



COMUNE DI FERRARA

INDICE



# FERRARA

*Piano regolatore generale  
del  
Comune*

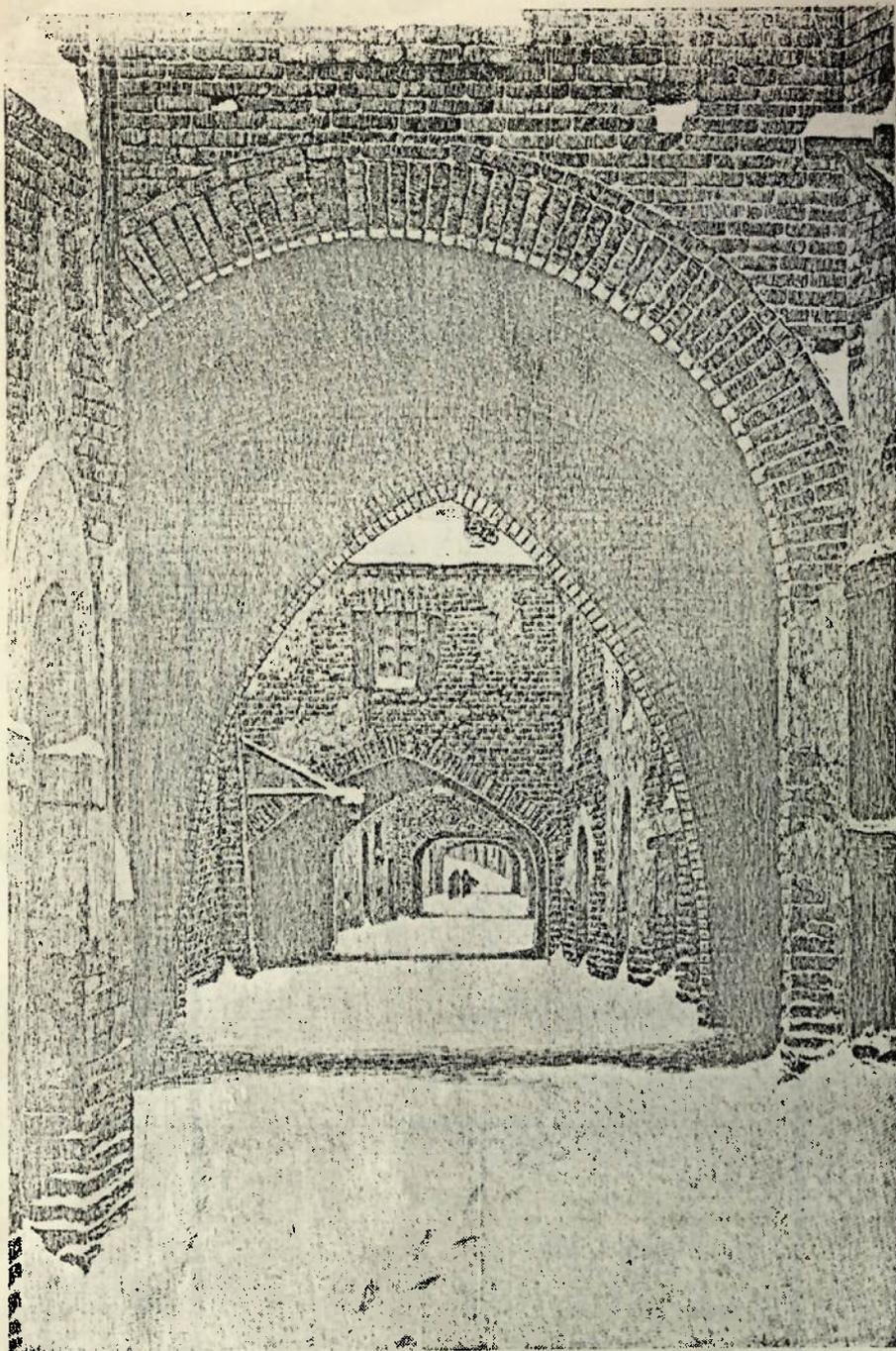
RELAZIONE

PUBBLICAZIONE A CURA DEL COMUNE DI FERRARA  
ANNO 1958



# INDICE

parte		pag.
<b>I</b>	<b>Prefazione</b>	<b>11</b>
<b>II</b>	<b>Premesse</b>	<b>13</b>
<b>III</b>	<b>Cenni storici della città e condizioni geofisiche, economiche, sociali del territorio comunale:</b>	
	<i>a) cenni storici della città di Ferrara</i>	<b>17</b>
	<i>b) cenni geografici e caratteri fisici</i>	<b>27</b>
	<i>c) ambiente economico-sociale</i>	<b>29</b>
	<i>d) servizi</i>	<b>39</b>
<b>IV</b>	<b>Il piano:</b>	
	<i>a) caratteri generali</i>	<b>48</b>
	<i>b) servizi</i>	<b>56</b>
	<i>c) Varianti ai piani precedentemente approvati</i>	<b>60</b>
<b>V</b>	<b>Programma di attuazione</b>	<b>61</b>



Via delle Volte (disegno di Fontana)

## INDICE DELLE TAVOLE

Tav. I	- Ampliamenti della città medioevale fino al 1135 . . . . .	pag. 19												
Tav. II	- Espansioni della città dal 1135 al 1492 . . . . .	» 21												
Tav. III	- Venti dominanti . . . . .	» 27												
Tav. IV	- Densità della popolazione nel centro urbano di Ferrara (Censimento 1951) . . . . .	» 30												
Tav. V	- Grafico del movimento naturale emigratorio della popolazione presente (Comune) . . . . .	» 31												
Tav. VI	- Fognature della città . . . . .	» 42												
Tav. VII	<table style="border: none;"> <tr> <td style="font-size: 4em; vertical-align: middle;">{</td> <td rowspan="4" style="vertical-align: middle; padding: 0 10px;">                     Traffico meccanico                      diretto e di attraversamento                 </td> <td style="font-size: 4em; vertical-align: middle;">{</td> <td style="padding: 0 10px;">Automobili</td> <td rowspan="4" style="font-size: 4em; vertical-align: middle;">}</td> <td rowspan="4" style="vertical-align: middle; padding: 0 10px;">» 44</td> </tr> <tr> <td></td> <td style="padding: 0 10px;">Torpedoni</td> </tr> <tr> <td></td> <td style="padding: 0 10px;">Autocarri</td> </tr> <tr> <td></td> <td style="padding: 0 10px;">Autotreni</td> </tr> </table>	{	Traffico meccanico diretto e di attraversamento	{	Automobili	}	» 44		Torpedoni		Autocarri		Autotreni	
{		Traffico meccanico diretto e di attraversamento		{	Automobili			}	» 44					
				Torpedoni										
				Autocarri										
	Autotreni													
Tav. VIII														
Tav. IX														
Tav. X														
Tav. XI A	- Stato attuale della circolazione viaria esterna ed attraversamenti . . . . .	» 53												
Tav. XI B	- Schema di circolazione viaria esterna . . . . .	» 53												
Tav. XII	- Penetrazione al centro da Porta Reno . . . . .	» 52												
Tav. XIII	- Schema circolazione traffico meccanico tra la stazione FF. SS. e il centro cittadino . . . . .	» 54												
Tav. XIV	- Schema di traffico per la zona sportiva . . . . .	» 57												

NOTA: le tavole distinte con numeri romani sono allegate alla Relazione: quelle con lettere maiuscole si riferiscono invece al progetto del Piano Regolatore Generale e vanno consultate a parte.

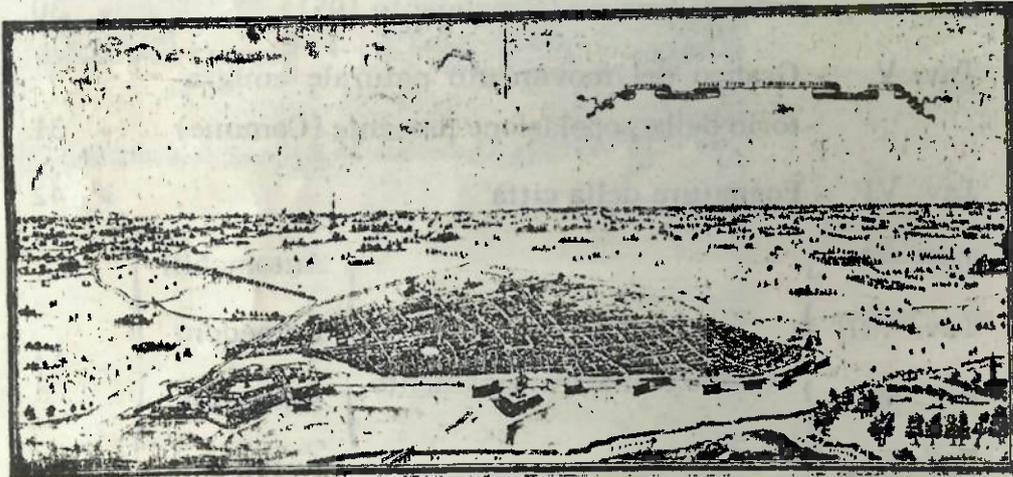
# INDICE DELLE TAVOLE

Tav. I - Ampiamenti della città medievale fino al 1152 ..... pag. 19

Tav. II - Espansione della città dal 1152 al 1492 ..... » 21

Tav. III - Venti trentini ..... » 27

Tav. IV - Demone della popolazione nel centro in



Tav. XIa - Stato attuale della circolazione viaria esterna ed attraversamenti ..... » 23

Tav. XIb - Schema di circolazione viaria esterna ..... » 23

Tav. XII - Penetrazione al centro da Porta Reno ..... » 23

Tav. XIII - Schema circolazione traffico mezzogiorno tra la stazione FF. SS. e il centro cittadino ..... » 24

Tav. XIV - Schema di traffico per la zona sportiva ..... » 27

NOTA: Le tavole di questo volume sono state pubblicate in forma di album a cura della Soprintendenza alle Antichità della Provincia di Trento. Le tavole sono state disegnate e illustrate in base al progetto del Piano Regolatore. Da notare a pagina 27 l'immagine aerea.

# Presentazione

---

*L'elaborazione del Piano Regolatore Generale ha costituito il capitolo più importante e dibattuto dell'attività del nostro Consiglio Comunale dalla Liberazione ad oggi.*

*L'Amministrazione si è orientata sui fondamentali interessi economici e sociali della cittadinanza che lavora e produce e che pertanto agisce come protagonista del presente e del futuro; ha tenuto in tutta considerazione le incalzanti possibilità aperte su orizzonti sempre più ampi dai grandiosi rivolgimenti nel campo delle scienze, della tecnica e dell'economia; ha considerato che Ferrara, per le sue caratteristiche geografiche ed economiche, è in condizione di assurgere ad uno dei centri nazionali di maggiore sviluppo industriale.*

*Ricostruire non solo il passato, ma sulle rovine lasciate dalla guerra edificare l'avvenire, fu uno dei più chiari e spontanei orientamenti che nella cittadinanza, sotto la guida del Comitato di Liberazione Nazionale, si tramutò in indirizzo e guida costanti.*

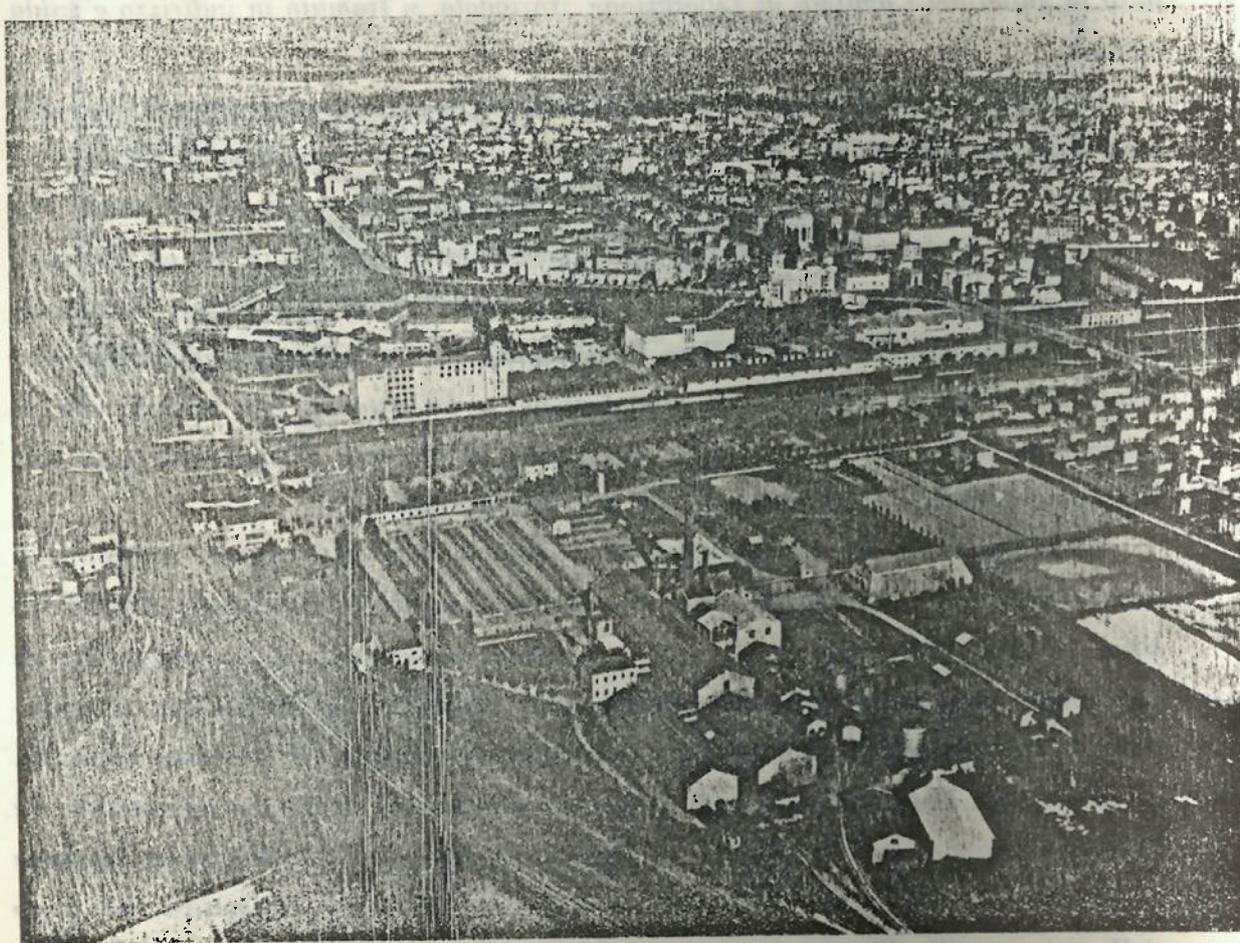
*Il dibattito sul divenire di Ferrara ebbe inizio nelle giornate immediatamente successive alla Liberazione, anche se l'aspetto più urgente riguardava allora la ricostruzione di tutto ciò che la guerra scatenata dai fascisti e dai nazisti aveva distrutto. E il dibattito era stato impostato ancor prima: dagli operai, ad esempio, che sottraevano alla razzia il macchinario delle nostre fabbriche e che, ricollocandolo all'indomani della Liberazione, confidavano in uno sviluppo industriale svincolato dal dominio della grande speculazione; o dal cittadino che pensava alla ricostruzione della sua casa e della sua strada in funzione di una città e di una provincia rinnovate e proiettate in un avvenire fiorente.*

*Evidentemente, un Piano Regolatore Generale non può essere concepito in forma statica e superficiale, ma prendendo l'avvio da tradizioni di così insigne vitalità, da esigenze di così travagliata maturazione e da prospettive di così audace volontà, vuole essere non solo uno strumento aggiornato con le impetuose trasformazioni in atto, ma farsi esso stesso stimolatore del progresso ferrarese, un tale Piano Regolatore non può presentare conclusioni definite e immutabili. Le soluzioni possono esservi indicate in concetti fondamentali, con la visione dinamica di una Ferrara in grande espansione economica: cioè nella prospettiva che parte dalla esigenza di allargare la zona industriale cittadina, di creare un porto indu-*

striale a Comacchio e una zona industriale nel Basso Ferrarese, e che a questo fine subordina la soluzione dei problemi idroviari, del traffico stradale e ferroviario, dello sviluppo urbanistico, del richiamo turistico. Una prospettiva alla quale fanno da sfondo il completamento della riforma agraria generale e delle altre opere di bonifica e di trasformazione fondiaria, la valorizzazione della città monumentale e artistica e del nostro litorale adriatico.

L'Amministrazione Comunale ha inteso affermare, nella concezione del Piano Regolatore Generale, che l'economia agricola continuerà sì a giocare un ruolo rilevante nell'avvenire della nostra città, ma che un progresso sicuro sarà garantito solo con l'espansione industriale: infatti le conseguenze che saranno apportate dalle grandi opere di bonifica e di irrigazione e dalla meccanizzazione delle campagne avranno un peso notevole, ma non tale da impedire il fenomeno dell'inurbanamento, l'esodo già iniziato di masse ingenti di lavoratori dalla campagna.

Direttrice fondamentale di un Piano Regolatore Generale è pertanto quella di assicurare tutte le condizioni per lo sviluppo industriale e per il conseguente sviluppo urbanistico di Ferrara, intesa come centro naturale di una provincia che punta decisamente ad aprirsi un grande porto industriale sul mare, non solo, ma



intesa come centro industriale e commerciale intermediario tra l'Adriatico e il retroterra padano.

La ricchezza maggiore sulla quale dobbiamo contare (e che indica tale soluzione) è costituita dalla nostra rete idroviaria. Perciò il Piano Regolatore Generale prevede il congruo allargamento della superficie di territorio da vincolare a zona industriale ed assegna alle aree industriali l'ubicazione su quei tratti di canali sui quali è inevitabile che si protendano le industrie alla ricerca delle comunicazioni idroviarie, degli scali, dello sbocco al mare attraverso il futuro porto di Comacchio, dei collegamenti padani e internazionali sulla futura idrovia Portomaggiore-Ferrara-Cremona-Milano-Lago Maggiore-Svizzera, di cui la nostra città è in posizione di "nodo idroviario".

E' indubbio che l'apertura di un grande porto al mare e l'attuazione delle citate opere di bonifica, di trasformazione fondiaria e di valorizzazione della riviera richiameranno nella nostra provincia vaste correnti di traffici. Preoccupazione nostra è di scongiurare il pericolo di vedere tagliata fuori Ferrara dallo sviluppo del Basso Ferrarese verso il quale, attraverso la Strada Romea, già gravitano interessi multiformi delle vicine provincie romagnole e venete. Ferrara dovrà essere perciò collegata con autostrada e ferrovia al suo porto industriale sull'Adriatico, e similmente dovrà collegarsi con la pianura padana a Ovest, con i traffici di frontiera a Nord (Verona).

Orientare l'elaborazione del Piano Regolatore Generale sulla direttrice della industrializzazione, per ricavarne appropriate soluzioni a mano a mano che saranno resi esecutivi i Piani particolareggiati, è stato dunque il severo impegno assolto dalla Amministrazione con la competenza e l'entusiasmo che le deriva dai profondi legami stabiliti con la cittadinanza, con gli Enti Locali di tutta la provincia, con le categorie produttrici e con i lavoratori in particolare. Un doveroso riconoscimento vada al Chiarissimo Prof. Giovanni Michelucci ed ai suoi collaboratori, la cui opera è stata veramente preziosa per la realizzazione pratica degli orientamenti della Amministrazione Comunale.

Questo è il risultato, dettato non tanto da una generica fiducia nelle capacità creative dei nostri concittadini, bensì dalla certezza che i ferraresi, attraverso le loro rappresentanze, sono disposti a battersi per mantenere la pace e le conquiste democratiche, per acquistare uno stabile benessere economico e sociale.

# Prefazione

DI GIOVANNI MICHELUCCI

La relazione tecnica pubblicata in questo volume illustra efficacemente i criteri seguiti nello studio del Piano Regolatore Generale della città; criteri che sono stati suggeriti dalla considerazione obiettiva di una reale situazione riguardante la produzione agricola, l'industria, l'artigianato, il turismo e le altre attività e manifestazioni secondarie (oltre s'intende quella del traffico, dei servizi pubblici, ecc.) e da una giustificata fiduciosa previsione relativa allo sviluppo di queste attività, prima fra tutte quella industriale.

A queste considerazioni che possiamo definire "tecniche" se ne è aggiunta una "psicologica" di non secondaria importanza e che è questa: la città ed il Comune di Ferrara possono definirsi "popolari" perchè la popolazione è costituita in gran parte da lavoratori; ma a maggior ragione possono dirsi tali perchè la popolazione stessa manifesta una sensibile esigenza all'associarsi, al trovarsi, al "vivere insieme".

Non è questa una caratteristica particolare della popolazione ferrarese ma di altre di altri centri della regione Emilia-Romagna. A Ferrara però più che in ogni altro Comune, questo sentimento di socialità è forse reso più evidente (e appare per questo più intenso che altrove) dalla possibilità che la città vera e propria (che esercita una forte attrazione sulle periferiche legazioni) e particolarmente il suo centro fra il Castello Estense e S. Romano, offre ai cittadini di riunirsi nelle ore di riposo ed invadere piazze e strade, seduti ad un caffè o passeggiando in questo ambiente dalla misura umana, la cui bellezza, malgrado alcuni fatti negativi, risulta da una raggiunta armonia fra le opere d'arte, gli edifici che rispecchiano interessi

della vita quotidiana e la vita stessa che si è manifestata addossandosi perfino ai monumenti.

Nella compilazione del Piano tutte le considerazioni pratiche, economiche e psicologiche dovevano entrare in giuoco per poter definire una forma che rivelasse in modo elementare il fine che si proponeva il Piano e che consentisse di delineare un "carattere" quanto più possibile preciso: fine e carattere che possono definirsi appunto "popolari" e per ciò tali da determinare una continuità nella forma urbana. Ma per raggiungere questo occorreva tener presente quale "protagonista" (come giustamente è detto nella prefazione della Giunta Comunale) la popolazione lavoratrice e gli oggetti che servono alla sua vita a cominciare dalle case; e far sì che queste, se povere o insufficienti (come ve ne sono) ricevano dall'espansione della città, prevista dal Piano Generale, elementi nuovi che migliorino la loro situazione inserendosi in un ambiente che consenta una vita più confortevole e dignitosa e che costituiscano un ampliamento vivificante del centro cittadino.

A conclusione delle considerazioni accennate è venuta fuori una proposta, un Piano cioè, che rispecchia ed esalta la continuità della città, organismo associativo in cui passato e presente tendono a fondersi pur rispettando di ogni tempo le caratteristiche, gli interessi, i valori fondamentali.

E poichè le esigenze nostre, di oggi, non debbono recare offesa ai documenti che espressero con tanta evidenza i valori dei tempi passati, insieme ad alcune opere che tendono a migliorare le condizioni del traffico (là dove le demolizioni possono esser ridotte al minimo ed operate su edifici di scarsissimo

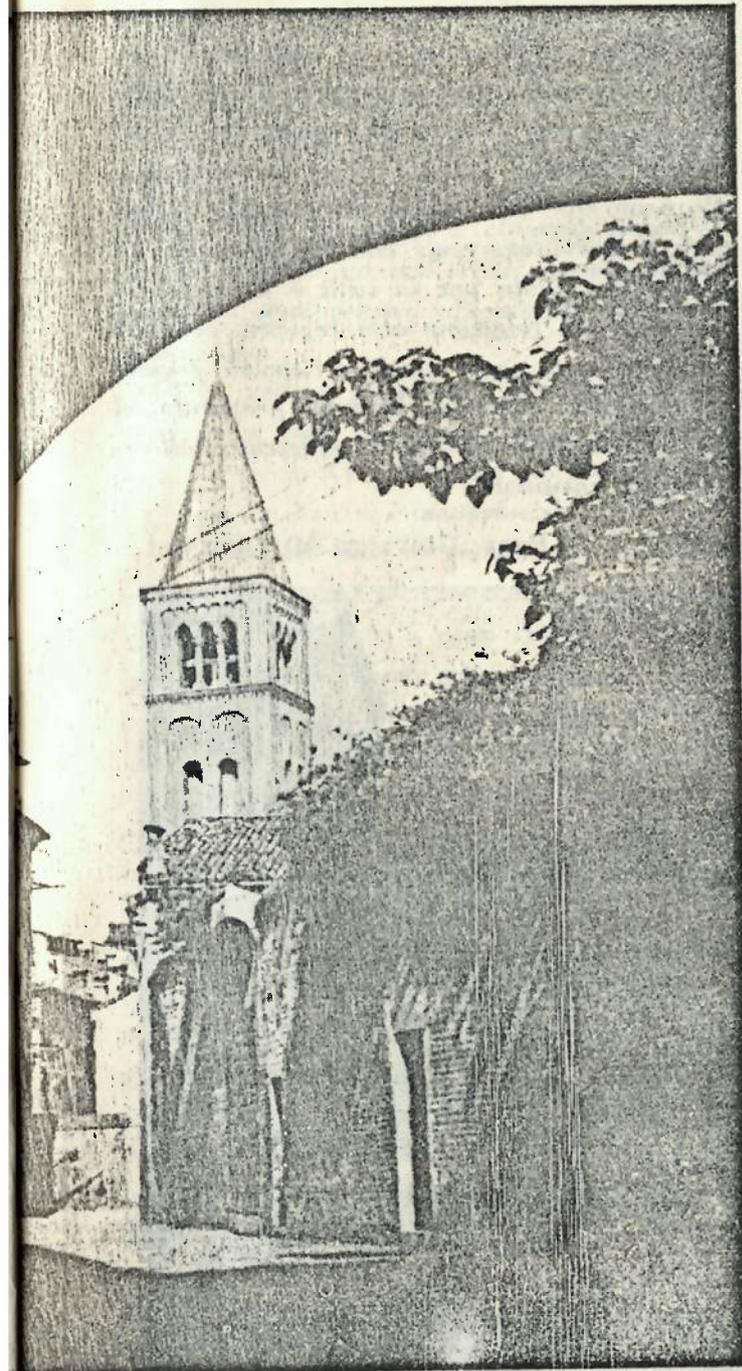
interesse architettonico e urbanistico senza pregiudicare in alcun modo il documento storico) sono state previste altre opere ritenute opportune per ristabilire un senso unitario del centro antico, collegando tra loro, attraverso un tessuto di spazi appropriati, alcune zone ed alcuni edifici di singolare importanza.

Con le nuove strade e i perfezionamenti progettati al di fuori del centro cittadino si è inteso di facilitare le comunicazioni con tutta la provincia alleggerendo il traffico nella città, ed in pari tempo di dare alla zona industriale un'attrezzatura stradale consona alle sue necessità attuali e più ancora a quelle future.

