, ha richiamato l'interesse e l'attenzione della stampa e delle televisioni nazionali, di personalità del mondo della politica e della cultura, di cui l'On.le Vittorio Sgarbi, che in questo Comune ha nascita, era degno rappresentante. Con il suo

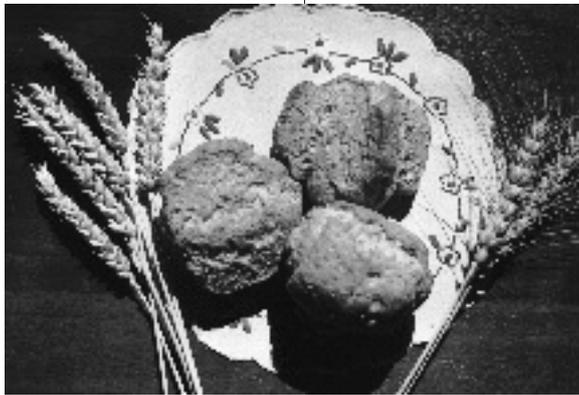


Gli efficientissimi meccanismi che permettono di macinare il grano

noto "conversare" ha sottolineato l'importanza di questa realizzazione che "forte dell'opera che Bacchelli ha portato ovunque, può far diventare Ro Ferrarese una Recanati del grande fiume".

Merita un cenno anche l'impegno della cooperativa che ha la gestione del

Mulino del Po e dell'ampio "Parco perfluviale". Ha dato avvio ad un'iniziativa che, partendo proprio da quella farina di grano prodotta dal lavoro lento delle macine del celebrato "Mulino", intende promuovere e valorizzare l'intero territorio sotto tutti



Il prodotto finito

gli aspetti.

Una iniziativa che ha anche un nome proprio, "Dal grano al pane": una vera e propria "filiera" in cui gli agricoltori del territorio, a regolamentate condizioni, producono il grano ed i fornai danno sapientemente forma al pane ferrarese, la tradizionale coppia e le pagnottine estensi, rispettandone i tempi di cottura in adeguati forni.

La visita al Mulino del Po di Bacchelli diventa infine un'ottima occasione per gustare anche altri prodotti di questo territorio: oltre al pane, i suoi salumi, gli ortaggi, i frutti, il suo riso.

Giorgio Mantovani

Un "feeling" secolare ed appassionato

La Camera di Commercio di Ferrara e la navigazione interna

Nel salone Eridaneo del Palazzo di Ludovico il Moro, l'Unione di Navigazione Interna Alta Italia organizzò nel 1948 il Congresso nazionale per la navigazione nella Valle del Po. La Provincia di Ferrara, dopo le bonifiche che l'avevano liberata dalle acque stagnanti, presentava numerosi canali che potevano e dovevano essere utilizzati nel miglior modo possibile. Era necessario che in tempi rapidi quella importante rete navigabile venisse inserita nel sistema della grande idrovia padana di cui Porto Garibaldi aspirava a diventare lo sbocco sud. Il dott. Cesare Bertelli, Presidente della Camera di Commercio di Ferrara, salutando i congressisti precisò: *[...] il problema della navigazione interna che lo sviluppo delle ferrovie e degli auto-trasporti aveva procrastinato torna ora per unanime consenso e sotto l'ineluttabile spinta della convenienza e dell'interesse a impostarsi nel quadro generale [...] dal Congresso di Ferrara[...] a compendio dell'esame critico e approfondito della situazione[...] partirà la decisione di passare a una più rapida e completa realizzazione che pone fine ad annose questioni [...] darà l'impulso a concretare progetti di lavoro interessanti non solo l'industria, l'agricoltura e il commercio, ma anche le masse operaie che anelano ad essere impiegate in lavori utili.*

L'on. avvocato Mario Cavallari presidente del Congresso dichiarò che l'Unione di Navigazione Interna Alta Italia aveva scelto Ferrara perché in tema di navigazione fluviale la città aveva una nobile tradizione e una vasta esperienza. Ricordò che il Po fino alla fine del XII secolo circondava con le sue anse Ferrara e che altri corsi d'acqua e altri fiumi dal Po nascevano e nel territorio si ricongiungevano. Attraverso quelle vie d'acqua, più che per le disagiate strade, prima col libero Comune e poi con gli Estensi si era sviluppato il traffico degli uomini e delle merci. Nell'800, con il miglioramento delle strade ordinarie ed il peggioramento del regime

dei fiumi a causa dei disboscamenti, il diffondersi delle arginature e delle bonifiche, l'importanza della navigazione fluviale era man mano diminuita, ma il colpo più forte l'aveva ricevuto con le ferrovie. Per fronteggiare quella crisi, in alcune regioni, trasformando e aggiornando le attrezzature si era riusciti a conservare e a migliorare la navigazione, mentre in altre era quasi sconosciuta.

L'avvocato Augusto Bellini specificò che già dal 1° Congresso Nazionale di Navigazione Interna tenutosi a Ferrara nel 1910, dove era stato uno dei relatori, "[...] nonostante le molte parole e i progetti la navigazione non era molto migliorata perché nel Paese si era creato un concetto di opposizione verso quella forma di trasporto che non raccoglieva neppure la solidarietà e il consenso di quelli che ne erano stati i promotori". Nello stesso Congresso del maggio 1910 il Presidente della Camera di Commercio cav. Cesare Pirani si era così espresso: *[...] considerata l'importanza dei temi di cui dovete occuparvi, aumenta l'interesse di Ferrara, in quanto che la visione della congiunzione a mezzo del Volano di Ferrara con Ravenna e Venezia, è la visione dell'avvenire economico [...].*

Parlare del Volano significava ritornare ai tempi antichi quando il Po aveva un solo ramo che passando da Ficarolo, Bondeno, Vigarano, Porotto arrivava a valle della città e si divideva nei due rami di Primaro e Volano. Nel 1152 per un taglio attribuito a Sicardo, il Po si era ramificato a Ficarolo e i ferraresi dopo due anni di inutili tentativi per chiudere quella spaccatura, avevano lasciato libero il corso delle acque. Si formò così il Po di Venezia, che rimase il solo quando nel secolo XVI si esaurì il corso dell'antico fiume che scorreva a settentrione di Ferrara. Tutto ciò modificò non solo l'equilibrio idraulico ma anche il sistema commerciale che utilizzava il Po di Ferrara.

Gli Estensi, con la bonificazione del Polesine di S. Giorgio conclusasi nel

1580 per volontà di Alfonso II, diedero impulso alla ripresa del commercio per via d'acqua e la realizzarono praticamente con l'apertura del canale Panfilio (otturato nel 1864) che aveva il porticciolo d'origine nella piazza di Pontelagoscuro e lo scalo di arrivo nella fossa del Castello. I traffici per canale trovarono uno sbocco anche verso il contese, perché nelle terre ricevute in dote da Lucrezia Borgia, Alfonso I realizzò la sistemazione idraulica di S. Bianca, che immetteva le acque di scarico nel Po di Ferrara a Ponte Rodoni. Nel 1599 Papa Clemente VIII, per attirarsi la benevolenza dei Veneziani, accordò loro di divergere dal Lido veneto a quello ferrarese il ramo del Po di Levante salvando dall'insabbiamento la laguna veneta e Venezia, ma i ferraresi videro annullarsi tutte le precedenti sistemazioni della campagna. In quel periodo, del Po di Ferrara scomparve il ramo superiore, rimase l'intermedio ridotto alle acque centesi, chiamato quasi con sarcasmo Poatello e poi Canalino di Cento e l'ultimo tronco, quello del Volano, nel quale per conservare la comunicazione con il mare e per sostenere le acque si dovettero costruire delle chiuse a conca. Le prime due nel 1671 a Fossalta e Massafiscaglia, altre tre nel 1675 a Codrea, Valpagliaro, Tieni, e l'ultima a Migliarino nel 1758.

Nell'800, nuovi ostacoli alla navigazione regolare delle barche di mare mercantili dalla punta di S. Maria al porto di Goro portarono il Consiglio Provinciale a considerare l'opportunità di collegare il Volano con Pontelagoscuro. Due furono i progetti: il primo dell'ing. Luigi Gozzi nel 1826, e il secondo di Mario Ferlini ing. capo dell'Amministrazione Provinciale nel 1837. Entrambi prevedevano un canale di attraversamento del Barco. Per il secondo progetto la Provincia si rivolse alla Camera di Commercio perché rispondesse a due domande: era opportuno navigare il Volano? Quali benefici si sarebbero ottenuti collegando il Volano con Pontelagoscuro? La Camera precisò che per l'impossibilità di navigare con legni marittimi il Po di Goro, diviso tra gli Stati austriaco e pontificio, sarebbe stato opportuno usare il Po di Maestra di solo dominio austriaco; ma purtroppo la foce di quel ramo non permetteva la navigazione con burrasca o vento di levante, così le barche che dovevano raggiungere Pontelagoscuro erano obbligate a ripararsi a Chioggia o nei porti dell'Istria. C'erano altre difficol-

tà da tener presenti: non si poteva navigare di notte tra S. Maria e Stellata, perché in quelle acque promiscue era favorito il contrabbando; ulteriori pericoli derivavano dalle fitte nebbie e dalle secche. Navigando il Volano, che aveva il porto più sicuro di tutto l'Adriatico, si sarebbe fatto il percorso dal mare a Ferrara in meno di 24 ore, non solo riducendo il costo dei noli, ma richiamando anche molti commercianti di Trieste e Ancona per le nuove garanzie di sicurezza e velocità nei trasporti.

Ulteriori riduzioni di tempi e costi si potevano ottenere con il canale che l'ing. Ferlini intendeva costruire dal doccione di S. Tommaso (il nuovo porto sotto le mura di Ferrara) a Pontelagoscuro attraversando il Barco. La spesa prevista per l'intera opera, comprendente: una chiavica di destinazione dal Panaro; i lavori di scavo del Volano; lo scavo della fossa urbana fino a S. Tommaso; il canale largo 12 metri, profondo 4, con argini di 3 metri fino a Pontelagoscuro; due ponti girevoli a S. Giorgio e a Porta Mare per la continuazione delle strade e il passaggio delle barche, era di Scudi 406.958.

Il Volano era sempre un punto di riferimento anche per chi si era allontanato dalla città: lo dimostrò il cav. Cesare Zaffarini, ferrarese residente a Venezia, che nel 1883 inviò all'ECO, il Gazzettino commerciale industriale agricolo settimanale della Camera di Commercio, un suo progetto di navigazione con rimorchiatori a vapore. Il Volano, in parecchi

Il canale Boicelli e gli ex Molini Saini



punti poco profondo, rendeva difficile la navigazione alle goffe e pesantissime barcacce che secondo i dati statistici della Camera di Commercio dal 1° luglio al 31 dicembre 1882 avevano trasportato 213.595 quintali di merci diverse, un quantitativo che non rappresentava neppure la metà dei prodotti delle sole bonifiche. Per incrementare quei trasporti si potevano adottare due soluzioni: scavare il canale o cambiare i mezzi. Cesare Zaffarini preferiva la seconda soluzione e propose di sostituire le vecchie barcacce con chiatte e rimorchiatori a vapore da lui ideati in ferro, e con un pescaggio di 33 centimetri circa. Per iniziare l'attività potevano essere sufficienti un solo rimorchio con la potenza di 16 HP e due chiatte in ferro o acciaio malleabile della portata di 300 q.li l'una. Con la nuova attrezzatura si sarebbero potuti trasportare 300 q.li di merci giornaliere per 180 giorni, e contemporaneamente il rimorchio poteva accogliere 30 passeggeri, merci scelte o di piccolo volume. Non si conoscono le ragioni, ma anche quel progetto, come il precedente, rimase sulla carta; questo non vietò alla Camera di Commercio di occuparsi di altri problemi.

Gli scali sul Po di Volano (ECO 24 gennaio 1883) "[...] per la deplorata mancanza di comodi scali (esisteva un solo ridottissimo spazio n.d.r) per le merci, le barche costrette ad un'inattiva permanenza per più giorni, vi si accumularono sino a 40 apportando così ai noleggiatori una spesa di 15 a 20 lire al giorno... sarebbero necessari almeno quattro comodissimi scali con rampe acciottolate nel tratto S. Giorgio- S. Paolo."

I ponti girevoli sul Po di Volano (ECO 21 maggio 1884) "[...] in seguito alle vive raccomandazioni della locale Camera di Commercio e alle premurose sollecitazioni dell'On. Deputato Sani, il Ministero dell'Agricoltura, trasmetteva al Ministero dei LL.PP le pratiche relative ai tanto reclamati ponti in ferro sul Volano".

In quegli anni, produttori e commercianti della provincia e delle zone limitrofe si erano rivolti agli Enti interessati e al Ministero perché i passi a corda esistenti a Cona, Sabbioncello, Viconovo, Medelana sul Po di Volano venissero sostituiti da ponti girevoli in ferro. In provincia c'erano numerose locomobili (motore termico, a vapore o a combu-

stione interna sistemate su un'intelaiatura e facilmente trasportabili mediante un traino) e macchine trebbiatrici. Quando arrivavano ai cosiddetti passi, o affondavano come era successo a Medelana, o il passatore non voleva assumersi responsabilità del carico e i conducenti erano costretti a giri viziosi perdendo giornate di lavoro. Ugual danno si verificava per i commercianti di bestiame che si astenevano dall'inviare ai mercati di Copparo, Migliarino, Portomaggiore i loro animali perché due cavalli erano annegati per la cattiva costruzione dei passi. Era necessario che i Comuni pensassero a sostituire i passi con ponti solidi, seguendo l'esempio di Copparo che si era consorzio con Ferrara e Portomaggiore per la costruzione del ponte in ferro di Sabbioncello.

Le acque nel Po di Volano (ECO 5 settembre 1890) "[...] da molto tempo, quasi tutti gli anni, all'epoca dei raccolti, l'acqua viene a mancare nel Po di Volano e nel Canalino di Cento con danni particolari per l'agricoltura in particolare i maceratoi della canapa e per la navigazione interna. Per quanto riguarda la navigazione si aspetta il canale di Burana, ma per quanti anni si dovrà ancora aspettare? "

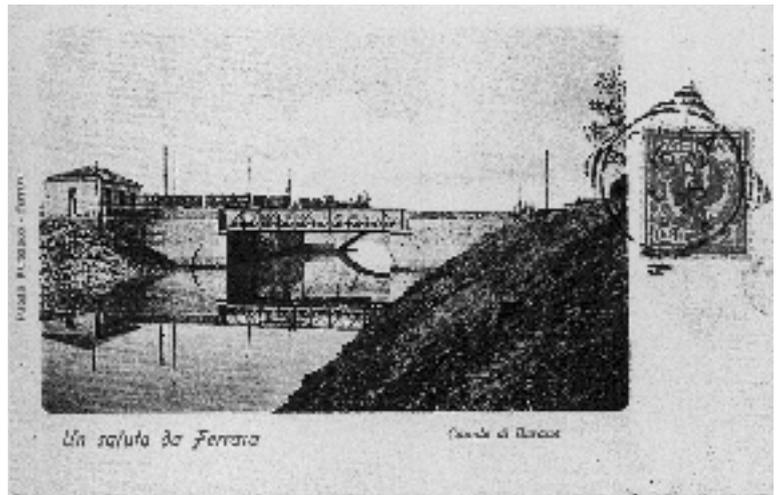
Appena ricevuta la notizia dell'approvazione del progetto per la costruzione del canale di Burana che doveva servire a raccogliere le acque di scolo e che sarebbe stato navigabile sino al mare, il progettista ing. Italo Maganzini nel novembre 1886 propose agli Enti locali di costruire un ampio scalo dove la nuova linea fluviale doveva far capo. Tenendo conto delle istanze degli abitanti di S. Luca che si ritenevano danneggiati dalla soppressione dello scalo di S. Paolo e dalla necessità di non allontanarsi troppo dalla ferrovia, si convenne all'unanimità che la località più adatta era il terreno Mantovani, già Malagò, di fronte al piccolo molino Rosa, perché a uguale distanza dalla porta di S. Paolo e dalla stazione ferroviaria. L'idea iniziale di costruire una darsena a bacino chiuso per usufruire di una doppia periferia per lo sviluppo dei binari fu abbandonata per gli elevati costi: 700.000 lire alle quali dovevano aggiungersene altre 100.000 per l'esproprio dei terreni. Si optò così per una darsena a bacino aperto, con una spesa di 220.000 lire.

