



Partito Democratico

**GRUPPO CONSILIARE
PARTITO DEMOCRATICO**

P.G. n. 114039

Ferrara, 9 dicembre 2014

Al Sig. Presidente
del Consiglio Comunale

OGGETTO: Ordine del giorno relativo al progetto “VenTo”

PREMESSO CHE:

- nell'ambito della promozione e dello sviluppo della mobilità sostenibile un ruolo di primo piano rivestono le iniziative finalizzate all'individuazione ed alla realizzazione di reti di percorsi ciclabili ad uso prevalentemente turistico e diportistico;
- negli ultimi anni in Europa si è affermato il concetto di «Greenways», tradotto letteralmente in «vie verdi», ossia dei percorsi caratterizzati da un gradevole inserimento in zone di interesse ambientale o paesaggistico;
- attorno alle vie verdi si è sviluppato un vero e proprio movimento culturale, noto come «greenways movement», che si è impegnato in gran parte delle nazioni europee per la promozione di percorsi dedicati ad una «circolazione dolce» e non motorizzata, in grado di connettere le popolazioni con le risorse del territorio (naturali, agricole, paesaggistiche, storico-culturali) e con i «centri di vita» degli insediamenti urbanistici, sia nelle città che nelle aree rurali;
- le principali associazioni europee che operano sulla tematica, tra cui l'italiana «Associazione italiana Greenways», hanno redatto un documento comune - Dichiarazione di Lille (2000) - nel quale affermano che le vie verdi «devono avere caratteristiche di larghezza, pendenza e pavimentazione tali da garantirne un utilizzo promiscuo in condizioni di sicurezza da parte di tutte le tipologie di utenti in qualunque condizione fisica» e che i percorsi che, per le loro caratteristiche, si prestano in modo eccellente alla trasformazione in vie verdi, sono, oltre alle ferrovie dismesse, gli argini e le alzaie dei fiumi, caratterizzati da pendenze modeste e costanti e da grande valore naturalistico e paesaggistico;
- in tale contesto, l'idea di via verde va ben oltre quella di un semplice pista ciclabile, con cui spesso viene confusa, investendo aspetti più strutturali, come la valorizzazione e la riqualificazione delle risorse naturali, la promozione di uno sviluppo sostenibile, il recupero dei paesaggi degradati e lo sviluppo armonico delle città, e rivolgendosi non solo ai ciclisti ma a tutti gli utenti non motorizzati;
- i requisiti indispensabili che caratterizzano le greenways sono: la sicurezza, in quanto sono percorsi prevalentemente separati dalla rete stradale ordinaria e dedicati esclusivamente a utenti non motorizzati; l'accessibilità, per un'ampia fascia di tipologie di utenti; la «circolazione dolce», legata ad esempio alle pendenze moderate, che ne consente una fruizione piacevole anche da parte di persone non allenate; la multiutenza, poichè le greenways sono, generalmente, percorsi aperti a tutte le tipologie di utenti (pedoni, ciclisti, escursionisti a cavallo, eccetera); il recupero e la valorizzazione di infrastrutture e strutture esistenti e che talvolta versano in stato di degrado e abbandono: sentieri, strade storiche, alzaie, linee ferroviarie dismesse, strade rurali minori; edifici di servizio, eccetera; l'integrazione con l'ambiente naturale, che permette alle greenways di offrire un accesso rispettoso alle aree di particolare pregio naturale e svolgere un'importante funzione educativa consentendo una conoscenza e una fruizione sostenibile del territorio;

- in data 26 settembre 2012 è stato presentato alle Commissioni riunite VIII e IX della Camera il progetto denominato VenTo «In bicicletta da Venezia a Torino lungo il fiume Po passando per EXPO 2015»; il progetto redatto dal dipartimento di architettura e pianificazione del politecnico di Milano consiste in una ciclovia di 679 chilometri che corre lungo il fiume Po, in parte sugli argini, in parte lungo ciclabili esistenti e in parte su tracciati ancora da attrezzare, che vuole collegare Venezia a Torino attraversando altri 121 comuni, ricchi di beni artistici e architettonici e salendo fino a Milano EXPO, accanto ai navigli;

- VenTo è il progetto della più lunga infrastruttura per il cicloturismo in Italia e nel sud Europa, costituendo la dorsale est-ovest della direttrice ciclabile europea Barcellona Kiev (Eurovelo 8) prevista dall'Europa. VenTo si svilupperebbe all'interno di un quadro dalle enormi potenzialità, in connessione con Eurovelo 5 che legherà Francia e Svizzera al Sud dell'Italia e con Eurovelo 7 che attraverso il Brennero collegherà Austria e Germania con il nostro Paese ed il Sud dell'Europa (questo tracciato è già in parte esistente e quindi i vantaggi sarebbero immediati);

- il progetto della ciclovia attraversa 4 regioni 12 province, oltre 120 comuni e 242 località e paesaggi culturali, incrociando lungo il proprio percorso una varietà di bellezze artistiche, monumentali, ambientali e naturali, luoghi di storia, cultura e di produzione unici in Italia; lungo il corso del Po si attestano già oggi 15 aree protette, tra parchi regionali e riserve, che rappresentano una ricchezza straordinaria ed una preziosa riserva di biodiversità; all'interno di questi ambiti si svilupperebbe il 40 per cento del tracciato della ciclovia, generando per queste aree nuove opportunità di fruizione turistica di carattere paesistico e naturalistico; sviluppandosi lungo il tracciato del più grande corso d'acqua del Paese il progetto di VenTo può rappresentare anche l'occasione per ridare centralità al fiume Po e migliorarne la tutela e la valorizzazione;