Però, con questo alleggerimento, non si è voluta creare una frattura fra la zona industriale, le altre zone periferiche e la città vecchia; ma chiarendo i singoli interessi e pur evitando con ogni cura il costituirsi della "macchia d'olio" (impedendo cioè lo sviluppo e lo sbocco della città verso alcune zone della campagna circostante la cui conservazione è stata ritenuta indispensabile igienicamente, praticamente ed esteticamente per la città stessa) è stata tenuta presente la necessità di dare ai cittadini che lavorano e vivono in quelle zone la sensazione di essere direttamente collegati alla città stessa, e di partecipare quindi della sua nuova forma e delle sue vicende, tanto da potersi ciascuno considerare, in atto o in potenza, un artefice di quella forma stessa.

Ferrara vuole dunque conservare il suo carattere popolare e, sviluppandosi, potrà conquistare una nuova "bellezza" se, raggiungerà in pari tempo, come è nelle decise intenzioni dell'Amministrazione Comunale, un livello di dignità nelle case singole e nelle attrezzature sociali quali le scuole, i mercati, gli spazi pubblici, ecc.; e se preciserà i rapporti di dimensione fisica e morale fra i singoli quartieri (fra i singoli organi cioè) e l'organismo-città, per cui quest'ultimo, anziché risultare soffocato da ciò che nasce di nuovo, acquisti invece un più ampio spazio articolato e vitale, e sia esaltato nella sua funzione civile ed associativa.

La "giustificata fiduciosa previsione" a cui ho accennato in principio, relativa allo sviluppo delle varie attività nel ferrarese e particolarmente di quella industriale, deve attribuirsi (come è già stato messo in evi-



denza nella prefazione della Giunta Comunale che precede queste mie note) alla situazione geografica della regione, alla sua economia, alle aspirazioni e alle speranze di una popolazione che non vuol vivere di rendita sul passato, ma che sa come gli sviluppi della scienza e della tecnica, dei rapporti commerciali e degli scambi fra i vari Stati, in continuo divenire, tendano fatalmente a modificare il concetto di spazio urbano.

Ferrara così guarda ad un futuro, che si augura non lontano, in cui un'attrezzatura idroviaria moderna, un porto industriale attraverso cui raggiungere il mare, le consentano di definirsi quale centro attivo di una via commerciale ed industriale che colleghi l'Adriatico al Nord Europa.

Da questo auspicato sviluppo deriverebbe evidentemente e conseguentemente un beneficio a tutta la provincia per quanto si riferisce alla produzione industriale, all'agricoltura e all'esportazione dei prodotti e di riflesso immediato quel beneficio si estenderebbe ai vari centri della provincia, fino alle

legazioni per le quali sono stati previsti alcuni sviluppi edilizi, dei miglioramenti relativi alle strade e nuove attrezzature sociali.

Il Piano Generale non pone a fuoco, evidentemente, tutti i problemi a grande raggio, che sconfinano cioè dai limiti che gli sono assegnati, ma tende a rispondere alle richieste funzionali del territorio comunale, degli enti e della popolazione, proponendo uno sviluppo urbanistico ed edilizio logico da un punto di vista pratico ed economico suscettibile di rispondere ad ogni nuova positiva esigenza, senza pretendere di precisare una forma entro cui la città possa, in un avvenire vicino o lontano, trovarsi sacrificata. Propone cioè una nuova attrezzatura collettiva e nuovi aggregati che costituiscano un contributo vitale per la città e il territorio comunale in relazione alla regione, considerando il tutto come unità territoriale sociale ed umana in continuo divenire, preparata ad assumere il ruolo di organo efficiente nell'organismo nazionale.

PROF. GIOVANNI MICHELUCCI



La presentazione di un piano regolatore costituisce un fatto di grande importanza per la influenza da esso esercitata sullo sviluppo della collettività alla quale si riferisce; e perciò rappresenta indubbiamente un atto di coraggio e di fede da parte della Amministrazione che lo adotta.

L'asserto è maggiormente valido per quanto riguarda questa città giacchè lo studio, il quale oggi giunge al suo compimento e che nelle pagine seguenti verrà illustrato, non prende le mosse da altri precedenti piani generali ufficialmente predisposti ed approvati.

Molto addietro nei secoli si deve rimontare per allacciarsi al piano tracciato da Biagio Rossetti sul finire del secolo XV, voluto dal suo Duca, cantato dai poeti d'Italia e se è indispensabile a quello collegarsi, come vedremo, per giungere alle conclusioni alle quali è giunto il presente studio, occorre porre in risalto il fatto che il vasto campo di indagini non era in qualche modo obbligatoriamente legato a schemi predisposti in periodi di tempo recenti.

Sicchè l'impegno è risultato sotto alcuni aspetti più libero e semplice, sotto altri più gravoso per la mancanza di elementi e di materiale di precedenti studi, e per la presenza di situazioni di fatto non trascurabili.

Come sarà agevole rilevare, leggendo la parte storica della relazione, le conclusioni sulla formazione e sugli sviluppi di questa città hanno condotto ad esatte precisazioni: dalla via romana, della quale si sono ritrovate sicure tracce lungo i percorsi delle attuali vie: Saraceno - Mazzini - Garibaldi, un tempo detta via "dei Sabbioni", esistente sulla sinistra del Po e certamente presidiata da un "castrum" che la intercludeva e che sorgeva, ritengo, ove oggi risiede il quadrato dei palazzi comunali; dalla formazione lungo il corso del fiume delle vie ad esso parallele (Ripugrande, Carlo Mayr e Volte); allo sviluppo dei punti di approdo lungo il Po, sono evidenti i caratteri fluviali e commerciali dei primitivi insediamenti.

Lo sviluppo dei commerci favoriva l'accrescimento dell'aggregato urbano: ed è agevole, osservando le tavole che accompagnano questo studio, rendersi conto del successivo espandersi naturale e progressivo della città sotto la configurazione di isolati paralleli al corso del fiume sino al momento di quella che si può chiamare una "esplosione", sotto forma di grandiosa e rivoluzionaria visione urbanistica, che passa sotto il nome di "addizione Erculea" della fine del secolo XV.

Le amplissime vie, gli orti e i vasti giardini, la ombrosa cinta arborea dei bastioni assicuravano un territorio di espansione rimasto quasi integro per secoli.

Le spontanee iniziative, gli interessi di una minuta ma fervidamente operante classe sociale, diedero le indicazioni delle tendenze espansionistiche solamente in questo XX secolo, dopo la prima guerra mondiale.

In quel periodo di tempo cominciarono a sorgere i quartieri a mezzogiorno dell'antica silente città, in forma alle volte un poco disordinata e con le caratteristiche di una modesta edilizia: di quella edilizia espressione del desiderio di godere della propria casa, del proprio giardinetto od orto; desiderio profondamente radicato nelle popolazioni romagnole; e del quale il piano ha tenuto conto, per quanto consentito dall'economia generale.

In quel periodo di tempo, Ferrara - sempre idealmente legata al suo fiume - provvedeva ad attivare la prima linea di navigazione interna collegando con un canale il Po al Volano ed al mare attraverso i territori della provincia.

Questo canale fu chiamato "Boicelli" dal nome dell'ideatore: e attorno alle sue sponde doveva svilupparsi la Zona Industriale, progettata dall'ing. Girolamo Savonuzzi negli anni dal 1919-1924, nelle cui vicinanze poscia timidamente nascevano i primi villaggi operai.

Ecco dunque chiaramente delineate due tendenze di spontanea espansione: l'una a sud dell'antico

nucleo cittadino, l'altra a nord verso il Po: entrambe estranee alla città rinascimentale la quale continuava a mantenere il carattere di "bella addormentata", con i vasti orti e spiazzi entro la cerchia delle mura medioevali.

Le atroci gravi distruzioni dell'ultima guerra lasciarono la città con il 40,66% di stabili distrutti o gravemente danneggiati e la già fiorente industrie borgata di Pontelagoscuro distrutta completamente.

Il piano di costruzione e di ampliamento del centro urbano; quello di ricostruzione di Pontelagoscuro; la trasformazione del tortuoso tracciato della linea ferroviaria Bologna-Padova rettificato in un rettilineo nel tratto Ferrara-Ponte sul Po, vennero studiati ed attuati tenendo presenti e non perdendo di vista i concetti fondamentali che costituivano la base per lo studio del piano regolatore e cioè che il piano doveva riflettere le esigenze della società per la quale veniva studiato, e che perciò le indicazioni date dalle spontanee espansioni dovevano tenersi nella massima considerazione; che alla formazione del piano dovevano collaborare non soltanto specialisti nella materia ma anche i rappresentanti degli interessi delle varie classi sociali costituenti la popolazione della città.

Lo scrivente il quale venne investito, sino dal Tormai lontano anno 1946 per deliberazione della Amministrazione del Comune in data 2 marzo, dell'incarico di dirigere lo studio e le varie fasi della compilazione del piano regolatore oggi giunto al termine della fase tecnicamente più impegnativa, ha la soddisfazione di dichiarare che dei vari problemi fu imposta la soluzione attraverso una lunga paziente cordiale collaborazione, non limitata alla ristretta cerchia degli esperti, dei tecnici, delle commissioni; ma ricercando ed accogliendo, ove possibile, il pensiero e le proposte di chiunque.

Infatti i cittadini presentarono proposte e piani di lottizzazione nel non trascurabile numero di settanta e di essi ben cinquantuno vennero accolti in parte o integralmente, mentre la commissione nominata per lo studio del piano regolatore, riunitasi la prima volta il 15 dicembre 1945 e l'ultima, prima della presentazione di questo piano, il 13 dicembre 1955, venne convocata trentotto volte.

Il piano spinge le proprie previsioni fino circa al duemila, anno non lontano; ma non presume di costituire per tale periodo di tempo un documento intangibilmente obbligante, in un'epoca nella quale i progressi impensabili e quasi fantastici della scienza possono riservare profonde trasformazioni a tutta l'organizzazione sociale e conseguentemente al volto della città.

Il piano, infine, per chi lo guardi nel suo insieme con le zone del Barco e di Pontelagoscuro, rappresenta la futura città estesa lungo le vie naturali di espansione evitando la crescita a "macchia d'olio" e creando nuovi nuclei che, debite proporzioni fatte, si potrebbero paragonare a quelle news towns che sono state progettate per la ricostruzione di Londra.

Nell'atto di chiudere queste brevi note introduttive è piacevole dovere porgere i ringraziamenti più vivi a quanti collaborarono negli studi e nella compilazione di questa opera: e primo tra tutti al Prof. Arch. Giovanni Michelucci, professore di urbanistica nella Facoltà di ingegneria dell'Università di Bologna, il quale con la sua consulenza e con amore profondo per questa città, è stato il principale artefice coadiuvato dal Prof. Arch. Renzo Sansoni, suo valido aiuto; ed agli Architetti: Enrico Alessandri, Terenzio Poletto, Orlando Veronese, i quali unitamente allo scrivente curarono a suo tempo la compilazione del piano di ricostruzione della città, riportato quasi integralmente nel progetto in parola, ed agli Ingegneri Ferdinando Casali, Achille Melloni, Probo Prampolini, Ivo Tagliaventi.

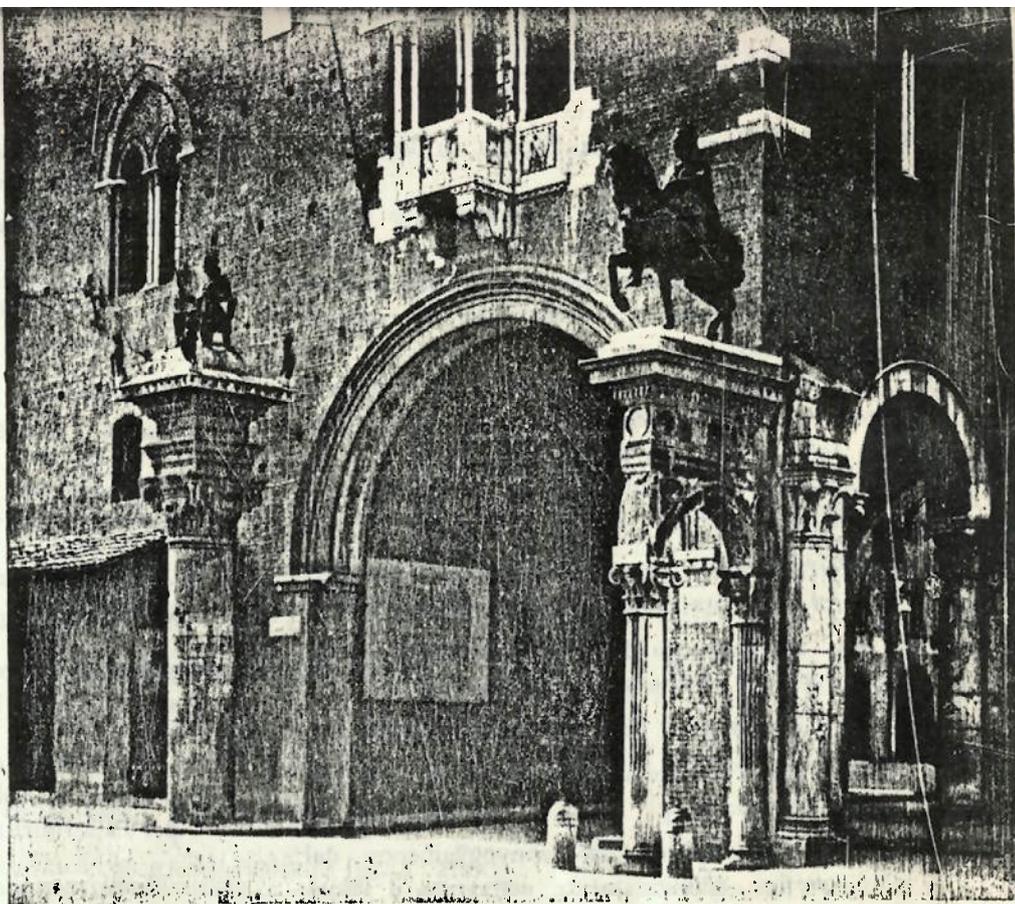
Va ricordata la Commissione consultiva formata dai Signori: Michele Tortora - Vice Sindaco - Assessore ai Piani Regolatori - Presidente, Prof. Leone Caravita, Prof. Mario De Sisti, Dott. Ing. Leonida Lugli, Ing. Dott. Giorgio Mayr, Prof. Gualtiero Medri, Ispettore onorario ai monumenti, Dott. Ing. Giulio Minerbi, Dott. Arch. Luigi Vignali.

Infine un particolare ringraziamento all'Avv. Giulio Righini il quale con la competenza che gli è propria ha curato la raccolta delle notizie storiche.

Ferrara, Giugno 1957.

L'INGEGNERE CAPO  
Dott. Ing. Arch. Carlo Savonuzzi

## PARTE II



Palazzo del Comune (particolare)

# Premesse

Il Decreto interministeriale n. 391 in data 11 maggio 1954 pubblicato sulla «Gazzetta Ufficiale» della Repubblica del 26 maggio 1954 n. 120 include la città di Ferrara, unitamente ad altre novantanove, tra quelle obbligate a redigere un piano regolatore generale del proprio territorio.

Tale obbligo era stato prevenuto dagli studi da tempo avviati per iniziativa dell'Amministrazione Comunale, e precisamente dall'epoca dell'approntamento dei piani di ricostruzione:

- del centro della città approvato con D. M. 23 Aprile 1949, n. 2940/498;
- dell'ampliamento del precedente piano approvato con D. M. 24.11.1951, n. 3225;
- di Pontelagoscuro (frazione del Comune) approvato con D. M. 9.4.1949, n. 3079/499;
- delle zone della Stazione Ferroviaria e della Caserma Palestro approvato con D. M. 5.11.1954, n. 2564.

Infatti, non sarebbe stato possibile condurre a compimento con la dovuta serietà i predetti piani di ricostruzione astraendo, almeno nelle linee essenziali, dalla visione complessiva di un piano generale.

Lo studio del piano regolatore generale ebbe

praticamente inizio nel luglio del 1945, allorché la Amministrazione Comunale bandì un invito alla cittadinanza affinché tutti coloro che avessero desiderato esprimere un'idea prendessero parte ad una mostra di studi per il piano della città.

Contemporaneamente venne nominata una Commissione rappresentante tutti i ceti cittadini, gli Enti, le Associazioni, alla quale venne affidato l'incarico di riferire sui progetti e studi presentati alla mostra e formulare le proposte fondamentali da seguire nella elaborazione del piano.

Lo studio limitato dapprima alla sola città, venne poi esteso alle zone esterne periferiche ed in particolare alla zona al nord compresa fra Ferrara e Pontelagoscuro.

L'Amministrazione Comunale con deliberazione 2 marzo 1946 incaricava il proprio Ufficio Tecnico della compilazione del piano regolatore e di quelli di ricostruzione nonché di quello di Pontelagoscuro e costituiva presso la Divisione dei Lavori Pubblici un Ufficio urbanistico.

Successivamente nella seduta del 16 Luglio 1945, il Consiglio Comunale nominò alcuni privati professionisti per la compilazione dei progetti e nominò una commissione di consulenza.

I primi vennero scelti nelle persone dei Sigg.: Arch. Alessandri, Arch. Poletto, Arch. Veronese; i secondi nelle persone dei Sigg.: Ing. G. Minerbi - Presidente, Prof. Caravita, Prof. De Sisti, Ing. Luigi, Ing. Mayr, Prof. Medri, Arch. Vignali, membri.

Infine con delibera consigliere 3 dicembre 1946, venne incaricato dell'alta consulenza l'Arch. Prof.

Giovanni Michelucci della Facoltà di ingegneria dell'Università di Bologna.

Con tale organizzazione fu iniziato lo studio del piano regolatore generale della città e contemporaneamente di quello di ricostruzione, giacché l'uno e l'altro, come si è detto, sono intimamente interdipendenti.

La commissione di consulenza, dopo la presentazione dei piani di ricostruzione, con voto 2 febbraio 1950 concluse la prima parte del proprio lavoro, fissando i seguenti venti punti fondamentali di indirizzo:

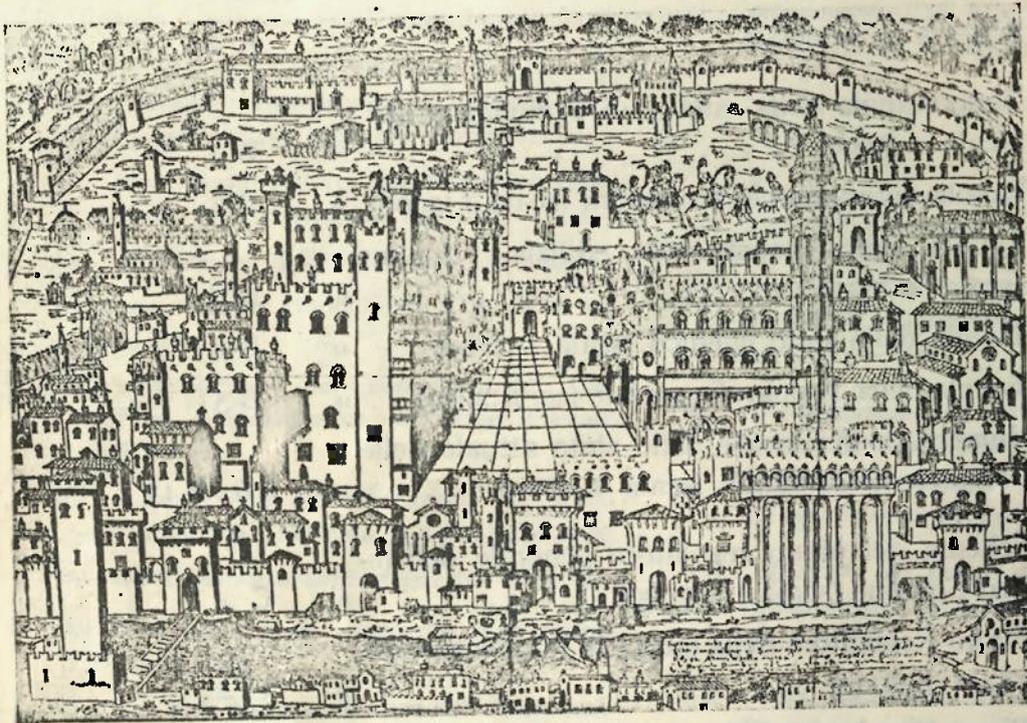
- 1) - *Rete stradale interprovinciale esterna alla città* suggerita dalle seguenti considerazioni:
  - a) - allacciamento diretto dell'Aeroporto commerciale con la strada di Ravenna;
  - b) - insufficienza della via Argine Ducale;
  - c) - non continua disponibilità d'uso della via Foro Boario;
  - d) - inopportunità del convogliamento del traffico definitivamente attraverso il Ponte dell'Impero;
  - e) - inopportunità dell'utilizzazione del primo tratto del Viale Marconi in Zona Industriale;
  - f) - raddrizzamento della strada per Mantova.
- 2) - *Strade di penetrazione* - suggerite dalle seguenti considerazioni:
  - a) - Via Bologna, conseguenza dell'allargamento di Via Porta Reno;
  - b) - strada da W e N (senza nome) - nuovo sottopassaggio in linea di Viale Cavour, atto a convogliare il traffico da W e N conservando l'attuale sottopassaggio come sussidiario d'appoggio.  
La soluzione con cavalcavia in luogo del sottopassaggio non ha potuto essere adottata per decisioni prese dalla FF. SS. nei riguardi della Stazione;
  - c) - Via Ravenna come conseguenza della sistemazione del Borgo di S. Giorgio;
  - d) - strada da Copparo-Francolino - rettifica del tracciato e ambientamento del borgo di Porta Mare.
- 3) - *Viale dell'Isola Bianca* - rimesso al Consiglio Comunale;
- 4) - *Collegamento Ferrara-Pontelagoscuro* con scopo residenziale;
- 5) - *Conservazione delle storiche mura* e relativa zona di rispetto con destinazione a « verde cittadino »;

- 6) - *Allargamento di Via Porta Reno* suggerito dalle seguenti considerazioni:
  - a) - inopportunità di una strada intermedia tra le vie Porta Reno e S. Romano.
  - b) - inopportunità dell'allargamento di Via S. Romano;
- 7) - *Collegamento diretto tra Largo Castello e Piazza Travaglio*;
- 8) - *Allargamento di Via Scienze* e suo allacciamento con via Bersaglieri del Po;
- 9) - *Nuova via residenziale* tra Piazza S. Stefano e Corso Isonzo;
- 10) - *Nuova via residenziale* tra Piazza V. Emanuele e Corso Isonzo;
- 11) - *Sistemazione del Borgo S. Giorgio* secondo il criterio di valorizzazione paesaggistica anche per l'auto-turismo;
- 12) - *Valorizzazione del cortile delle Duchesse* con accesso da Corso Martiri, da Piazza Castello, da Piazza Municipale e da W per l'incremento e l'agevolazione del centro affari;
- 13) - *Apertura dei portici S. Crispino* - con perfezionamento del crocicchio Via Canonica - Via Contrari;
- 14) - *Perfezionamento del crocicchio Giovecca - Borgoleoni*;
- 15) - *Destinazione a "verde cittadino"* del massimo numero di aree interne alla città;
- 16) - *Quartiere Ariannuova* secondo il criterio di viale centrale residenziale con ambientamento paesaggistico tradizionale razionalizzato, e con valorizzazione delle Tombe Estensi;
- 17) - *Isolamento del campanile del Duomo*;
- 18) - *Valorizzazione dei Chiostri di S. Benedetto*;
- 19) - *Valorizzazione del Chiostro di S. Paolo*;
- 20) - *Zona sportiva* - fuori porta Catena.

Terminati gli studi dei piani parziali di ricostruzione (per i quali vige una particolare disposizione legislativa nei riguardi della loro preparazione e della loro approvazione), occorre procedere allo studio definitivo del piano generale il quale, ai sensi della Legge Urbanistica 12 agosto 1942, n. 1150, doveva estendersi alla totalità del territorio comunale e non della sola città, come negli studi precedenti era stato fatto,

Il progetto è costituito dai seguenti elementi :

- a) - Schema regionale . . . . . n° A 1
- Schema provinciale . . . . . » A 2
- b) - Stato attuale della città e di Pontelagoscuro  
(scala 1 :5000) . . . . . » B 1
- Tavola dei monumenti cittadini (scala 1 :2000) » B 2
- Tavola della consistenza edilizia cittadina  
(scala 1 :2000) . . . . . » B 3
- Tavola dello stato igienico (scala 1 :2000).. » B 4
- Tavola della Topografia sociale (sc. 1 :2000) » B 5
- Numero dodici tavole dello stato attuale delle  
Delegazioni Comunali (scala 1 :2000) . . . . . » B 6 + B 17
- c) - Schema del piano regolatore generale dell'in-  
tero Comune (scala 1 :25.000) . . . . . » C 1
- Piano Regolatore della città e di Pontelagoscuro  
(scala 1 :5000) . . . . . » C 2
- Piano Regolatore della città entro le mura  
(scala 1 :2000) . . . . . » C 3
- Numero dodici tavole riguardanti i piani rego-  
latori delle Delegazioni Com.li (scala 1 :2000) » C 4 + C 15
- d) - Tavola della rete stradale attuale (sc. 1 :10.000) » D 1
- Tavola rete stradale di progetto (sc. 1 :10.000) » D 1
- e) - Norme Urbanistico-Edilizie di attuazione del  
Piano Regolatore Generale.
- f) - Relazione generale.
- g) - 2 tavole stralcio dell'approvato Piano di Rico-  
struzione della città di Ferrara (scala 1.2000)
- 1 tavola stralcio dell'appr. Piano di Amplia-  
mento zona Arianuova (scala 1 : 2000).
- 3 tavole stralcio con le varianti al Piano di Ri-  
costruzione di Ferrara e di ampliamento zona  
Arianuova inserite nel P.R.G. (scala 1 :2000).
- 1 tavola di unione degli stralci sopra citati  
(scala 1 :5000).



Alzato di Ferrara - Archivio di Stato - Modena

La Giunta Comunale, nella seduta del 28 luglio 1953 decise di avvalersi dell'opera di tecnici e persone qualificate per la suddivisione e lo sviluppo del lavoro al cui coordinamento, come già precedentemente fissato, avrebbe sovrinteso l'Ingegnere Capo del Comune, con la guida del Consulente Prof. Michelucci.

Fu provveduto pertanto al completamento e perfezionamento del piano del centro urbano e della periferia, nel quale venne inserito oltre ai citati piani di ricostruzione, il piano di risanamento del quartiere di S. Romano, riguardante una zona di limitata estensione del centro cittadino coinvolgente importantissimi problemi storico-artistico-monumentali e che appunto in considerazione di ciò era stato sviluppato ed approvato con procedura separata (R.D.L. 19.12.1936, n. 2417 e Decreto Presidente Repubblica 30 maggio 1953).