Il 21 aprile 1890 la Deputazione

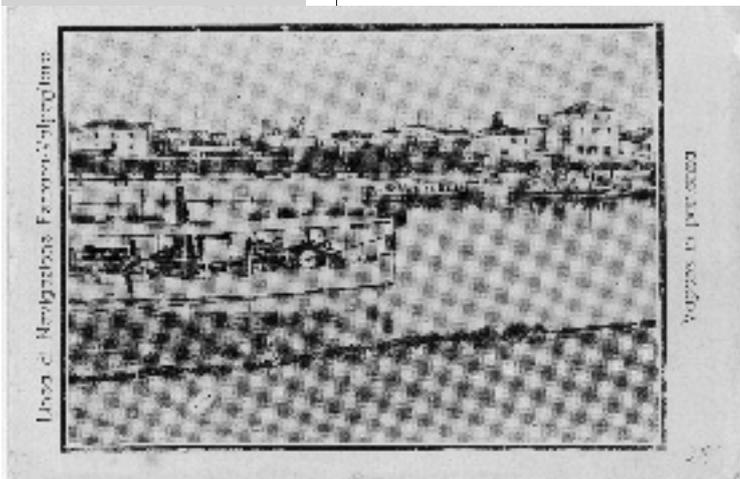
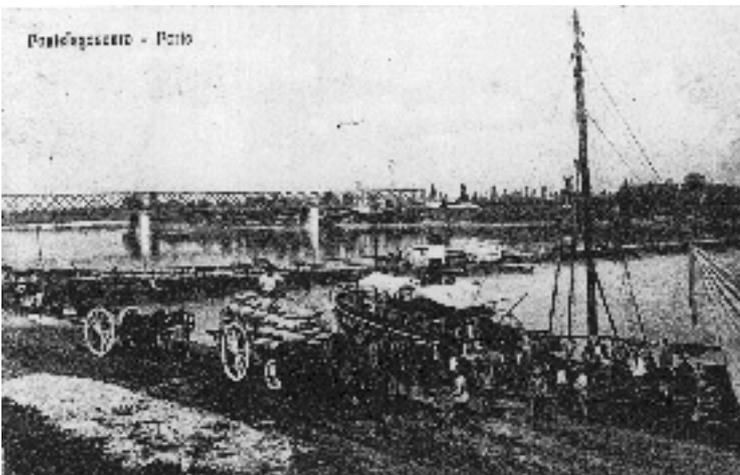
Provinciale, la Giunta Municipale e la Camera di Commercio deliberarono di concorrere con importi diversi: lire 37.500 per la Provincia e il Comune, lire 25.000 per la Camera di Commercio. Tutta l'opera si concluse nel 1900 quando, destinato il Volano ad emissario della bonifica di Burana, terminarono i lavori di ampliamento e sistemazione: l'apertura dei diversivi di Focomorto, Viconovo, Medelana, Tieni, Pomposa che accorciarono la distanza da Ferrara al mare di 9 Km; la sospensione dei sostegni di Cona e Migliarino; la costruzione della banchina d'approdo a monte di S. Paolo, lunga 300 metri; la sistemazione delle Chiaviche Pilastresi per l'alimentazione del Volano con le acque del Po di Venezia. A spese della Provincia, del Comune e della Camera di Commercio si completò il piazzale della darsena di 9000 mq e la si allacciò alla stazione con una strada carreggiabile fiancheggiata da un binario.

Nel 1900, con Decreto Ministeriale fu nominata una Commissione per lo studio della navigazione interna della valle del Po, che consigliò i seguenti miglioramenti per la provincia ferrarese: le allacciamenti dal Volano al Po, sia da Ferrara a Pontelagoscuro che da Codigoro a Berra; una via di navigazione dal Volano a Ravenna (Porto Corsini) per barche di 250 tonnellate, e si indicò la linea Porto Corsini-Volano-Ferrara-Pontelagoscuro come quella più idonea per il transito delle merci dirette dai porti di Ravenna e Magnavacca alla gran valle del Po. Sulla base di quelle proposte l'ingegnere del Genio Civile Erminio Cucchini presentò un nuovo progetto di collegamento con il Po di Venezia. Erano previste due banchine d'approdo una a Ferrara e l'altra a Pontelagoscuro; l'apertura di un canale che doveva staccarsi dal Volano a valle del ponte di S. Giorgio e che attraverso la strada di circonvallazione, dopo essere entrato nella fossa della città, avrebbe proseguito fino a Ca' Barco indirizzandosi verso Ca' Paglierini fino a valle della Coronella Tamarisi sul Po, poi allo sbocco nel fiume si sarebbe costruito un sostegno a due bacini accollati.

La Commissione Ministeriale accolse con favore quel progetto, ma il Comune di Ferrara l'11 aprile 1904 si oppose per i seguenti motivi: sarebbero peggiorate le condizioni già infelici di scolo della città; il bacino d'acqua sicuramente stagnante della stagione estiva poteva causare condizioni igieniche dannose; il



progettato naviglio avrebbe impedito qualsiasi sviluppo della parte orientale della città; i ponti girevoli per la strada provinciale fuori Porta Mare avrebbero provocato gli stessi inconvenienti del passaggio a livello fuori Porta Po. L'opposizione del Comune indusse a studiare una variante ad ovest per il collegamento del Volano con il Po. Lo studio fu presentato durante il Congresso di Navigazione Interna tenutosi a Ferrara



nel maggio 1910 dai due relatori ing. Antonio Tansini e ing. Giovanni Boicelli. Con la nuova proposta il canale doveva staccarsi dall'emissario di Burana superiormente al ponte della ferrovia, e con direzione da sud a nord raggiungere il Po sboccando circa a metà del froldo Marcello; il tutto con una spesa di lire 1.900.000, superiore di lire 100.000 rispetto al progetto Cucchini.

Nonostante le diverse e lunghe interruzioni, i dati statistici della Camera di

Commercio dimostravano che nel periodo 1902-1909 le merci imbarcate a Ferrara si aggiravano da un minimo di q.li 413.716 ad un massimo di 854.091. Nello stesso periodo si pensò di utilizzare il Volano anche per il trasporto passeggeri. La concessione di navigare con piroscafi ad elica risaliva al 1905, quando la Prefettura l'aveva autorizzata per 10 anni; poi nel 1908 l'Amministrazione Comunale di Comacchio aveva deliberato che la costituenda Società di Navigazione Fluviale Costiera avrebbe potuto usare i canali di Marozzo e Pallotta per il trasporto passeggeri, merci e rimorchio con autoscafi. La Società, con direzione a Ferrara in via Gorgadello e due succursali a Codigoro e Comacchio, era gestita dal capitano marittimo fluviale E. Quartaroli per la linea Ferrara, Codigoro, Comacchio, Magnavacca. Il primo piroscifo della squadriglia della Società, il Ferrara B, lungo 23 metri, largo 5, con una stazza lorda di 32 tonnellate, aveva una macchina da 100 HP che poteva garantire 17 nodi orari. Il battello attrezzato con servizio postale, buffet, un faro e l'illuminazione elettrica, che poteva imbarcare 100 passeggeri nelle tre classi, arrivò per la prima volta alla darsena di Ferrara nel febbraio del 1909 e fu salutato con undici colpi di cannone.

La seconda imbarcazione, chiamata Volano, doveva arrivare a Ferrara nel mese di marzo e nello stesso mese il Buffalo, il motoscafo che aveva partecipato alla 1ª Crociera Motonautica sul Po, fu trasportato nel canale di Marozzo per iniziare il servizio per Magnavacca per imbarcare 30 passeggeri e rimorchiare 150 q.li di merci. Dal 1910 alla prima guerra mondiale, l'avv. Augusto Bellini di Bologna, con domicilio legale a Ferrara in Corso Giovecca, organizzò a sue spese una linea di navigazione a vapore Ferrara-Valpigliano. Con due vapori, iniziò un servizio giornaliero per il trasporto di viaggiatori e semplici colli in dodici paesi privi di ogni mezzo di comunicazione. Dopo due anni e un sacrificio personale di 9000 lire il contratto fu sottoscritto dalla Deputazione Provinciale e dal Comune di Copparo; quello di Formignana rifiutò, mentre con Ferrara si aprì un contenzioso per la sovvenzione offerta che era inferiore alle 1000 lire. A quel punto, Bellini, coerente nell'agire come nel parlare, ridusse i viaggi a tre settimanali con due corse una ascendente e l'altra discendente, che riguardavano soprattutto la sponda sini-

stra per accontentare i copparesi e non la destra che doveva essere sovvenzionata dai ferraresi.

Nel 1918, in pieno conflitto mondiale, la Deputazione Provinciale organizzò a Ferrara un convegno per promuovere l'istituzione di un Consorzio per realizzare il canale Boicelli. All'incontro, al quale partecipò il cav. prof. Umberto Ferrari segretario della Camera, non si affrontò il problema dei costi che non potevano più essere quelli indicati da Giovanni Boicelli nel 1914. Si decise di sostenere la variante al progetto ideata dall'ing. Cristofori, che prevedeva la possibilità di abbinare la comunicazione fluviale con il sorgere della zona industriale. Nel 1919 il Consorzio con apposita legge si trasformò in Azienda Portuale e la Camera di Commercio, proprietaria di 2/8 della darsena, avendo provveduto con Comune e Provincia al necessario finanziamento per allacciare la darsena con la stazione, entrò a far parte del Consiglio di Amministrazione con due suoi rappresentanti: il conte ing. Antonio Mazza e il cav. Socrate Reali. Il 15 dicembre 1926 il Commissario Straordinario della Camera di Commercio precisò che: *[...] premesso che la Società di Navigazione Interna con sede a Venezia (nel 1919 nella stessa città si era costituita l'U.N.I.I.) ha ottenuto dal Governo la facoltà di attuare le conche di Pontelagoscuro e tutti i lavori occorrenti per rendere in piena efficienza alcune linee navigabili tra cui anche la rete dei canali ferraresi e di esercitare per un cinquantennio tutti i servizi fluviali, delle banchine, scali, magazzini, raccordi ferroviari, il direttivo del Consorzio Portuario di Ferrara ha deciso unanimemente che la indicata società assuma l'esecuzione della darsena di S. Paolo, porti a termine i lavori prefissati dal Consorzio, salvo restando il pieno e assoluto diritto di proprietà del Consorzio sugli stabili, binari e altro.*

Nel 1937 si istituì la zona industriale ferrarese lungo tutto il canale Boicelli, fra la biconca di Pontelagoscuro (un'opera fino allora mai realizzata in Italia e in grado di accogliere natanti di 600 tonnellate) e la darsena fluviale di Ferrara. Da quel momento si intuì che la prosperità di molte industrie sarebbe derivata dal diritto di approdo dei natanti alle banchine delle fabbriche. Un concetto confermato nel piano di sviluppo 1975-78 della Montedison, dove si chiedeva "[...] il completamento della

parte sud dell'Idrovia Padana (Pontelagoscuro, Valle Lepri, Porto Garibaldi) il cui utilizzo, consentendo di accorciare di 80 Km. il percorso dei natanti e contemporaneamente collegando Ferrara con la Lombardia e il Porto di Ravenna, avrebbe ridotto i costi di trasporto incidenti sulle materie prime destinate alla Montedison, l'unico stabilimento petrolchimico a non avere uno sbocco sul mare".

Il tentativo di ridare nuova vita allo sbocco a sud dell'idrovia padana risaliva al 1920 quando una commissione di cittadini accompagnati dall'ing. Bonnet era stata ricevuta dalla Camera di Commercio per far presente lo stato di abbandono di Porto Garibaldi (ex Magnavacca) e la necessità di richiamare l'attenzione delle Autorità Governative per i lavori di sistemazione. Nel molo le lunghe palafitte di cemento armato, invece di essere conficcate sul terreno erano state linearmente appoggiate alla vecchia costruzione, su cui erano stati innalzati due muraglioni. Il terreno in seguito aveva ceduto, le palafitte si spostavano di qua e di là, i muraglioni quasi sospesi nel vuoto si sbloccavano e l'acqua continuava l'opera di erosione. Quando il porto era sufficientemente navigabile entravano circa 800 barche al giorno di grosso tonnellaggio, nel 1920 si erano ridotte a cinquanta. Dopo una animata discussione, il Presidente della Camera di Commercio mise all'ordine del giorno la richiesta che si avviassero i lavori di ampliamento già stabiliti con D.M 25 aprile 1908, e si deliberò di incaricare la Presidenza di svolgere opportuni interventi associandosi all'azione dei Comitati e di altri Enti Pubblici per il raggiungimento del tanto propugnato Ente Autonomo per Porto Garibaldi.

Nel 1954-55, in base al piano regolatore dei porti nazionali, Porto Garibaldi, naturale prosecuzione del canale Pallotta, dovette adeguarsi alle nuove esigenze per accogliere i natanti dello standard internazionale di 1350 tonn. provenienti dal canale Migliarino Ostellato progettato dall'ing. Giovanni Maciga nel 1919. Nel 1958 si decise di migliorare lo sbocco a mare e di costituire a Ferrara una società per azioni denominata Zona Industriale di Porto Garibaldi, che ricevette un contributo di 100 milioni per gli studi relativi ad una grande zona che avrebbe dovuto gravitare su un grande porto da realizzarsi tra Porto Garibaldi e il Reno. Un altro pro-

getto, sempre con lo stesso obiettivo, fu presentato nel 1960 dall'Amministrazione Provinciale di Ferrara, che per la 1ª fase delle opere prevedeva una spesa di 5 miliardi.

Nel 1962 (lo stesso anno in cui a Cremona fu allestita una mostra storica della navigazione interna nella Valle Padana dove su incarico della Camera di Commercio di Ferrara furono inviati documenti dell'Archivio storico della stessa Camera, del Museo Civico di Schifanoia e del Museo Archeologico di Spina n.d.r) il Presidente della Camera di Commercio dott. Sgarbanti : [...] *nel riassumere alla Giunta Camerale la situazione relativa alle previsioni dei progetti presentati dai citati Enti [...] manifestò i propri dubbi sia sull'opportunità della realizzazione di un grande porto marittimo industriale [...] e richiamò l'attenzione sulla possibilità di realizzare a Porto Garibaldi un modesto, ma adeguato porto fluviale [...]* e chiese che la progettazione di detto terminale venisse effettuata dal Ministero dei LL.PP, evitando progettazioni di altri Enti locali. L'anno successivo il Consiglio dei LL.PP espresse parere favorevole al nuovo piano regolatore di Porto Garibaldi predisposto dall'Ufficio del Genio Civile per le OO.MM di Venezia, che aveva accolto le richieste della Camera di Commercio Industria e Agricoltura di Ferrara. Così Porto Garibaldi diventò un capolinea fluvio-marittimo dotato di un bacino di evoluzione, darsena e banchine per il carico e scarico di merci di navi da 3000 a 6000 tonn e non solo continuò la principale attività connessa con la pesca, ma iniziò anche ad offrire servizi per il diporto e l'attività sportiva sulla sponda sud del molo, dove, su un terreno concesso dal demanio marittimo, fu costruita la sede della Lega Navale che offriva possibilità di attracco e rimessaggio anche a natanti da diporto di 10 metri di lunghezza. Per concludere il discorso sulla navigazione interna, mi sembra opportuno riproporre una parte dell'articolo pubblicato sul numero 3 dell'anno 2002 de La Pianura dal titolo " Nautica fluviale e riqualificazione dell'offerta turistica" del Presidente della Camera di Commercio di Ferrara Carlo Alberto Roncarati, che propone e puntualizza ciò che è stato fatto e quello che si può ancora realizzare:

[...] gli interventi che ancora debbono essere effettuati lungo il percorso Porto Garibaldi- Ferrara sono nel complesso

di portata piuttosto modesta: riqualificazione della chiusa di Valpagliaro, allargamento di un ponte a Sabbioncello, sostituzione della passerella dell'Addolorata a Viconovo, il rifacimento dei pontili a Contrapò e poco altro.

La Darsena di S. Paolo (inaugurata nell'ottobre del 1988 prevedeva due fasi: la prima per attrezzare 300 posti di ormeggio; la seconda per l'ampliamento dello scalo di alaggio, la realizzazione del centro commerciale e del Club Nautico a cura della Navarchus che dal 1994 aveva iniziato a offrire anche la navigazione fluviale in house-boat, autentiche case galleggianti capaci di ospitare cinque persone, alla scoperta del Parco del Delta partendo dalla Darsena di S. Paolo... n.d.r) [...] rappresenta una realizzazione invidiata da molte città fluviali; ma qui purtroppo i progetti di investimento si sono notevolmente ridimensionati, arenati.

[...] Nei primi mesi del 2003 la vecchia biconca di Pontelagoscuro verrà finalmente sostituita da una nuova struttura che consentirà di regolare con grande efficacia il transito dal Po all'idrovia ferrarese[...] e quando le quattro navi da crociera che attualmente operano lungo il percorso fluviale-marittimo da Cremona a Venezia saranno in grado di transitare per l'idrovia ferrarese, i turisti potranno comodamente attraccare nel porto fluviale a pochi passi dal Castello e dalle vie rinascimentali di Ferrara.

Di questo sistema diportistico integrato, da sempre fortemente sostenuto anche dalla Camera di Commercio di Ferrara tramite Assonautica (costituita negli anni '70 da Unioncamere n.d.r) va infine ricordata, oltre al Po di Volano, anche l'importanza della bonificazione del Po di Primaro, fino a Marrara.

[...] Per la valorizzazione del diportismo, oltre l'ampliamento dell'offerta dei posti barca disponibili, e quindi il completamento della Darsena Ovest di Marina Estensi (trecento posti barca, reception e box tecnici, centro commerciale, area direzionale e cantiere nautico, uffici, negozi, un albergo e una sala polifunzionale, lavori iniziati nel '93 e conclusi un anno dopo - n.d.r) [...] è necessaria anche la riorganizzazione prevista dal nuovo Piano Regolatore Generale di Comacchio del sistema portuale di Porto Garibaldi.

[...] Il discorso di riqualificazione complessiva della nostra offerta turistica

valorizzerà adeguatamente, insieme al pacchetto di offerta diportistica, tutto l'importante patrimonio naturalistico e storico del nostro territorio, ed in particolare quello del Delta del Po.