- tra i caratteri distintivi di VenTo c'è quello della fruizione più possibile ampia e sicura, superando il tratto di eccezionalità che ancora contraddistingue nel nostro Paese la mobilità ciclabile; per questo un punto di forza del progetto è dato dall'elevato grado di integrazione del tracciato della ciclovia con altre forme di mobilità sostenibile: i tratti navigabili del fiume Po e la capillare rete di stazioni ferroviarie distribuite lungo il percorso, che consentono un elevato grado di flessibilità e di adattamento a tutte le fasce di età e di preparazione ciclistica;

- VenTo però non è solo una ciclovia, ma una vera e propria opportunità di sviluppo economico e occupazionale a impatto zero; se il costo di realizzazione è di circa 80 milioni di euro, il valore economico che VenTo è in grado di produrre, sottoforma di introiti per tutte le attività che incontra lungo il suo percorso (dove già oggi sono insediate 14.000 aziende agricole, 300 attività ricettive e oltre 2000 attività commerciali) è di 80-100 milioni di euro all'anno, come dimostrano le esperienze virtuose compiute da altri Paesi europei (la ciclovia del fiume Danubio da Passau a Vienna in Austria e del fiume Elba in Germania);

- il costo relativamente contenuto stimato per l'intera realizzazione di VenTo (circa 80 milioni di euro) è reso possibile dal fatto che per il 15 per cento sfrutta tratti già esistenti, per il 42 per cento si propone di utilizzare argini di fatto esistenti ma oggi inutilizzabili a causa di regolamenti desueti, per i quali sono sufficienti pochi interventi di sistemazione (circa 1 milione di euro), per il 22 per cento è da realizzare con interventi «leggeri» (18 milioni) e il restante 21 per cento richiede interventi importanti (come l'attraversamento dei fiumi) per altri 61 milioni; il rapporto tra la distribuzione dei costi e l'effettiva fruibilità del tracciato è un dato molto significativo: dallo studio dettagliato del Politecnico di Milano risulta che con 1 milione di euro di interventi risulterebbe percorribile il 60 per cento del tracciato; con gli altri 18 milioni di euro si raggiungerebbe una percentuale di fruibilità dell'80 per cento e che solo il 20 per cento del tracciato richiederebbe la parte più consistente degli investimenti, comunque sostenibili in un arco di tempo sufficientemente contenuto;

- la realizzazione di questo progetto richiede però l'assunzione una precisa volontà politica, non solo per l'individuazione delle risorse economiche necessarie, ma soprattutto per il superamento degli ostacoli burocratici e della frammentazione di competenze; andando così verso un nuovo e moderno modello di progettazione e gestione volto alla cooperazione tra gli enti secondo un'unica regia di progetto e gestione capace di mantenere bassi i costi. L'obiettivo da perseguire è quello di un forte coordinamento tra il livello centrale e territoriale: regioni, province, comuni, enti fluviali (autorità di bacino del fiume Po e AIPO), portatori di interessi specifici (associazioni di categoria, privati), replicando il modello di un'agenzia unica, già sperimentato in altri contesti simili, in grado di portare avanti in modo unitario la progettazione e la realizzazione dell'intervento, di contenere costi, tempi e appesantimenti burocratici e di assicurare la sostenibilità della gestione e manutenzione dell'opera una volta realizzata; l'autorità di bacino del fiume Po

potrebbe essere, per competenza di legge e per proprio ruolo sovraordinato e direttamente collegato al Governo quanto alle regioni, un soggetto idoneo ad accogliere questo incarico;

- ad oggi il progetto VenTo ha già raccolto l'interesse diffuso di migliaia di cittadini (circa 2500) e di numerose associazioni nazionali, tra cui la Federazione ciclistica italiana, FAI-Fondo per l'ambiente italiano, il Touring club italiano e Ciclobby. A queste si aggiungono le istituzioni locali quali la città di Torino, Crema, Chivasso, Crescentino. Ci sono state inoltre manifestazioni di interesse da parte di altre importanti istituzioni tra cui l'Autorità di bacino del fiume Po e i comuni di Venezia, Milano, Cremona, Pavia (anche la provincia);

- la realizzazione di una ciclovia lungo il principale fiume italiano può essere un'importante occasione di sviluppo a beneficio non solo della pianura padana; VenTo può diventare l'occasione per dare al Paese un segnale nuovo e capace di far leva sulla nostra cultura, valorizzandola in modo appropriato, per generare sane e diffuse economie e sulla cultura ambientale e del paesaggio.

- La valorizzazione e promozione del Sistema Po attraverso una strutturazione del territorio in grado di consentirne un'ampia fruizione rappresentano infatti un'opportunità per creare, rivalorizzare, recuperare percorsi ciclabili ed escursionistici di elevato profilo culturale per la ricchezza del patrimonio ambientale e storico-architettonico, le tradizioni e l'enogastronomia, nonché facilmente percorribili.

- Nel contempo, l'attenzione ai luoghi richiamata dalla loro disponibilità e godimento, consente di investire risorse in iniziative volte alla conservazione e sviluppo delle componenti naturali peculiari dei corridoi fluviali, elementi significativi di ogni rete ecologica.

IL CONSIGLIO COMUNALE DI FERRARA IMPEGNA

i parlamentari nazionali e i consiglieri regionali

ad intervenire presso il governo nazionale affinché vengano stanziati le risorse necessarie alla realizzazione del progetto "VenTo";

il sindaco e la giunta

a promuovere la costituzione di una cabina di regia insieme a tutti gli altri Comuni che si affacciano sul Grande Fiume per il coordinamento delle competenze istituzionali ed il coinvolgimento di soggetti portatori di interessi territoriali, al fine di consentire la progettazione unitaria di interventi, eventi e politiche turistico-culturali, soprattutto alla luce dell'abolizione delle Province.

Il consigliere comunale PD
Alessandro Talmelli