Inoltre si è provveduto ad estendere il piano a tutto il territorio comunale curando la sistemazione urbanistica nelle rimanenti 12 Delegazioni del forese, esaminando, accogliendo, perfezionando le proposte dei privati per lottizzazioni di aree fabbricabili.

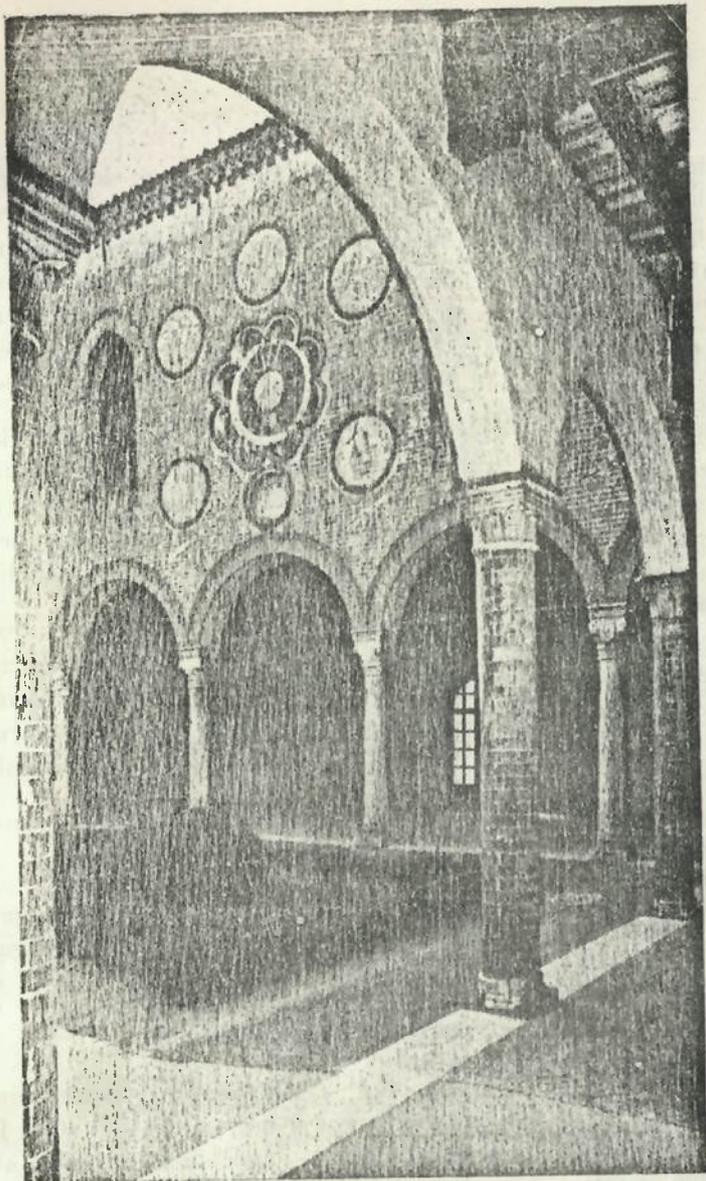
Vennero infine fissate le seguenti ulteriori direttive:

- a) - tenere presente lo sviluppo spontaneo della città risultante da una istanza economica d'importanza fondamentale; assecondare tale elemento, disciplinandolo colla formazione di vari centri che diano organicità ai nuclei o quartieri urbani, coordinandoli fra loro;
- b) - stabilire una garanzia igienica e salvaguardare le caratteristiche e le esigenze rurali, che costituiscono anch'esse un elemento vitale della città, e volendo evitare l'espansione a macchia d'olio, vincolare la zona rurale ancora libera da costruzioni ed aperta verso il Po a Pontelagoscuro;
- c) - ai fini di una facilitazione del traffico interurbano, di un miglioramento ed alleggerimento del traffico interno, allontanare le vie extra urbane dalla città storica facendole divergere nella periferia, rendendone più agevole inoltre il collegamento fra loro;
- d) - per il decongestionamento delle zone cittadine e l'alleggerimento del traffico interno prevedere un decentramento dei servizi pubblici e la creazione di nuovi impianti in zone appropriate;
- e) - per la tutela del carattere dell'agglomerato urbano antico non facilitare la penetrazione del traffico esterno con ampliamenti inopportuni di strade; ma prevederli soltanto là ove essi costituiscono un reale miglioramento per le necessità funzionali cittadine o quando essi possano portare un contributo al risanamento igienico;
- f) - per una più aderente funzionalità dei servizi pubblici (mercati rionali, scuole, giardini, campi da gioco ecc.) configurare, nei limiti del possibile, i nuclei urbani in entità a cui corrispondono proporzionalmente i servizi pubblici stessi;
- g) - prevedere l'impianto di una vasta zona sportiva nella parte della città vincolata a verde e così pure prevedere zone militari e cimiteriali e il perfezionamento delle zone aereo-portuali ai fini di una migliore rispondenza funzionale;
- h) - prevedere una strada di allacciamento con la autostrada Venezia-Bologna;
- i) - creazione di zone paesaggistiche lungo le strade per Pomposa - mare e per Pontelagoscuro;
- l) - valorizzazione delle zone degli edifici di carattere storico - monumentale.

Inspirandosi a tali concetti venne condotto il lungo studio per il quale non sarà fuori luogo ricordare la grande mole di lavoro fatto al fine di predisporre, in difetto del materiale cartografico, tutto quanto occorrente: dai rilevamenti aerei di zone di speciale interesse, all'aggiornamento di tutte le mappe in scala 1:2000 delle zone interne ed esterne alla città e di quelle circostanti le Delegazioni del forese; alle tavole catastali al 5000 ridotte ed aggiornate da quelle esistenti in commercio al 1000 ed al 2000.

Lo studio riguarda una superficie di 40.438 ett. dei quali entro il perimetro urbano (comprese le zone extra mura) circa Ha 850  
 Nelle Delegazioni vengono interessati Ha 320  
 sicchè alla edificazione vengono riservati Ha 1.165  
 e vincolati a zona rurale Ha 39.273

Come si potrà rilevare nella lettura delle pagine seguenti il piano prevede gli sviluppi dell'edilizia e dei servizi per una popolazione che nel centro urbano dagli attuali 75.000 abitanti (1954) raggiunge i 117.000 nel 1985 con una densità media di circa 140 ab./ettaro.



Casa Romei - Cortile Maggiore

CENNI STORICI DELLA CITTA' DI FERRARA  
E CONDIZIONI GEOFISICHE, ECONOMICHE,  
SOCIALI DEL TERRITORIO COMUNALE

# CENNI STORICI DELLA CITTA'

## Le origini

Il nome di Ferrara appare per la prima volta in un diploma dell'anno 753 (o 754), concesso dal Re Longobardo Astolfo alla Badia di Nonantola. Nel 754 in altro documento appare pure l'indicazione «Ducatus Ferrariae»: segno che a quella data la formazione della città doveva rimontare ad epoca di non poco precedente. Però, avverte il Frizzi che «prima della metà del secolo VIII non è stato possibile trovare nome di Ferrara «in monumenti sinceri e storie autorevoli».

E' da credere che un centro Gallico esistesse nel punto chiave delle comunicazioni padane, cioè a Codrea, ove era la prima biforcazione del Po; ma è pur da pensare per riflessi vari che un altro abitato si formasse lungo la importante strada che da Codrea portava alle regioni nord-ovest d'Italia: abitato sorto alla sinistra del Po, nei luoghi ove è ora Ferrara, e probabilmente in quelle parti più alte e avvantaggiate, che, all'estremo est ed all'estremo ovest dall'odierna città, furono i capisaldi dei successivi insediamenti.

## I romani e i forum alieni

Sulla detta sede gallica alla sinistra del Po, si innestarono i Romani quando varcarono il fiume, saldando e fondendo il nucleo gallico con quello che essi pure avevano già costituito alla destra del Po: così che alla sinistra, in proseguo di tempo, la «nova gens» Ferrarese venne a distendersi entro uno stampo già formato da una fusione Gallo-Romana.

Da taluno fu ritenuto che il Forum Alieni fosse il nucleo civico che i Romani avevano costituito alla così detta Punta di S. Giorgio, e cioè nello attuale Borgo di questo nome, il quale probabilmente si spingeva fino nei pressi di Aguscello. Il Forum Alieni, come ben noto, è ricordato da Tacito per certo scontro avvenuto nel 69 dell'Era volgare, tra le truppe dell'Imperatore Vitellio e quelle dell'antagonista Vespasiano (ad «Forum Alieni»); ed è ricordato ancora alla distanza di dodici secoli, nel secolo XIV, da Giovanni Boccaccio

nel suo «De fluminibus ed Silvis...», là ove accenna allo oppidum, posto alla sinistra del Po «quod olim Forum Alieni vocavere veteres, hodierni vero vocant Ferrariam».

L'esistenza di una «stazione» Romana parrebbe confermata dai reperti degli scavi effettuati alla fine del secolo XVIII nel Borgo di Quacchio (est), e nel 1911 dalla parte opposta nella Via Garibaldi e nei tratti adiacenti (tra Via della Sacca e Via Gusmaria): un abitato poggiate ad est ed a ovest su due nuclei omogenei, collegati dalla strada - limite detta poi via Sabbiorum: la «via dei Sabbioni» corrispondente all'attuale percorso via Saraceno - Mazzini - via Garibaldi.

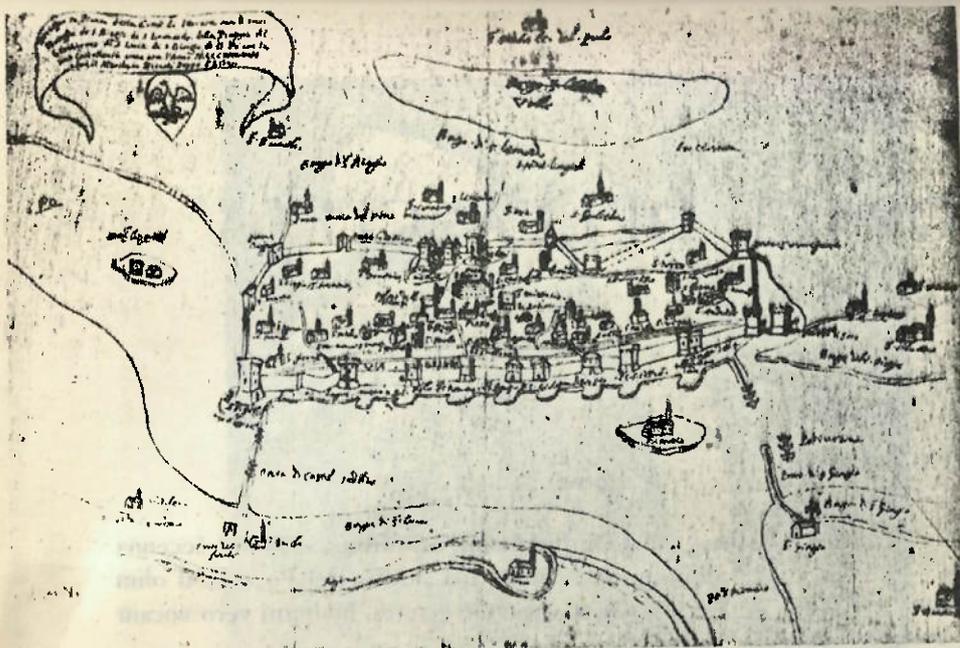
## Da Ferrariola a Ferrara

Il Forum Alieni esisteva già nel 222 av. C., all'epoca della famosa vittoria riportata dal Console Marco Claudio Marcello contro i Galli Insubri a Clastidio.

Nell'anno 69 della nostra Era, Tacito ci dà conferma della sua esistenza. Ma ad un certo momento di questo Forum non si sa più nulla. Travolto forse nelle contese degli uomini o per sovvertimenti della natura? Oppure assorbito, per naturale trapasso, nella sede della «gens nova» col nome di Ferrarola o Ferrariola? Certo si è che verso il IV secolo in luogo del Forum Alieni appare questa «Ferrariola», centro di una certa zona già pur nomata «Massa Babilonica»: una delle dodici masse dell'antico jus della Chiesa ferrarese.

Per il passaggio dell'abitato sulla riva sinistra soccorrono le seguenti testimonianze: una corrosa iscrizione scoperta nella distrutta chiesa di S. Maria di Bocche, la quale ricordava che per impedire il propagarsi della peste inguinaria, il Vescovo di Voghenza, Vittore, nel 587 (dicesi 587), edificò per voto la detta chiesa di S. Maria delle Bocche, così poi chiamata perchè ivi una fossa sgorgava in Po per varie «bocche».

Ed ancora un altro precedente: le famose mura dell'esarca Smaragdo (o Giovanni Platin, che fosse). Dalle vecchie storie, infatti, è ricordato che nel 694 l'esarca di Ravenna, per impedire che dal



Anno 1338 - Veduta di Ferrara disegnata da Bartolino Ploti da Novara

nord-est le genti nemiche dirigessero le loro offese verso Ravenna, impostò una prima difesa a Ferrara, fortificandola a mezzogiorno, con una linea di mura lungo il Po. Non dovevano essere propriamente mura stese per tutta la lunghezza della successiva Ferrara rivierasca, ma corrispondenti forse al nucleo civico che fu poi il «Castrum Ferrariae».

Sarà, infine, da ricordare il memorabile evento dell'anno 709: e cioè che, mentre il Po fino allora scorreva fin sotto Ferrara in un unico ramo, in detto anno 709 assunse nuova formazione bipartita, in quanto il noto Felice, Arcivescovo di Ravenna, proprio all'altezza della città, effettuò un «taglio» del fiume, per cui il Po irrompendo nella preesistente fossa «Gabbiana», o Canal Forariolo, verso Marrara, creava il nuovo ramo del Po di Primaro da Ferrara a Consandolo, ove poi il Primaro proseguiva il suo corso fino al mare.

Così che da allora la prima biforcazione del Po (precedente cioè quella di Codrea), ebbe a presentarsi a Ferrara, in cui il fiume si delineò diviso in due parti: il Po di Volano e il Po di Primaro. La divisione è tuttora segnata - sia pure in misura ridotta - alla Punta di S. Giorgio, nel Canale che separa Borgo S. Giorgio da Borgo S. Luca (Tav. I).

La Chiesa di S. Maria di Bocche (587), le cosiddette mura dell'esarca Smaragdo (694), la rottura del Po di Ferrara con nuovo ramo del Po di Primaro (709), mostrerebbero l'aggregato civico, o città che già fosse, stabilito sulla riva sinistra del fiume.

Se non proprio voci piene, sussurri dell'antica storia di Ferrara a cui il Frizzi concede invece credito solo a partire dal secolo VIII.

Ma nel secolo X la città definisce più precisamente il suo corpus imperniandosi su due caposaldi: il Castrum Ferrariae o «Castello di Ferrara» all'estremo limite di levante, e il «Castel Tedaldo» al limite di ponente.

Il Castel Tedaldo, demolito al principio del secolo XVII con l'avvento del Governo Pontificio, era stato eretto da Tedaldo nonno della Contessa Matilde, quando nel 984 ottenne dal Papa l'investitura del dominio di Ferrara «Arcem super Padum edificavit». Era situato sul Po, all'estremo sud-ovest dell'attuale Rione Giardino ove oggi sorge il monumento dell'Acquedotto.

In una carta del 1260-1290 esso è configurato entro un breve circuito protettivo, in sede isolata, fuori della cinta cittadina.

Il «Castrum Ferrariae», indicato anche come «Castrum Curtensium» o «Castello dei Cortesi» (da non confondere il tutto con la parte, cioè la zona del Castrum, con la rocca o Castelletto in essa compreso e sede del governo civico), sorgeva forse su più antica orma al termine dell'attuale via Saraceno tra Fondo Banchetto, Ripagrande e via Belfiore, cogli appoggi laterali dell'ora via Ghisiglieri a levante, e della attuale via Cammello (già S. Gregorio), a ponente.

Mancava ancora alla città il centro religioso, il Vescovado, che qui ebbe a trasferirsi nel 1135, quando cominciò a sorgere sulle fondamenta la nuova Cattedrale: il Duomo di Ferrara.

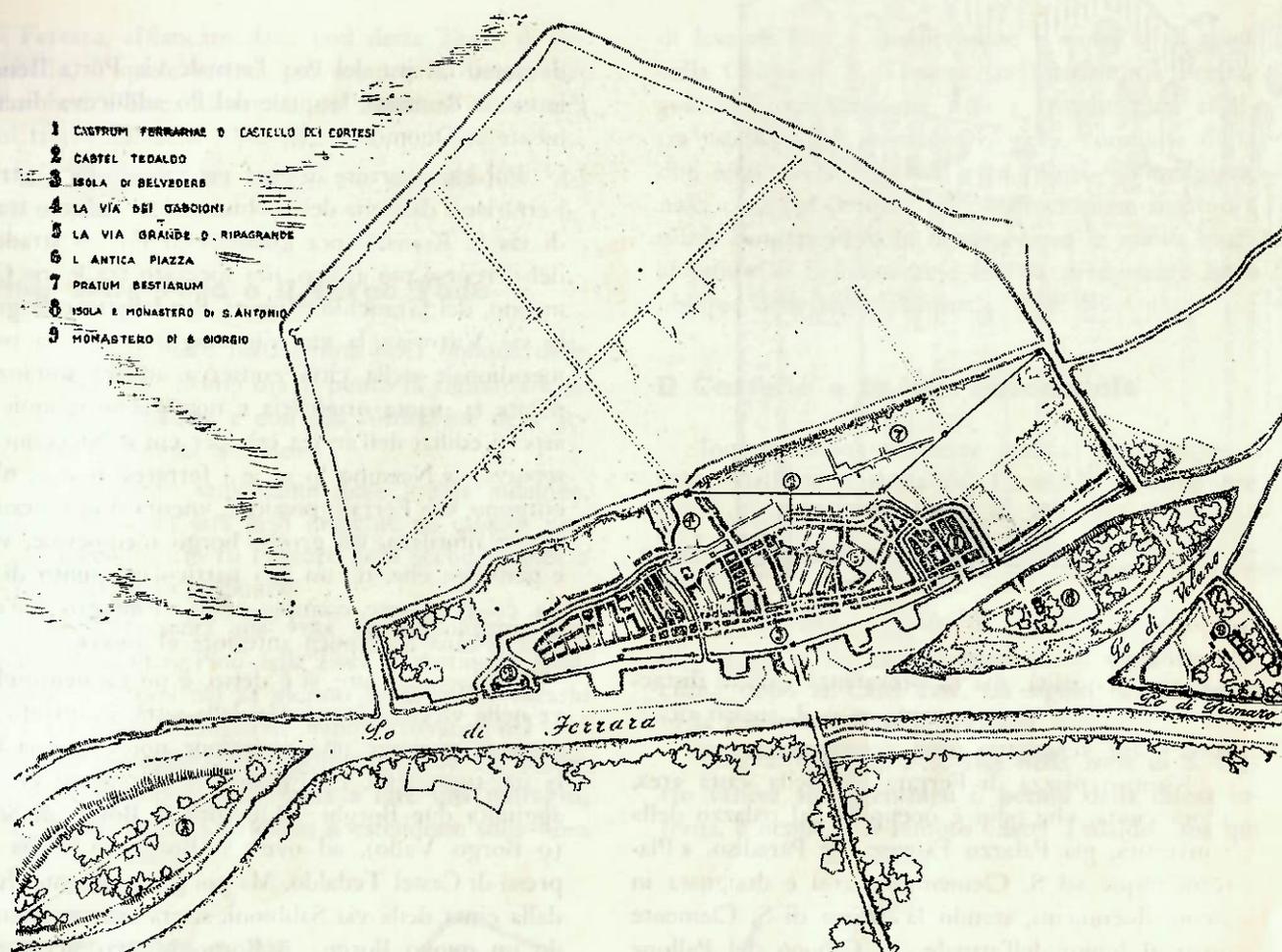
## La città del secolo XII:

### La Via dei Sabbioni

A questo punto cominciarono a spiegarsi con linee ancora più precise, gli aspetti di Ferrara dal secolo XII al secolo XVI.

Punti-chiave o caposaldi, di questo graduale sviluppo cittadino sono: «La via dei Sabbioni», «Il Duomo», «Il Castello Estense», «La via Savonarola», «La via della Ghiara», «La via della Giovecca».

La via dei Sabbioni, di cui si è già detto, corrispondeva al percorso delle attuali vie Saraceno, Mazzini e Garibaldi: l'odierna piazza di Ferrara, allo-



TAV. I.

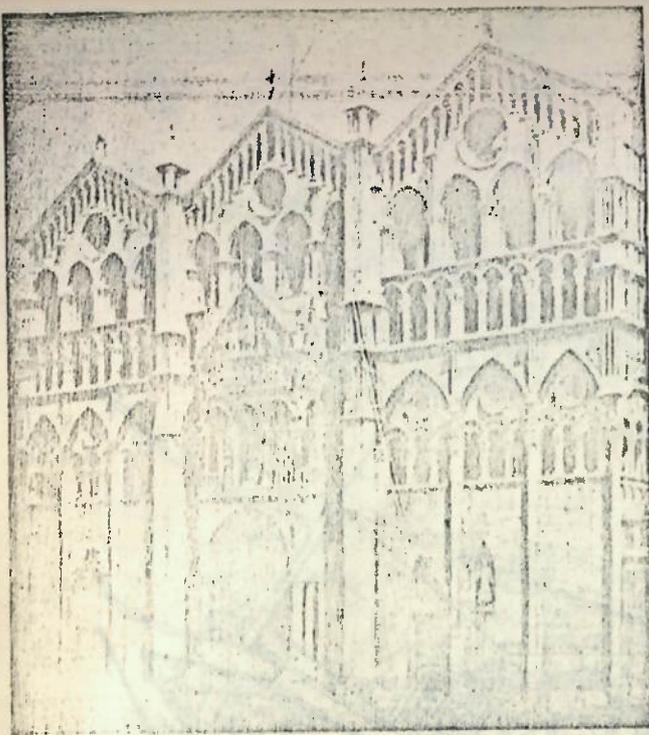
ra non esisteva. La lunga via che congiungeva il Castrum Ferrariae al Castel Tedaldo, e cioè l'attuale zona di Porta S. Pietro con la estremità del Rione Giardino, e che era detta dei Sabbioni per essere stata «spianata de sablone», come ricorda Ricobaldo, il più antico storico di Ferrara, segnava il limite nord della città, la quale, a sud finiva sulla riva del Po. Senza i borghi, quindi, uno sviluppo longitudinale di circa un chilometro, ed una larghezza di quattro o cinquecento metri, per cui Ferrara si svolgeva in senso parallelo al Po, tutta appoggiata a questo suo fiume, che ne faceva una tipica città fluviale, avvivata di traffici e di movimento. Ne restava ancora un riflesso nel secolo XVI quando l'Alcotti (1546 - 1636), scriveva: « Ond'è che ai nostri tempi vedemmo navigabili i rami del Po, per modo che abbiamo ammirato la grandissima quantità delle navi da gabbia che provenendo d'Inghilterra e di Fiandra solevano scaricare a Ferrara come in sicurissimo porto le molte merci, delle quali Venezia oggi si è fatta dispensiera in Lombardia. Il che potrebbe parer difficile a credersi per chi ciò non vide ».

Sulla riva del fiume, naturalmente, si era formata la via principale: la via Ripagrande: ed a suo ap-

poggio e complemento, la succedanea via delle Volte, per cui la nervatura dell'antica città veniva ad impersiarsi sulle dette tre vie: dei Sabbioni, Ripagrande, delle Volte. Piccola città sui 15 mila abitanti, impiantata su spiazzi terragni divisi da canali, quali il Fondo Vado, il Fondo Tabernolo o Banchetto, il Fondo Bagnolo, il Fondo Germiniana. Più vasto di tutti, il Fondo Bagnolo circoscritto da due canali, uno nella via di S. Maria di Bocche (ora Giuoco del Pallone), l'altro, il canale di S. Stefano, nell'attuale via Boccac canale di S. Stefano, che, nella sua maggiore larghezza, segnava un netto solco, quasi un confine, tra le parti orientale e occidentale della città.

Acque, ponti, chiuse, traghetti, come a Comacchio. L'antica città acquatica risorge nelle residue denominazione di alcune vie: Borgo Vado, Via S. Maria delle Bocche (cosa e nome ormai estinti), via Boccac canale, via Fondobanchetto, via Buonporto, via Cantarana, via Conca, via Gorgadello ed anche via Voltapaletto, forse per il richiamo ad una specie di chiusa o dispositivo manovrabile a paletto, che regolava le acque ivi ricorrenti.

Fuori dal Castrum e dal Castel Tedaldo, qualche



Il Duomo

edificio di qualità, ma in prevalenza casette distaccate, circondate da «scoperti» e, così, spesso ricordate, come «casette» nelle vecchie carte.

L'antica piazza di Ferrara era nella vasta area, allora vuota, che oggi è occupata dal palazzo della Università, già Palazzo Estense del Paradiso. «Platanum usque ad S. Clementem» così è designata in alcuni documenti, stando la Chiesa di S. Clemente quasi al limite dell'attuale via Giuoco del Pallone all'altezza di via Romiti.

### Il Duomo, le mura Adelarde e la piazza

Ma ecco nel 1135 un fatto nuovo; il secondo degli elementi-chiave sopra enunciati: la Cattedrale della nuova Ferrara. Ne fu posta la prima pietra in detto anno 1135, venendone l'altar maggiore consacrato nel 1177: ma per finirla, occorsero ancora 150 anni, così che solo nella seconda metà del secolo XIII essa poté presentarsi nell'imponente aspetto esteriore, che tuttora conserva. E per le finiture interne e per certi completamenti decorativi all'esterno, si continuò a lavorare ancora nel secolo veniente, così che nella cronaca di Jacopo da Marano (1298-1412), ancora nell'anno 1335 si trova scritto: «Erano passati molti anni che non si era lavorato nel Duomo, dove che parendo male al Marchese Obizzo che una così bella macchina non fosse finita (pensate: nel 1335, dopo l'inizio del 1135), ed così lui fece chiamare il magico Giudice dei Savi et ne fece assai istanza, onde vi si cominciò a lavorare continuamente, di modo che addì 26 agosto fu finito tutto quello che bisognava, e tutto sbianchizzato et levato via tutte le armature».

Con il Duomo, e poi con la nuova Piazza, naturalmente si determinò la convergenza di nuove stra-

de verso la riva del Po: l'attuale via Porta Reno e la via S. Romano, la quale dal Po adduceva direttamente al Duomo.