Il Volano, per quanto riguarda il percorso cittadino ha oggi assunto un aspetto completamente diverso da quello del primo '900, quando da S. Luca a S. Giorgio si poteva osservare una fila ininterrotta di lavandaie e le acque erano così pulite che si potevano bere. Sono scomparsi i calafatari della sponda di S. Giorgio e nessuno si tuffa dai ponti per nuotare; ma è rimasto il canottaggio, che nelle vicinanze di S. Giorgio ha avuto la prima sede. Le imbarcazioni che percorrono quell'idrovia sono legate all'agricoltura, al turismo, al tempo libero. Da tutto ciò deriveranno sicuramente benefici non solo economici ma anche sociali.

NOTE

Il materiale bibliografico è conservato nella biblioteca della Camera di Commercio di Ferrara. L'autore ringrazia il personale della biblioteca per la competenza, gentilezza e disponibilità dimostrate.

¹ Gazzettino Mercantile di Ferrara. Anno V. N.21. 21-27.5.1843 - 28.5/3.6.1843.

² Eco della Camera di Commercio ed Arti e del Comizio Agrario di Ferrara Gazzettino Commerciale Industriale Agricolo Settimanale-Anno III N. 24-24.1.1883; Anno III N.21-23.5.1883; Anno III N.30-25.7.1883; Anno IV N.21-21.7.1884.

³ Eco della Camera di Commercio ed Arti di Ferrara. Pubbl. mensile. Anno X. N.4-6.5.1890; Anno XXI N.3 e 4-15.5.1903.

⁴ Bollettino della Camera di Commercio e Industria della Provincia di Ferrara-Settimanale Anno XXXIX. N.28-18.7.1918; Anno XXXI

N.27-7.7.1920; Anno XLIII N.23-7.6.1922.

⁵ Bollettino del Consiglio Provinciale dell'Economia Corporativa di Ferrara Anno LVI Serie II N.10-Ottobre 1936.

⁶ Atti della Camera di Commercio e Industria della Provincia di Ferrara Anni 1920-1925-1926.

⁷ Consiglio e Ufficio Provinciale dell'Economia Corporativa di Ferrara. Relazioni statistiche sulla Provincia di Ferrara per gli anni 1932-1933-1934.

⁸ Atti del 1° Congresso Nazionale di Navigazione Interna Ferrara 12-13 giugno 1910. Discussioni e Relazione.

⁹ Atti del Congresso per la Navigazione nella Valle Padana. Ferrara 20-21-22 maggio 1948.

¹⁰ Comune di Ferrara, La Zona Industriale di Ferrara. 1938.

¹¹ Montedison S.p.A. Stabilimento Petrolchimico di Ferrara - Piano di sviluppo 1975-78 Problemi di infrastrutture. Ferrara 20 febbraio 1975.

¹² Mario Tanci, L'Attività dell'Unione di Navigazione Interna Italiana nel suo Cinquantennio di vita. Venezia 1919-1969.

¹³ Natale Gorini, Realizzazioni e programmi della Società Zona Industriale di Portogarbaldi-La Pianura N.4/68.

¹⁴ Giorgio Zanardi, Riflessioni dopo un collaudo-La Pianura N. 8-9/68.

¹⁵ Bruno Cassarini, L'Idrovia Ferrarese: problemi e prospettive-La Pianura N.10/73.

¹⁶ Il Presidente dell'Assonautica Prefetto Renato in visita a Ferrara-La Pianura-N.10/74.

¹⁷ Alfredo Santini, Le molteplici utilizzazioni delle vie d'acqua ferraresi-La Pianura. N.3-4/86

¹⁸ Il Voto del Consiglio Superiore dei LL.PP. d'Approvazione del Progetto di Massima del Nuovo Piano Regolatore del Porto Canale di Porto Garibaldi. La Pianura N. 6/65.

¹⁹ Gabriella Covoni, Il Porto di Porto Garibaldi -La Pianura N. 2/79.

²⁰ Arnaldo Felletti, Marina Estensi: un successo la stagione turistica'94-La Pianura N. 3/94.

²¹ Corrado Piffanelli, Diportismo nautico: eppur si muove-La Pianura N. 3/94.

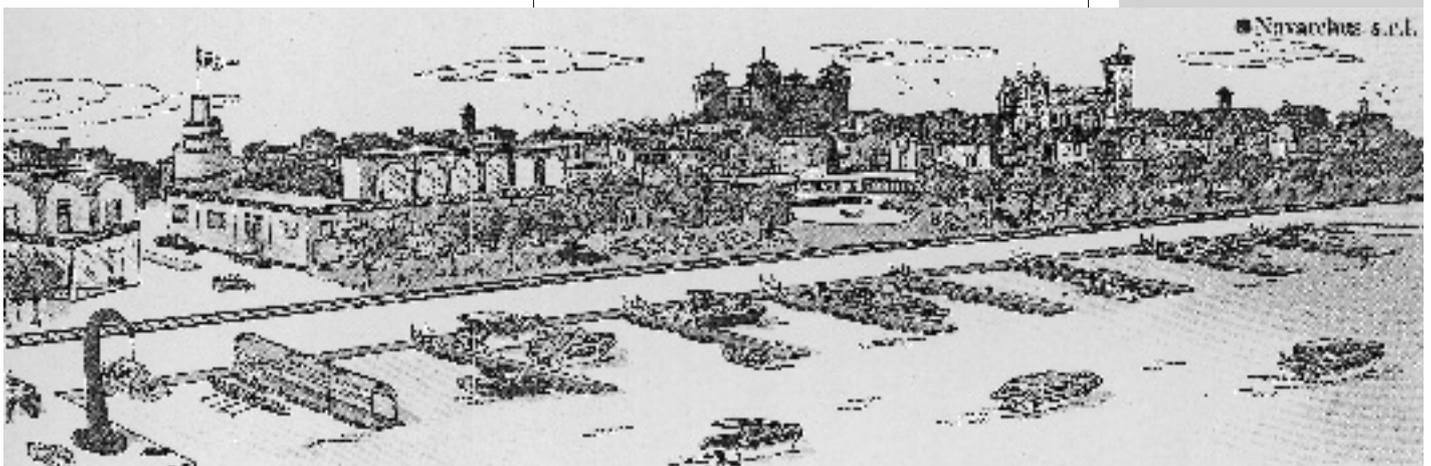
²² Gian Paolo Betti, Anche a Ferrara il piacere dell'House-Boat-La Pianura N 3/94.

²³ Giorgio Mantovani-Rodolfo Menegatti, Un infelice esperimento anteguerra di navigazione fluviale-La Pianura-N 3/94.

²⁴ Carlo Alberto Roncarati, Nautica fluviale e riqualificazione dell'offerta turistica-La Pianura N.3/02.

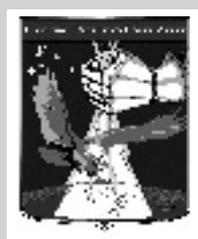
Si ringraziano,
per la gentile
concessione delle
cartoline storiche,
Alberto Cavallaroni e
Roberto Zaramella

La Darsena di Ferrara



Navarchus s.r.l.

Roberto Zaramella



Poggio Renatico (Ferrara), 2005. Stemmi del CAOC 5 del COFA.

Ferrara, 1932. Cartolina commemorativa della 1a Brigata Aerea.



L' Aeronautica Militare a Ferrara

Cenni storici sull'aeroporto "Giuseppe Veronesi" di Poggio Renatico

La vasta pianura compresa fra la città di Ferrara e le province di Modena e Bologna era stata giudicata idonea dagli esperti militari per impiantarvi una scuola di specialisti d'aviazione con aeroplani militari. Diretta dal tenente colonnello di artiglieria marchese Vittorio Cordero di Montezemolo del Battaglione Aviazione, nel febbraio del 1911, una commissione di ufficiali era giunta da Roma per valutare quale fosse la zona più adatta. Dopo aver ispezionato il territorio intorno a Bondeno, aveva posto la propria attenzione sulla località Cascina Nuova presso Poggio Renatico. Valutati sia gli aspetti negativi – i banchi di nebbia non offrivano sufficienti garanzie agli aviatori – che quelli positivi – pianeggiante, isolata, distante solo sette chilometri da Ferrara – alla fine la commissione espresse un giudizio favorevole. Superate le lungaggini burocratiche nel 1914 i terreni divennero di proprietà del Demanio Militare.

L'anno successivo l'Italia entrò in guerra. Nonostante il sacrificio di centinaia di migliaia di soldati, dopo due anni e mezzo di combattimenti, le posizioni dei belligeranti erano rimaste sostanzialmente le stesse. Solo con la disfatta di Caporetto – una parte considerevole del territorio italiano venne occupata dagli austro-ungarici – la geografia del fronte cambiò radicalmente. Per evitare che la sconfitta assumesse proporzioni ancora più drammatiche, il Comando Supremo fece ritirare le armate fino al Piave.

In questa fase delicata del conflitto, il territorio ferrarese assunse un'importanza sempre maggiore: dai cantieri per dirigibili di Casarza e Spilamberto, caduti in mano nemica, le aeronavi del regio esercito si rifugiarono a Ferrara; nei comuni in prossimità del Po furono concentrate ingenti quantità di mezzi e materiale bellico; a Pontelagoscuro venne istituito il comando fluviale dell'8° Reggimento Genio Lagunari; una cannoniera aveva iniziato a pattugliare il grande fiume; fu riesumato il progetto

della costruzione di un campo d'aviazione a Poggio Renatico.

Nel dicembre del 1917, in prossimità di Poggio Renatico, un distaccamento di specialisti, addetto alla costruzione di hangar per aeroplani, aveva già iniziato i lavori. Sotto la direzione del Capitano di fregata Valli dei Servizi Aeronautici Alto Adriatico, furono sistemate le strade, rinforzati i ponti, costruiti i magazzini, gli alloggi per ufficiali e truppa, la polveriera ed una pista d'atterraggio. A Ferrara venne istituita una sezione staccata del Genio Militare per la Marina a cui fu affidato fra l'altro, in accordo con l'Intendenza Generale dell'Esercito, il compito di procedere alla posa di un binario che dalla stazione di Poggio Renatico, attraversando la strada per Mirabello, a poca distanza dal passaggio a livello in corrispondenza del ponte sullo scolo Segadino, giungesse fino all'interno del campo. Poiché il ponte non dava affidamento di fronte al nuovo peso che avrebbe dovuto sopportare, si procedette dalla parte a monte alla demolizione di un tratto di volto di m. 3.00 sostituendolo con una travata poggiante su due zatteroni di calcestruzzo. Anche se i lavori procedevano spedatamente, non mancarono, tuttavia, gli screzi fra le diverse amministrazioni. In un documento del 18 luglio 1918 il comando militare richiamava l'amministrazione comunale di Poggio Renatico alle proprie responsabilità per la cattiva manutenzione della strada della Coronella specialmente nel tratto fino al bivio per Mirabello. Per cui fu richiesto: "...di disporre perchè vengano assegnati almeno due cantonieri e perchè venga acquistata una conveniente quantità di ghiaia per mantenerla in buone condizioni..."

Alla fine di settembre i lavori potevano considerarsi terminati. In meno di un anno erano stati costruiti 11 hangar a tre capannoni disposti in semicerchio, gli alloggi, l'infermeria, i magazzini ed un terreno d'atterraggio che misurava metri 800x560, mentre i depositi di munizio-

ni erano stati disposti all'esterno del campo.

Ad un mese dalla fine della guerra la Regia Marina aveva a disposizione, distanti pochi chilometri l'una dall'altra, due diverse strutture aeroportuali: l'aeroscalo di Ferrara e l'aeroporto di Poggio Renatico. Quello che sembrava essere un doppione in realtà rappresentava un diverso modo di concepire la guerra aerea. La stazione per aeronavi di Ferrara, inaugurata nel 1913, era costituita da due enormi hangar con i relativi supporti logistici. Lenti, poco manovrabili, particolarmente vulnerabili, di scarsa efficacia bellica, i dirigibili erano l'espressione delle teorie ottocentesche che sfruttavano più il terrore per l'immensa mole dell'aeronave che la reale capacità offensiva. Il campo di Poggio Renatico, invece, con hangar bassi e numerosi e con una pista d'atterraggio adatta per aeroplani da caccia, da trasporto e da bombardamento, rappresentava il nuovo concetto di guerra aerea basato sulle velocità, sulla rapidità di manovra, sulla precisione e su una maggiore potenza distruttiva.

Al comando del Ten. Col. Armando Armani l'aeroporto divenne operativo. Provenienti dall'aeroporto di Ghedi, dopo un volo di un'ora e cinquanta minuti, il 25 settembre 1918 i primi due Caproni della 181ª squadriglia, l'aeroplano n. 5374 (piloti il ten. Soli ed il serg. Nozzoli) ed il n. 5369 (piloti il cap. Sbrana ed il serg. Bossi), atterrarono nel campo. Seguirono nei giorni successivi l'aeroplano n. 15664 ed il n. 5379, quindi tutto il resto della squadriglia. All'inizio la massa aerea di Poggio Renatico era costituita da quattro squadriglie di Caproni da bombardamento: due di triplani, la 181ª e la 182ª, e due di biplani, la 202ª e la 203ª. A queste, negli ultimi giorni di guerra, si era aggiunta un'altra squadriglia di triplani, la 15ª, mentre altre tre erano in via di costituzione.

Dopo un mese di addestramento, il 26 ottobre, venne effettuata la prima missione bellica. Tre aeroplani della 181ª bombardarono la stazione ferroviaria di Conegliano. Le azioni proseguirono il 28 sulla stazione di Motta di Livenza ed il 30 sulle truppe che percorrevano la strada Sacile-Pordenone. Terminarono il 2 novembre con le missioni su Latisana e Porto Sant'Andrea.

L'aeroporto di Poggio Renatico era stato costruito, primo ed unico in Italia, in modo che potessero operare insieme



Poggio Renatico (Ferrara), 1940.
Aeroplano S.81 in volo.

piloti italiani, francesi, inglesi ed americani.

Scrivono un militare: "Siamo giunti in posizione, una vera campagna e pianura distante 7 Km. da Ferrara e paesi vicini, abbiamo il compito di difendere gli hangar americani, inglesi, francesi qui esistenti, vera vita eremitica ma relativamente sicura".

In realtà, oltre agli italiani, si è potuta accertare solo la presenza di piloti inglesi e americani; dei francesi nessuna traccia. Da un documento del 29 ottobre in cui il ten. Col. Armani comunica alla 5ª Sezione Panettieri con forni Weiss, ubicata a Porotto, il nome, il grado e la squadriglia di appartenenza dei piloti che usufruivano dei servizi di mensa, si è potuta constatare l'effettiva consistenza dei piloti presenti al campo: su cinquanta piloti metà era composta da italiani e l'altra metà da inglesi e americani.

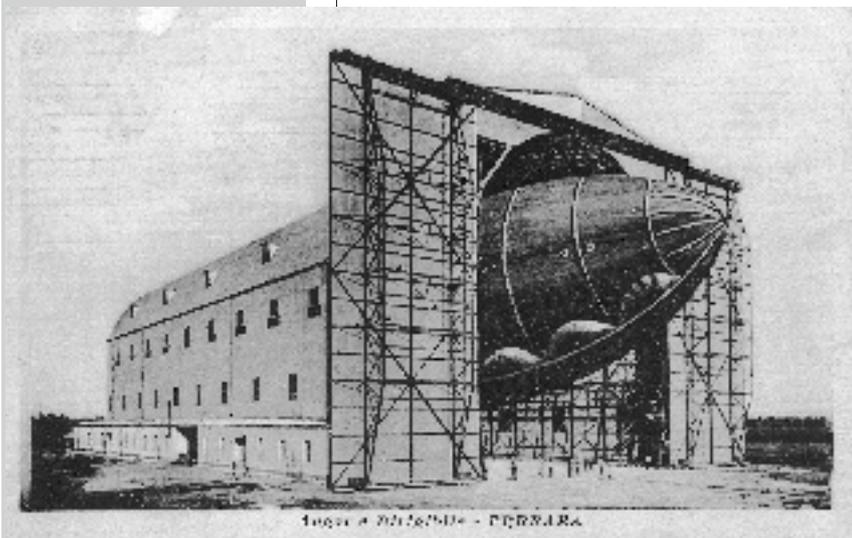
Addestrati a Taranto-Pizzone, presso il reparto della Royal Naval Air Service denominato "Caproni Flight" con triplani Ca4, gli inglesi erano in forza alla 181ª squadriglia. Gli americani, invece, che avevano affinato la propria tecnica di volo nell'8° Centro Istruzione di Foggia con i biplani da bombardamento Ca5, appartenevano alle squadriglie 202ª e 203ª.

Finita la guerra iniziarono i congedi dei piloti e lo scioglimento delle squadriglie. Malgrado gli sforzi del comandante Armani per tenere in efficienza l'aeroporto, il Comando Aviatori archiviava qualsiasi richiesta di materiale di ricambio e di nuovo personale. Nel 1919, a seguito degli incidenti mortali al ten. Gattini, al caporale Grassi ed al maresciallo Sambataro, l'attività aviatoria venne definitivamente compromessa.



Poggio Renatico (Ferrara), 1929.
Cartolina di saluti dall'aeroporto.

Poggio Renatico (Ferrara), 1918.
Hangar e dirigibile.



Materiale e personale passarono alla Direzione Rifornimenti dell'Aviazione Militare; hangar e magazzini divennero depositi per il Regio Esercito.

Nel 1923, con la costituzione dell'Arma Aeronautica, l'aeroporto di Poggio Renatico venne intitolato all'eroe di guerra Giuseppe Veronesi.