Poi è un correre di altre vie minori dal Castrum Ferrariae e dalla via dei Sabbioni verso l'ultimo tratto di via S. Romano per giungere al Po: la stradetta del percorso più antico, ora spezzato fra le vie Carmelino, del Granchio, Romiti, Bordelletto e Ragno; la via Vittoria: la via Vignatagliata. Questa parte meridionale della città conserva ancora sostanzialmente la pianta originaria e non poche reliquie ed aspetti edilizi dell'antica età, per cui il Niccolini osservava: «Nessuno lo sa, e i ferraresi non se n'accorgono, ma Ferrara possiede, ancora non eccessivamente mutilato, un grosso borgo medioevale, vero e genuino, che, da un suo particolare punto di vista, è interessante, esempio certo ed integro dell'edilizia urbana dell'epoca anteriore al 1000».

Il Duomo, come si è detto, è un elemento-chiave nella vicenda formativa della città, in quanto ebbe a determinare una variazione notevolissima nella sua topografia. La Ferrara medioevale si era già aggiunta due Borghi: a levante, il Borgo di Sotto (o Borgo Vado), ad ovest il Borgo di Sopra nei pressi di Castel Tedaldo. Ma poi gradatamente, fuori dalla cinta della via Sabbioni, si era andato formando un nuovo Borgo: il Borgo Nuovo, accentrato nell'odierna via Cairoli. Ora, con la edificazione del Duomo, essendosi reso necessario tutto un allargamento d'attorno e così abbracciate una nuova zona, questa fu per l'appunto una parte del Borgo Nuovo. La tradizione, infatti, manda che Guglielmo III degli Adelardi «fortificò di mura a Borea (cioè a settentrione), la «città», cioè creò il nuovo limite dell'accresciuta Ferrara.

La linea di detta cinta, dal punto del futuro Castello o da un punto più avanzato ad est, scendeva obliquamente verso un altro punto situato attorno o nei pressi del Castrum Ferrariae, evidentemente per congiungersi ad un preesistente caposaldo già fortificato. Dal detto secondo punto venne in seguito in senso inverso un'altra linea obliqua che si spingeva al così detto «Canton del Follo», nei pressi dell'attuale prospettiva della Giovecca. Si formava così nell'andamento delle mura una rientranza a cunco, con un vasto spazio triangolare extra mura, in cui venivano adunate e macellate le bestie, il così detto «pratum bestiarum».

Ed ecco infine il Principe, il quale dipartendosi dalla vecchia dimora degli Adelardi nel Castrum Ferrariae (forse nella vasta area all'angolo di Porta S. Pietro e via Coperta), a suggello dei suoi successi bellici e politici, viene ad accamparsi nel centro della città dirimpetto alla Cattedrale magnifica: e così nel 1283 sarà compiuto il nuovo Palazzo del Signore

di Ferrara, affiancato dalla così detta Torre di Rigobello, il quale resterà poi sempre la dimora dei Marchesi d'Este. La strada dei Sabbioni si fermerà sul tratto Saraceno - Via Mazzini.

La Piazza è fatta: siamo alla seconda metà del secolo XIII.

### Pino della Tosa o il Borgo Vado

Si era già detto della prima linea obliqua delle mura Adelarde. Siamo ora al punto di riguardare all'altra linea obliqua, e così alla formazione della accennata rientranza a cuneo.

È un punto importante della nostra indagine, come ancor più sarà reso evidente da quanto verremo dicendo. Chi fu l'autore della seconda linea e così della nuova aggiunta?

Qui si presenta alla vista un personaggio mal noto: il cavaliere Pino dalla Tosa, fiorentino, il quale giunse a Ferrara nel 23 giugno 1314, come Vicario di Re Roberto d'Angiò di Napoli, trovatosi nel vivo di nuove battaglie accese dagli indomabili Ghibellini, persuase il popolo di Ferrara a fare una muraglia, che dal Ponte di S. Giorgio si estendesse sulla linea

di levante fino a comprendere la zona al di sotto della Chiesa di S. Tomaso (nell'attuale via Formignana) e poi scendesse fino a congiungersi all'altra muraglia già esistente. L'opera, compiuta dopo due anni di lavoro, nel 1316, portò all'inclusione nella città del Borgo Vado; e l'inclusione si attuò a nord, conducendosi in linea obliqua la nuova murà al punto di congiunzione con la preesistente linea obliqua delle mura Adelarde. Tav. II.

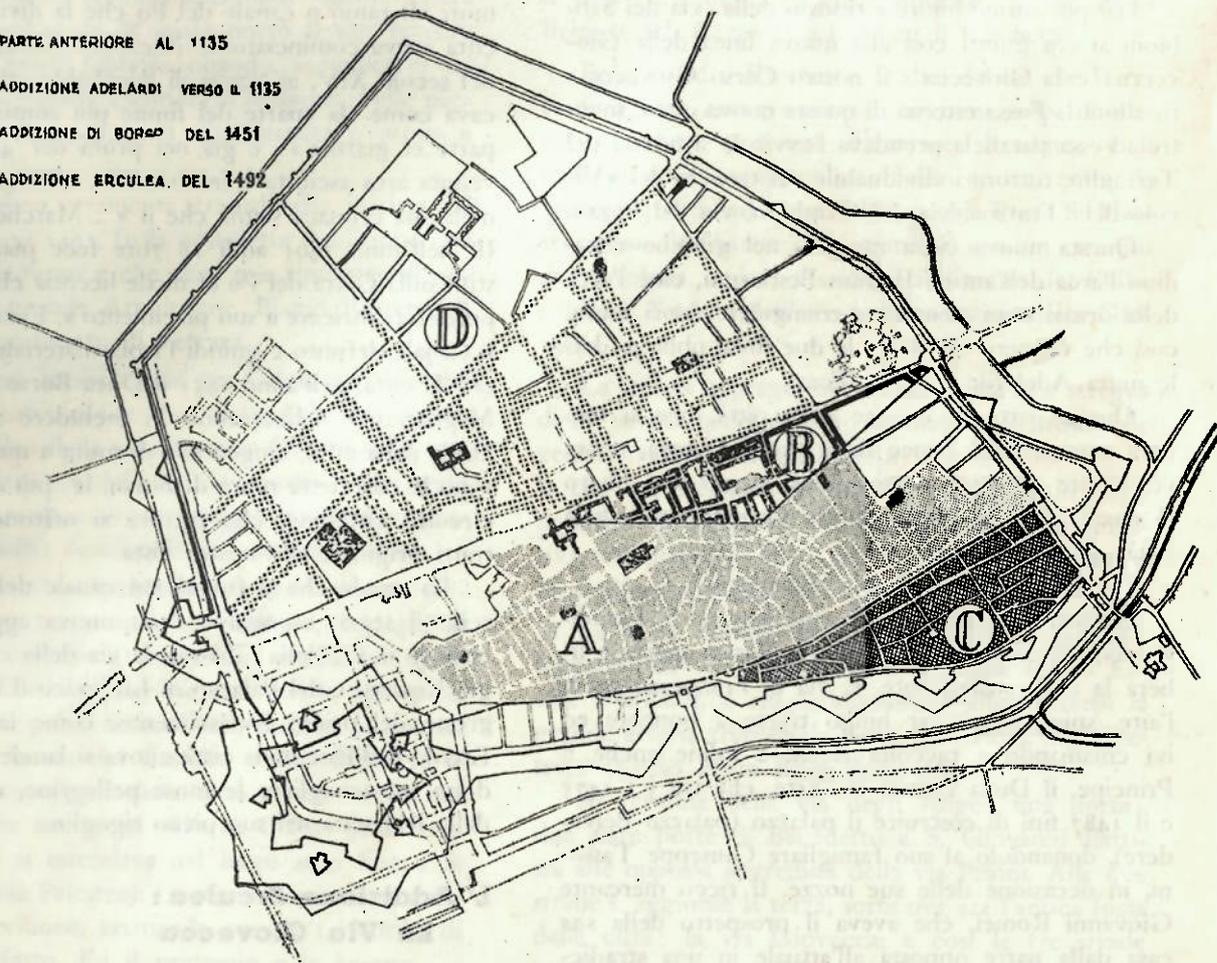
### Il Castello e la Via Savonarola

Incorporando una torre isolata, già esistente a difesa dell'antica Porta dei Leoni, il 29 settembre del 1385, il Marchese Nicolò II, detto lo Zoppo (1361-1388) poneva la prima pietra del Castello Estense.

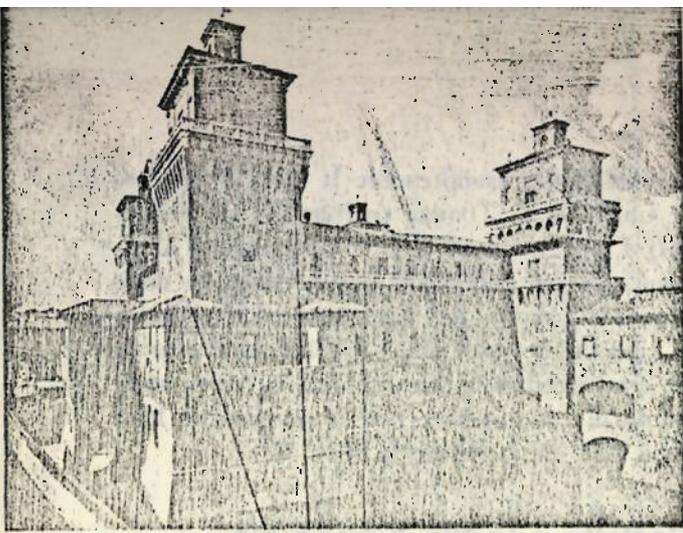
Fu costruito, a seguito di una irruenta sommossa di popolo: e fu segno e garanzia di dominio sulla città: dopo la Cattedrale, un sigillo di grandezza nella ancora medioevale Ferrara.

Non al Castrum Ferrariae nella zona di S. Pietro veniva ad accentrarsi il pernio della difesa interna, e neppure al remoto Castel Tedaldo: ma qui

- (A) PARTE ANTERIORE AL 1135
- (B) ADDIZIONE ADELARDI VERSO IL 1135
- (C) ADDIZIONE DI BORGO DEL 1451
- (D) ADDIZIONE ERCULEA DEL 1492



TAV. II.



Il Castello Estense

vigorosamente al Castello, scorta vigile al imite nord verso il Borgo dei Leoni, ma soprattutto baluardo dominatore, da tutti i lati, della città. Lo stesso ufficio che 220 anni dopo, in condizioni mutate, avrebbe assunto in altra parte della città la formidabile fortezza di pontificia memoria.

Il sorgere di questo monumento determinò una altra notevole trasformazione nella linea della città: che l'Estense, riguardando dal Castello all'estremo limite orientale, segnato dal così detto Canton del Follo (Prospettiva), condusse la nuova linea - limite direttamente dall'uno all'altro capo su tutta la lunghezza dell'ora Giovecca.

Dal più antico limite a ridosso della via dei Sabbioni si era giunti così alla nuova linea della Giovecca: e la Giovecca - il nostro Corso Giovecca - fu allora la Fossa esterna di questa nuova cinta, mentre ad essa parallela prendeva l'avvio la stradetta del Terraglio, tuttora individuabile nei tronchi del «Vicolo del Teatro», via del Gambero, via del Pozzo.

Questa nuova cinta raccolse nel grembo cittadino l'area dell'antico Pratum Bestiarum, cioè l'area della ormai nota rientranza triangolare fuori mura, così che vennero eliminate le due linee oblique delle mura Adelarde e Della Tosa.

Quella parte di levante della città, che si trovava premuta dal cuneo delle vecchie mura, trasse veramente un respiro, trovandosi avanti a sé libero lo spazio fino al nuovo limite settentrionale della città, quasi alla Giovecca.

Fu il momento della via Savonarola.

Esisteva una antica «Via qua itur ad S. Franciscum», l'attuale via Voltapaletto. Resasi aperta e libera la zona susseguente, la via S. Francesco prese l'aire, spingendosi per lungo tratto a ponente ed ivi chiamando a raccolta ricchi e infine anche il Principe, il Duca Ercole I d'Este, che tra il 1475 e il 1487 finì di costruire il palazzo (palazzo Belvedere), donandolo al suo familiare Giuseppe Tassoni, in occasione delle sue nozze. Il ricco mercante Giovanni Romei, che aveva il prospetto della sua casa dalla parte opposta all'attuale in una stradicciola, (ora sparita), che la divideva dal monastero del Corpus Domini, avvertita la presenza del Prin-

cipe, voltò a un tratto la facciata sulla nuova via.

Via Savonarola: la strada nobile del '400 ferrarese. Abbiamo additata questa via, come esponente di una mutazione. Ed invero essa esprime, in sintesi, l'incorporamento della zona cittadina di quel vasto spazio, che è compreso tra la via Savonarola, il Corso Giovecca, la via Ugo Bassi.

«La prima addizione di Borso» così fu anche denominata da taluno, spiegandosi l'attribuzione col fatto che il Duca Borso, Signore di Ferrara dal 1450 al 1471, indubbiamente presiedè alla consolidazione ed al pieno sviluppo della nuova strada.

### Addizione di Borso:

#### La Via della Ghiara

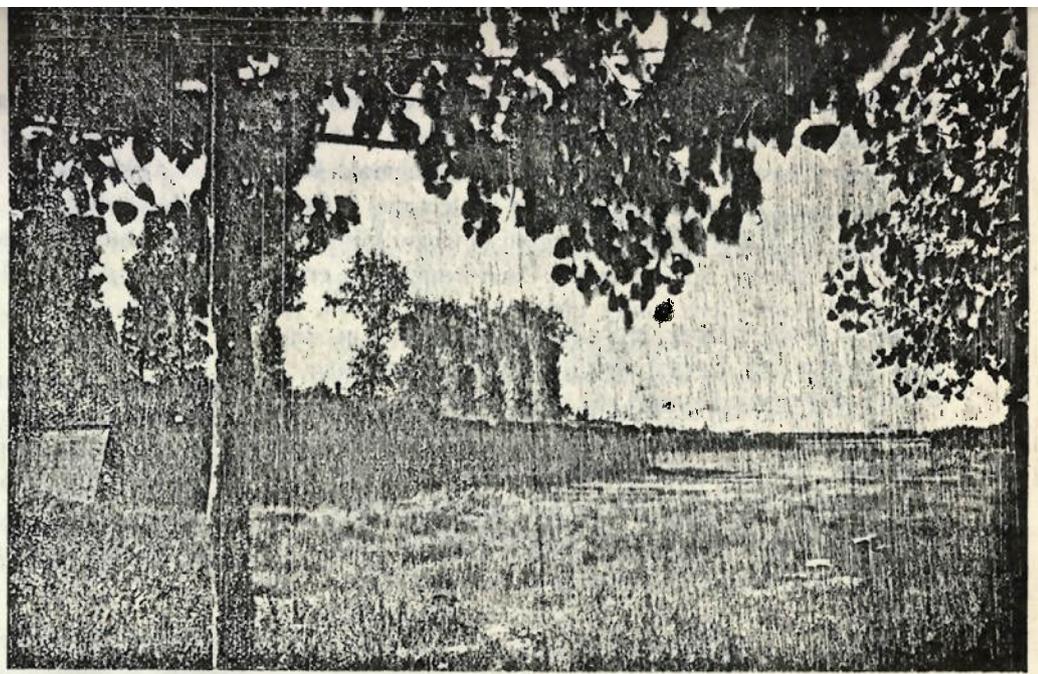
Addizione vera, indiscutibile, particolarissima del Duca Borso è quella che aggregò alla città l'Isola di S. Antonio. Questa isola sorgente in mezzo al Po a mezzodì della città abbracciava la zona tuttora accentrata nel Convento delle Suore Benedettine di S. Antonio (Via Gambone); e delimitata a nord dall'attuale via XX Settembre (già della Ghiara), e a sud dal tratto di mura tra il bastione di Castelnuovo (il così detto mercato dei cavalli) oltre la Piazza Verdi e l'attuale baluardo della Porta d'Amore. Il ramo o canale del Po che la divideva dalla città aveva cominciato ad interrirsi fino al principio del secolo XIV, ai tempi di Ricobaldo, che lo indicava come la «parte del fiume più ampia dell'altra parte et giarosa»: e già nei primi del '400 era divenuta area asciutta e fabbricabile. L'Isnardi, infatti, nella sua cronaca segna che il «... Marchese Nicolò II° nell'anno 1401 addì 18 7bre fece piantare delli stilli sulla Giarà del Po et diede licentia che ogniuno potesse fabbricare a suo piacimento». Essendo ormai il Canale defunto e quindi l'Isola materialmente unita alla città, nell'anno 1451 il Duca Borso e la civica Magistratura deliberarono di includere senz'altro l'isola nella città, cingendola di mura a mezzodì. Furono le così dette mura di Borso, le più antiche del circuito cittadino, che tuttora si offrono nei loro tratti originari alla nostra vista.

La strada che si formò sul canale del Po e che resta il segno espressivo della nuova aggiunta alla città fu la via della Ghiara: la via della casa di Biagio Rossetti e del Palazzo di Ludovico il Moro, l'ingresso del primo Rinascimento, come la strada di Ercole I° d'Este nella città nuova si lancerà, 50 anni dopo, ad accogliere le muse pellegrine, messaggere della Rinascita nel suo pieno rigoglio.

### L'Addizione Erculea:

#### La Via Giovecca

Come noto, la grande passione del Duca Ercole I° d'Este, oltre quella della musica e del teatro, fu



Le Mura

quella del costruirlo; al suo tempo Ferrara apparve tutta un cantiere mobilitato per il lavoro edilizio. La via Coperta di trapasso tra il Castello e l'attuale Palazzo del Municipio: la Piazza del Castello (già dei pollaioli): la Piazzetta Municipale con lo scalone dalla cupola di piombo: l'assetto delle botteghe degli «strazzaroli» accanto al Duomo: furono opere compiute da Ercole, il quale portò il suo fervore quasi ad un grado febbrile, quando, accogliendo nel 1473, la nuova sposa Eleonora d'Aragona, volle presentarle una Ferrara tutta rimodernata e messa a nuovo.

Ma l'impresa veramente straordinaria, iniziata dal Duca nell'anno 1492, fu la così detta Addizione che da lui prende nome e che deve pur riportarsi al nome del suo grande Architetto: Biagio Rossetti, il più illustre architetto di Ferrara.

Fu impresa straordinaria per l'idea, per l'iniziativa, per la realizzazione: per essere l'artefice trapassato d'un balzo dalla contingenza del dettaglio medioevale all'assoluto del modulo classico: per avere tradotta l'astrazione di un disegno geometrico perfetto nella realtà funzionale di una nuova città.

Questo Ercole, che nonostante certi successi giovanili non era certo un gran capitano, dal 1482 al 1484 ebbe a sostenere, come tutti sanno, una dura guerra coi Veneziani, ove ne uscì con le ossa rotte. Ne prese nota per il futuro. Già, durante la guerra, per sbarrare la via del Castello e per difendere le immediate propaggini della città, aveva eretto un terrapieno che nei pressi della ex Chiesa della Rosa (via Armari) si estendeva nel largo arco fino a S. Guglielmo (via Palestro). La via Armari nel suo andamento curvilineo, tramanda ancora il ricordo di questo manufatto. Fu il principio e lo spunto.

« Pace parva » (e con quante lagrime!), il Duca riguardò il giro del terrapieno di guerra e con quello spirito di magniloquenza che distingueva gli Estensi,

traccia il più largo limite. Fuori dalla vecchia cerchia, era il Borgo di S. Leonardo o Borgo dei Leoni: un piccolo agglomerato si era formato oltre la Porta di S. Biagio (presso l'attuale Panfilio), un'altra attorno a S. Guglielmo: ad ovest, oltre l'attuale via Cittadella, il Convento di S. Gabriele: a nord il Convento di S. Caterina Martire: e più lungi Belfiore e la Certosa: a nord-est il Barchetto.

Belfiore ed il Barchetto, le due delizie che la recente guerra aveva esposto a rovinosi colpi di mano, dovevano pur esse diventare cittadine: e il tutto si volle comprendere nella nuova cinta, la quale, partendo ad ovest della vecchia Porta S. Marco presso l'ex barriera dei giardini, con un circuito di tre miglia, andava a saldarsi al Canton del Follo, a breve distanza dell'attuale Prospettiva della Giovecca.

La nuova aggregazione fu sistemata alla stregua di un vero e proprio piano regolatore, il primo che venisse realizzato in quei tempi: e la città medioevale che era orientata da oriente a ponente in senso parallelo al corso del Po, ebbe rettificata la direttiva sviluppandosi verso nord, e spingendosi fino a raccogliere con la punta nord-est il Barchetto.

La spina dorsale, la linea raccordo di tale sviluppo fu la via degli Angeli, (l'attuale Corso Ercole I d'Este), a cui si innestò ad angolo retto la grande arteria trasversale detta dei Prioni, cioè Pietroni (Corso Porta Po e Porta Mare).

Al termine della via degli Angeli una porta: due altre porte S. Benedetto e S. Giovanni Battista alle opposte estremità della via Prioni. Alle due strade si aggiunse la terza, sorta ove era l'antica fossa della città: la via Giovecca; e così le tre strade costituirono i capisaldi e i fili conduttori della trama edilizia.

Ercole I° nella sua foga costruttrice s'affrettò a riempire i vuoti: palazzi e conventi. Nella sola via

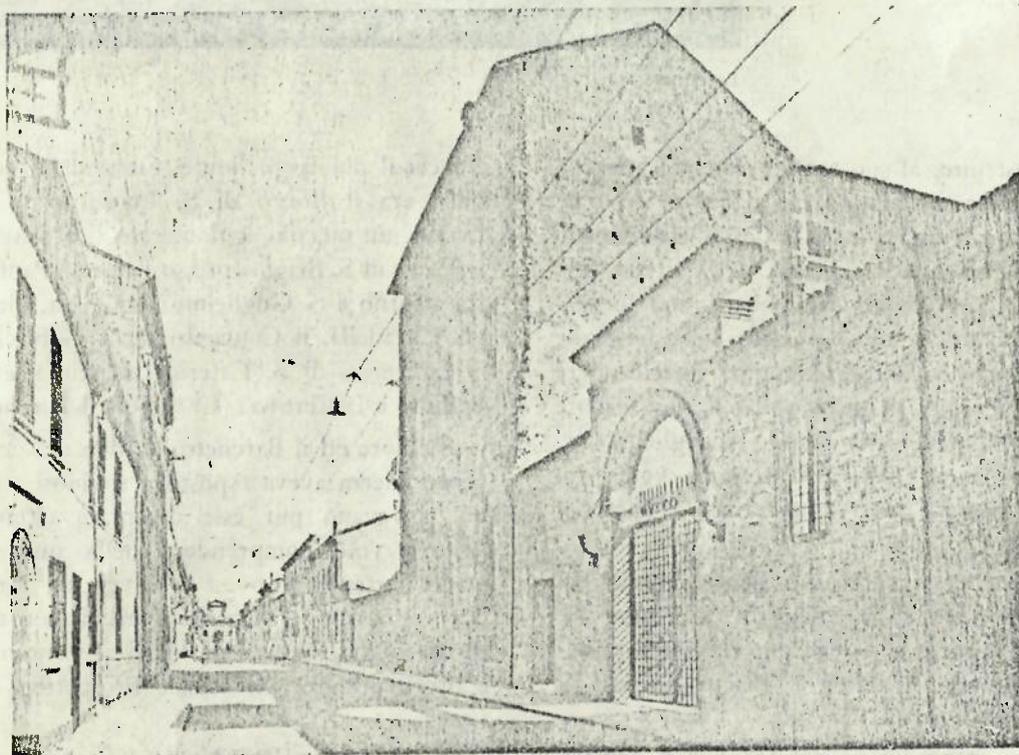
Mortara s'effuse l'aura monacale da ben quattro sedi religiose: S. Rocco, S. Maria di Mortara, S. Maria della Consolazione e più tardi, con Lucrezia Borgia e per la bellissima figlia del Valentino, il Convento di S. Bernardino all'angolo di Corso Giovecca e via Mortara. Ed a rompere l'uniformità ed a creare il centro della nuova città, la grande piazza, (la attuale Piazza Ariosteia), ove per omaggio della Comunità, doveva sorgere sul piedestallo colonnato il monumento di Ercole I°, eretto in atteggiamento guerriero sul cavallo che Leonardo da Vinci aveva abbozzato per Francesco Sforza.

Ne è restata una colonna - unica ed isolata colonna - per la statua del divino Ariosto.

## La Ferrara Estense nel Secolo XV

Dopo Ercole I° d'Este le mutazioni della città, ridotte di entità, prendono soprattutto nome dal figlio Duca Alfonso I°, l'indomabile guerriero, e dal nipote Alfonso II°, l'ultimo Estense della linea legittima.

Ad Alfonso I° (1476-1534) era demandato il compito di completare l'allineamento delle mura che Ercole aveva portato alla altezza del Canton del Follo. Ma la ragion di guerra (il nemico era allora l'implacabile Giulio II), indusse il Duca a dare un maggior sviluppo all'opera, allargando nel 1512 la cinta con il grande baluardo della Porta di S. Gior-



Via Venti Settembre

La congiunzione e la fusione della città nuova con l'antica fu attuata da Biagio Rossetti con raccordi felicissimi, ad es: via Bersaglieri del Po continuata in via Palestro, via Terranuova in via Montebello, via Ugo Bassi in via Mortara. Anche nella città nuova ove vi erano punti fermi da salvaguardare, il tracciato stradale fu condotto con particolari accorgimenti; l'impegno del raccordo appare più evidente in talune strade come via Mascheraio e via Colombara.

Ma il segno espressivo dell'abbraccio fra le due città è offerto dalla via Giovecca, già Fossa dell'antica cinta, divenuta la strada principe di Ferrara: la dorsale, la linea nevralgica, l'arteria pulsante della città.

gio. Ne andò di mezzo il Borgo della Pioppa (Borgo Quacchio: già tagliato a mezzo da Pino della Tosa), che per causa della nuova fortificazione, si vide abbattuta una gran parte dell'abitato e le tre importanti chiese di S. Silvestro, di S. Lorenzo e di S. Spirito, che furono poi ricostruite nell'interno della città. L'attuale conformazione del Borgo di Quacchio rimonta da allora. Nello scavo della nuova Fossa, la grande massa di terra ricavata fu accumulata e sistemata a monte: donde quel complesso curioso e caratteristico da cui prende nome la località: il Montagnone.

Alfonso II°, il Principe del Tasso (1533-1597) ebbe dai suoi maggiori la città già pervenuta a grande sviluppo: ma tutto moriva attorno a lui,

anche il fiume: il glorioso «Po di Ferrara» ormai ridotto ad uno stato agonico. Il primo colpo gli era stato inferto al principio del secolo XII con una lotta a Ficarolo che, rinnovatasi nella seconda metà dello stesso secolo per un taglio d'argine attribuito a certo Sicardo, aveva incanalato le acque in un nuovo alveo, creando il maggior ramo del Po di Venezia.

Da allora per il Po di Ferrara furono sempre guai, e guai maggiori si ebbero quando nell'anno 1526 Alfonso I si decideva a far immettere in questo nostro Po, all'altezza di Vigarano e Porotto l'irrequieto e torrentizio Reno, apportatore di torbide rovinose. Era ormai segnata la fine di Ferrara fluviale.