Passati i difficili anni del dopoguerra, con la nomina nel 1926 di Italo Balbo a Sottosegretario di Stato per l'Aeronautica e tre anni dopo a Ministro, l'aviazione italiana iniziò a farsi conoscere ed apprezzare in tutto il mondo. Di questo

clima favorevole beneficiò anche Ferrara. Nel 1931, infatti, al comando del generale Francesco Pricolo, venne costituita a Ferrara, composta da tre Stormi il 14° ed il 15°, dislocati sul "Michele Allasia" di Ferrara e l'8° sul "Giuseppe Veronesi" di Poggio Renatico, la 1 Brigata Aerea da Bombardamento. Formato dal 27° Gruppo (17ª e 18ª squadriglia con aeroplani Ca. 73ª) e dal 28° (10ª e 19ª squadriglia con i Ca. 74), l'8° Stormo da bombardamento notturno seppe mettersi in evidenza partecipando alle più importanti manifestazioni aeree nazionali: dalle grandi manovre

del 1931, alla Rivista Aerea di Ferrara e alla Parata su Bologna, arrivando ad aggiudicarsi nel 1934, per l'ottimo grado di preparazione degli equipaggi, la prestigiosa "Coppa del Nastro Azzurro".

Disegnato dal pittore ferrarese Filippo de Pisis, lo stemma dell'8° Stormo raffigurava un guerriero con lancia su un cavallo alato ed in basso il motto "obscurius ut clarius".

Nel 1934 l'aeroporto si rifecce il look. Su progetto e costruzione della ditta di Ferrara "Falegnameria Meccanica Dante e Alfredo Santini", specializzata nell'arredamento di uffici e negozi, venne sostituito tutto il mobilio.

In quegli anni l'attività sul Giuseppe Veronesi era incentrata per la massima parte sull'addestramento dei piloti e sulle prove dei nuovi modelli di aeroplani. Con l'inizio della guerra d'Etiopia, nel 1935, il Reparto fu trasferito in Africa Orientale. Distintosi per le numerose azioni di bombardamento, ricognizione e rifornimento alle truppe, al suo ritorno venne conglobato nell'8° Stormo bis.

Ma i tempi stavano cambiando. Finita l'epopea delle Crociere, delle Riviste Aeree, delle Coppe e delle Parate, il mondo si avviava verso un decennio fatto di morte e di distruzione. Dopo la campagna d'Etiopia l'Italia partecipò nel 1937 alla guerra di Spagna, nel 1939 conquistò l'Albania e nel 1940 prese parte al secondo conflitto mondiale.

Per tutta la seconda guerra mondiale sull'aeroporto si avvicendarono diversi reparti, ma la funzione principale del campo, iniziata negli anni trenta e accentuatasi sempre di più, fu quella di deposito e smistamento di materiale aeronautico. Non mancarono tuttavia i momenti in cui l'aeroporto assunse una posizione di particolare importanza. Per alcuni mesi del 1944, fino a quando non furono trasferiti in Germania, vi stazionarono i Messerschmitt del 53.JG. Nascosti sotto gli alberi e nei fienili circostanti il campo, erano una spina nel fianco per le truppe alleate. Anche l'aumento da 12 a 20 del numero di cannoni della contraerea Flak, posti a difesa dell'aeroporto, era la dimostrazione di quanto il comando tedesco considerasse importante l'intera area.

Con la fine della guerra il campo d'aviazione era stato completamente abbandonato. I magazzini ancora pieni di pezzi di ricambio, di tubi d'acciaio, di carbone e di materiale per gli uffici vennero presi d'assalto dalla popolazione. Fu portato

via di tutto, persino il materiale ferroso delle travi in cemento e i mattoni della palazzina dell'ex comando.

Dopo un anno nel campo non era rimasto più niente. Sul Foglio Annunci Legali del 28 agosto 1945 venne pubblicato dal Comando Nucleo II Zona Aerea Territoriale di Padova un avviso per l'appalto delle concessioni sul terreno dell'aeroporto di Poggio Renatico per l'annata agraria 1945-46 di: 1) Sfalcio dell'erba 2) Pascolo 3) Sfruttamento agricolo di zone periferiche.

La situazione rimase tale per circa 25 anni. Del vecchio campo d'aviazione è rimasto solo il nome, ancora oggi usato dai contadini per indicare quel terreno, di "Campo marino".

Alla fine degli anni '60 nell'area dell'ex aeroporto vengono costruite alcune palazzine ed installato un radar che opera in parallelo con quello di Ferrara. Col passare del tempo e col progredire della tecnologia la base di Poggio Renatico assume un'importanza sempre maggiore nel sistema difensivo della Nato. Dal radar tipo "Ares B" del 1972, in cui prevalevano il fiuto e la competenza dei singoli operatori, si è passati al sistema NADGE (Nato Air Defence Ground) che, con l'ausilio di un elaboratore elettronico e del computer, è in grado di scambiare informazioni in tempo reale con le altre basi europee. Dal 1983 è anche in grado di collegarsi con gli aerei radar "Awacs". Prima del trasferimento del COFA a Poggio Renatico, sulla base erano ubicati due reparti: il 1° S.O.C. (Sector Operation Center) e l'11° G.R.A.M. (Gruppo Radar Aeronautica Militare).

COFA e CAOC 5 sono sigle incomprensibili per la maggior parte della gente, in realtà rappresentano gli strumenti dell'aeronautica italiana più moderni ed efficaci per il controllo e la difesa dello spazio aereo nazionale e Nato.

Dalla base di Vicenza, dove era stato costituito nel 1998, il COFA (Comando Operativo Forze Aeree) viene successivamente trasferito a Poggio Renatico. Come si legge nell'opuscolo pubblicato a cura del comando, il COFA "...assicura la pianificazione e il coordinamento delle operazioni aeree delle forze assegnate per il conseguimento di specifici obiettivi nazionali ed internazionali prefissati...".

Il CAOC 5 (Combined Air Operations Center 5), ubicato anch'esso presso la base di Poggio Renatico, ha invece il controllo dello spazio aereo assegnato-



Poggio Renatico (Ferrara), 2005.
Ingresso dell'aeroporto
"Giuseppe Veronesi"

gli che comprende, oltre a quello italiano, quello ungherese, quello della Slovenia e di tutta l'area balcanica interessata da operazioni belliche.

Da queste poche righe si comprende quanto sia importante per la sicurezza del Paese, specialmente dopo l'11 settembre, il monitoraggio dello spazio aereo 24 ore al giorno per 365 giorni all'anno. Tutto ciò è reso possibile dal continuo avvicendamento di migliaia di militari e di tecnici specializzati provenienti dai paesi aderenti alla Nato. Alle dirette dipendenze del COFA vi sono altri organismi molto importanti come il Quartier Generale, il GRASCC (Gruppo Automazione Sistemi di Comando e Controllo), il C2M (Gruppo Comando e Controllo Mobile), il CITS (Centro Interforze Telerilevamento Satellitare) ed i ROA (Reparti Operativi Autonomi). Il C2M si è distinto per il controllo dello spazio aereo durante il "Vertice G8 di Genova", il "Summit Nato-Russia" del 2002, la "Conferenza Intergovernativa della Commissione Europea" dell'ottobre 2003 e in occasione dei funerali di Giovanni Paolo II. I ROA invece sono stati dislocati a supporto delle missioni italiane all'estero: Kosovo, Eritrea, Afghanistan, Kirghizistan, Albania, Iraq, Abu Dhabi, Macedonia.

Oltre agli aspetti prettamente difensivi, la sala operativa del COFA ha la funzione fondamentale di ricerca e soccorso aereo in caso di incidenti in mare ed in montagna oppure, in collaborazione con la Protezione Civile, di aiuto alle popolazioni colpite da calamità naturali. Nato come aeroporto interalleato durante la prima guerra mondiale, il Giuseppe Veronesi opera ancora oggi con le massime strutture aeree internazionali.

Andrea Poli

Controcorrente / Peculiarità ferraresi

La "Biga" e il ciclista

Datosi che in questo numero della Pianura si disquisisce dottamente -tra le altre cose- di traffico e di vie di comunicazione, non posso tacervi di due prodotti tipici di Ferrara: la Biga e il Ciclista. La biga, lo dico per i forestieri che avessero la malaugurata idea di leggere queste righe, è il mezzo di locomozione tradizionale della città; all'origine non è che una banalissima bicicletta nuova, tirata a bistecca come si conviene a ogni velocipede fresco di fabbrica che si affaccia al mondo: cerchioni cromati, freni a bacchetta coi pattini di gomma nera, fanaleria perfettamente funzionante, catarifrangenti al pedale e le decalcomanie della Bianchi sui tubi del telaio. Quando è in movimento si sente solo il lievissimo fruscio della catena che scivola sulla ruota dentata: frrr frrr frrr. Nient'altro. Occorrono vent'anni di stagionatura all'aperto nell'inimitabile ambiente della città -nebbia, calura, umidità media attorno al novantotto per cento, piogge acidificate all'aerosol di petrolchimico- perché la bicicletta diventi finalmente una biga: cromature sbrecciate, freni azzerati, catena trasformata in un informe ammasso rugginoso, colore originale evaporato, avanza col discreto sferragliare da caterpillar caratteristico della biga, causato dall'irrimediabile grippaggio dei cuscinetti del

movimento di mezzo: tlac tatatlac tata-tatatlac!, lasciando irrisolta la pregnante questione su come diavolo faccia a restare insieme lungo lo sconnesso acciottolato di Corso Ercole d'Este senza sfarinarsi irrimediabilmente sul selciato.

Le bighe sono normalmente ammassate a grappoli attorno al palo di un cartello di divieto di parcheggio per biciclette, ad esso assicurate tramite robusto catenone in cromo vanadio completo di avveniristico lucchetto di sicurezza con bossolo antistrappo; il quale catenone sembrerebbe decisamente sproporzionato al valore della dueruote, se non fosse che la biga, a dispetto del suo aspetto poco raccomandabile, ha molti estimatori, soprattutto tra chi ha perso l'autobus per la stazione o rischia di darla buca alla fidanzata che aspetta dall'altra parte della città, casi nei quali chi si trova nel bisogno non sta tanto lì a guardare per il sottile e recupera in tutta fretta la biga che un pensionato ha lasciato improvvidamente aperta davanti a un bar del centro, tanto sto dentro solo due minuti per il caffè e la metto di traverso qui davanti alla porta che così la tengo d'occhio. Infatti. Per la legge del contrappasso, il pensionato recupera a sua volta la prima biga disponibile nei dintorni del bar successivo e così via, dando vita a un fitto interscambio di velocipedi, ad ogni passaggio del quale corrisponde una prudenziale riverniciata a bomboletta spray sul modello della rimarchiatura delle mandrie razziate nel vecchio west. E' questa la ragione per cui ogni biga che si rispetti presenta generose stratificazioni di colore, caratterizzate dalla sobrietà degli accostamenti: fucsia, verde marcio, rosso pompeiano, arancio, magenta, ocre e giallo senape. Inventariando le mani di vernice, gli agenti della polizia municipale riescono a scoprire quanti passaggi di proprietà ha compiuto una determinata biga; se sono più di dieci, la biga viene promossa a bigona, che è la massima onorificenza del settore.

In posizione di riposo la biga è innocua,

Erardo Fioravanti
*Nel Delta padano:
 Notte bianca*, 1959, olio su tela,
 cm. 55,5x95,5. Ferrara,
 Collezione Fioravanti.



anzi costituisce una ghiotta attrattiva turistica, offrendosi con sussiego ai divertiti commenti dei torpedoni di visitatori e agli obiettivi delle centinaia di fotografi indigeni, che tutti gli anni sfornano gustosissimi libri illustrati dall'originale titolo: "Ferrara e le sue biciclette". Diventa pericolosa solo quando viene inforcata dal Ciclista. Il quale è un abitante della città estense di età variabile fra i dodici e i novant'anni, maschio e di paternità generalmente di dubbia attribuzione, che ha dedicato la propria esistenza alla realizzazione di un ideale: siccome Ferrara è la città delle biciclette, come sta scritto anche sui cartelli stradali, tutti gli altri dovrebbero star fuori dagli zebedei. Per concretizzare questa sua aspirazione il ciclista su biga è disposto a gesti estremi di autentico eroismo contro i detestati mezzi di trasporto alternativi; così, come Enrico Toti si fece stoicamente smitragliare solo per gettare le stampelle contro le trincee degli odiati austro-ungarici, il ciclista insinua valorosamente la sua fedele biga nel traffico più intenso, per testimoniare col martirio la supremazia del velocipede a Ferrara. Tante le gesta intrepide che quotidianamente alimentano la leggenda dei ciclisti su biga, troppe; la brevità di questo spazio impone di citare solo le più memorabili. Come lanciarsi in slalom gigante fra le auto ferme in doppia fila al semaforo, piazzarsi davanti alla macchina di sinistra e al verde scattare in diagonale verso il marciapiede, tagliando la strada alla capofila di destra. O immettersi in rotatoria appaiati mentre si discute pacatamente delle vicissitudini della Spal, stando bene attenti a rimanere perfettamente a cavallo della striscia di mezzera. Da segnalare anche: la percorrenza contromano dei sensi unici in posizione tir (esattamente al centro della strada); la salita a tutta velocità sul marciapiede all'ora di punta, con azionamento dell'avvisatore acustico da biga -un enorme campanaccio bitonale che raggiunge i centoventi decibel- per fendere la folla dei pedoni come Mosè con le acque del Mar Rosso, rischiando il pestaggio da parte di mamme-concarrozzina inferocite e pensionati con l'artrosi; la marcia a zig-zag per scansare i tombini su strade a forte traffico; l'attraversamento della carreggiata con sollevamento del braccio teso e subitanea svolta a sinistra. Infine l'attività più eclatante, che solo i veri fuoriclasse fra i ciclisti su biga sono in grado di compiere: lo sgranchimento di gambe post-prandia-



A ridosso della Cattedrale, sotto il Volto di Via degli Adelardi, uno storico negozio di biciclette (Foto di P. Zappaterra)

le, da effettuarsi rigorosamente contromano e a biga morta -cioè con fanali e catarifrangenti accuratamente rimossinelle sere di nebbia lungo strade periferiche senza illuminazione; manovra che consente di saggiare i riflessi e le coronarie degli automobilisti che vengono su dalle strade laterali senza guardare a sinistra, hai visto mai che qualcuno stia arrivando al buio contromano.

Nonostante l'eroismo profuso senza sosta dai ciclisti su biga, gli stiramenti sono tutto sommato rari. Colpa degli automobilisti, che saggiamente applicano ai ciclisti su biga le norme di prevenzione dell'aids: se li conosci li eviti. Ma mica per istinto umanitario, sia ben chiaro: la soddisfazione di spalmarne uno sull'asfalto val bene l'imputazione per omicidio colposo. E' che la biga è talmente massiccia (di regola è una olandese col telaio in ferro pieno a doppio cannone e portapacchi in ghisa smaltata da trentotto chili di peso) che se te se ne spiaggia una sul cofano poi ti tocca buttar via la macchina. Finisce così che i conduttori di biga muoiono ingloriosamente nel loro letto ad età avanzatissima, lasciando ai nipoti il compito di continuare l'eroica missione del ciclista, mentre le bighe concludono la loro esistenza decomponendosi pian piano nello sterminato piazzale della stazione ferroviaria dopo aver donato alle colleghe in stato di necessità gli organi ancora vitali: il cerchione davanti, la sella, un parafango. Intanto, da qualche parte della città, centinaia di biciclette nuove, sottoposte all'azione dell'inimitabile ambiente di Ferrara, stanno lentamente trasformandosi in bighe. Per ricominciare il grande ciclo della vita del Ciclista e della Biga.

Marco Buscarino

L'album dei ricordi delle strade ferraresi: il "Gran Premio Nuvolari"

Nel corso dei primi decenni del 1900, a Ferrara, come nel resto dell'Italia, si rese necessario adeguare le strade alle nuove necessità. C'era bisogno di creare collegamenti più diretti che seguissero tracciati agevoli, con strade di sufficiente ampiezza e con suolo resistente. Il macadam era il metodo di pavimentazione stradale usato fino ad allora per l'intera rete stradale italiana. Esso era costituito da pietrisco rullato, e amalgamato col suo stesso detrito. Il macadam però, con l'avvento del trasporto automobilistico, creò non pochi problemi. Le strade accusarono infatti un eccessivo logorio, con la conseguente formazione di pericolose buche ed il sollevamento della polvere stradale originato dalla velocità dei veicoli a motore.