Al nipote Alfonso II non restò che fare i funerali al fiume, ed egli li fece, includendo la parte ormai interrita entro il riparto di quattro baluardi.

Alla fine del secolo XVI, nonostante l'ora stanca e declinante e pur nell'affievolirsi dell'iniziativa e nella trascuratezza del dettaglio («Il Duca .... era trascuratissimo nell'abbellire la città e i suoi palaggi con ornamenti e con edifici di alcuna sorta ....», come scriveva il segretario dell'oratore fiorentino Orazio della Rena), Ferrara si presentava nel suo complesso come una matura signora nel pieno rigoglio della sua avvenenza: una città di grande stile e di grazie singolari, quale del resto si era già annunciata al tempo della Addizione Erculea, allorchè alla Corte di Ludovico il Moro le si dava la palma su Firenze che aveva «li pozoli e le baldresche». Era la creatura vagheggiata, l'orgoglio di Casa d'Este. Con le ampie e soleggiate strade dell'Addizione, la fantasiosa Reggia del Principe, l'imponente Cattedrale: con la collana preziosa delle Delizie Ducali, i 58 grandi palazzi, le 15 grandi Chiese, i 35 mila abitanti: con quella caratteristica isola del Belvedere alla punta sud-ovest, che Alfonso I al principio del secolo XVI aveva incastonato nella corona della sua città come la gemma più rara, Ferrara si presentava quale una delle più nobili e celebrate città d'Italia. Ma, come con acuto sguardo aveva veduto il Niccolini, era soprattutto dal «verde» che essa traeva un fascino speciale: il verde dei viali, delle delizie, delle case private, che serpeggiava attorno e per mezzo alle membra della città e integrava il particolare edilizio: il verde che si ripartiva dal lato nord del Castello col singolare giardino del padiglione (v. via Padiglione), e dal lato ovest con la lunga fascia prativo-arborea solcata dalle acque: il verde che, lungo il girone interno delle mura stendeva una corona alberata e fiorita, - ghirlanda superba e festosa - attorno a tre quarti dell'aggregato cittadino: traccia ancora segnata, che potrebbe es-

sere ripresa. Così Ferrara nell'ultima edizione Estense - anno 1597 - stampata nella Carta dell'ing. Filippo Borgatti.

Lo stampo fondamentale si è conservato a tutt'oggi, pur con le variazioni di dettaglio apportate dai tempi.

Il 28 gennaio 1598, dopo quattro secoli di Signoria Estense, Cesare d'Este lasciava per sempre Ferrara: il giorno dopo alla testa di cinquemila fanti e mille cavalli, vi entrava il Cardinale Pietro Aldobrandini, nipote di Papa Clemente VIII, issando i vessilli del Papa alle quattro torri del Castello. L'aquila d'Este cedeva il posto alle «Sante Chiavi».

Un'altra età si inaugurava: cominciava una novella storia.

### Ferrara dal XVII al XX secolo

«Ferrara dalla infinita bontà di Dio ritornata nel materno grembo di Santa Chiesa», così dice l'Aleotti in un suo scritto del 1601, città di confine dello Stato Pontificio, perdeva tutto il fascino di capitale del Ducato Estense e dai nuovi governanti veniva riguardata principalmente come presidio e testa di ponte verso gli Stati della Repubblica Veneta.

Le vicende edilizie collegantesi alla storia dei secoli XVII - XVIII - XIX, fino all'anno 1859 della unione della città al Regno d'Italia, si possono riassumere nei seguenti fondamentali avvenimenti:

— la costruzione della fortezza Pontificia negli anni dal 1598 al 1618 eseguita dall'Aleotti, su piani di Mario Farnese, ricavata dalle aree liberate nella parte sud-ovest della città demolendo un intero quartiere cittadino ivi compreso l'antico Castel Tedaldo - facendo scomparire la famosa e fantastica isola Belvedere.

— la costruzione del canale Panfilio, collegante Pontelagoscuro ed il Po con la città giacchè l'idea dei traffici fluviali dai quali Ferrara aveva tratto ricchezze e splendori permaneva fondamentale. Ma nonostante che in Pontelagoscuro si venisse sviluppando una relativamente prospera attività commerciale, il profondo intervenuto cambiamento nel regime e nella navigabilità del fiume e le nuove vie dei traffici non consentivano un ritorno alla prosperità dei tempi passati, per cui lentamente il canale Panfilio si interriva e la navigazione fluviale deperiva, fino a scomparire quasi completamente;

— la costruzione della linea ferroviaria e del ponte sul Po fatto saliente per l'orientamento delle linee di comunicazione e dei traffici urbani ed extra urbani;

— la demolizione della fortezza pontificia avvenuta subito dopo l'unione di Ferrara al Regno d'Italia (1859) e la formazione di una amplissima area libera ed atta allo sfruttamento edilizio.

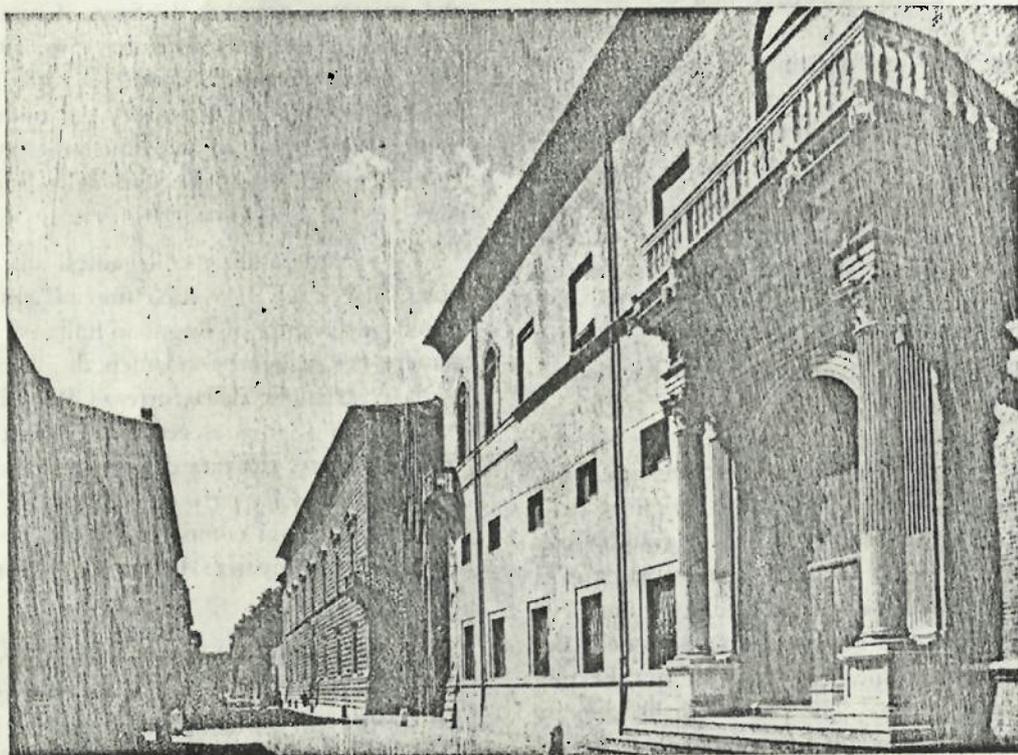
La «spianata» rimase tale per molti anni, praticamente sino alla fine della seconda decade del secolo ventesimo.

Ad esclusione della costruzione di qualche edificio isolato nessun fatto urbanistico tendente a modificare la configurazione dell'aggregato urbano è da segnalare in questo lungo periodo di tempo.

I primi movimenti si verificavano in questo se-

colo dopo la fine della prima guerra mondiale e cioè dal 1918 in avanti quando nella «spianata» cominciò a svilupparsi quel rione che venne poi chiamato «Rione Giardino» e quando nelle zone a sud della città si iniziò una spontanea non disciplinata attività edilizia.

Per la storia e per l'influenza che ebbero sui problemi sociali, va infine ricordato, che nella seconda metà del secolo XIX sorsero i primi impianti industriali - zuckerifici - raffinerie in Pontelagoscuro sì che la borgata un tempo località di confine, dogana e centro di traffici fluviali si trasformò in attivo centro di industrie agricole.



Corso Ercole 1° d'Este

# CENNI GEOGRAFICI E CARATTERI FISICI

## Cenni geografici

La Provincia di Ferrara ha la superficie di Ha 263.151 (11,8% della Regione Emiliana e 0,87% del territorio nazionale); è costituita da terreno pianeggiante con quote varianti (da ovest ad est) di metri + 15 a metri - 2 rispetto il livello del mare.

I terreni più alti, frutto delle sedimentazioni fluviali, seguono l'andamento dei fiumi attivi o degli alvei abbandonati, mentre i terreni più bassi si trovano racchiusi tra le maglie di questi reticolati o tra le lunghe dune costiere, frutto dell'accumulo dei materiali trasportati dai fiumi.

Il territorio della Provincia è diviso in vari comprensori di bonifica che corrispondono grosso modo alle maglie sopra accennate.

Il Comune capoluogo ha la superficie di Ha 40.438 (15,3 % di quella provinciale e 1,82 % di quella regionale). E' suddiviso nei seguenti comprensori:

- a) - Consorzio Terre Vecchie di cui fanno parte i terreni comunali a nord ed a est della città, fra il Po di Ferrara ed il Volano;
- b) - Consorzio del II° circondario - Polesine di S. Giorgio che comprende il territorio sud-est della città tra il Volano e il Po morto di Primaro;
- c) - Consorzio del III° circondario, comprendente parte dei terreni a sud-est;
- d) - Consorzio manutenzione del IV° circondario che comprende il territorio a sud-ovest della città;
- e) - Consorzio Cavo Tassone nel IV° circondario, che interessa una piccola parte del territorio.

## I corsi d'acqua.

Il principale corso d'acqua è il Po il quale segna il confine settentrionale della Provincia e del Comune.

Altri corsi d'acqua sono:

- 1) - Canal Bianco;
- 2) - Canal Naviglio;
- 3) - Canale Burana, il quale a Ferrara, prende il nome «Volano» ed unitamente al canale artificiale «Boicelli» costituisce la linea navigabile del territorio ferrarese tra Codigoro ed il Po;
- 4) - Canale Po morto di Primaro.

Alcuni di detti canali scorrono in alvei abbandonati dagli antichi corsi del Po. Essi disimpegnano la funzione di scolo delle acque sia naturalmente sia attraverso impianti di sollevamento.

L'irrigazione è assai spesso affidata ad una rete di canali indipendenti (acque alte).

## Suolo e sottosuolo

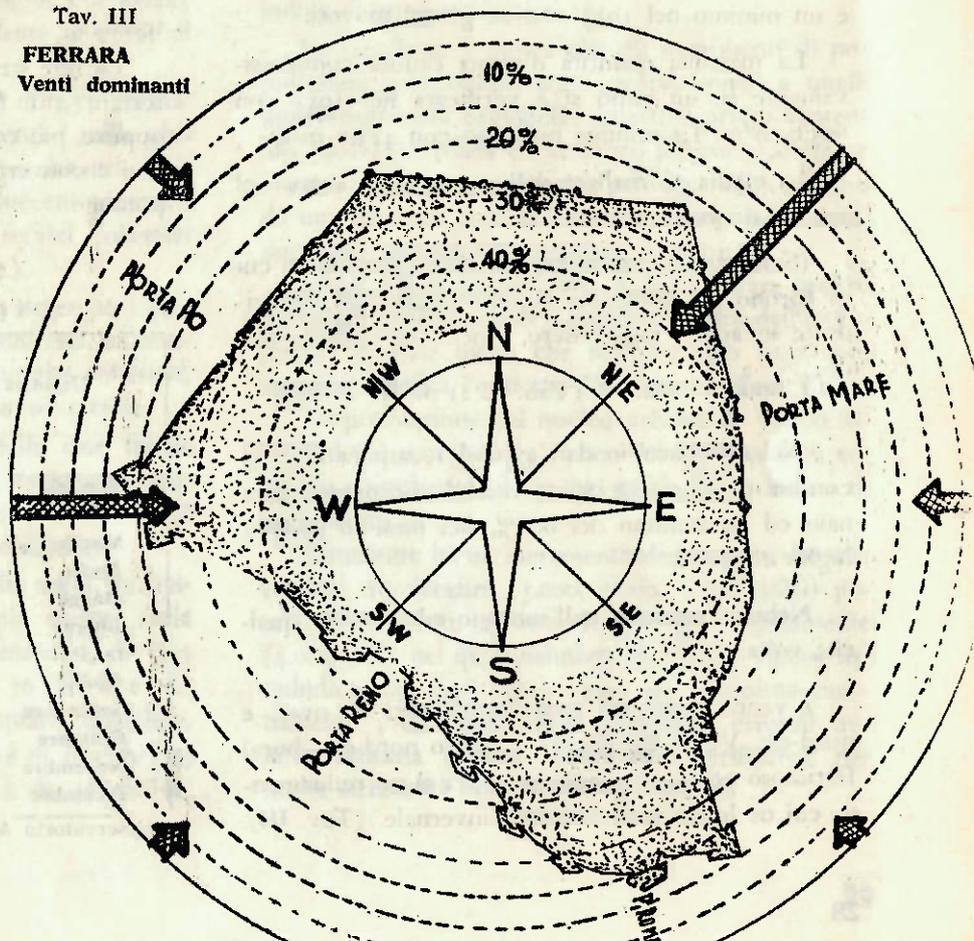
Il sottosuolo ferrarese è costituito in terreni recenti quaternari di origine fluviale o marina e così distribuiti:

- a) - strati di variabile potenza (spessore) di sabbie fluviali a foggia di cumuli lungo il reticolo dei fiumi attivi o dei vecchi alvei abbandonati;
- b) - sabbie argillose fluviali e argille nelle plaghe depresse fra le maglie del reticolo;
- c) - nella zona del delta padano ghiaietto e sabbie fluviali accumulate in forma di dune parallele alla costa;
- d) - terreni sabbiosi e argillosi fra i cordoni antichi e recenti delle dune per apporto fluviale posteriore;
- e) - terreno vallivo costituito di sabbie miste ad argille, od argille con intercalazioni torbose.

Nei terreni vallivi sono frequenti i giacimenti di idrocarburi.

La città si estende sopra terreni aventi le caratteristiche sopra descritte. Superficialmente si incontrano strati vegetali sabbiosi, argillosi, fortemente argillosi e misti a torba.

Tav. III  
FERRARA  
Venti dominanti



Le precipitazioni (Tab. n. 1).

TABELLA N. 1

FREQUENZA E QUANTITA' DELLE PRECIPITAZIONI STAGIONALI E ANNUALI  
NELLA CITTA' DI FERRARA

Anni	Invernali		Primaverili		Estive		Autunnali		Annuali	
	Fr. gg.	Qt. mm.	Fr. gg.	Qt. mm.	Fr. gg.	Qt. mm.	Fr. gg.	Qt. mm.	Fr. gg.	Qt. mm.
1936-39	42	126,9	48	190,05	36	149,09	32	162,1	158	628,5
1947-51	31	139,1	27	150,0	22	97,5	27	247,2	107	633,8
1947	42	145,4	32	180,1	19	76,5	22	208,2	115	610,2
1948	25	173,8	17	127,4	22	146,7	23	280,9	87	728,8
1949	13	64,0	16	149,0	19	55,1	32	332,3	80	600,4
1950	27	99,0	26	117,0	20	44,9	34	162,8	107	423,7
1951	50	213,2	42	176,7	28	164,0	26	252,0	146	805,9
1952	33	105,0	26	54,2	20	136,8	33	176,1	112	472,1
1953	49	209,0	31	200,2	34	137,6	32	160,1	146	706,9
1954	48	122,8	55	185,8	43	252,2	29	85,2	175	646,0
1955	36	145,6	31	121,6	31	182,3	38	224,1	136	673,6

**Condizioni climatologiche**

Il clima della Provincia è quello caratteristico della pianura Padana con escursione termica annua intorno ai 23 gradi.

In cento anni si sono verificati settantadue inverni rigidi (temperature minime inferiori ai 6° per 120 giornate).

Nel novennio dal 1947 al 1955 presentano un massimo annuale nel 1954 con 175 giorni piovosi e un minimo nel 1949 con 80 giorni piovosi.

La massima quantità d'acqua caduta complessivamente in un anno si è verificata nel 1951 con 805,9 m/m. La minima nel 1950 con 423,7 m/m.

La media giornaliera della quantità di acqua nel 1951 è di m/m 2,2.

(Sono state considerate piovose le giornate in cui vi furono precipitazioni di qualunque tipo che ridotte in acqua raggiunsero almeno un millimetro).

L'umidità relativa, (Tab. n. 2) media annuale.

Nel quinquennio dal '47 al '51, supera il 72 % con un massimo di 87% nei mesi di dicembre e gennaio ed un minimo del 60 % nei mesi di giugno, luglio e agosto.

Nebbie frequenti nell'autunno ed inverno; qualche volta anche estive.

I venti prevalenti sono provenienti da ovest e nord-est. Vento dominante è quello nord-est (bora) fastidioso per la sua violenza e per il raffreddamento cui dà luogo nella stagione invernale. (Tav. III).

**Caratteri generali dell' ambiente naturale**

L'aspetto naturale della provincia e del comune è generalmente uniforme: è caratterizzato dalla coltivazione agricola quasi sempre molto intensa e dalle vaste zone a coltivazione estensiva di recente bonifica.

Fiumi e canali con le loro alte arginature costituiscono un elemento caratteristico.

Frequenti sono le macchie boschive dei parchi attorno ad abitazioni gentilizie o della ricca borghesia terriera.

La rete stradale principale segue l'andamento dei terreni alti formati per sedimentazioni fluviali oppure, più comunemente, il percorso di antichi argini e converge, come è naturale, verso la città capoluogo.

TABELLA N. 2  
STATO DI UMIDITA'  
(medie calcolate su 5 anni)

Umidità	Assoluta	Relativa
	tensione del vapore	saturatione = 100
Gennaio	5,31	87,2
Febbraio	5,35	75,1
Marzo	6,33	72,8
Aprile	8,67	69,3
Maggio	11,27	68,5
Giugno	13,47	60,3
Luglio	14,93	61,1
Agosto	13,22	62,7
Settembre	12,84	67,6
Ottobre	9,55	76,5
Novembre	9,08	82,2
Dicembre	5,04	87,4

(Osservatorio Meteorologico dell'Università di Ferrara)

# AMBIENTE ECONOMICO SOCIALE

## Distribuzione della popolazione

La popolazione della provincia di Ferrara è di 420.527 abitanti (pop. residente) con una densità media di circa 1,59 ab/Ha (media regione emiliana 1,59; media nazionale 1,33) distribuita con maggiore o minore densità a seconda che trattasi di zone di antico insediamento o di recente bonifica.

Il comune è ripartito in 14 circoscrizioni territoriali di stato civile delle quali, quella del centro urbano e quella di Pontelagoscuro verranno spesso considerate nella nostra esposizione come un unico complesso per ragioni tecniche delle quali si parlerà oltre.

Nel censimento del 1951 il territorio comunale è stato suddiviso in trenta frazioni geografiche, gravitanti verso un centro abitato, oppure, in qualche caso, verso due centri contigui.

Le tavole illustranti la distribuzione della popolazione, sono state redatte seguendo la suddivisione sopra detta, ma distinguendo i nuclei e le case sparse.

La popolazione residente nel comune al dicembre 1951 risulta di 133.928 abitanti, di cui 82.444 nella frazione geografica comprendente la città, di questi 70.287 nel nucleo cittadino.

La densità media nel comune è di 3,55 ab/Ha.

Esistono inoltre sei centri superanti i mille abitanti; cinque superanti i cinquecento abitanti; i rimanenti con popolazione di circa duecentocinquanta abitanti; in generale dotati di servizi collettivi (chiesa, scuola, cinema, negozi, ecc.).

I nuclei più frequentemente non superano i cinquanta abitanti raggiungendo, in alcuni casi, un massimo di cento: non sono dotati di servizi collettivi, eccezione fatta per qualche negozio ed osteria.

La densità della popolazione nelle case sparse passa da un massimo di 1,05 ab/Ha (frazione geografica di Ferrara) ad un minimo di 0,25 ab/Ha nelle zone più periferiche del territorio comunale.

Nella parte della città interna alle mura, la densità di popolazione (Tav. IV), è più elevata nella zona medioevale dove presenta massimi di 723 ab/Ha e di 595 ab/Ha e minimi di 70 ab/Ha e 122 ab/Ha rispettivamente nel primo e quarto quartiere.

La densità media entro le mura è di 140 ab/Ha; quella entro il perimetro urbano è di 47 ab/Ha;

quella della popolazione compresa fra le mura cittadine e il perimetro urbano è di 16 ab/Ha: tale valore sale a 100 ab/Ha considerando, nel calcolo, solo le zone effettivamente abitate (escludendo cioè le zone rurali).

## Andamento demografico

La popolazione presente nel territorio provinciale è passata in cinquanta anni da 267.000 abitanti nel 1901 a 416.000 nel 1951, con un aumento di 149.000 unità.

Assunta uguale a 100 la popolazione nel 1901 si ha un indice di 156 per la popolazione nel 1951.

L'aumento è stato costante nel ventennio 1901-1921 (37.000 unità per decennio); subì una flessione nel decennio successivo 1921-1931, per aumentare di nuovo fino a valori molto prossimi a quelli del primo ventennio nei quindici anni decorsi dal censimento del 1936 all'ultimo del 1951.

La popolazione presente nel comune è passata da 82.000 abitanti nel 1901 a 134.000 nel 1951 con un aumento totale di 52.000 unità, e quindi con un indice di aumento pari a 163.

La tabella n. 3 indica che gli incrementi di popolazione nel comune sono proporzionali a quelli intervenuti nella provincia: infatti il primo ventennio 1901-1921 rivela un aumento pressochè costante (13.000 unità e 12.000 unità per decennio), seguito da una flessione e da una successiva ripresa (14.000 unità nel periodo intercensuale 1936-1951).

Dagli atti di Stato Civile si può rilevare inoltre che l'incremento sociale è sempre minore dell'incremento naturale meno che nel decennio 1941-1950 in cui si verifica l'opposto (Tab. n. 4 - Tav. V).

La popolazione del nucleo urbano da 33.000 individui nel 1901 passa a 73.000 nel 1951, con un aumento complessivo di 40.000 unità ed un indice di incremento di 221.

L'aumento ha un incremento decrescente durante i primi tre decenni (5.000, 4.000, 3.000 unità) poiché l'incremento avviene sempre più rapidamente (4.000 unità nel quinquennio 1931-1936 e 24.000 nel quindicennio 1936-1951), causa un fortissimo inurbamento, accelerato dalla situazione creatasi durante l'ultima guerra: fenomeno verificatosi per molte altre città dopo il periodo bellico.

TABELLA N. 3  
CENSIMENTO POPOLAZIONE PRESENTE

Data del censimento	E M I L I A			F E R R A R A									FORESE			
	n. assol. migliaia	Indice	%	PROVINCIA			COMUNE			CITTÀ			n. assol. migliaia	Indice	%	
n. assol. migliaia				Indice	%	n. assol. migliaia	Indice	%	n. assol. migliaia	Indice	%					
ANNI																
1881							71				29			42		
Incremento							11	15.48			4	13.8		7	16.67	
1901	2.512	100		267	100		82	100			33	100		49	100	
Incremento	238		9.5	37		13.85	13	15.85			5	15.15		8	16.32	
1911	2.750	109		304	113 <sup>a</sup>		95	116			38	115		57	116 <sup>b</sup>	
Incremento	277		10.7	37		12.18	12	12.65			4	10.52		8	14.04	
1921	3.027	120 <sup>2</sup>		341	127		107	130 <sup>3</sup>			42	127		65	132 <sup>b</sup>	
Incremento	191		6.3	26		7.62	9	8.41			3	7.14		6	9.24	
1931	3.218	128		367	137		116	141			45	136 <sup>1</sup>		71	144 <sup>a</sup>	
Incremento	109		3.39	12		3.27	4	3.45			4	8.9		0	0.00	
1936	3.327	132 <sup>a</sup>		379	142		120	146 <sup>1</sup>			49	148 <sup>3</sup>		71	144 <sup>a</sup>	
Incremento	184		5.52	37		9.76	14	11.68			24	48.9		-10	-14.07	
1951	3.511	140		416	156		134	163 <sup>b</sup>			73	221		61	124 <sup>b</sup>	

(Ufficio Statistica di Ferrara e ISTAT.)

La popolazione del forese passa da 49.000 unità nel 1901 a 60.000 nel 1951. L'aumento totale è quindi di 12.000 per cui l'indice di incremento è 124,5.

Si può concludere che, dopo un periodo di assestamento, la città presenterà un incremento naturale e sociale (inurbamento); mentre il forese avrà un incremento quasi esclusivamente naturale.

### Attività degli abitanti

Non esistendo fonti dirette cui attingere dati sufficientemente dettagliati intorno alla composizione della popolazione economicamente attiva, ci si riferisce al censimento effettuato dall'Istituto Cen-

trale di Statistica dal quale si ricava la suddivisione secondo il ramo dell'attività economica.

Tale censimento pur abbracciando ogni campo di attività è da considerarsi in certi casi con riserva, come per esempio per quanto riguarda il campo agricolo, nel quale la partecipazione femminile al lavoro dei campi, che è stata valutata, nel 1953, in sede dell'inchiesta sulla disoccupazione, pari al 90% del numero degli uomini non risulterebbe nei dati ufficiali e dovrebbe per la massima parte venire sottratta dalla popolazione non attiva e destinata alle cure domestiche.

La popolazione economicamente attiva della provincia, comprendente anche gli addetti ai lavori domestici, ammonta a 290.680 unità e rappresenta il 69% della popolazione residente. (Tab. n. 5).

TABELLA N. 4  
MOVIMENTO NATURALE E MIGRATORIO DELLA POPOLAZIONE PRESENTE - COMUNE

DECENNI	NATI	MORTI	INCREM. NATURALE	IMMIGRATI	EMIGRATI	INCREM. SOCIALE	INCREM. TOTALE
	N. ass.	N. ass.	N. ass.	N. ass.	N. ass.	N. ass.	N. ass.
1881-1890	28.786	22.947	5.839	22.758	18.956	3.802	9.641
1891-1900	29.244	19.919	9.325	24.688	21.818	2.870	12.195
1901-1910	30.345	17.870	12.475	33.607	28.983	4.624	17.099
1911-1920	27.324	19.811	7.513	35.557	28.661	6.896	14.409
1921-1930	25.948	15.699	10.249	38.140	34.132	4.008	14.257
1931-1940	21.367	13.647	7.720	46.537	41.603	4.934	12.654
1941-1950	19.392	13.399	5.993	31.868	24.584	7.284	13.277

(Ufficio Statistica di Ferrara e ISTAT.)