L'esigenza di asfaltare le strade con il catrame si fece indispensabile, anche se la gran parte delle vie stradali rimase in macadam per moltissimi anni. Ciò in relazione al fatto che il provvedimento legislativo del 1923, il Regio Decreto n. 2506, che ne regolava l'attuazione, rimase inattuato sino al 1939. La legge 17 maggio 1928, con la quale era stata creata la A.A.S.S. (Azienda Autonoma delle Strade Statali), complicò inoltre non poco la situazione. Nelle intenzioni il compito dell'A.A.S.S. era quello di gestire le strade più importanti, ride-

nominate "statali" e numerate da 1 (la via Aurelia) a 137, per un totale di 20.622 km. In questa legge vi era però una forte limitazione. Essa infatti sancì

va che non poteva esistere una strada nazionale che collegasse due città dove già esisteva una rete ferroviaria che già le collegasse. In tal modo la rete stradale nazionale, invece di aumentare d'importanza, ne perse sempre di più. E ciò sino allo scoppio della guerra che rese vano ogni sforzo di progresso. E' in questo contesto storico che prese piede e si affermò in Italia lo sport automobilistico, anche grazie a importanti personaggi quali Antonio Ascari, Achille Varzi, Tazio Nuvolari e Enzo Ferrari, oggi rievocati anche a Ferrara con il "Gran Premio Nuvolari" (la seconda gara storica più importante del mondo dopo la Mille Miglia). Ferrari era quasi alla fine della carriera quando Nuvolari intraprese la carriera professionistica divenendo suo rivale in automobile, nonché campionesimo nel motociclismo e poi nell'automobilismo. (Ascari morirà nel 1924 nel G.P. di Francia). Ferrari diverrà più famoso fuori pista che sulle automobili da corsa. Varzi contrasterà Nuvolari sia in motocicletta che in automobile sino al 1930, data della consacrazione di Nuvolari anche come pilota di automobile. Quest'ultimo divenne campione automobilistico assoluto in quell'anno, sull'Alfa Romeo, una 6C 1750 GS «testa fissa» con la quale vinse la Mille Miglia. Nella sua biografia ufficiale si legge: "Tazio fa impazzire mezza Italia: vince la grande corsa ed è il primo pilota che percorre i 1600 chilometri del tracciato a oltre 100 di media. La corsa fu ed è tuttora ricordata per un episodio curioso, la cui veridicità è stata vanamente contestata: Nuvolari avrebbe raggiunto il suo grande rivale Varzi, partito dieci minuti prima di lui, guidando negli ultimi chilometri a fari spenti. A spegnerli sarebbe stato il suo coequipier Giovan Battista Guidotti, il quale ripeté poi questo racconto in una quantità di interviste, incurante delle obiezioni, prima fra tutte quella che il sorpasso avvenne a giorno fatto." Ma è il 1932, l'anno più ricco di vittorie - sette - per Nuvolari, chiamato "il mantovano



Il Volto del Cavallo attraversato da una Bugatti del primo Novecento

volante": G.P. di Monaco, Targa Florio, G.P. d'Italia, G.P. di Francia, Circuito di Avellino, Coppa Ciano, Coppa Acerbo. È campione italiano assoluto e primo nel Campionato Automobilistico Internazionale, basato sui G.P. d'Italia, Francia e Germania. Le macchine sono tutte Alfa Romeo, tutte 8 cilindri sovralimentate: la 8C 2300 spider corsa passo corto, la 8C 2300 MM, la Tipo B monoposto, detta P3. Ora Nuvolari è famosissimo, ma non smette di vincere e nel 1933 le sue vittorie passeranno ad undici portandolo nella storia. Considerato un eroe dall'Italia intera, celebrato da Benito Mussolini e da Gabriele D'Annunzio, non smette mai di stupire per le sue vittorie anche quando sembrano impossibili, come nel G.P. di Germania del 1935 quando vince al volante della P3 (3167 cm cubi, compressore, 265 CV), obsoleta e, sulla carta, nettamente inferiore alle vetture Mercedes-Benz W25 e Auto Union quattro Tipo B. Oppure quando stabilisce il record internazionale di velocità portandolo a 323,125 km/h, con una punta di 336,252. La macchina è l'Alfa Romeo Bimotore. Cambiano i modelli delle auto ma Nuvolari continua a vincere sino al secondo dopoguerra. Dal 1946 le sue partecipazioni alle gare automobilistiche diventano delle vere leggende e anche se non vince più come prima è sempre lui a fare notizia. È il 1947, l'anno che vede la sua ultima vittoria assoluta, nel Circuito di Parma. E ancora dalla sua biografia apprendiamo di una sua impresa stupefacente: "Si tratta della Mille Miglia. Tazio va a Brescia per assistere alla partenza e salutare i colleghi, non è iscritto. Ma si vede offrire una macchina – una Ferrari – e non riesce a dire di no. Ha 56 anni e nessun allenamento: è il 2 maggio e lui non corre dal 14 settembre dell'anno precedente. Ma si scatena come un'iradiddio e nessuno gli resiste. A Pescara è primo assoluto. A Roma ha dodici minuti di vantaggio sul secondo, a Livorno venti, a Firenze trenta. Ma la macchina purtroppo sta cedendo: ha perduto prima un parafango, poi il cofano, gli attacchi dei sedili sono compromessi. A Villa Ospizio, a tre chilometri da Reggio Emilia, la rottura del perno di una balestra nega il lieto fine a una fiaba che ha fatto sognare come poche altre nella storia delle corse. Una fugacissima apparizione in tutto il 1949: compie un solo giro in batteria al G.P. di



Marsiglia, dopodiché cede il volante della Maserati A6GCS a Piero Carini." È ancora la Mille Miglia a caratterizzare la carriera di Nuvolari, e questa volta chiudendo la sua grande avventura di uomo e di pilota, capace di vincere nello sport con le motociclette e con le automobili, e nella vita grazie alla sua tenacia e determinazione, doti che lo hanno caratterizzato come campione ed eroe dello sport motoristico. Un esempio di moralità anche per le nuove generazioni che lo ricordano con il "Gran Premio Nuvolari". La competizione dedicata al celebre pilota italiano raggiunge anche Ferrara dopo aver fiancheggiato la costa adriatica e sfiorato le località marittime di Cesenatico, Cervia e Comacchio. Circa 300 auto d'epoca provenienti da nazioni di tutto il mondo gareggiano, ogni settembre, da oltre cinquant'anni al Gran Premio Nuvolari, in un percorso impegnativo di 1000 km che si snoda fra la Lombardia, la Liguria, la Toscana, l'Umbria, San Marino e l'Emilia Romagna. Una rievocazione storica in cui sono visibili alcuni modelli di auto d'epoca usate da Nuvolari nelle sue imprese memorabili e dai suoi valorosi avversari. Così si legge nelle cronache che presentano l'avvenimento: "... Tre giorni di pura passione, il Gran Premio Nuvolari promette un'alchimia di profumi, sapori e autentiche bellezze di natura e arte, con il rombo finale in direzione di Mantova e con passaggio obbligato a Castel d'Ario, paese natale di Tazio Nuvolari."

Le auto storiche invadono Piazza Savonarola

Margherita Goberti

Giuseppe Buzzoni

Carrozza Hunting Break



Modellismo e antichi mezzi di trasporto

Le carrozze di Giuseppe Buzzoni

Il museo del modellismo storico di Voghenza si è arricchito ultimamente di nuovo ed importante materiale, dopo la donazione di 19 modelli di carrozze, realizzati in altrettanti anni di lavoro da Giuseppe Buzzoni, da parte della moglie signora Nirma, che ha così dato a tutti la possibilità di ammirare questi veri capolavori dell'arte della riproduzione. Buzzoni?! Ma chi è? Si starà certamente chiedendo qualche lettore, confermando l'antico detto "nessuno è profeta in patria". Giuseppe Buzzoni, di Ferrara, fu artista, modellista, pittore e scultore autodidatta, dotato di straordinarie capacità creative e manuali, che mise a frutto fin da bambino, costruendo da sé i propri giocattoli. La sua attività lavorativa fu però tutt'altro che artistica: operaio in una fabbrica, poi centralinista fino alla pensione. Un giorno però, trovandosi all'Ippodromo per una manifestazione, vide lei, una antica carrozza che splendeva in tutta la sua bellezza, rispolverata per l'occasione. Fu amore a prima vista che non lo abbandonò più, almeno finché la salute gli permise di lavorare.

Decise infatti, preso da un nuovo entusiasmo, di farne una copia anche se sotto forma di modellino e, chiesta l'autorizzazione al direttore dell'Ippodromo

dott Spada, si recò spesso a fotografarla, disegnarla, misurarla in ogni sua parte. Preparò schizzi e progetti, dominato da una sorta di furore creativo che lo portò più volte a verificare, pezzo per pezzo, la fedeltà all'originale; ma alla fine la piccola carrozza – un vero capolavoro in scala 1:10 – era terminata.

L'opera risultò così bella, così perfetta ed identica all'originale che gli fu chiesto insistentemente di lasciarla all'Ippodromo, ma Giuseppe Buzzoni creava per se stesso e non si separò mai dalle sue creature. Troppo forte il legame fra l'artista e l'oggetto, davvero qualcosa di viscerale che non lo spinse neppure a cercare il consenso pubblico attraverso mostre o manifestazioni che pubblicizzassero la sua arte. Anche se poi il riconoscimento arrivò, ma non nella sua Ferrara.

Per diciannove anni la sua precisione quasi puntigliosa, affiancata da una ricerca del modello storico da riprodurre, rappresentò un modo per realizzarsi artisticamente e destare in coloro che gli erano vicini ammirazione, stupore e meraviglia. Qualcuno lo sollecitava a partecipare ad iniziative che potessero mettere in risalto le sue opere, e questo accadde in particolare a Treviso, dove l'APT locale dedicò alle carrozze di Giuseppe Buzzoni diverse importanti e frequentatissime rassegne.

Ad una di queste intervenne casualmente addirittura il sindaco della città francese di Orleans, che rimase talmente colpito dalla loro originale bellezza, da prenotarle perché rappresentassero il pezzo forte della cerimonia di gemellaggio fra la città veneta che lo ospitava ed il suo Comune. La data venne fissata e concordata: fu solo questione di attendere il gran giorno. Ma ancora una volta il destino sembrò accanirsi contro Giuseppe Buzzoni, che poco prima dell'appuntamento con il grande successo e la meritata gratificazione si ammalò gravemente. Superata però la crisi con la forza di una volontà incredibile, insieme con la moglie che lo ha sempre

sostenuto, affrontò il lungo viaggio verso Orleans. Fu l'ultimo grande appuntamento della sua carriera di artista.

Incontrai Giuseppe Buzzoni una sola volta, nella sua casa bianca in via Pontegradella, circa quattro anni fa. Una casa accogliente dove era evidente in ogni angolo la sua mano; tanti quadri alle pareti, dipinti prima e dopo la malattia, dove appariva netta la separazione fra la parte destra e la sinistra, proprio come si comportava allora il suo corpo; e poi mobili finemente decorati, impreziositi da fiori e naturalmente loro, le carrozze, i suoi capolavori. Ci accomodammo in giardino per fare quattro chiacchiere fra amici, anche se era la prima volta che ci incontravamo e che sentivo parlare di lui. Con molta sincerità glielo confessai e non rimase neppure tanto deluso: sapeva bene che la sua città non si era accorta di lui.

Oggi, ad un anno circa dalla sua scomparsa, ora che le sue splendide 19 realizzazioni fanno bella mostra di sé al Museo del modellismo storico di Voghenza, Giuseppe Buzzoni ha avuto finalmente quella gratificazione tanto attesa in vita.

Chi era dunque Giuseppe Buzzoni? Definirlo un artigiano è forse riduttivo perché eccelleva sia nella costruzione di modellini (i primi furono riproduzioni di navi) che nella pittura – in particolare gli acquerelli: gli bastavano alcune pennellate per delineare, con intensa ed internerita nostalgia, un luogo o un angolo di Ferrara; piccoli scorci nei quali aleggia ancora lieve il soffio della poesia - fino



Carrozza Mail Coach

al bricolage; più giusto definirlo "artista artigiano", perché la perfezione, la bellezza, l'originalità delle sue opere erano il risultato di una mano dotata di qualche attributo in più.

A saper cercare nella angusta e sovente chiusa realtà della nostra provincia, spesso si hanno piacevoli quanto inaspettate sorprese in campo artistico e sono perciò particolarmente felice di averne scoperta una. Sono lieta di averlo conosciuto, di aver sentito il suo entusiasmo anche quando non gli poteva più servire, di avergli dimostrato la mia sincera ammirazione – poca cosa di fronte al prezioso lavoro che aveva realizzato in scala 1:10 – e di affidare a queste modeste righe il compito di ricordarlo.



La mostra delle carrozze di Buzzoni a Palazzo Scotti di Treviso

Lucio Scardino

Una pala del Garofalo dei Gesuati a Dresda

Nella mostra "Il trionfo di Bacco. Capolavori della scuola ferrarese a Dresda" allestita presso il Castello Estense di Ferrara nell'autunno 2002, una delle opere più ammirate era il dipinto di Benvenuto Tisi detto il Garofalo *Madonna in adorazione del Bambino e angeli con i simboli della Passione* (1).

Datato 1517 e misurante cm 244x130, esso proveniva dall'altar maggiore della chiesa di San Girolamo di Ferrara: il quadro risultava giunto in Germania prima del 1747-50, quando era già citato in un inventario della Gemaldegalerie di Dresda, dove è ancora oggi conservato. Ma un'approfondita ricerca d'archivio, stimolata proprio dalla mostra nel Castello di Ferrara, ha permesso di chiarire in termini precisi la questione della vendita della preziosa pala del Garofalo: dopo averne ragguagliato i lettori tedeschi (2), presentiamo i risultati della nostra ricerca agli appassionati ferraresi d'arte.

Anzitutto, bisogna descrivere il "contenitore" - per così dire - che ha a lungo ospitato il dipinto rinascimentale.

La prima chiesa di S. Girolamo di Ferrara fu eretta, con l'annesso convento, a partire dal 1429 per l'impegno di Giovanni Tavelli da Tossignano, priore dei Frati Gesuati, nella Strada dei Capuzzoli, odierna via

Madama.

Nominato in seguito vescovo di Ferrara (fu altresì il fondatore dell'Ospedale S. Anna), Giovanni da Tossignano morì nel 1446, in concetto di santità e venne sepolto nella piccola chiesa, consacrata l'8 settembre 1478.

Una sorta di veduta idealizzata dell'interno della chiesa si ritrova in una miniatura dei primissimi anni del '500 che illustra la vita del "Beati Joannis Tosignani" in un codice conservato nella Biblioteca Ariostea di Ferrara (3).

Quindi, nell'oratorio fu posto un ritratto del vescovo-beato in piedi, "siglato" con un garofano e che vari studiosi hanno attribuito al Garofalo, il quale sicuramente, come già accennato, eseguì nel 1517 la pala dell'altar maggiore ora a Dresda.

La "descrizione" di Ferrara del pittore Carlo Brisighella (edita solo nel 1990, a cura di Maria Angela Novelli) ascrive alla maniera del Garofalo altre opere presenti nella chiesa ed oggi perdute, come i due affreschi attigui all'entrata e un "S. Girolamo", che faceva *pendant* al ritratto del beato Giovanni da Tossignano.

Il 29 ottobre 1550 il Garofalo dettò il proprio testamento proprio nel convento di S. Girolamo, alla presenza di alcuni frati quali testimoni.

Nel 1668 l'Ordine dei Gesuati fu soppresso per ordine di Papa Clemente IX e tre anni dopo il convento di Ferrara fu concesso ai Padri Carmelitani Scalzi di S. Teresa.

In un documento inedito del 3 aprile 1671 ("L'Inventario de' Mobili Sacri del Convento de' Padri Gesuati...", Ferrara, Archivio di Stato, Archivio Notarile Antico, Notaio M. Orioli, matr. 1050, pacco 2) l'economista Giuseppe Scutellari consegna, fra le altre cose, "un quadro sopra l'assio nel quale vi sono l'effigie della B.V. del Bambino, et un Angelo, e sopra d'essi una moltitudine d'Angeli con instrumenti della Passione di Pio Signor Nostro, sono di mano di Benvenuto da Garofalo".



Benvenuto Tisi detto Garofalo: *Madonna in adorazione del Bambino e angeli con i simboli della Passione* (1517). Dresda, Galleria.

Il dipinto era ancora nell'ancona di mezzo dell'Altar Maggiore della piccola chiesa, come conferma un altro inedito inventario del 1671 nel riportare la citazione della tavola del "Signor Garofoli" (Ferrara, Archivio di Stato, Archivio Notarile Antico, Notaio D. Nalli, matr. 1066, pacco 5).

Nel frattempo Lorenzo Consumati, che risiedeva nella vicina Strada di Belvedere o di S. Francesco (oggi via Savonarola) aveva lasciato, morendo nel 1633, una cospicua eredità di 6000 lire al convento: e dopo aver superato una serie di controversie legali con i suoi familiari, che si trascinarono per decenni, nell'acquistare finalmente l'eredità i Carmelitani decisero di investire il denaro ricevuto costruendo ex-novo una chiesa (quella quattrocentesca era considerata angusta) su un'area quasi prospiciente il palazzo dei Consumati, nell'angolo di via Praisolo e dove si trovavano le stalle di Casa Strozzi.

Quindi la nuova struttura fu collegata, in un vasto quadrilatero, al retrostante ex-convento di Gesuati, anche se venne del tutto rivoltato l'ingresso dell'antica chiesa, che non fu distrutta ma solo murata (oggi funge da sala da pranzo di un albergo).

La costruzione del nuovo tempio procedette laboriosa, su progetto del capomastro Giulio Panizza: nel dicembre 1695 i Carmelitani acquistarono le pietre del palazzo Tassoni, appena atterrato, per riutilizzarle nella chiesa, che fu consacrata solo nel 1712 (in una lapide della controfacciata è un riferimento esplicito ai Consumati: "D.O.M. Templo Laurentii De Consumatis Aere Constructo").

Nella nuova chiesa furono trasportati (oltre al corpo del Beato Giovanni) vari quadri dal precedente oratorio, fra cui la pala dell'altar maggiore, posta forse nel coro interno.

Al dipinto del Garofalo dovette essere assai affezionata la famiglia Consumati, per una particolarissima forma di devozione: nell'inventario dell'eredità di Giovan Francesco Consumati (1641), parente del succitato "benefattore" Lorenzo, risulta infatti "una copia di pittura del quadro dell'Altar maggiore de' Padri di Santo Girolamo" (4).

Ma nel 1728 i Carmelitani si videro costretti a vendere la pala del Garofalo, come risulta da un documento reperito qualche anno fa presso l'Archivio Storico Diocesano di Ferrara (Fondo S. Girolamo, 4/T).



Si tratta di un fascicolo di dieci facciate, che precisa in modo inoppugnabile i termini della vendita del quadro, dagli storici sinora datata genericamente "a prima del 1750" e il prezzo esatto, che una nota scandalizzata delle famose "Vite de' pittori... ferraresi" di Girolamo Baruffaldi (nel I volume, alla pagina 346) riconosceva erroneamente nel "vilissimo prezzo di otto scudi" (in realtà furono 75).

I Carmelitani, forse a causa della costruzione ed abbellimento della nuova chiesa, avevano infatti accumulato vari debiti ed è proprio per "estinguere una parte di censo passivo" che chiesero al Vescovo di Ferrara, Tommaso Ruffo, l'autorizzazione a poter vendere il quadro del Garofalo, il quale si stava deteriorando e andava perdendo il gesso dell'imprimitura.

Fu quindi pubblicato un editto il 6 ottobre 1728 e in quasi due mesi l'unico acquirente che si fece avanti fu Lorenzo Rossi, pittore dalmata il quale viveva a Dresda, dove morirà nel 1731 e che era uno dei tanti consulenti artistici dell'Elettore di Sassonia.

La sontuosa città tedesca sull'Elba era infatti la sede del principato sassone dal 1485 e si arricchiva continuamente di opere d'arte: per quanto riguarda l'aspetto "architettonico", basti solo pensare alle bellissime vedute settecentesche lì realizzate dal veneziano Bernardo Bellotto.

Per la pala di Garofalo il Rossi si dimostrò disposto a versare 75 scudi, come rivela una sua dichiarazione autografa, datata 10 ottobre e allegata agli atti di vendita.

Il beato Giovanni da Tossignano con quattro Gesuati. Ferrara, Biblioteca Comunale Ariostea, Classe I, 306.

Il quadro fu sottoposto quindi al giudizio di due misconosciuti pittori, Luigi Amadori e Stefano Rubini, i quali il 1° dicembre 1728 confermarono la valutazione di 75 scudi (dieci in meno di quanto richiesto dai Carmelitani), a causa delle non ottimali condizioni di conservazione ("la tavola di legno va deteriorando nottabilmente di giorno sgrostandosi il gesso").

L'atto fu stipulato il 2 dicembre nella cancelleria episcopale di Ferrara, alla presenza del vescovo Ruffo, del priore del convento e del notaio Giovan Battista Moratti.

Lo stesso giorno Rossi versò la somma di 75 scudi presso il Monte di Pietà di Ferrara, in acconto del debito che avevano acceso i Carmelitani e il quadro gli venne subito consegnato.

Una circostanza curiosa, sin qui scarsamente rilevata, è che la guida di Ferrara di Cesare Barotti edita nel 1770 (5) segnali ancora "nel coro interiore" della chiesa dei Carmelitani la tavola del Garofalo con "Gesù Cristo Bambino, che dorme, adorato dalla Madre, e con molti Angioli in aria, che mostrano gli Strumenti della sua futura Passione": era stata allora sostituita da una copia, magari quella un tempo conservata nella collezione Consumati?

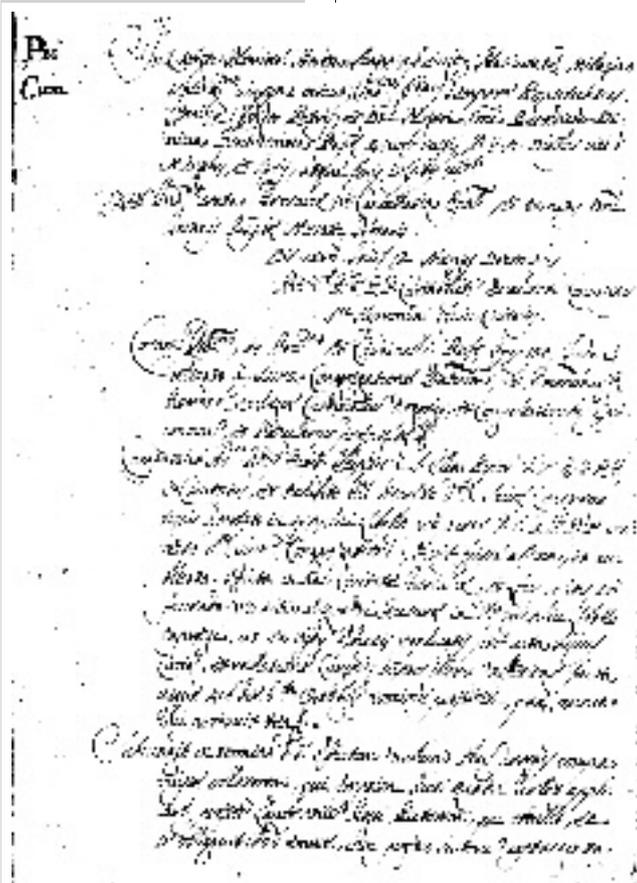
Un mistero destinato a restar insoluto, anche se la "replica" Consumati potrebbe nel contempo esser identificata con quella esposta nel 1949 in una mostra a Palazzo dei Diamanti e definita erroneamente in catalogo come dipinta da un pittore ferrarese del secolo XVI seguace dei Dossi (6).

Ma la copia è stata identificata poi dalla Fioravanti Baraldi quale opera di un ignoto pittore seicentesco, che guarda al modello "con occhi moderni e liberi dalla soggezione" (7).

Invece, al Museo di Chartres si conserva un'altra riproduzione del capolavoro garofalesco in dimensioni ridotte, così come appare un esemplare nella collezione inglese di Lady Douglas Pennant a Peurhyn; copia che la stessa Fioravanti definisce però di ambito dello stesso Benvenuto Tisi da Garofalo (8).

Fa comunque riflettere la circostanza che tutte queste repliche, compresa quella secentesca, avessero un piccolo formato, più adatto alla devozione privata: allora forse Barotti non ha esaminato altre fonti più antiche ed ha preso semplicemente un abbaglio...

L'incipit del documento di vendita del quadro (1728). Ferrara, Archivio Storico Diocesano.



NOTE

(1) *Il trionfo di Bacco. Capolavori della scuola ferrarese a Dresda 1480-1620*, a cura di Gregor J. M. Weber, Torino, 2002, pp.104-106.

(2) L. Scardino, *Ferrara 1517-1728: die stationen von Garofalos Altarbild aus San Girolamo dei Gesuati*, in "Dresdener Kunstblätter", n.1, 2003, pp.9-11.

I nuovi elementi emersi grazie al predetto articolo sono stati ripresi nell'edizione tedesca ed aggiornata della mostra, *Der triumph des Bacchus. Meisterwerke Ferrareser Malerei in Dresden 1480-1620*, Torino, 2003, pp.104-106. Scheda sul dipinto di Angela Oberer e Gregor J. M. Weber.

(3) *Le Arti della Salute. Il patrimonio culturale e scientifico della sanità pubblica in Emilia-Romagna*, Milano, 2005, pp.113-114 (scheda sul codice di Mirna Bonazza).

(4) Cfr. *Fughe e Arrivi*, a cura di Marinella Mazzei Traina e Lucio Scardino, Ferrara, 2002, p.250, n.64.

(5) C. Barotti, *Pitture e sculture che si trovano nelle chiese, luoghi pubblici, e sobborghi della Città di Ferrara*, Ferrara, 1770, pp.153-154.

(6) *Mostra di opere d'arte antica delle raccolte private ferraresi*, a cura di Gualtiero Medri, Ferrara, 1949, n.13.

L'opera, una tavola di cm 51x36, era allora conservata dal commendator Mario Malengo.

(7) A.M. Fioravanti Baraldi, *Inediti cinquecenteschi in raccolte private ferraresi*, in "Cultura figurativa ferrarese tra XV e XVI secolo", Ferrara, 1981, p.230.

(8) A.M. Fioravanti Baraldi, *Il Garofalo*, Ferrara, 1993, pp.127-128.

Antonio P. Torresi

Ancora sullo scultore ferrarese Antonio Garella

Qualche anno fa ho pubblicato su questa rivista (1) il primo articolo sullo scultore Antonio Giuseppe Garella, in cui ho evidenziato le sue origini ferraresi, variamente fraintese dalla storiografia artistica.

Ad esempio, Gigi Salvagnini lo faceva nascere a Ravenna nel 1864, il Panzetta a Bologna nel 1850 e un dizionario sugli artisti emiliani, curato da Maurizio Agnellini, a Bologna nel 1864, città peraltro dove lo faceva morire nel 1919, seppur con un punto interrogativo (2). In realtà Garella nacque nel borgo ferrarese di San Luca il 2 marzo 1863 dal mugnaio Giovanni, figlio a sua volta di Antonio e da Teresa Cairola: il padre era nato a Folisso nel 1825 e si trasferì poi con la famiglia a Vergato, paese sull'Appennino bolognese il cui Monumento ai Caduti verrà eseguito dal voghierese Giuseppe Virgili.

Durante il loro soggiorno ferrarese i Garella abitano in via Capo di Ripagrande, al numero civico 29 e nella città estense nacque anche Giuseppe Vittorio, fratello minore di Antonio Giuseppe, con il quale è stato talora confuso.

Grazie anche al mio articolo apparso su "La Pianura", lo scultore ferrarese ha conosciuto una rinnovata fortuna bibliografica, che qui vorrei rendere nota, assieme ad alcune opere inedite ed eventi sinora mai registrati.

Trapiantato a Firenze, città dove vivrà per alcuni

decenni (e dove troverà tragica morte nel dicembre '19, per un incidente occorsogli nei pressi della stazione ferroviaria di S. Maria Novella, dietro via Guido Monaco), Antonio Giuseppe Garella nel 1882 si era rivolto all'Amministrazione Provinciale di Ferrara, chiedendo un sussidio per mantenersi agli studi (3).

Questo fu forse l'unico "aggancio" con la città natia: non risultano infatti sue opere in collezioni private e in spazi pubblici di Ferrara, neppure nel vasto cimitero della Certosa.

Persino la figura allegorica di Ferrara, eseguita a Roma nel basamento della statua equestre a Vittorio Emanuele II per l'Altare della Patria, si deve a uno scultore leccese, Eugenio Maccagnani, dopo che Giulio Monteverde ne aveva eseguito un bozzetto in gesso, un tempo conservato nelle collezioni della Civica Galleria d'Arte Moderna di Genova (4): ciò, nonostante Garella fosse attivo contemporaneamente nel prestigioso "cantiere" romano, eseguendo le allegorie dell'*Architettura* e della *Musica*, poste sul colonnato superiore del Vittoriano.

Al di là dell'attività quale scultore monumentale, Garella fu assai attivo anche nel campo della piccola scultura, "da salotto" per così dire, sia eseguendo copie da celebri prototipi (una raffinata replica di *Apollo e Dafne* di Bernini nel 2001, esposta a Los Angeles nel 2001) o busti di fanciulle, con o senza ali, interpretazioni liberty del classico mito di Psiche (approdate di recente sul mercato antiquario tedesco).

In una mostra d'antiquariato, allestita a Padova nel 2004, è stato quindi esposto un inedito busto di 70 centimetri in marmo, intitolato *Mignon* e raffigurante un altro personaggio muliebre. Il titolo fa pensare all'eroina del melodramma in tre atti di Ambroise Thomas, rappresentato con grande successo per la prima volta a Parigi nel 1866 e replicato nei decenni successivi. Di ispirazione "goethiana", la vicenda del contrastato

Il Monumento Datini a Prato in una vecchia cartolina.





Mignon. Collezione privata.

amore fra Mignon e Guglielmo Meister, che si conclude con il loro matrimonio, nell'opera di Garella si risolve in un'aggraziata figura di donna dal viso malinconico e dallo sguardo intenso e come perduto nell'inseguire un pensiero amoroso. La pesante frangia che ombreggia magistralmente il bel viso dal perfetto ovale richiama la moda dell'epoca (di fine Ottocento), come pure l'abito appena accennato, che si avvale di una particolare nota "floreale" nel tralcio di fiori di campo che sta alla base del busto. Potrebbe però trattarsi nel contempo di una generica figura femminile, sostantivata sul termine francese *mignon*, che si legge alla base dell'opera e che si può tradurre come "carino, grazioso e gentile": ovvero un puro e semplice atto d'amore nei confronti di una bella donna.

L'inedita scultura è firmata in questo modo: "A. Garella modellò, R. Cellai eseguì", informando così che il modello in

gesso si deve al ferrarese, mentre l'esecuzione materiale in marmo al fiorentino Raffaello Cellai (1840-1915), allievo del famoso Enrico Pazzi (5).

Che il Garella si circondasse di collaboratori è confermato altresì dalla circostanza che egli nel 1889-90 ebbe come alunno privato nel proprio studio fiorentino il giovanissimo Attilio Fagioli, destinato ad una certa fama (6), mentre a sua volta si trovò a far da collaboratore al suo maestro d'Accademia Augusto Rivalta nella realizzazione di un monumento a Trieste nel 1900-1901 (7).

L'opera celebrava il patriota e benefattore Domenico Rossetti e lo scultore ferrarese ne realizzò l'alto e vivace basamento in bronzo con le figure allegoriche della *Legge*, della *Letteratura* e della *Ragione*. Giustamente il Pavanello, a proposito di questo piedistallo, sorta di riuscito *mélange* di elementi classicistici, simbolisti e veristici, ha rilevato una eco precisa del monumento milanese alle Cinque Giornate, realizzato tra il 1881 e il 1894 da Giuseppe Grandi con vigoroso ritmo avvolgente (8).

La *Legge* regge sul braccio sinistro una targa dove è incisa la parola "Lex", mentre col braccio destro solleva una palma, simbolo del valore e della benemerenzza di Rossetti (reso a figura più grande del vero da Rivalta); l'allegoria della *Ragione* tiene in mano una statuetta di Minerva, dea della Sapienza e con l'altra una fiaccola accesa; infine tra queste due è una terza figura, incoronata di alloro, a simboleggiare la *Letteratura* e nella fattispecie la Poesia.

Tutte queste figure muliebri sembrano sfidare la forza di gravità, pur nella posanza delle anatomie magistralmente modellate, grazie all'uso sapiente dei panneggi avvolgenti e svolazzanti che ne ricoprono in parte le nudità e nella fusione virtuosistica che annulla il peso materico, in un movimento circolare, quasi un turbine elegantissimo di membra contrapposte, di gusto già Liberty, pur senza raggiungere le ardite stilizzazioni di Leonardo Bistolfi.

Lo scultore ferrarese si dimostra, ancora una volta, abilissimo compositore di fasciose figure femminili, dove forza e grazia mirabilmente si fondono.

Garella aveva nel frattempo dato altre prove della propria abilità di monumentalista, con il grandioso *memorial* in onore del mercante trecentesco Francesco di Marco Datini, inaugurato nell'ottobre 1896 nella piazza del Comune di Prato e costato 2500 lire,

anche se si farà conoscere soprattutto quale "cantore" dell'epopea garibaldina, tanto che nel numero del maggio-ottobre 2003 del periodico "Camicia Rossa" gli è stato dedicato un articolo. Nel luglio 1895 venne difatti scoperto a Peretola, alle porte di Firenze, il suo bronzeo monumento a Giuseppe Garibaldi, considerato da alcuni il "più bello d'Italia" (9), nel 1904 quello equestre a Pistoia, recentemente restaurato per il suo alto valore artistico e morale (10), mentre nel 1916 collocò sulla strada per Vaiano un maestoso busto dell'"Eroe dei Due Mondi". Ma Garella immortalò il generale nizzardo anche in Liguria, a La Spezia, dopo aver compiuto un sopralluogo nel 1912 assieme al Giusti, capo-scalpellino di Siena, autore del basamento in pietra estratta nelle cave del Romito: la circostanza provocò qualche polemica di carattere campanilistico sul mancato affidamento del monumento equestre allo scultore spezzino Angelo Del Santo (11).

In realtà, Garella fu scultore alquanto eclettico: all'esposizione fiorentina del 1912 presentò un bronzeo *Busto di guerriero romano* (12); presso il Museo Civico di Prato si rintracciano un *Bove muggente* (in cotto) e un *Ritratto del pittore quattrocentesco Filippino Lippi*, nella chiesa di S. Anna in Giolica è un *Compianto sul Cristo morto*, nel 1918 è ricordato dai documenti per un lodatissimo *Apollo citaredo*; eseguì pregevoli tombe in stile *Art Nouveau* per i Cimiteri fiorentini delle Porte Sante e Trespiano e per quello del Verano a Roma, nonché ritratti commemorativi di Giuseppe Verdi e di Cesare Battisti per scuole di Prato. Peccato non si conservi nessuna sua opera a Ferrara: anche se sarebbe auspicabile che la *Mignon*, di proprietà di un antiquario toscano potesse essere acquistata dalle istituzioni ferraresi, quali il Museo Civico d'Arte Moderna e Contemporanea "De Pisis" o la Cassa di Risparmio.