**DENSITA' DELLA POPOLAZIONE NEL CENTRO  
URBANO DI FERRARA (CENSIMENTO 1951)**

DA 550 A OLTRE 600 ABITANTI PER ETTERO

DA 450 A 550

DA 350 A 450

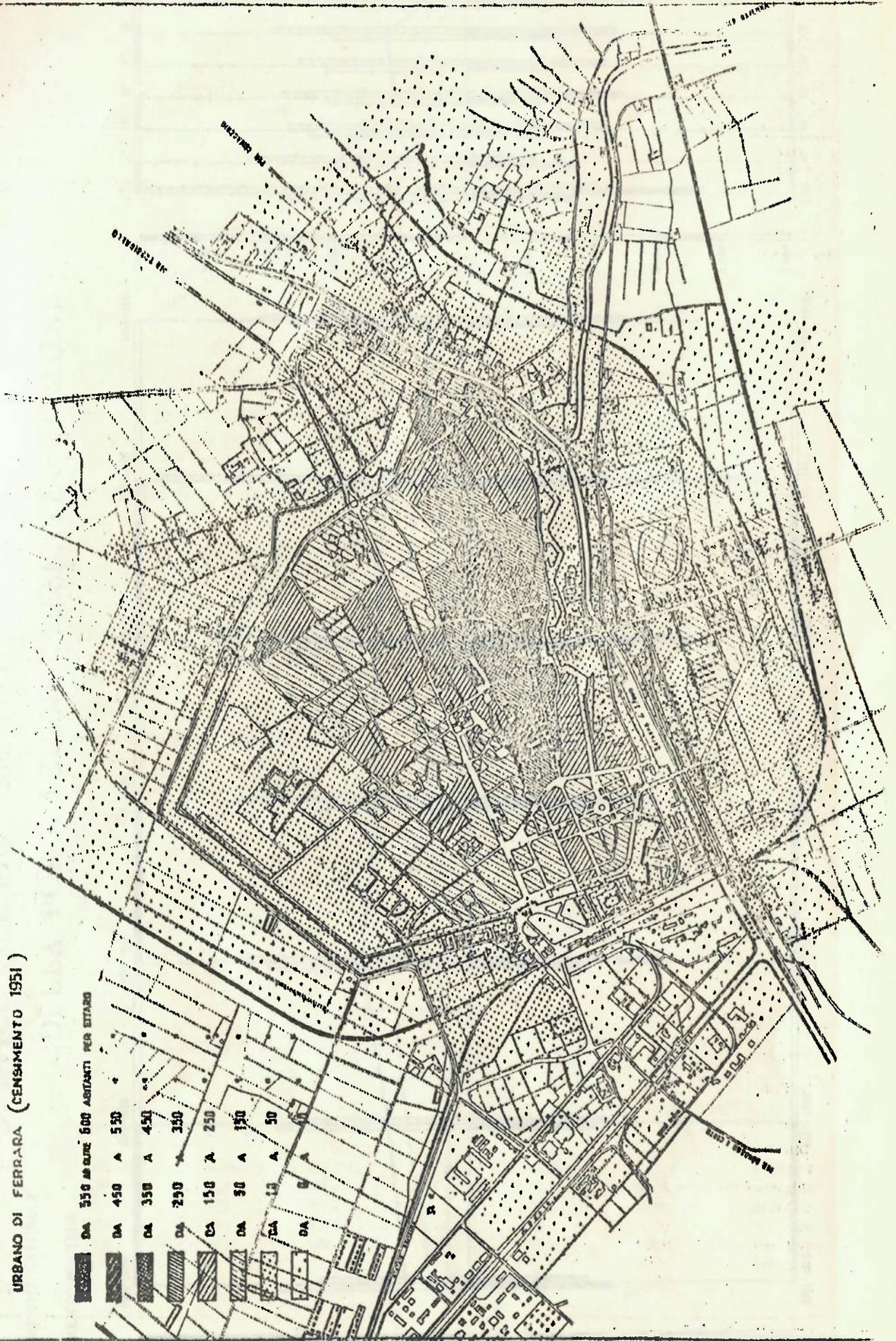
DA 250 A 350

DA 150 A 250

DA 90 A 150

DA 50 A 90

DA 0 A 50



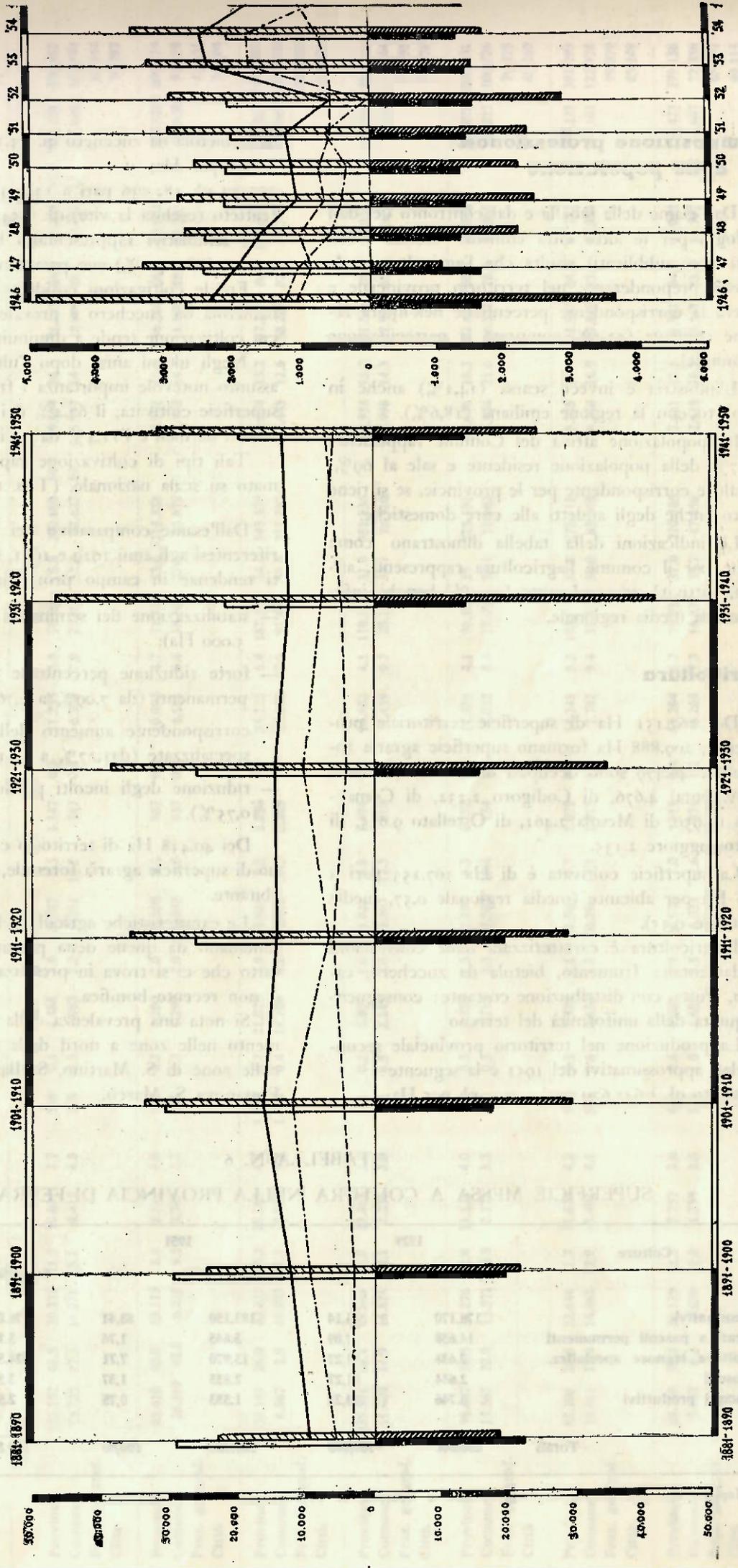
TAV. V.

# GRAFICO DEL MOVIMENTO NATURALE E MIGRATORIO DELLA POPOLAZIONE PRESENTE ( COMUNE )

-- INCREMENTO TOTALE

-- INCREMENTO NATURALE

-- INCREMENTO SOCIALE



## Composizione professionale della popolazione

Dall'esame della tabella e dal confronto dei dati analoghi per le altre città emiliane esclusa Forlì (dati non pubblicati) risulta che l'agricoltura è la attività preponderante nel territorio provinciale e supera la corrispondente percentuale nell'intera regione emiliana (53,1% compresa la partecipazione femminile).

L'industria è invece scarsa (14,1%) anche in rapporto con la regione emiliana (18,6%).

La popolazione attiva del Comune rappresenta il 47% della popolazione residente e sale al 69%, al valore corrispondente per le provincie, se si tiene conto anche degli addetti alle cure domestiche.

Le indicazioni della tabella dimostrano come anche per il comune l'agricoltura rappresenti, ancora, l'attività preponderante (40,4%) benchè inferiore alla media regionale.

## Agricoltura

Dei 263.151 Ha di superficie territoriale provinciale, 209.888 Ha formano superficie agraria forestale e 40.479 sono occupati dalle valli (comune di Argenta) 4.676, di Codigoro 2.232, di Comacchio 19.950, di Mesola 2.461, di Ostellato 9.025, di Portomaggiore 2.135.

La superficie coltivata è di Ha 207.153 pari a 0,49 Ha per abitante (media regionale 0,57, media nazionale 0,35).

L'agricoltura è caratterizzata dalle coltivazioni fondamentali: frumento, bietola da zucchero, canapa, frutta, con distribuzione costante: conseguenza questa della uniformità del terreno.

La produzione nel territorio provinciale secondo dati approssimativi del 1951 è la seguente: frumento ql. 1.642.670 pari a 29,3 pl. per Ha;

barbabietola da zucchero ql. 13.373.000 pari a 365,4 ql. per Ha;

canapa ql. 182.136 pari a 13,6 ql. per Ha;

frutteto (esclusa la vite) ql. 1.543.690.

I seminativi rappresentano la cultura più frequente (88 ÷ 41 %) con prevalenza per il frumento.

Fra le coltivazioni cosiddette industriali, la barbabietola da zucchero è prevalente sulla canapa la cui coltivazione tende a diminuire.

Negli ultimi anni, dopo l'ultima guerra, hanno assunto notevole importanza i frutteti (7,71% della superficie coltivata; il 64,4% dei quali sono rappresentati da meli e l'11,4% da peri e peschi).

Tali tipi di coltivazione rappresentano un primato su scala nazionale. (Tab. n. 6).

Dall'esame comparativo dei valori della tabella riferentesi agli anni 1929 e 1951, si notano le seguenti tendenze in campo provinciale:

- stabilizzazione dei seminativi (aumento di circa 5.000 Ha);
- forte riduzione percentuale dei prati e pascoli permanenti (da 7,09% a 1,76%);
- corrispondente aumento delle culture legnose specializzate (da 1,27% a 7,71%);
- riduzione degli incolti produttivi (da 4,23% a 0,75%).

Dei 40.438 Ha di territorio comunale 36.405 sono di superficie agraria forestale, pari a 0,27 Ha per abitante.

Le caratteristiche agricole del comune non si allontanano da quelle della provincia se non per il fatto che ci si trova in presenza di terre di antica o non recente bonifica.

Si nota una prevalenza della coltivazione a frumento nelle zone a nord della città ed a frutteto nelle zone di S. Martino, S. Bartolomeo, Marrara, Fossanova S. Marco.

TABELLA N. 6

### SUPERFICIE MESSA A CULTURA NELLA PROVINCIA DI FERRARA

Colture	1929		1951		1955 (1)	
	Superficie Ha.	%	Superficie Ha.	%	Superficie Ha.	%
Seminativi	178.170	86,14	183.150	88,41	176.059	83,9
Prati e pascoli permanenti	14.658	7,09	3.645	1,76	3.140	1,5
Culture legnose specializz.	2.638	1,27	15.970	7,71	24.582	11,7
Boschi	2.634	1,27	2.835	1,37	3.528	1,7
Incolti produttivi	8.746	4,23	1.553	0,75	2.579	1,2
<b>Totali</b>	<b>206.846</b>	<b>100,000</b>	<b>207.153</b>	<b>100,00</b>	<b>209.888</b>	<b>100,00</b>

(1) Ispettorato Provinciale dell'Agricoltura e Sezione di Ferrara del Corpo Forestale.

# COMPOSIZIONE PROFESSIONALE DELLA POPOLAZIONE

CENSIMENTO 1951	POPOLAZIONE ATTIVA												POPOLAZIONE NON ATTIVA						POPOLAZ. RESIDENZE											
	Agricoltura, Caccia o Pesca		Industria estrattive e Manifatturiere		Costruzione o impianti		Energia elettrica Gas o Acqua		Trasporti Comunicazioni		Commercio e Servizi vari		Credito Assicurazioni		Pubblica Amministrazione		Cure Domestiche		TOTALE		In attesa di 1 <sup>a</sup> occupazione		Altra		TOTALE		D <sub>a</sub> 16 anni in poi			
	N.	%	N.	%	N.	%	N.	%	N.	%	N.	%	N.	%	N.	%	N.	%	N.	%	N.	%	N.	%	N.	%	N.	%		
	TOTALE		TOTALE		TOTALE		TOTALE		TOTALE		TOTALE		TOTALE		TOTALE		TOTALE		TOTALE		TOTALE		TOTALE		TOTALE		TOTALE			
Provincia	137.752	46.5	30.178	11.9	10.691	3.7	568	0.1	4.488	1.6	18.582	6.3	1.147	0.3	11.235	3.8	76.239	25.8	293.680	59	9.694	16	51.021	84	60.715	14.4	351.395	420.557		
Comune	25.325	27.3	14.071	15.2	4.412	4.8	328	0.3	2.083	2.2	9.281	10.2	767	0.8	6.504	7.0	29.851	32.2	92.622	69	3.597	14	18.999	86	23.622	17	115.018	133.949		
Fraz. geograf. Città																													82.444	70.287
Provincia	85.610	40.0	19.113	8.9	8.579	4.0	411	0.2	4.250	2.0	13.390	6.2	967	0.4	10.092	4.7	71.916	33.6	214.328		4.752	11.6	36.240	88.4	40.992		255.320	294.719		
Comune	28.169	42.8	6.238	9.5	2.745	4.2	221	0.3	1.292	2.0	3.893	6.0	437	0.6	4.181	6.4	18.500	27.2	65.679		1.948	14.1	11.906	85.9	13.854		79.530	91.798		
Fraz. geograf. Città																													43.931	34.904
Provincia	135.188	26.0	82.622	15.2	25.865	4.7	1.479	0.2	21.023	3.9	50.665	9.3	3.850	0.7	35.125	6.4	187.533	54.6	543.350		16.258	13.2	107.124	86.8	123.482		666.832	763.907		
Comune	6.967	2.9	49.903	21.1	9.093	3.8	1.106	0.4	14.704	6.2	36.496	15.1	3.205	1.3	25.338	10.6	91.443	38.6	237.255		8.445	12.6	58.264	87.4	66.709		303.964	340.526		
Fraz. geograf. Città																													332.758	316.074
Provincia	135.581	38.1	45.609	13.0	13.465	3.8	761	0.2	5.807	1.6	23.826	6.8	1.474	0.4	14.632	4.1	110.379	31.0	351.534		9.933	13.9	61.521	86.1	71.454		422.988	498.146		
Comune	11.400	14.9	16.824	22.1	2.235	3.0	423	0.5	2.142	2.8	9.467	12.3	810	1.0	7.439	9.7	25.770	33.7	76.510		2.998	14.3	17.919	85.7	20.917		97.427	111.564		
Fraz. geograf. Città																													81.395	75.276
Provincia	98.487	36.5	34.276	12.4	11.129	4.0	913	0.3	4.238	1.5	17.490	6.3	1.152	0.4	11.359	4.1	96.147	35	275.191		10.676	18.2	47.654	81.8	58.330		333.521	300.131		
Comune	14.367	20.0	13.571	18.8	2.372	3.3	215	0.3	1.715	2.3	7.503	10.4	734	1.0	6.032	8.4	25.453	35.4	71.962		4.554	21.6	16.511	78.4	21.065		93.027	106.726		
Fraz. geograf. Città																													79.275	65.360
Provincia	85.706	30.8	32.644	11.7	11.679	4.2	904	0.3	5.936	2.1	21.500	7.7	2.073	0.7	14.743	5.3	103.276	37.2	278.411		9.735	15.8	51.987	84.2	61.722		240.133	391.299		
Comune	10.461	12.6	14.868	17.9	3.402	4.1	556	0.6	2.632	3.2	10.296	12.3	1.575	1.9	7.792	9.4	31.457	38.0	83.049		4.236	16.9	20.818	83.1	25.054		108.103	122.978		
Fraz. geograf. Città																													99.079	85.249
Provincia	65.703	31.2	26.125	12.3	7.757	3.6	825	0.4	4.085	1.9	14.576	7.0	915	0.4	13.264	6.2	76.735	37.0	210.385		7.661	15.6	41.381	84.4	49.042		259.427	299.138		
Comune	3.167	6.6	9.050	19.0	1.738	3.6	500	1.0	1.682	3.5	6.033	12.6	574	1.2	8.269	17.3	16.837	35.7	47.850		2.629	16.7	13.168	83.3	15.797		63.647	72.856		
Fraz. geograf. Città																													65.057	60.114

La produzione è particolarmente intensiva e raggiunge i più alti livelli consentiti dalla tecnica agricola: essa si aggira intorno ai seguenti valori: frumento ql. 380.000, pari a 35 ql/Ha; barbabietole ql. 1.500.000, pari a 300 ql/Ha; canapa ql. 50.000 pari a 12 ql/Ha; frutteto (l'80 % di meli) ql. 1.300.000 pari a 130 ql/Ha.

### Proprietà terriera

La proprietà terriera nella provincia è suddivisa come segue:

piccola (fino a 10 Ha) 7,7%  
media (da 10 a 100 Ha) 30,7%  
grande (oltre i 100 Ha) 61,6%

Il frazionamento è molto ridotto e vi è una netta prevalenza della grande proprietà (61,6%) con una ampiezza media di 385 Ha circa.

La proprietà è intestata per il 62% a privati; per il 38% ad enti; il 54% dei quali risultano essere società private.

La proprietà privata si estende dunque sopra l'82,52 % della superficie agricola forestale, mentre la grande proprietà è prevalente nei terreni di recente bonifica.

Nel comune, come nei terreni di più antica bonifica, prevalgono la media e la piccola azienda.

Tipi principali di conduzione sono: compartecipazioni (30,6% della superficie coltivata); economia (24,2%); coltivazione diretta (30,4%); mezzadria e colonia (14,8%).

Complessivamente per il 36,8% della superficie la conduzione avviene nella forma dell'affittanza.

L'insediamento rurale assume pertanto le forme tipiche della coltivazione diretta (compartecipazione, economia, mezzadria).

Il patrimonio zootecnico prevalentemente bovino è elevato ma tende a diminuire perchè il lavoro dei campi si svolge con sempre maggiore frequenza meccanicamente.

L'industrializzazione dell'agricoltura è ben avviata, favorita dalla organizzazione delle grandi proprietà.

Nei terreni di più recente bonifica è prevedibile un indirizzo delle coltivazioni verso forme più intensive specie in previsione di adeguate irrigazioni.

Gli addetti all'agricoltura nella provincia sono circa il 64,2% della popolazione attiva e nel 1951 raggiungevano 137.752 unità.

### Disoccupazione

La disoccupazione, presente in tutti i settori, assume nel lavoro agricolo i caratteri di una sottoccupazione ove il lavoro è legato ad attività stagionali.

Infatti l'alta produttività del terreno e le colture intensive non sono sufficienti ad assorbire tutta la mano d'opera bracciantile disponibile.

Le ragioni storiche del formarsi della massa bracciantile sono varie, ma principalmente sono da ricercarsi nella speranza di lavoro stabile che le terre delle grandi bonifiche avevano suscitato sul finire del secolo scorso.

L'afflusso troppo numeroso e la mancata o insufficiente bonifica agraria dopo quella idraulica hanno poi generato l'attuale situazione.

Una valutazione della situazione delle masse bracciantili della provincia (che rappresentano il 70% degli addetti all'agricoltura) si può ricavare dagli studi della Commissione parlamentare per l'inchiesta sulla disoccupazione.

Secondo Medici e Orlando, risulta, per l'annata agraria 1948-1949, che i 106.800 braccianti considerati pari a 100.000 unità-uomo, hanno eseguito 11.206.700 giornate lavorative con una media di 105 giornate per unità fisica, pari a 110 giornate per unità-uomo.

Poichè si ritiene di 166 il numero minimo di giornate lavorative da assicurare per unità-uomo, ne risulta un grado di occupazione pari al 67,1% di quello che sarebbe appena sufficiente.

In Emilia esistono zone più depresse (ad esempio nel modenese il grado di occupazione è 55,2%); ma però il numero di braccianti in valore assoluto è minore.

Per il comune di Ferrara, secondo il metodo sopra seguito per la provincia, il grado di occupazione effettiva è il 51,08%.

Il numero quindi degli operai agricoli in eccedenza è stato calcolato per il 1951 in: uomini 3596, donne 5128, ragazzi 224, donne (attendenti casa) 612, per un totale di 9560 unità fisiche.

### Industria

Nella provincia secondo i dati del terzo censimento sull'industria e commercio nel 1951, risultano in attività 5435 ditte, con 28.023 addetti pari a circa il 13,1% della popolazione (differenza dell'1% rispetto ai risultati del censimento generale della popolazione del 1951). (Tab. n. 7).

TABELLA N. 7

## INDUSTRIE DELLA PROVINCIA - ANNO 1951

Industrie	Ditte N.	Unità locali N.	Addetti N.
Industrie estrattive di minerali non metalliferi	13	32	564
Industrie manifatturiere	5056	5205	20.545
Costruzioni e impianti	353	417	6.371
Energia elettrica, gas, acqua	13	31	543
<b>Provincia Totale</b>	<b>5435</b>	<b>5685</b>	<b>28.023</b>

(dati ufficiali)

Nel comune esistono 2008 ditte con 13.085 addetti pari a circa il 20% della popolazione attiva (differenza di circa 2,4% rispetto ai risultati del censimento generale del 1951). (Tav. n. 8).

TABELLA N. 8

## INDUSTRIE DEL COMUNE - ANNO 1951

Industrie	Ditte N.	Unità locali N.	Addetti N.
Industrie estrattive di minerali non metalliferi	3	3	6
Industrie manifatturiere	1838	1901	9753
Costruzioni e impianti	163	204	2979
Energia elettrica, gas, acqua	2	7	347
<b>Comune Totale</b>	<b>2006</b>	<b>2115</b>	<b>13.085</b>

(dati ufficiali)

L'industria tende a svilupparsi accanto alla agricoltura dalla quale riceve le materie prime. Le industrie alimentari e affini sono particolarmente rappresentate da: zuccherifici, molini, distillerie e raffinerie.

Le industrie chimiche utilizzano la paglia del grano, i canapoli e i sottoprodotti dell'industria dello zucchero.

L'industria manifatturiera è la più importante nel comune con circa 10.000 addetti e 1850 sedi. In esse prevale l'industria del vestiario, abbigliamento, arredamento e affini con circa 1800 addetti e 800 esercizi per lo più di tipo artigiano familiare; mentre si conta un solo calzaturificio ad indirizzo industriale con circa 460 addetti.

L'industria delle derrate alimentari ha circa 2100 addetti e 140 ditte tra cui la F.I.S. (fabbrica di cioccolato) con 58 addetti, lo zuccherificio Bono-

ra con 417 addetti, lo zuccherificio Romana Zuccheri con 174 addetti, la Ditta Lombardi Alfredo per produzione di salumi e estratti di carni con 139 addetti.

Rivestono pure notevole importanza le industrie meccaniche; tra queste la I.M.I. (fabbrica di cuscinetti a sferi) con 217 addetti, la F.E.R. (costruzione apparecchi elettrici) con 204 addetti e altre minori.

L'industria chimica è rappresentata dalla Montecatini, con 2500 addetti; dall'Italamidi con 127 addetti; la Soc. Aniene con 235 addetti; dalla F.I. D.A. con 104 addetti, ecc.

Inoltre altre ditte interessano l'industria tessile, quella del legno, della carta; la trasformazione dei minerali metalliferi e l'industria delle costruzioni edilizie.

Dall'esame particolareggiato dei dati del censimento si possono trarre le seguenti deduzioni:

- la grande industria lavora prevalentemente materie prime prodotte dalla campagna e dal sottosuolo;
- la media industria è scarsa;
- la piccola industria, che assai spesso può definirsi artigianato, non ha relazioni con l'agricoltura;
- le industrie che hanno direttamente relazione con l'agricoltura impiegano il 26% del totale degli addetti all'industria.

Il centro urbano assorbe l'84% degli addetti all'industria di tutto il comune: ma comprendendovi anche gli addetti di Pontelagoscuro, tale percentuale sale al 96%.

### Zona Industriale

La Zona Industriale è ubicata tra Ferrara e Pontelagoscuro ad occidente della Statale per Padova; è servita da raccordi ferroviari e da un canale atto alla navigazione di natanti da 600 tonnellate collegato con la rete di navigazione interna al Po da un lato ed al Volano dall'altro.

Essa è stata istituita con D.L. 1936, secondo un piano allora predisposto e che si è dimostrato rispondente alle previsioni, nonostante un ampliamento delle aree, intervenuto in seguito all'insediamento della Soc. Montecatini con grandiosi impianti, il che lascia prevedere ulteriori maggiori sviluppi, come verrà accennato nelle previsioni del piano.

### Commercio

Il commercio ha prevalentemente relazione con l'agricoltura: formano oggetto di scambio i cereali, gli sfarinati, la frutta, il bestiame bovino, le macchine e gli attrezzi agricoli, i concimi chimici, i mangimi, le sementi, gli autotrasporti, i carburanti liquidi e solidi, i laterizi ecc.

Il numero delle ditte e degli addetti al commercio sono riportati nelle Tabelle 9 e 10 per la provincia, 11 e 12 per il comune.