NOTE

- (1) A. P. Torresi, *Antonio Garella, scultore ferrarese a Firenze*, in "La Pianura", n. 1, 2003, pp. 49-51.
 (2) *Emilia-Romagna. Artisti e opere dall'Ottocento a oggi*, a cura di Maurizio Agnellini, Milano, 1995, p. 89.
 (3) L. Scardino, *Fate la carità! Pubblica beneficenza e mecenatismo artistico della Provincia di Ferrara (1865-1899)*, in "Terra di Provincia",



Il basamento del Monumento Rossetti a Trieste.

Ferrara, 2003, p. 59.

(4) Cfr. L. Scardino, *Trine di marmo. Le sculture di Luigi Legnani (Ferrara 1851-1910)*, Ferrara, 2005, p. 95. Sull'allegoria ferrarese di Monteverde, oggi scomparsa, si veda la scheda apparsa nel 2004 nel Catalogo generale del museo genovese, a cura di Maria Flora Giubilei.

(5) A. P. Torresi, *Scultori d'Accademia. Dizionario biografico di maestri, allievi e soci dell'Accademia di Belle Arti a Firenze (1750-1915)*, Ferrara, 2000, p. 48.

(6) E. A. Giovannelli, *Attilio Fagioli. Un profilo biografico e un monumento a Pinocchio*, in "Liberò", n. 25, primavera 2005, p. 1.

(7) A. P. Torresi, *Alcune statue ottocentesche carraresi e fiorentine nel Museo Revoltella a Trieste*, in "Atti e Memorie della Accademia Aruntica di Carrara", vol. IX, 2003, p. 207.

(8) G. Pavanello, *L'Ottocento*, in "La scultura nel Friuli Venezia Giulia dal '400 al '900", vol. II, Pordenone, 1988.

(9) *Girandole, musica e tante bandiere attorno al Garibaldi più bello d'Italia*, in "La Nazione", Firenze, 22 luglio 1995.

(10) Cfr. "La Nazione", Pistoia, 5 aprile 2002.

(11) Cfr. "Lo scultore e il marmo", Milano, 31 luglio-1 agosto 1912.

(12) L'anno precedente Garella era stato eletto presidente della Giuria della mostra fiorentina "Lo scultore e il marmo", Milano, 30 luglio-15 agosto 1911).

Gabriele Turola

Pittura contemporanea: Tito Salomoni

Un surrealista nato sulla riva del grande fiume

Tito Salomoni, nato il 28 agosto 1928 a Pontelagoscuro, dove trascorse da adolescente lunghe ore in riva al fiume, lasciando galoppare la fantasia, come scrive la moglie Anna Maria Morino Salomoni, riprendeva col cavalletto dal vero gli alberi, il Po, le fabbriche.

Gli fu maestro il padre Lino, pittore dilettante (omaggiato con una retrospettiva pontesana nel 2004 curata da Giacomo Savioli), si trasferì a Torino nel 1953; guidato dal destino approdò in questa città definita anch'essa, da De Chirico, come Ferrara, *metafisica*, dove è di casa il surrealismo (si pensi a Italo Cremona amante del grottesco, a Romano Gazzera, inventore di favole floreali e a Felice Casorati, creatore di immagini raggelate, ermetiche).

La sua amata Pontelagoscuro gli ha dedicato (dopo che è deceduto il 2 settembre 1986 a Torino) un parco, all'incrocio con via dell'Isola Bianca, e il concorso scolastico *Tito Salomoni*. Sempre a Pontelagoscuro è stato omaggiato con una retrospettiva nel 1993 presso la Sala "Nemesio Orsatti", accompagnata da catalogo con testi critici di Antonio Caggiano e

Giacomo Savioli, anch'egli pontesano, Presidente della Ferrariae Decus e celebre studioso di storia ferrarese.

Savioli riscontra nell'artista *il senso della storia* e scopre nei suoi simboli una ricerca documentaria, come ad esempio nel dipinto intitolato *Nella mia mente*, che rappresenta il fronte della secentesca via Coperta di Pontelagoscuro, distrutta nei bombardamenti del 1944. Dall'arco d'ingresso della galleria spunta una gigantesca mano che regge una clessidra, emblema del tempo.

L'artista, trasferitosi a Torino, si fece là notare fin dal 1973 con una personale alla galleria "Viotti". Aveva

esposto l'anno prima a Ferrara al Centro Attività Visive del Palazzo dei Diamanti, quando già aveva riscosso successo all'estero: Chicago, Parigi, Vichy. E' presente nel 1977 alla VIII Rassegna C.E.I. al palazzo Unesco di Parigi.

Dopo quella data arrivano i riconoscimenti: la medaglia d'argento dell'Unesco, il primo premio del Phi Delta Kappa; ha illustrato racconti, realizzato copertine di importanti riviste e libri di novellistica e di argomento scientifico. Ha ricevuto il premio per il miglior poster internazionale per la promozione dell'arte di Tel Aviv.

Spulciando i cataloghi e i giornali italiani e stranieri che gli hanno dedicato ampio spazio, riportiamo le più significative recensioni. "L'Espoir" del 24 luglio 1972 mette in risalto *la sua pittura impalpabile quasi trasparente, l'estrema nitidezza, la delicata precisione del disegno*. Questo giudizio è condiviso da "L'Arena di Verona", 11 aprile 1977, nel dire che *Salomoni contrappone alle complicate sciarade dei surrealisti una limpidezza apollinea*. Alla galleria "Ror Volmar" di Vichy (Francia) tiene una personale ogni anno dal 1970 al 1974.

Per l'occasione "Arte italiana per il mondo", 1974, riporta: *L'insistente amore del classico non è una infatuazione ma nasce dal nostro costume. Clessidre, archi, colonne, statue che si incrinano e si sfaldano, analisi dei sogni, nostalgia di suggestioni romantiche*. La "Gazzetta di Ferrara" del 12 settembre 1972 sottolinea: *il mondo che Salomoni rappresenta è costituito dagli stessi elementi della realtà sensibile, disgregati e abilmente ricomposti in base a una strutturazione tanto più assurda quanto più armoniosa in cui vive una sorta di serenità allucinata*. "L'Arena di Verona" dell'11 aprile 1973, riscontra che: *questo rievocatore di visioni ipnagogiche [ossia insorte sulla soglia del sonno] raddoppia l'impegno della realizzazione formale coltivando una minuzia quasi fiamminga*. La "Gazzetta del Popolo" del 2 dicembre 1973 conferma *il puntiglio della resa degli oggetti, architetture di palazzi stori-*

Tito Salomoni: *Nella mia mente* Olio su tela cm. 30 x 40



ci, interni, pieghe di stoffe, pietre, metalli ed ogni altra materia è quasi fotografico. Nel catalogo della mostra allestita al Palazzo dei Diamanti nel settembre 1972, il critico Albino Galvano scrive che: *Salomoni è stato artefice di opere a trompe l'oeil, poi è passato dall'analisi delle cose all'analisi dei sogni. L'artista capovolge l'oggettività ultrarealistica dell'inganno visivo nell'allucinazione. Gli oggetti sezionati, assunti fuori del loro aspetto quotidiano, rivelano il carattere di segni simbolici.* L'artista si autopresenta nella monografia *The Surrealistic World of Tito Salomoni* confidando: *ripenso con tenerezza ai sogni dell'infanzia.* Come i bambini, Salomoni attribuisce massima importanza alla fantasia, fino a trasfigurare la realtà popolandola di fantasmi, creature bizzarre e fiabesche. Il mondo dei giochi viene spesso da lui evocato, come i castelli fatti di carte inseriti nel paesaggio. Il quadro diventa una lanterna magica che proietta sulle pareti visioni fantastiche. Spesso dipinge volti e mani gigantesche che affiorano dalle strade, dalle facciate dei palazzi, quasi personificazioni di città oniriche su cui incombe la presenza della memoria. Nel 1980 tiene una personale alla galleria "Monaco Fine Arts" di Montecarlo; il depliant riporta brevi note critiche in francese, così riassunte in una recensione apparsa su "Les nouvelles littéraires" del 20 agosto 1972: *i soggetti che gli stanno a cuore traducono un'inquietudine, un'angoscia davanti alle nostre attuali condizioni di vita, malgrado tutto vi si legge una sorta di umorismo.* Infatti Salomoni mescola questi due elementi fra loro contrastanti: il senso di malinconia tradotto in atmosfere notturne a volte opprimenti come incubi e la leggerezza di una fantasia alata e sorridente che recupera lo stupore dell'infanzia e che sembra derivare dalle letture di libri come *Le mille e una notte*, *Alice nel paese delle meraviglie*, *Il barone di Munchausen*.

I due aspetti antitetici della personalità del pittore pontesano danno così vita, talora ad atmosfere allucinanti con scene a tinte fosche e ambientazioni degne del romanzo nero (fantasmi, ville sinistre, castelli diroccati, paesaggi notturni macabri, labirinti soffocanti), talora a visioni serene e luminose. Si vedano in merito le opere in cui compaiono giostre coi cavalli, bambini che, come piccoli muratori, costruiscono un arcobaleno fatto di mattoni, fanciulli a cavallo che custodiscono un castello fatto di carte da poker. Proprio nel gioco intermittente di luci ed

ombre, nell'alternarsi di malinconia e sorriso sta il segreto affascinante della pittura surreale di Salomoni. Il suo stile minuzioso si riallaccia alla grande tradizione fiamminga, contraddistinta da dovizia di particolari, dalle immagini di un mondo visto attraverso la lente d'ingrandimento; in tal modo i suoi quadri diventano spiazzanti e inquietanti, grazie a una tecnica quanto mai reale, fotografica, applicata per creare la dimensione del sogno. Qui sta la sua abilità nel conciliare gli opposti. La grande tradizione fiamminga si prolunga fino ai surrealisti belgi Magritte e Delvaux ed è proprio a loro che Salomoni si ispira.

Nella sua pittura si riscontrano immagini nate da meditazioni filosofiche che riguardano i grandi misteri della vita. Così la figura spettrale, avvolta in un lenzuolo, che nasconde il volto, diviene metafora del destino, così pure le sue donne ieratiche vanno lette, non come creature reali, ma come fate, parche, sfingi che ci propongono degli enigmi. Così pure il tema del labirinto rimanda al concetto di uno spazio senza via d'uscita, ricco di sorprese, simbolo di quello smarrimento che ci coglie nel sondare gli abissi della mente umana, mentre le bolle di sapone alludono alla fragilità dell'esistenza.

L'aspetto metafisico del tempo che passa viene visualizzato dalla clessidra o dall'accostamento fra antico e moderno, per cui castelli diroccati sorgono a fianco di fabbriche, le automobili FIAT attraversano le sale della Galleria degli Uffizi, il David di Michelangelo è vestito con camicia, jeans e scarpe di gomma.

Come nei quadri di De Chirico, anche nelle opere di Salomoni si avverte l'ombra della nostalgia, visualizzata dalle immagini dell'infanzia, dai ricordi di un tempo lontano. Si veda il suo dipinto intitolato *La famiglia ritrovata*, in cui, incastrato nella roccia, appare un dagherrotipo sbiadito, color seppia, raffigurante una famiglia di altri tempi, ferma in posa, con abiti del primo Novecento.

La pittura di Tito Salomoni racchiude una preziosa lezione di vita, una filosofia profonda; impariamo così a non prendere alla leggera i sogni in quanto il mondo segreto dell'inconscio, esplorato da Freud, da Jung, da Kafka e da Borges, costituisce un serbatoio, una fonte da cui attingiamo le nostre forze, i nostri istinti vitali. Ricordiamo che Carlo Salomoni, nipote dell'artista, è altresì pittore di stampo fiabesco.

Ringraziamo Anna Morino Salomoni, Maria Grazia Belli e Giacomo Savioli, che ci ha offerto in esame un ricco materiale bibliografico.



Roberto Pazzi

L'ombra del Padre

Frassinelli, 2005 pagg. 247, € 16,00

L'ombra del Padre, dopo *Vangelo di Giuda* (1989), *Conclave* (2001) e *L'Erede* (2002) chiude definitivamente la serie dei quattro romanzi "teologico-religiosi" di Roberto Pazzi. Lo ha dichiarato lui stesso davanti a un folto pubblico, durante una recente conferenza.

Ha infatti affermato che non toccherà più quegli argomenti: davvero mai più. Ma è stato reticente sul perché.

Eppure, quelle quattro opere, ruotanti attorno alla stessa materia dicotomica (divino-umano; bene-male; verità assolute- verità soggettive, etc.) denotano l'esigenza di continuare l'inchiesta su sacralità non ancora disvelate e profanità da ridefinire, pur secondo la sensibilità fantasiosa di un poeta che si dichiara credente. Difatti, proprio dalla loro lettura si evince che quella ricerca non è del tutto compiuta: abbisogna ancora di

risposte, specialmente di quelle riguardanti la persona di Jeshua che, a differenza di quella del Padre, è così divinamente umana.

Da qui, da questo discorso ipostatico discusso ma non concluso, noi lettori ci chiediamo quale sia la ragione dell'annunziata rinuncia a proseguire.

Forse al nostro scrittore è venuta meno la necessità di condividerla con noi, credenti o laici che siamo? O forse egli vuole continuare l'indagine in privato perché quei quattro romanzi tematici hanno ormai rasserenato il suo animo? In realtà, come psicoanalisi insegna, la scrittura porta in sé una grande forza catartica, anche

senza poter fornire la parola definitiva. *Vangelo di Giuda* mette a fuoco, tra l'altro, l'immaginaria distorsione che Giuda ha fatto del messaggio di Jeshua che parlava in aramaico e rifiutava la scrittura. Egli ha surrettiziamente tradito la predicazione del Maestro scrivendo una biografia, un vangelo, che ne stravolge completamente la sostanza. Ha contrabbandato cioè le parole del Cristo con false teorie divine per porle a fondamento di un nuovo potere politico, forte ed assoluto. Questo il grande tradimento; da qui il Giuda sinonimo del Male.

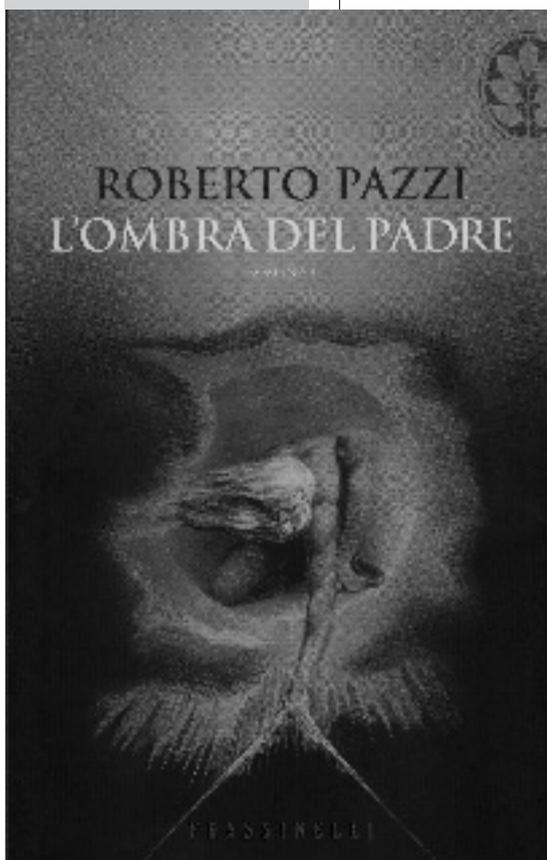
Conclave, il più fantasmagorico dei quattro romanzi, mette a nudo le debolezze umane della maggioranza dei prelati riuniti in un lunghissimo conclave. Vanità, invidie, ipocrisie, irriflessione sull'attualità, richiami della carne, tentazioni diaboliche, allucinazioni e via dicendo sono le gravi manchevolezze che si manifestano durante quell'estenuante clausura. Tra i porporati, però, ve n'è uno, Paide, che agisce con più lungimiranza degli altri. Infatti, approfittando della stanchezza generale, riesce a far eleggere papa il cardinale Ettore Malvezzi, dileggiato da molti proprio perché privo delle manchevolezze suddette, nonché più aperto alla comprensione delle istanze che pone la società moderna.

L'Erede consiste in una lunga lettera piena di dubbi che il vecchio papa malato indirizza al suo sconosciuto successore. Quali sono, oggi, le priorità che attendono risposte dal vicario di Cristo? Dovrà egli continuare ad essere colui che determina, in modo infallibile, la Regola della Chiesa cattolica? Oppure è tempo che lui stesso apra alla collegialità decisionale dei presuli, portatori delle sollecitazioni provenienti dalla comunità dei fedeli e dalla società in generale?

Quali risposte morali egli dovrà dare ai problemi energetici, economici, scientifici? Che cosa dovrà dire ai padroni senza scrupoli del pianeta e ai manipolatori senza scrupoli della scienza? Di fronte alle richieste sociali di nuovi diritti civili la Chiesa potrà restare arroccata sulle vecchie posizioni? Quante volte nella storia essa ha sbagliato proprio a causa della miopia dei suoi ministri!

L'Ombra Del Padre, il romanzo fresco di stampa, pone un tema di fondo ancor più arduo dei precedenti, un tema che riguarda tutti i fedeli e in modo particolare il credente Roberto Pazzi.

La rivelazione divina è compiuta per





sempre? Oppure può essere ancora riveduta, reinterpretata, aggiornata, non solo dai teologi, ma anche dai poeti che dispongono di una sensibilità particolare e della parola adeguata per esprimerla? La risposta pare essere positiva.

Infatti, il fulcro del messaggio pazziano, calato in una storia romanzesca, ridefinisce, distinguendo, il concetto d'amore del Figlio da quello del Padre.

L'amore nutrito dal Figlio è rivolto verso ogni creatura, verso i paria di ogni società, perfino verso coloro che compiono il male, che, in fondo, sono dei sofferenti; mentre l'amore nutrito dal Padre è selettivo, è rivolto soltanto verso le creature perfette.

L'opera narra il ritorno sulla terra di Gesù, non più in Palestina, bensì in un luogo dell'Italia meridionale da dove si sparge subito la voce di quell'evento straordinario. La gente curiosa accorre in massa per vedere il Cristo redivivo e per chiedergli dei miracoli. La televisione di Stato manda allora il suo miglior giornalista, Ottorino Volpe, adatto per tutte le occasioni. Il Governo della Repubblica, preoccupato per l'ordine pubblico, decreta addirittura l'assedio di Roma. La Chiesa cattolica romana rimane, invece, guardinga e timorosa. Non si pronuncia. Nondimeno, in gran segreto, invia sul posto due cardinali perché verifichino che cosa sta succedendo. Uno dei due prelati rimane indifferente, mentre l'altro viene coinvolto dall'afflato soprannaturale che impregna l'ambiente. Decide allora di redigere un diario "circostanziato" che spedirà poi al vecchio papa. Ma lo leggerà solo il nuovo eletto, Ettore Malvezzi [nome noto ai lettori di *Conclave*], pur già allontanato durante il conclave, per le sue affermazioni al limite dell'eresia. Quel limite così presente in tutto il romanzo pazziano.

Gesù, Figlio inseguito dall'ombra del Padre, perché è ritornato tra noi? E' venuto, forse, a portare un messaggio nuovo? Oppure è tornato per tentare di risolvere quaggiù l'antico conflitto parentale?

Invero, i due Esseri Supremi sono alquanto differenti tra loro. Il Padre è Eterno, quindi fuori dal tempo, mentre il Figlio, che è anche umano, è pienamente inserito nel tempo. Egli partecipa della corporeità, ne ama i bisogni e perfino le manchevolezze. Il Padre Eterno, invece, è incapace di amare la parte caduca della sua creazione, mentre rimane fissato nella contemplazione amorosa dell'altra faccia del creato che

è bellezza, salute, giovinezza, perenni ed assolute.

Tutto questo, testimoniato nel diario del suddetto cardinale, permea la meditazione di papa Malvezzi, dopo l'improvvisa e definitiva sparizione di Gesù.

"Erano frasi che [il cardinale] ricordava bene, pronunciate in due dialoghi, la prima dal Padre a colloquio col Figlio, la seconda dal Figlio a colloquio con la sua santissima Madre. Estrapolate dai loro contesti, ma ora connesse da un senso magnifico e terribile, stringevano nella sintesi di una sola immagine la visione ispirata allo scomparso cardinale: anche l'Eternità invecchia il Male è la sua unica distrazione."

Bruna Bignozzi

A cura di Vittorio Sgarbi

Il male

**2 volumi, edizioni Skira,
Ginevra-Milano, 2005,
pagine 377 e 342, € 68,00**

Catalogo in due tomi di una mostra allestita presso la Palazzina di Caccia a Stupinigi (Torino), suddiviso in "Esercizi di Pittura Crudele" ed "Esempi di Crudeltà", curata e voluta dal critico ferrarese Vittorio Sgarbi, con l'inserimento di vari artisti conterranei.

La perdita della dimensione metafisica riporta il Male ad una condizione di laico spaesamento, di inquietante allucinazione di solitudine, d'inesausto segno di crudeltà. Senza più il conforto del riscatto, l'uomo moderno è disperatamente solo di fronte al Male e all'irrompere delle passioni. Una pervasiva "cultura del Male" scopre le sue radici nello stesso fondamento ontologico dell'uomo, saggia sino a che punto può arrivare il livello di sopportazione delle nostre frustrazioni.

Con questa esposizione Sgarbi suggerisce che segnali dell'exasperata condizione esistenziale dell'uomo nei confronti del Male si ritrovano anzitutto nell'arte antica, segnatamente ferrarese.

Si evidenziano qui alcune opere di nostri autori che hanno contribuito a rendere più ricco questo percorso, fatto con intelligenza e grande capacità di visione estetica. Opere che hanno alla fine permesso ai visitatori di condividere nuove per-



cezioni e non solo etiche.

La prima presenza è quella di Giovanni Luteri detto Dosso Dossi (1490 ca.-1542), con una celebre "mandorla", ora nella collezione Cini a Venezia, che faceva parte della decorazione del soffitto della camera da letto del duca Alfonso I d'Este.

Rappresenta l'Ira o la Rabbia. La convenzionalità del titolo non mette in discussione la resa espressiva, la dissonanza psicologica dei soggetti rappresentati, l'iterata concitazione dei personaggi.

Del seicentesco Giuseppe Caletti detto il Cremonese, scomparso a Ferrara nel settembre 1641 e non nel 1660 come risulta in catalogo, viene presentato "Giaele e Sisara", da una collezione privata milanese, dramma sacro raccontato con accenti da favola, tipicamente ferrarese. Una variante di questo quadro il lettore può trovarla nella Pinacoteca cittadina, al Palazzo dei Diamanti.

Molto più numerosi gli apporti del Novecento con le sue infinite diversificazioni del Male. Così il "Ritratto onirico del padre" di Pier Augusto Tagliaferri (Porotto 1872 - Rimini 1909) ci porta alle inquietudini simboliste di inizio secolo.

Un ritratto, come ricorda Lucio Scardino nel suo stimolante saggio che in catalogo, "sembra uscire da uno dei racconti straordinari di Poe, per via degli occhi allucinati, l'espressione febbricitante e i lunghi capelli incrostati come di alghe giallognole".

Pressochè coeva è l'incisione di Ugo Martelli (Ferrara 1881 - Desenzano 1921) intitolata "Mistero" e conservata nella collezione di Elisabetta Sgarbi, sorella del curatore.

Una grande tempera di Aroldo Bonzagni (Cento 1887 - Milano 1918) dal titolo "L'albero degli impiccati" (del 1911, in una raccolta privata di Monza) coglie con sarcastica amarezza le conquiste coloniali italiane in Libia al tempo di Giolitti.

Dalle collezioni comunali di Copparo viene invece il bel marmo pario "Il lamento d'un cieco", 1927, di Enzo Nenci (1903 - 1972), già proprietà del "bassaniano" dottor Mattozzi, in cui il patimento diventa cifra dell'impenetrabilità del dolore e dell'anima dell'uomo.

Infine, per ultimo ma non ultimo, il fumetto che con le sue narrazioni sequenziali riporta la realtà del Male nella realtà delle immagini. In questa sezione si trova una tavola originale di "Nathan Never" del giovane ferrarese Nicola Mari.

Gianni Cerioli

A cura di Silvano Sansavini

Atti del 25° Convegno Peschicolo

**Camere di Commercio di
Forlì-Cesena e di Ravenna, 2004**

La pesca, si sa, è la regina di Romagna; è naturale, quindi, che i romagnoli siano prodighi di attenzioni nei riguardi della coltura attorno alla quale gira tutta l'economia agricola della regione. Il tradizionale Convegno Peschicolo, di cui sono usciti in questi giorni gli atti della venticinquesima edizione -svoltasi a Faenza nel settembre 2004 sotto l'ègida delle Camere di Commercio di Ravenna e di Forlì-Cesena- è uno dei modi per fare il punto della situazione e studiare nuove strategie di coltivazione e di attacco ai mercati.

Nel corposo volume edito a cura del professor Silvano Sansavini, uno degli uomini che più hanno contribuito allo sviluppo e all'affermazione della frutticoltura emiliano-romagnola, sono riportate le relazioni tenute dai massimi esperti del settore all'interno delle quattro sessioni in cui si è articolato il convegno: economia e mercato, miglioramento genetico e innovazioni varietali, biologia, gestione ed efficienza del pescheto, qualità e post-raccolta. Completano l'opera una appendice di opere d'arte ispirate alla pesca, un nutrito elenco di libri e pubblicazioni dedicate a sua maestà il pesce e il dettagliato resoconto di una sterminata mostra pomologica comprendente ben 285 varietà già in produzione nei diversi areali peschicoli italiani (Emilia-Romagna, Veneto, Basilicata, Campania, Piemonte, Marche e Lazio) e 48 selezioni in procinto di affiancarsi alle prime, per un totale di 330 campioni, corredate di una galleria fotografica di oltre cinquanta varietà di pesche e nettarine a pasta gialla e bianca.

Da non perdere infine il resoconto della serata di gala organizzata per l'occasione; una simpatica rimpatriata nel corso della quale sono stati premiati alcuni fra i tanti tecnici, agricoltori e studiosi che dalla metà degli anni Cinquanta ad oggi hanno portato le Romagne e l'Emilia all'avanguardia nelle tecniche di produzione e nella collocazione sui mercati internazionali di pesche e nettarine.



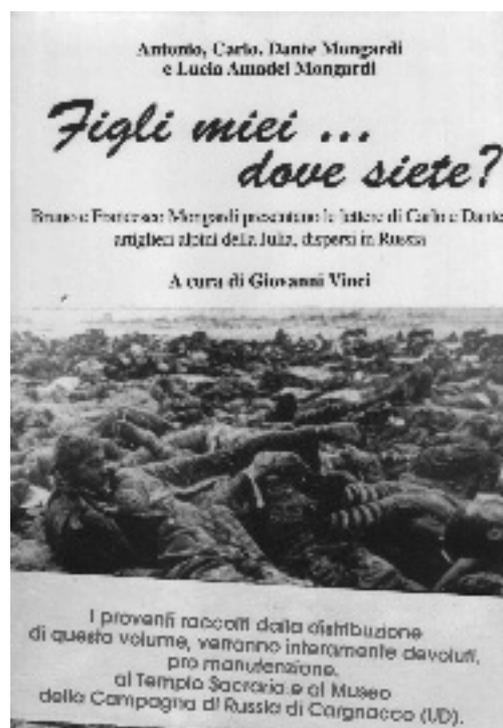
Molta acqua è passata sotto i ponti da quel lontano 20 agosto 1955, quando a Ravenna fu tagliato il nastro del primo della lunga serie di Convegni Peschicoli, passato alla storia col nome di Manifestazione Peschicola Ravennate. Le motoseghe stanno aprendo vuoti paurosi nelle ex pregiate piantagioni della drupacea, logica conseguenza di un calo dei prezzi pagati agli agricoltori che sembra non avere più fine; ai tanti esperti che stanno già in bella vista nell'album di famiglia e ai loro agguerriti eredi spetta di vincere la prossima sfida, forse la più difficile di tutte: razionalizzare il quadro produttivo (330 varietà sembrano francamente troppe) e portare i costi di produzione al di sotto - molto al di sotto - di quelli attuali. Auguri.

Andrea Poli

a cura di Giovanni Vinci

Figli miei...dove siete?

M.P. Fotocomposizione, Imola, 2004



Fra i soldati con la penna nera che partirono nel 1942 per il fronte russo, non pochi provenivano dalla nostra regione. Fra essi anche due ragazzi di Villa San Martino, una piccola borgata romagnola che si trova nel lughese.

Quei due ragazzi, Carlo e Dante Mongardi, furono inquadrati nella 36a batteria del Gruppo "Val Piave" (Divisione JULIA) e dal fronte scrissero numerose lettere ai genitori. In una di esse i due giovani chiedevano a papà Antonio di serbare un po' di buon vino per festeggiare con gli amici il loro ritorno dalla Russia.

Nel 1973 una bottiglia fu rinvenuta, ancora chiusa, nel podere condotto in precedenza da Antonio Mongardi. Faceva parte di quelle che il buon genitore, per esaudire il desiderio dei figli, aveva sotterrato nella speranza di poterle stappare, in una serata di gioia, assieme ai due ragazzi.

Essa, tuttavia, non fu mai aperta e rimase desolatamente chiusa perchè Carlo e Dante Mongardi non fecero più ritorno nella terra natia. Vennero infatti dichiarati dispersi e a nulla approdaron le estenuanti ricerche di mamma Lucia, che mai si arrese all'idea di aver perso per sempre i suoi figli.

La loro vicenda è ora tornata alla luce grazie all'appassionata ricerca di Giovanni Vinci (direttore de l'"Alpino Imolese") che ha trovato, decifrato e pubblicato le numerose lettere che i due artigieri alpini scrivevano a casa. Lettere che parlano dei problemi quotidiani, dei commilitoni, delle vicende belliche (frammiste a quelle familiari) e che suonano autentiche, schiette, talora perfino disarmanti.

Preceduta da una "nota storica" sulla famiglia Mongardi e da un'introduzione che consente di inquadrare il contesto in cui devono essere inserite le vicende dei protagonisti, la raccolta delle lettere e di altri documenti costituisce un prezioso patrimonio che aiuta a comprendere la Storia (quella con la "esse" maiuscola) partendo dalle singole storie dei protagonisti più umili. Piccoli grandi uomini le cui vicende meritano di essere ricordate per la grande lezione che ancor oggi possiamo trarre da quell'immensa tragedia che fu la ritirata di Russia. Tragedia che suona ognora come ammonimento per i vivi, nel doveroso omaggio a coloro che non fecero più ritorno.

Mario Gallotta



Su alcune strade provinciali che attraversano Jolanda di Savoia, la Via Reale, la Via Gran Linea, etc, all'inizio del territorio jolandino sono stati collocati pannelli panoramici che danno il benvenuto agli automobilisti in transito presentando la zona come "tipica del riso ferrarese".

Sono immagini di una campagna ubertosa, con riso maturo che sta per essere colto da una rossa mietitrebbia, o di un'oasi naturale con suggestivi specchi d'acqua e le tipiche specie volatili. Ma c'è anche l'edificio municipale, un vero monumento liberty d'inizio novecento. Bellissimo poi il retro, il saluto ultimo a chi parte e lascia il territorio di Jolanda di Savoia: un bianco Airone Maggiore che s'invola "tra cielo, terra e riso", con un arrivederci.

Walter Matteucci



QUESTIONARIO

Indagine sulla Customer Satisfaction della rivista "La Pianura"

La Camera di Commercio di Ferrara sta conducendo un'indagine per valutare il grado di soddisfazione degli utenti. Le saremmo grati se ci volesse dedicare pochi minuti del suo tempo per compilare il seguente questionario. Le risposte che ci potrà fornire ci aiuteranno a migliorare i nostri servizi per meglio rispondere alle sue esigenze. Tutte le informazioni raccolte saranno elaborate in forma anonima; l'informativa sulla privacy di cui all'art. 13 del D.Lgs. n. 196/03 è disponibile all'indirizzo www.fe.camcom.it.

Le chiediamo di indicare con una crocetta le risposte selezionate, e di compilare eventualmente la sezione relativa ai suggerimenti.

Una volta compilata, stacchi la pagina e la consegni a mano, oppure la spedisca via fax o via internet all'indirizzo "Ufficio Stampa, Camera di Commercio di Ferrara, Via Borgoleoni 11, 44100 Ferrara". In alternativa può compilare il questionario elettronico, del tutto analogo, che si trova alla pagina internet www.fe.camcom.it.

Domanda 1a)

Quali sono i contenuti che Le interessano maggiormente nell'ambito della rivista La Pianura?

Si può indicare anche più di una risposta.

- Analisi di specifici settori di attività economica (commercio, turismo, agricoltura...);
- Inchieste ed articoli su specifici territori comunali della provincia di Ferrara;
- Analisi aziendali: imprese ed imprenditori;
- Interviste agli operatori economici, Autorità, rappresentanti istituzionali ecc.;
- Valorizzazione del territorio ferrarese: iniziative, itinerari, cultura locale;
- Ricerche e testimonianze storiche sull'economia ferrarese;
- Iniziative ed attività della Camera di Commercio di Ferrara.

Domanda 1b)

Quali ulteriori argomenti di ordine economico ritiene potrebbero essere ospitati sulla rivista?

Domanda 2)

Quale formula editoriale preferisce?

- Numeri monografici trattanti uno specifico argomento;
- Numeri "liberi", con presenza di rubriche e sezioni fisse;
- Numeri "liberi", senza rubriche e sezioni fisse;
- Altro (specificare sotto)



Domanda 3)

Valuti con un punteggio da 1 a 3 i seguenti elementi della rivista

	<i>Scarso (1)</i>	<i>Buono (2)</i>	<i>Ottimo (3)</i>
Contenuti			
Aspetto Grafico / Impaginazione			
Formato			
Fotografie			
Copertina			

Domanda 4)

Valuti con un punteggio sintetico da 1 a 3 la rivista nella sua globalità

	<i>Scarso (1)</i>	<i>Buono (2)</i>	<i>Ottimo (3)</i>
Valutazione globale			

Domanda 5)

Dove ha trovato la sua copia de La Pianura?

- Libreria
- Presso la sede della Camera di Commercio (biblioteca o uffici)
- Ricevuta direttamente per posta dalla Camera di Commercio

Domanda 6)

Le chiediamo di indicare i suggerimenti che vorrebbe inoltrare alla redazione, sia per dettagliare eventualmente aspetti specifici relativi alle domande precedenti, sia per segnalare aspetti non trattati nel questionario:

La ringraziamo per la gentile collaborazione.