TABELLA N. 9  
COMMERCIO DELLA PROVINCIA  
ANNO 1951

Commercio	Ditte N.	Unità locali N.	Addetti N.
Commercio all'ingrosso	496	567	1728
Commercio al minuto	3791	4092	8621
Alberghi ed esercizi pubblici	926	967	2341
Attività ausiliarie del commercio	227	293	372
<b>Provincia Totale</b>	<b>5440</b>	<b>5919</b>	<b>13062</b>

(dati ufficiali)

TABELLA N. 10  
TRASPORTI E COMUNICAZIONI  
DELLA PROVINCIA - ANNO 1951

Trasporti e comunicazioni	Ditte N.	Unità locali N.	Addetti N.
Trasporti	1079	1115	3091
Comunicazioni	7	30	661
<b>Totale</b>	<b>1086</b>	<b>1145</b>	<b>3752</b>

(dati ufficiali)

TABELLA N. 11  
COMMERCIO DEL COMUNE - ANNO 1951

Commercio	Ditte N.	Unità locali N.	Addetti N.
Commercio all'ingrosso	227	271	1063
Commercio al minuto	1455	1584	3841
Alberghi ed esercizi pubblici	381	399	1093
Attività ausiliarie del commercio	139	154	223
<b>Comune Totale</b>	<b>2202</b>	<b>2408</b>	<b>6220</b>

(dati ufficiali)

TABELLA N. 12  
TRASPORTI E COMUNICAZIONI  
DEL COMUNE - ANNO 1951

Trasporti e comunicazioni	Ditte N.	Unità locali N.	Addetti N.
Trasporti	365	377	1653
Comunicazioni	1	4	374
<b>Totale</b>	<b>366</b>	<b>381</b>	<b>2027</b>

(dati ufficiali)

Dall'esame dei dati delle tabelle si rileva come il commercio sia prevalentemente rappresentato da esercizi al minuto.

Inoltre, mentre tutti i tipi di commercio sono distribuiti sul territorio della provincia, il commercio all'ingrosso è prevalentemente concentrato nell'ambito del comune capoluogo ed i nove decimi trovano sede nella città, e solo un decimo trova sede nel forese. Si può, da ciò, rilevare la tendenza del commercio all'ingrosso a prendere sede nel centro più importante.

### Mercati

Ferrara per due giorni alla settimana, il lunedì ed il venerdì, è sede di mercato. Essa richiama notevole numero di persone anche dalle provincie limitrofe. Le trattazioni si svolgono nei caffè e lungo il Corso Martiri della Libertà, particolarmente nel tratto compreso tra il Castello e il Duomo.

In tali occasioni l'ingombro prodotto dalla folla è quasi assoluto, ed il traffico è praticamente paralizzato.

Nel centro urbano si svolgono fiere il 19 marzo e il 24 aprile.

Nel forese le fiere sono: a Marrara l'ultima domenica d'agosto, a Pontelagoscuro la prima domenica di maggio e la terza di ottobre, a S. Bartolomeo il lunedì e martedì di Pasqua, a S. Martino l'11 novembre.

Il mercato del bestiame (Foro Boario) è ubicato in posizione idonea ed interessa un'area di 60.000 metri quadrati, di cui 9000 coperti.

I mercati della città sono:

- per frutta e verdura all'ingrosso, un mercato coperto che occupa un'area di 23.000 mq., di cui 4660 mq. coperti. La media della quantità di merce negoziata negli anni tra il 1940 e il 1951 è stata di ql. 277.716. Quella delle merci introdotte, sempre relative allo stesso periodo, è stata di ql. 304.370.

- b) - per frutta, verdura e varie al minuto, due mercati: uno a Piazza Trento-Trieste e uno già in Piazza Magoni, è attualmente sistemato in Piazzetta Municipale in attesa di passare nel progettato mercato coperto di via S. Stefano;
- c) - per rigattieri, ferramenta e merci varie al minuto, in Piazza Travaglio;
- d) - per sementi e piante varie, in Piazza S. Stefano;
- e) - per il pesce, mercato coperto in via Cortevicchia. In esso la media delle quantità introdotte e negoziate negli anni 1949-1950-1951 è stata di ql. 2733.

Gli edifici che richiamano maggiore affluenza di pubblico, come uffici pubblici, banche, cinematografi, ecc., sono in maggioranza ubicati nella zona più centrale della città.

La distribuzione dei negozi è caratterizzata dalla tendenza a concentrarsi lungo direttrici ben determinate, le quali partendo dal centro si prolungano verso la periferia, seguendo i percorsi di maggiore frequenza del traffico pedonale. (Tav. B5).

Risulta per altro evidente un'incipiente formazione di centri commerciali nelle zone periferiche in prossimità delle porte cittadine.

## Pesca

L'attività della pesca è soprattutto sviluppata lungo la zona costiera e valliva della provincia. La produzione della pesca, la quantità di pescato introdotto nei mercati provinciali ed il naviglio da pesca iscritto, sono riportati nelle tabelle nn. 13 - 14 - 15 - 16.

TABELLA N. 13  
NAVIGLIO DA PESCA ISCRITTO

(Consistenza a fine d'anno)

Anno	Vallieri e trabaccoli con motore ausiliario		Motobarco da pesca		Vallieri e barcò a remi e a vela		Totale	
	N.	St. t.	N.	St. t.	N.	St. t.	N.	St. t.
1948	2	18	12	42	523	927	537	987
1949	3	23	16	55	591	984	610	1062
1950	3	26	23	95	668	985	634	1166
1951	3	25	41	130	625	1000	669	1155
1952	4	38	20	70	641	1005	665	1113
1953	4	32	23	79	640	1001	667	1112
1954	5	39	31	111	640	1004	676	1154
1955	62(*)	663(*)	54	196	722	1206	838	2009

(Dati forniti dalla Capitaneria del Porto di Ravenna)

(\*) Comprendono anche i motopesca e galleggianti iscritti nelle matricole e nei registri galleggianti di Ravenna, ma operanti a Porto Garibaldi e di proprietà di ditte residenti nel Comune di Comacchio.

TABELLA N. 14  
PRODUZIONE DELLA PESCA MARINA

Anno	PESCI				MOLLUSCHI			CROSTACEI	Tot.
	Allci Sarde Sgombri	Merli	Altri	Tot.	Seppie	Altri	Tot.		
1950	5242	5	15920	21167	1772	971	2743	1325	25235
1951	5929	25	12625	18579	2101	475	2876	1074	22529
1952	5387	5	13961	19353	2198	376	2574	676	22603
1953	6110	3	14214	20327	1942	355	2297	1385	24009
1954	6640	122	13397	20159	1730	244	1974	847	22980
1955	5495	221	11924	17640	2531	427	2958	1535	22133

(I.Stat.)

TABELLA N. 15  
QUANTITA' DI PESCATO INTRODOTTO  
NEI PRINCIPALI MERCATI ALL'INGROSSO  
DELLA PROVINCIA

Mercato	1951 q.li	1952 q.li	1953 q.li	1954 q.li	1955 q.li
Goro e Porto- garibaldi	20432,5	20555,8	22139,5	21050,2	20070,9
Ferrara	2752,1	2810,4	2592,4	2383,4	2384,5

TABELLA N. 16  
QUANTITA' DI PESCE INTRODOTTO  
NEL MERCATO DI FERRARA

Qualità	1951 q.li	1952 q.li	1953 q.li	1954 q.li	1955 q.li
Di mare	1290,0	1280,0	1390,3	1193,9	1128,2
Di laguna	450,0	656,7	485,7	503,8	524,6
Di acquadulce	285,8	413,9	340,9	293,8	264,4
Congelato	720,3	459,8	375,5	391,9	267,3

## Edilizia e abitazioni

La situazione edilizia cittadina è caratterizzata:

- 1) - dalla notevole percentuale di abitazioni singole o a pochi appartamenti frequentemente ricavati in edifici a due piani;
- 2) - dal basso valore di densità edilizia relativo a gran parte del territorio cittadino.

La popolazione, infatti, nella sua maggioranza, aspira alla casa singola con giardino ed orto e l'edilizia privata anche nelle zone di recente espansione è generalmente orientata verso tipi edilizi di piccole dimensioni e isolati.

E' stata condotta una indagine tendente a precisare la consistenza edilizia (volume) di ciascun fabbricato.

I risultati di tale ricerca sono rappresentati nella Tav. B 3 - dalla quale risulta infatti che il preminente numero degli edifici è a due piani o assimilabile a due piani e che gli edifici a tre piani si raccolgono prevalentemente nel nucleo centrale della città medioevale.

Gli edifici più alti di quattro, cinque, sette piani, o assimilabili, generalmente non sono adibiti ad abitazione ma destinati ad uso uffici oppure ad uso rappresentanza, o infine sono monumenti.

L'espansione esterna alle mura si è sviluppata prevalentemente lungo le arterie di traffico e proporzionalmente all'importanza dei traffici che si attestano alle porte cittadine.

Ulteriore motivo nella scelta spontanea di aree fabbricabili è rappresentata dal più o meno facile smaltimento delle acque.

Non sempre questi due fattori risultano soddisfatti: in tal caso, generalmente, è il primo che rappresenta un interesse prevalente, come appunto per l'espansione, oltre Porta Reno, lungo la Statale 64 ove non si verificano condizioni sempre favorevoli allo smaltimento delle acque.

Astraendo dal nucleo centrale della zona medioevale il quale presenta condizioni igieniche precarie e massima densità, si può ritenere che la situazione attuale, tanto per la zona interna alle mura quanto per la zona di recente espansione, sia soddisfacente per quanto riguarda il tipo edilizio, i distanzamenti, l'insolazione e i rapporti tra superficie coperta e superficie scoperta.

In conseguenza dell'alto livello della falda freatica, moltissimi edifici sono senza scantinato e per questa situazione, e per la mancanza di quelle previdenze tecniche oggi largamente usate, ma un tempo sconosciute, si trovano in cattiva condizione di conservazione sicchè parte dei locali sistemati ai piani terreni non risultano igienicamente utilizzabili a causa del forte assorbimento di umidità che si verifica nelle murature.

I risultati del censimento preso in esame e secondo i quali sono state redatte le tavole relative

alla sistemazione edilizia e igienica dell'aggregato urbano non tengono conto di questa situazione: infatti molti vani che pure risultano censiti non sono abitabili e spesso sono abbandonati o usati come depositi.

L'indice di affollamento effettivo per vano è quindi, in queste zone, maggiore di quello che è stato ricavato secondo i dati del censimento.

Per avere un quadro più completo dello stato igienico dei fabbricati per la parte di città compreso entro le mura si è proceduto ad una indagine in loco tendente a stabilire secondo criteri igienici e di stato di conservazione dei fabbricati, le condizioni buone, sufficienti e insufficienti di ciascuno di essi. I risultati di questa indagine sono stati riportati nella Tav. B 4.

### **Edilizia al forese**

Nel forese le abitazioni rurali e molte di quelle riunite nei centri abitati sono per molta parte in cattive condizioni di conservazione e di tipo antiquato.

Da indagini condotte presso le singole delegazioni risulta che solo una percentuale inferiore al 10% delle abitazioni è dotata di tutti i servizi igienici.

### **Indice di affollamento**

Da accurata indagine condotta e tradotta in grafici e tavole che non si ritiene, per semplicità, opportuno riportare, risulta che l'indice di affollamento ha un andamento simile a quello della densità di popolazione: risulta soddisfacente nelle zone più meridionali del comune, S. Bartolomeo in Bosco, Marrara etc., mentre a Casaglia, Ravalle, Quartesana e Parasacco l'indice di affollamento raggiunge valori rilevanti.

L'indice di affollamento medio del forese è di 1,39 abitante/vano con massimi di 1,79 abitanti/vano (Casaglia).

# S E R V I Z I

## **Biblioteche, Musei e Gallerie d'arte**

La città è dotata di una biblioteca comunale ricca di circa 114.370 volumi (31 dicembre 1951).

Il numero dei lettori si aggira sui 20.000 annui, con una media giornaliera di 50, e frequenza massima nei mesi invernali.

I musei e le gallerie d'arte sono:

- a) - museo archeologico di Spina (ricuperi archeologici della necropoli greco-etrusca delle valli Comacinesesi);
- b) - museo di Schifanoia (affreschi quattrocenteschi, collezioni numismatiche e artistiche);
- c) - museo della Cattedrale (pitture di scuola ferrarese e sculture);
- d) - pinacoteca comunale (pitture antiche di scuola ferrarese e veneta; pittori e scultori ferraresi moderni);
- e) - casa di Ludovico Ariosto (abitaz. del poeta);
- f) - casa Romei (raccolta di affreschi di scuola ferrarese);
- g) - palazzina di Marfisa d'Este (abitazione principesca in parte arredata).

Il maggior numero di visitatori si è verificato al museo di Spina (775 nel 1951).

## **Sale di spettacoli**

Le sale di spettacolo della città sono diciotto e tra esse:

- un auditorium per la musica;
- il teatro comunale usato eccezionalmente ed attualmente in via di restauro;
- un teatro (1700 posti) per la prosa e la rivista;
- un teatro (1450 posti) per la rivista ma abitualmente funzionante come cinematografo.

I rimanenti 14 locali sono adibiti a cinematografo.

La maggior parte di questi locali è ubicata nei pressi del centro cittadino e nella parte medioevale della città.

Il totale dei posti delle sale abitualmente funzionanti è di 10.760.

Nel forese, ubicate nei centri delle delegazioni, sono altre sale di spettacolo, per un totale di 5.398 posti.

## **Verde pubblico e privato**

Gli spazi verdi, o comunque liberi, mentre scarseggiano nel nucleo medioevale più densamente abitato, presentano ampiezze sufficienti nelle rimanenti parti della città ove la minore densità edilizia ha consentito la formazione di isolati racchiudenti vaste aree private sistemate a giardino.

Inoltre l'impianto alberato di alcune piazze rinascimentali ed ancor più la cintura di verde ricoprente gran parte dei bastioni delle mura, sono suscettibili di sistemazioni atte a ricavare luoghi di sosta e di giuoco per bambini e pubblici giardini.

I parchi pubblici sono:

- il parco Massari di metri quadrati 43.000;
- il parco Pareschi di metri quadrati 6.500;
- i giardini posti di fianco al Castello Estense sull'area terminale dell'antico canale Panfilio;
- il parco del Montagnone (mq. 58.000).

Inoltre costituiscono un ampio passeggio tra il verde, la cinta ed i viali attorno alle mura della superficie di circa mq. 190.000.

Tra le mura e la strada di circonvallazione esiste una vasta superficie, di mq. 297.000, vincolata a verde.

Complessivamente il verde pubblico per la parte di città racchiusa entro la strada di circonvallazione è di mq. 597.000 pari a 10 mq. per abitante, se si considerano gli abitanti entro le mura (circa 60 mila), oppure 8 metri quadrati/abitante, se si considerano gli abitanti entro il perimetro urbano (circa 75.000).

## Impianti sportivi

Esistono:

- un campo sportivo per il giuoco del calcio che occupa un'area di mq. 22.500;
- un motovelodromo a Porta Catena con pista di cemento armato e curve rialzate (mq. 23.000);
- quattro campi di tennis nei giardini della palazzina Marfisa d'Este;
- un Ippodromio (mq. 126.700).

Lungo le rive del Po è ubicata la sede della Società Canottieri ed infine un piccolo impianto per noleggio di barche si trova sul Po di Volano presso Porta S. Giorgio.

Il campo per il gioco del calcio è ubicato all'interno di una zona residenziale: perciò esso costituisce un notevole ostacolo per il traffico nelle giornate di competizioni sportive; non ha possibilità di ampliamento per le future necessità e per le attrezzature di cui già attualmente necessiterebbe.

Il Motovelodromo è ben ubicato fuori della cinta verde presso i bastioni settentrionali.

L'Ippodromo nella sede attuale, ai margini dell'espansione recente della città verso mezzogiorno, ha rappresentato un freno allo sviluppo edilizio; ma allo stato attuale delle cose non presenta particolari inconvenienti.

## Ospedali, Case di cura e organizzazioni sanitarie

Nella zona nord-est interna alle mura sorge l'Arcispedale S. Anna capace di oltre mille letti: la sua ubicazione adiacente alle mura cittadine, pure se nell'ambito della città, è buona non ostante il grave inconveniente di avere nelle immediate vicinanze il mattatoio.

L'Arcispedale è tra quelli classificati di prima categoria; ha un raggio d'azione provinciale ed interprovinciale quantunque esistano nel territorio della provincia altri ospedali civili.

Nella città vi sono anche: un ospedale per bambini; un istituto provinciale dell'infanzia con trecento letti; un ospedale psichiatrico provinciale con 560 letti.

I fabbricati di questi istituti sono di recente costruzione o rinnovamento e godono di ampi giardini.

Le case di cura cittadine sono cinque, con una disponibilità totale di circa trecento letti.

Il numero complessivo dei letti, escluso l'ospedale psichiatrico, assomma così a circa 1.600, per cui si ha un rapporto di circa 11,9 letti per mille abitanti: computando il solo Arcispedale S. Anna il rapporto scende a 7,10 letti per mille abitanti.

In città sono pure ubicati due dispensari, uno antitubercolare e uno antivenereo, questo ultimo in sede provinciale. I consultori sono cinque.

Le condotte mediche nel Comune ammontano a venti (otto in città e dodici al forese: una per capoluogo di delegazione).

Le condotte ostetriche comunali sono quattordici (due in città, dodici al forese - una per delegazione).

Le farmacie sono in totale ventisei, di cui 18 in città e 8 nel forese: quest'ultime sono ubicate nei capoluoghi di delegazione (mancano a Francolino, Pontegradella, Fossanova S. Marco, che sono prossime alla città, ed a Denore che pure essendote lontana, fa capo alla farmacia di Sabbioncello, frazione attestantesi al di là del Volano sulle cui opposte sponde sorgono questi due paesi).

## ISTRUZIONE

### Asili

Il numero totale dei bambini che frequentano i 94 asili infantili della provincia sono 8.792; di questi 2.073 frequentano gli asili del comune di Ferrara ammontanti in totale a 22.

Nella città gli asili infantili sono 14 frequentati da 1.450 fanciulli: l'ubicazione non segue criteri distributivi e non tutte le località fornite di scuole elementari possiedono anche un asilo.

### Scuole elementari

Gli alunni che frequentano le scuole elementari della provincia sono 39.439; le aule funzionanti, comprese cioè quelle di fortuna o adattate, sono 1.085: ne risulta che il numero medio dei bambini presenti in ciascuna aula è di 36,35, valore in sé non preoccupante anche se superiore all'optimum di trenta alunni per aula; in effetti, per i valori massimi raggiunti in certi casi, il numero medio diviene eccessivo.

La distribuzione degli edifici scolastici si può ritenere soddisfacente, e ciò a seguito di quanto è stato fatto negli ultimi anni per dotare di scuole le zone più disagiate del basso ferrarese (circoscrizione didattica di Mesola). Non altrettanto può dirsi dello stato edilizio, delle condizioni igieniche e della funzionalità di molti edifici scolastici.

Per quanto concerne il territorio comunale valgono le stesse considerazioni: 10.040 sono gli alunni frequentanti le scuole elementari, e 271 le aule a disposizione, quindi 37,04 è il numero medio di alunni per aula. (Tab. n. 17).

TABELLA N. 17  
SCUOLE ELEMENTARI

TERRITORIO	Alunni N.	Aule	Allievi per aula	Aule occor- renti per classi di 30 bambini N.	Aule mancanti	Aule richieste
Città	4735	105	45,09	158	53	54
Forese	5305	166	31,95	177	11	41
Comune di Fer- rara - Totale	10040	271	37,04	335	64	95
Altri comuni	29399	814	36,11	980	166	—
Provincia Totale	39439	1085	36,35	1315	230	95

Di questi, 4735 frequentano le scuole della città, 5305 quelle del forese; il numero delle aule è di 105 per la città (dodici edifici scolastici di cui 3 con più di 800 bambini) e di 166 per il forese (45 edifici) con un massimo di 350 bambini per edificio; l'affollamento medio delle aule nel forese è di 31,95 alunni per aula, mentre per la città si ha un valore di 45,9 alunni per aula, valore questo da ritenersi eccessivo.

Secondo questi indici la situazione scolastica elementare peggiora passando dall'esame della provincia a quello del comune, mentre notevole è lo aumento dell'affollamento per aula passando dall'esame del forese a quello della città. E' però da tener presente che si tratta di un valore medio, che il numero delle aule di fortuna aumenta allontanandosi dai centri e che gli edifici scolastici della città devono far fronte anche all'aumento di popolazione per immigrazione.

La ubicazione delle scuole nel forese è ben studiata; infatti con cerchi di due chilometri di raggio, che si ritengono ammissibili in un territorio agricolo, si copre l'intero territorio comunale, salvo piccole zone intermedie o periferiche.

In città le scuole elementari sono ubicate attorno al nucleo medioevale.

Assumendo eguale a 30 il numero dei bimbi per aula, si può calcolare il numero necessario di aule all'attuale popolazione scolastica (valore per difetto perchè non tiene conto delle differenti classi e delle differenti ubicazioni) e per differenza il numero delle aule mancanti. Si ha così per l'intera provincia 230 aule mancanti: di queste 65 occorrono al solo comune di Ferrara (54 nella città, 11 nel forese).

E' da notare che il Provveditorato agli Studi richiede 54 nuove aule per la città e 41 per il forese: la discordanza è da riferire alla necessità di separazione da classe a classe, alle diverse ubicazioni

ed alla sostituzione di aule di fortuna, o adattate o in cattive condizioni igieniche con altre che presentino i requisiti indispensabili al loro adeguato funzionamento. (Tab. n. 18).

TABELLA N. 18  
SCUOLE ELEMENTARI DELLA CITTÀ

S C U O L A	Alunni N.	Aule esistenti N.	Aule mancanti N.
A. Costa - Piazza Boldini	857	17	9
A. Varano - Via Ghiara	838	16	14
C. Calcagnini - Via Calcagnini	230	7	1
Canonici - Corso Porta Po	73	8	—
Guarini - Via Bellaria	389	7	9
Manzoni - Via Mortara	183	6	—
Quacchio	143	3	2
Poledrelli - Corso Vittorio Veneto	854	12	12
Bombonati - Via Ravenna	277	9	—
Villetta - S. Giorgio	115	2	2
Mosti - Via Bologna	684	15	5
Argine Ducale	92	3	—
	4735	105	54

### Scuole secondarie di primo grado

La popolazione frequentante le scuole secondarie di primo grado ammonta a 6.575 unità nella provincia; il numero delle aule in funzione è di 189 con affollamento medio di 35,2 alunni per aula.

Frequentano le scuole di città 4012 alunni e ciò dimostra il notevole accentramento esistente nella sede capoluogo di provincia.

La situazione edilizia lascia a desiderare; le scuole hanno sede in edifici non costruiti allo scopo e non sempre l'adattamento permette condizioni razionalmente accettabili.

Ciò si verifica in modo preminente per le scuole cittadine in massima parte situate in vecchi edifici o conventi trasformati.

Le scuole in parola sono:

— due scuole medie, un istituto professionale industriale con annesso una scuola di avviamento industriale, una scuola tecnica commerciale con corsi di avviamento commerciale.

Sempre in città funziona un liceo musicale pareggiato con 279 alunni frequentanti, e una scuola comunale d'arte con 305 alunni (molti iscritti frequentano però più di un corso).

Esistono infine istituti religiosi o privati per l'insegnamento parificato di primo grado statale.

## Scuole secondarie di secondo grado

Le scuole secondarie di secondo grado nella provincia sono tutte ubicate nella città di Ferrara (soltanto a Cento esiste un liceo comunale): il numero degli allievi presenti nell'anno accademico 1953-54 era di 2479; il totale delle aule 70 e l'affollamento medio 35,4 alunni per aula.

Gli edifici sono ubicati al limite del centro cittadino, in edifici adattati. Le scuole sono le seguenti:

— un liceo ginnasio, un liceo scientifico, un istituto magistrale, un istituto tecnico commerciale e per geometri.

## Università

La città è sede di una Università degli Studi che comprende le seguenti facoltà:

- Giurisprudenza;
- Medicina e chirurgia (completata con l'entrata in vigore della legge 20.10.1954, n. 1034);
- Matematica e fisica - fisica - chimica - scienze naturali - scienze biologiche, ed infine il biennio di studi propedeutici per la laurea in ingegneria;
- Facoltà di Farmacia.

Nell'anno accademico 1954-55 gli studenti iscritti erano in totale 1.189 di cui 984 in corso e 435 fuori corso.

Le università più vicine per le altre facoltà o per il completamento di alcuni corsi di studi sono Bologna e Padova.

## Alberghi

L'attrezzatura alberghiera cittadina è insufficiente ai fini dello sviluppo turistico.

Il totale dei letti disponibili nelle categorie stabilite nell'annuario degli alberghi è di 496 e di questi solo 189 letti appartengono ai tre alberghi di seconda categoria e 83 a quelli di terza categoria.

Tutti gli alberghi sono ubicati nel centro cittadino o lungo le principali vie della parte medioevale della città.

## Cimiteri

La città è dotata entro le mura di un vasto cimitero monumentale la cui superficie è di 80.000 metri quadrati circa.

Attualmente la disponibilità delle aree è in corso di esaurimento, nè è possibile un'ulteriore espansione causa la vicinanza delle zone residenziali.

Esiste inoltre adiacente ad esso il cimitero israelitico di 37.800 metri quadrati di superficie.

Nell'intero comune, distribuiti nelle varie delegazioni e frazioni sono sparsi complessivamente 36 cimiteri.

## Fognature

La città è divisa in sei bacini serviti ciascuno da un collettore principale. (Tav. VI).

I collettori si raccolgono in due gruppi: l'uno, confluyente nel doccile di S. Tommaso il quale raggiunge per via naturale il canale Naviglio di Baura; l'altro, confluyente nel doccile di S. Rocco presso Porta Mare, scola la città rinascimentale (parte bassa) e unitamente alla canaletta settentrionale della bonifica circumurbana raggiunge il canale Naviglio usufruendo del sollevamento a mezzo di impianto idrovoro costruito nel 1927.

I collettori che convogliano le acque al doccile di S. Tommaso sono:

- 1) - Ripagrande - Carlo Mayr - XX Settembre;
- 2) - Garibaldi - Savonarola - Cisterna del Follo;
- 3) - Corso Giovecca.

I collettori che convogliano le acque al doccile di S. Rocco sono:

- 1) - Viale Cavour;
- 2) - Mascheraio - Fossato di Mortara;
- 3) - Porta Po - Porta Mare.

Le tre zone della città a sud del Volano, e cioè: la zona del Foro Boario e via Mosti; quella dell'Ippodromo; e quella della Nazionale Porrettana, scaricano direttamente in quel corso d'acqua.

La rete di fognature è in generale sufficiente allo smaltimento delle piogge anche eccezionali; mentre non soddisfa igienicamente a causa di depositi di fango, e perchè parte delle canalizzazioni sono scoperte; infine in qualche caso il deflusso è ostacolato da insufficienti pendenze o da contrapendenze.

## Comunicazioni stradali

Lo schema vario delle comunicazioni principali nel territorio provinciale ha un andamento radiale convergente sul capoluogo. (Tavole A 2 e D 1).

I singoli tronchi seguono spesso antichi tracciati che denunciano i dossi dei terreni alti o gli argini dei fiumi e canali ed hanno funzione di collegamento interprovinciali o interregionali.

## Viabilità esterna

Le principali direttrici sono (Tav. XI A):

- Statale n. 64 Porrettana (da Pistoia a Ferrara), che convoglia i traffici dei paesi appenninici toscano-emiliani diretti al nord e viceversa e passanti per Bologna.

Essa entra in Ferrara a Porta Reno e ne esce a Porta Po attraversando Corso Porta Reno - Corso Roma e Viale Cavour.

Il traffico pesante è deviato prima della Porta Reno per vie esterne alle mura fino a Porta Po ove riprende la statale.

- Statale n. 16 Adriatica (da Padova a Ferrara-Ravenna-Rimini etc.) che interessa i collegamenti nazionali in direzione est-sud e nord-sud e si allaccia alla città a Porta Romana (San Giorgio).

Il traffico leggero penetra per via XX Settembre, via Carlo Mayr e via Porta Reno oppure per viale Alfonso d'Este e Corso Giovecca; mentre il traffico pesante è deviato prima di Porta Romana e raggiunge, passando esternamente le mura, la Porta Reno ove si collega alla circoscrizione sopra detta.

Parte notevole di queste arterie e in particolare quello pesante, è di transito rispetto alla città.

Altre direttrici importanti sono:

- provinciale Ferrara-Cento-Modena;
- provinciale Ferrara-Bondeno-Mantova-Milano e Verona;  
(Penetrano in città attraverso Porta Po e lungo il Viale Cavour);
- provinciale per Codigoro e Comacchio che si unisce alla statale Adriatica a borgo S. Giorgio;
- provinciale per Tresigallo-Pomposa-Comacchio interessante il basso ferrarese;
- provinciale per Copparo che interessa i collegamenti con la parte nord-est della provincia.

Da segnalare, inoltre, la provinciale che collega Ro a Migliarino e che proseguendo con un nuovo tratto in corso di esecuzione tra Ostellato e Consandolo collegherà, con andamento normale alle vie convergenti su Ferrara, le zone meridionali con quelle settentrionali della parte orientale della provincia.

Notevole importanza assume la costruzione già in atto della via Romea la quale seguendo il litorale, collegherà Porto Garibaldi a Mesola e rappresenterà una nuova direzione di afflusso del traffico di interesse nazionale (Ravenna-Adriatico-Venezia), nonché contribuirà alla valorizzazione turistica di

importanti centri monumentali e archeologici (Pomposa - Spina).

Lo sviluppo della rete stradale comunale è di Km. 330; quello della rete urbana di Km. 70: complessivamente di circa Km. 400.

Il traffico esterno, giunge da est ed ovest, e lambisce la parte meridionale del centro urbano sicché non è mai stata sentita la necessità di comunicazioni attraverso la cinta delle mura nella parte settentrionale.

Lo sviluppo edilizio di più recente data è stato influenzato da questa particolare situazione, ed i nuovi quartieri esterni si sono attestati lungo le direttrici del traffico con intensità ad esso proporzionali. La parte nord della città ha conservato, di conseguenza, il suo carattere di zona ampiamente dotata di verdi giardini e di orti.

Dai rilevamenti statistici effettuati dall'A.N.A.S. e da quelli diretti appositamente condotti (per i quali si rimanda alla tabella n. 19 ed ai grafici riportati nelle Tav. VII ÷ X), si può constatare un'altra caratteristica della situazione da porre in relazione con la ubicazione geografica della città: il Po costringendo il traffico ad un punto obbligato di passaggio lo ha condotto a svolgersi tangenzialmente al perimetro cittadino mentre la vicinanza del mare ad est e la mancanza di centri importanti in tale direzione ha fatto sì che il « fronte » di Ferrara per quanto si riferisce al traffico interregionale e interprovinciale sia orientato verso l'ovest e il sud e che verso oriente si svolgano comunicazioni di interesse prevalentemente locale.

I vari tronchi di scorrimento periferico del traffico non si svolgono, come generalmente avviene con uno o più anelli che circondano e chiudono l'aggregato urbano, ma assumono la forma di una C aperta nel tratto lungo la periferia nord.

Quanto sopra rilevato ed esposto è stato ritenuto di fondamentale importanza per la determinazione dei criteri generali dello schema del piano.

## Viabilità interna

Considerando la viabilità interna, si rileva che la maggioranza del traffico di penetrazione viene ad interessare la parte medioevale della città quella cioè situata a sud dell'arteria Cavour-Giovecca, mentre la parte rinascimentale situata a nord dotata di vie con sezioni assai ampie e perciò naturalmente più idonee a sopportare un traffico più intenso è interessata da un movimento molto meno importante.

Difficoltoso si presenta l'accesso al centro cittadino attraverso il nucleo medioevale ed insufficiente il collegamento tra le zone centrali e i nuovi quartieri ad occidente.

## RILIEVO DEL TRAFFICO DIURNO GIORNALIERO (MEDIA)

	PORTA PO		PORTA MARE		GIOVECCA		S. GIORGIO		PORTA RENO		TOTALE	
	Entrata	Uscita	E.	U.	E.	U.	E.	U.	E.	U.	E.	U.
TORPEDONI	45	56	0	—	0	—	3	—	8	—	56	56
	0	—	6	7	1	—	0	—	0	—	7	7
	0	—	0	—	9	12	1	—	2	—	12	12
Totale usciti e non entrati 36	6	—	0	—	1	—	4	13	2	—	13	13
	12	—	0	—	2	—	1	—	22	37	37	37
<b>Totale</b>	<b>63</b>	<b>56</b>	<b>6</b>	<b>7</b>	<b>13</b>	<b>12</b>	<b>9</b>	<b>13</b>	<b>34</b>	<b>37</b>	<b>125</b>	<b>125</b>
AUTOTRENI	131	259	12	—	33	—	42	—	41	—	259	259
	8	—	16	34	3	—	3	—	4	—	34	34
	9	—	3	—	17	46	3	—	14	—	46	46
Totale usciti e non entrati 137	98	—	6	—	7	—	10	174	53	—	174	174
	76	—	5	—	13	—	6	—	49	149	149	149
<b>Totale</b>	<b>322</b>	<b>259</b>	<b>42</b>	<b>34</b>	<b>73</b>	<b>46</b>	<b>64</b>	<b>174</b>	<b>161</b>	<b>149</b>	<b>662</b>	<b>662</b>
AUTOCARRI	207	575	31	—	19	—	117	—	201	—	575	575
	13	—	81	162	4	—	27	—	37	—	162	162
	10	—	6	—	37	111	19	—	39	—	111	111
Totale entrati e non usciti 483	46	—	9	—	8	—	277	393	53	—	393	393
	34	—	10	—	5	—	178	—	361	588	588	588
<b>Totale</b>	<b>310</b>	<b>575</b>	<b>137</b>	<b>162</b>	<b>73</b>	<b>111</b>	<b>618</b>	<b>393</b>	<b>691</b>	<b>588</b>	<b>1829</b>	<b>1829</b>
AUTOMOBILI DI FERRARA	374	690	31	—	38	—	59	—	188	—	690	690
	15	—	167	260	14	—	18	—	46	—	260	260
	13	—	7	—	184	310	25	—	81	—	310	310
Totale entrate e non uscite 565	12	—	6	—	8	—	307	463	130	—	463	463
	23	—	13	—	10	—	27	—	564	637	637	637
<b>Totale</b>	<b>437</b>	<b>690</b>	<b>224</b>	<b>260</b>	<b>254</b>	<b>310</b>	<b>436</b>	<b>463</b>	<b>1009</b>	<b>637</b>	<b>2360</b>	<b>2360</b>
AUTOMOBILI NON DI FERRARA	386	670	10	—	13	—	73	—	188	—	670	670
	28	—	25	59	1	—	0	—	5	—	59	59
	20	—	3	—	34	74	6	—	11	—	74	74
Totale entrate e non uscite 610	97	—	10	—	5	—	73	225	40	—	225	225
	296	—	17	—	20	—	28	—	196	557	557	557
Auto straniera	199	195	2	3	1	0	151	121	66	102	420	420
<b>Totale</b>	<b>1026</b>	<b>865</b>	<b>67</b>	<b>62</b>	<b>74</b>	<b>74</b>	<b>331</b>	<b>346</b>	<b>506</b>	<b>659</b>	<b>2005</b>	<b>2005</b>

Detto collegamento avviene lungo la via Garibaldi a sezione disuguale e stretta, sicchè nelle ore di punta il traffico risulta estremamente congestionato. Peraltro il piano parziale di Ricostruzione della città, approvato con D.M. 2940/1949 già prevede il miglioramento della viabilità nella zona medioevale, da attuarsi con la creazione di due nuove arterie, parallele alla via Garibaldi, e già, in parte, in corso di esecuzione (Via Byron e via delle Chiese).

Particolare importanza riveste il movimento delle biciclette, mezzo di trasporto assai diffuso per sua natura lento e quindi di ostacolo al traffico veloce di altri mezzi di locomozione.

Difficoltà notevoli si riscontrano al sottopassaggio di Porta Po a causa dell'intenso transito.

Da ciò la necessità di provvedere al dirottamento del traffico di transito, onde alleggerire la rete viaria interna.

### Comunicazioni ferroviarie

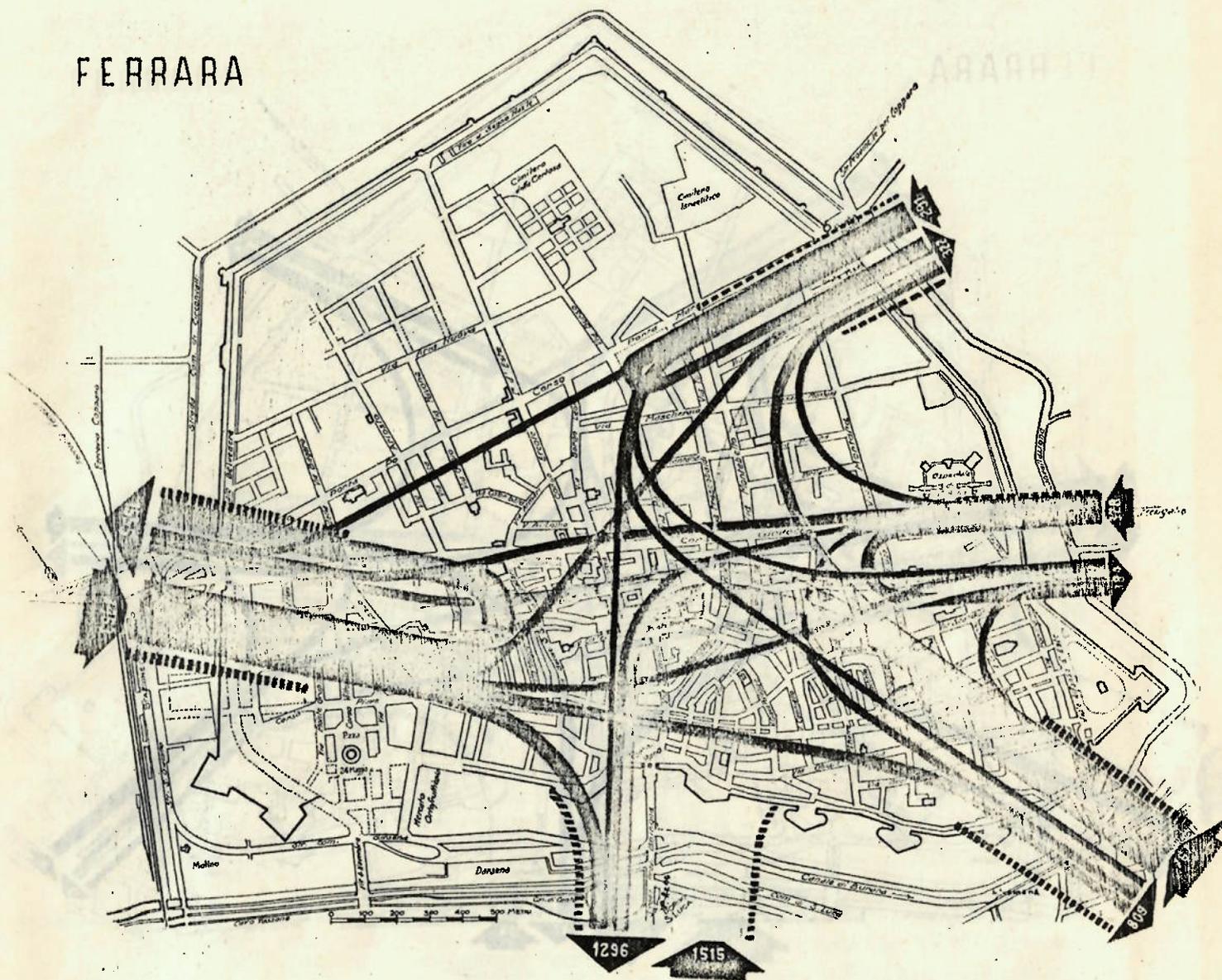
Il territorio del comune è interessato dalle linee delle FF. SS.: Bologna-Venezia e Ferrara-Ravenna-Rimini.

Inoltre esistono i seguenti collegamenti a mezzo ferrovie secondarie: per Mantova, (Soc. Fer. Suzzara-Ferrara), per Modena (Soc. Veneta), per Codigoro (gestione governativa ferrovie Padane).

La rete delle ferrovie in concessione ha uno sviluppo di Km. 143 ma è in corso la sostituzione parziale del servizio ferroviario con autoservizi.

La situazione del movimento merci e viaggiatori su queste linee rispecchia quanto già detto sulla situazione del traffico autostradale attorno a Ferrara. Infatti il movimento principale si svolge lungo le linee Bologna-Venezia e Ravenna-Ferrara; gli altri collegamenti rappresentano necessità di carattere locale e sono quantitativamente di minore importanza.

# FERRARA

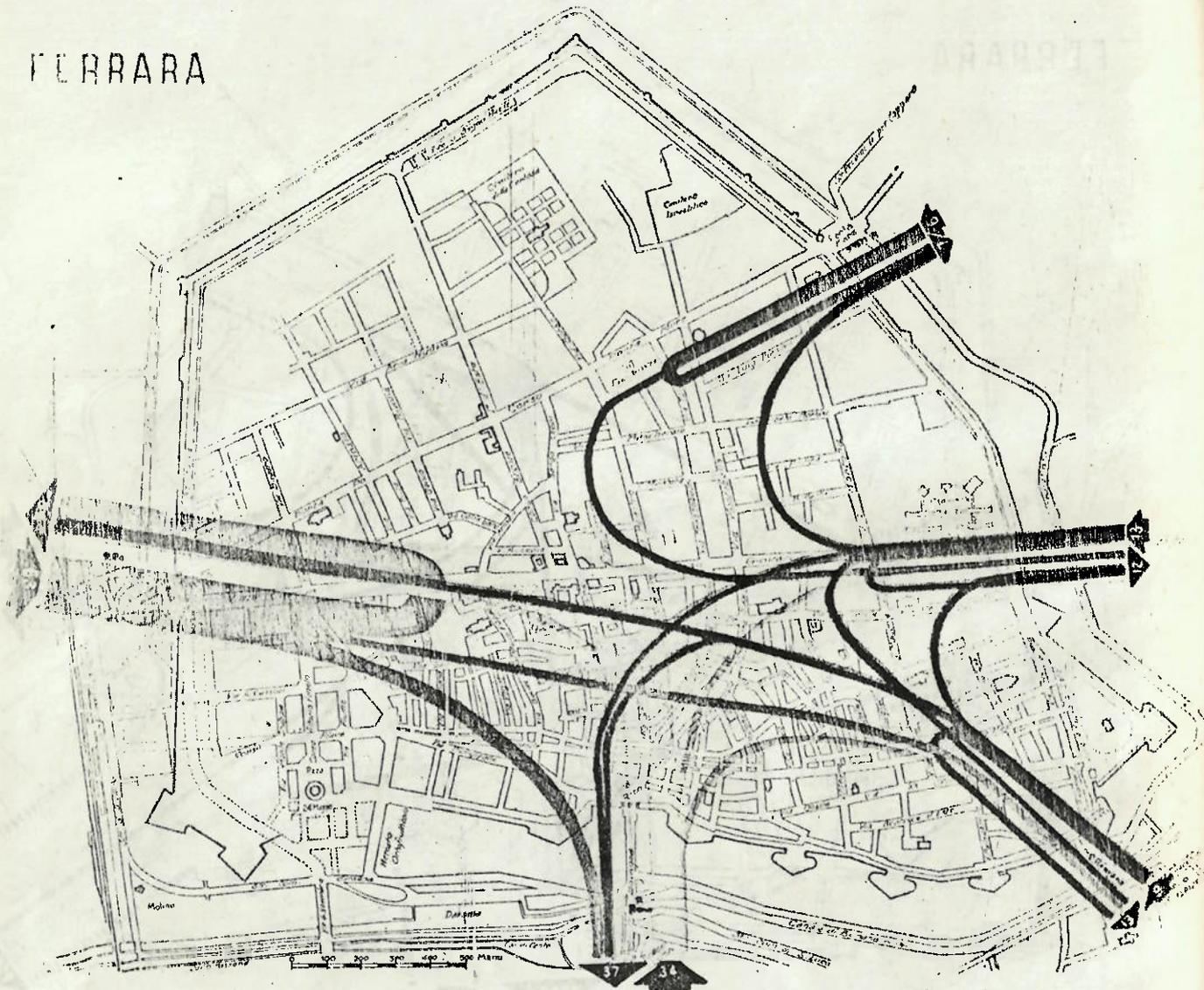


||||| AUTO STRANIERE

## TRAFFICO AUTOMOBILI

Da 0 a 50	0,5 mm.
Da 50 a 100	1 mm.
Da 100 a 200	1,5 mm.
Da 200 a 300	2 mm.
Da 300 a 400	2,5 mm.
Da 400 a 500	3 mm.
Da 400 a 750	4 mm.
Da 750 a 1000	5 mm.

# FERRARA

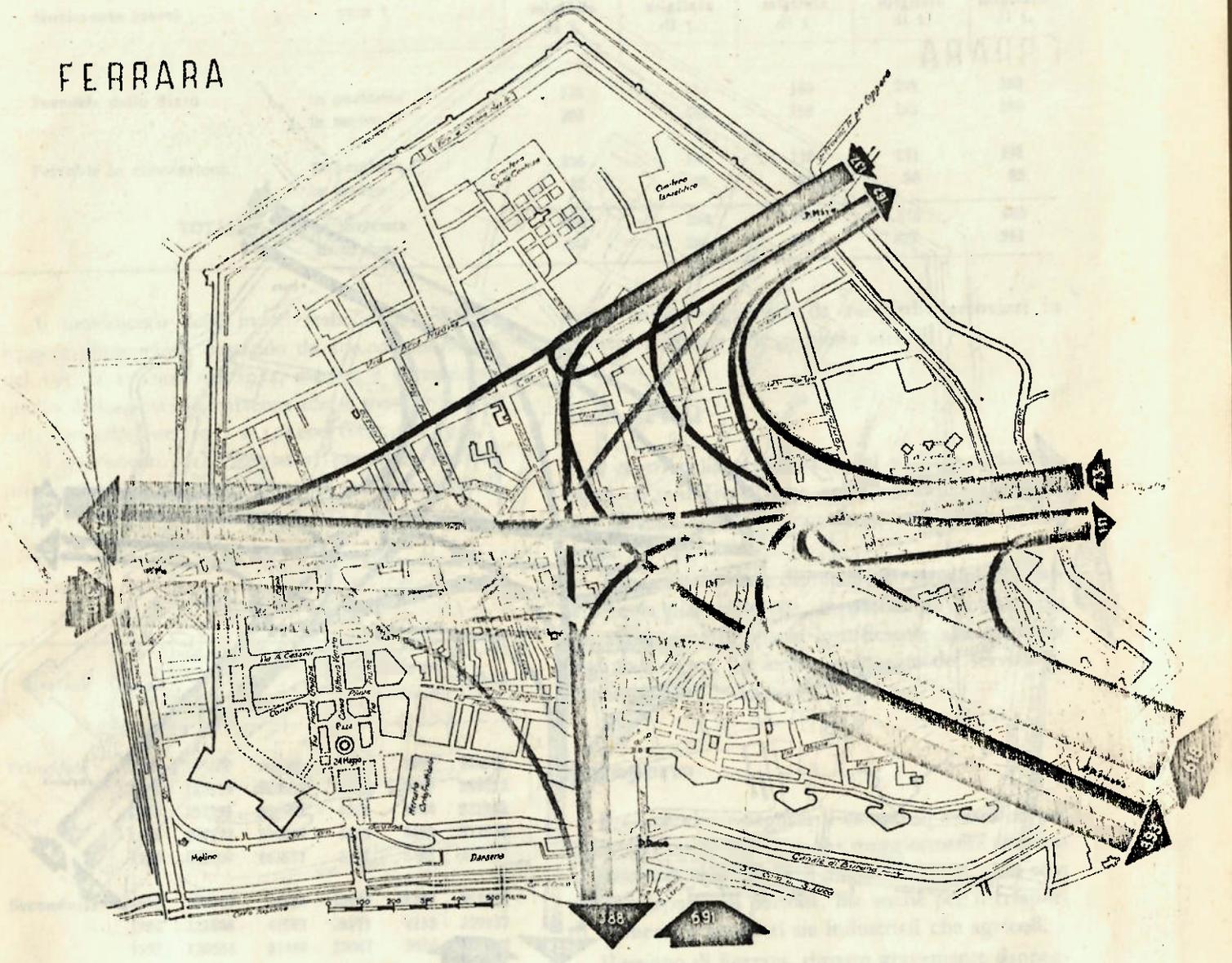


## TRAFFICO TORPEDONI

Da 0 a 5	0.5 mm.
Da 5 a 10	1 mm.
Da 10 a 20	2 mm.
Da 20 a 30	3 mm.
Da 30 a 40	4 mm.
Oltre 50	5 mm.

MOVIMENTO MERCANTILE NELLA RETE PERIFERICA DELLA PROVINCIA

FERRARA



Stazioni ferroviarie

La città ha due stazioni ferroviarie. Alla prima, che fanno capo tutte le linee, comprese la Ferrara-Codogno e la Ferrara-Gento-Mordano, le quali oltre ad essere stazione parte di una stazione intermedia, sono pure della linea.

I lavori della linea più importante, comprendono a questo punto per la linea del traffico stradale, non soltanto la città e i suoi dintorni, ma anche la zona industriale che si sviluppa intorno alla città, e che rappresenta il movimento del trasporto lungo la strada ferrata per la provincia. Per la città di Ferrara, e a livello, infatti non solo è il centro in cui i vari trasporti si incontrano, ma è il centro in cui i vari trasporti si incontrano.

La Zona Industriale della quale si ha poco...

TRAFFICO AUTOCARRI

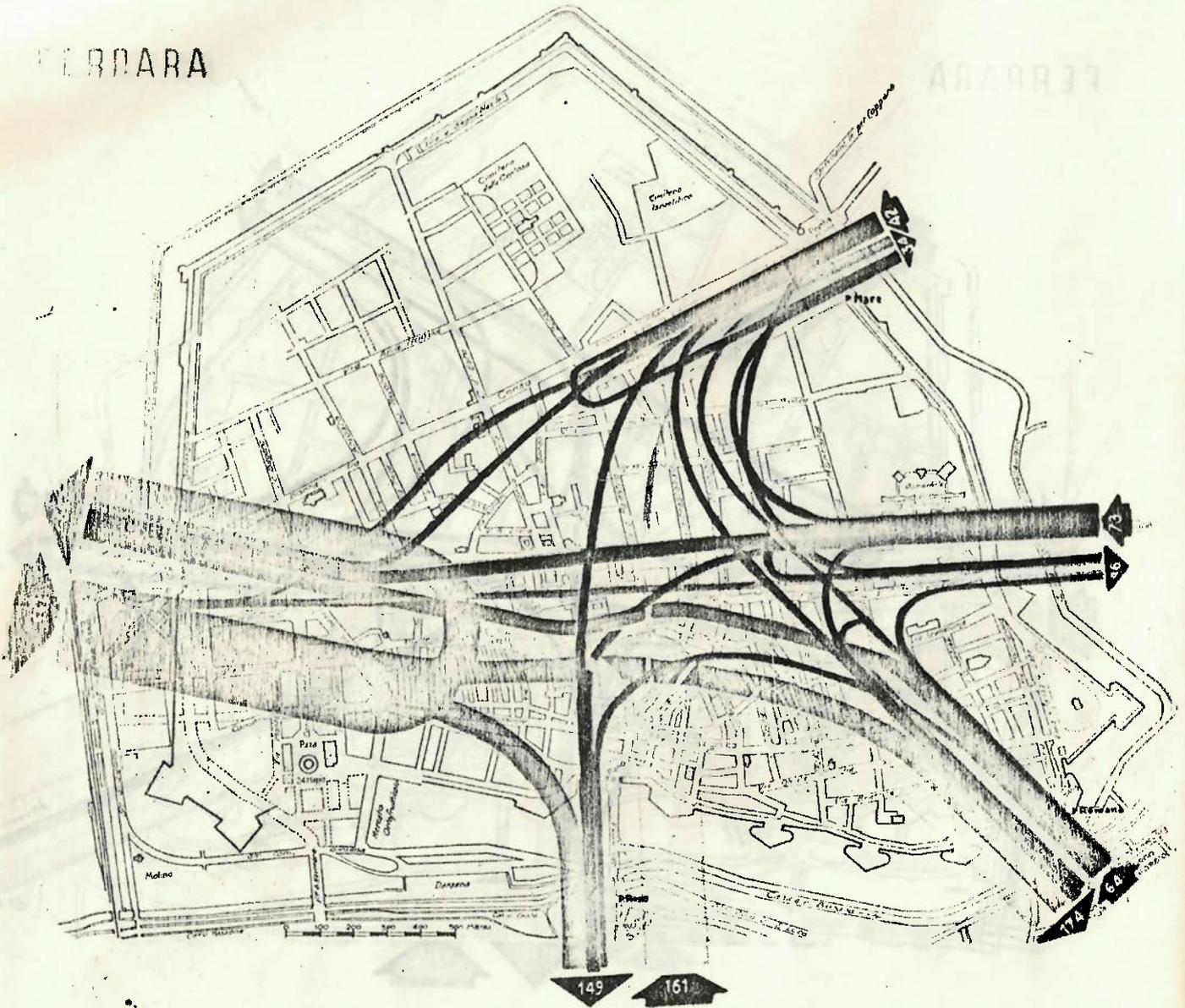
Da 0 a 10	0,5 mm.
Da 10 a 50	1 mm.
Da 50 a 100	2 mm.
Da 100 a 200	3 mm.
Da 200 a 300	4 mm.
Oltre 300	5 mm.

Il traffico stradale è il più importante della città, e rappresenta il movimento del trasporto lungo la strada ferrata per la provincia. Per la città di Ferrara, e a livello, infatti non solo è il centro in cui i vari trasporti si incontrano, ma è il centro in cui i vari trasporti si incontrano.

Il traffico stradale è il più importante della città, e rappresenta il movimento del trasporto lungo la strada ferrata per la provincia. Per la città di Ferrara, e a livello, infatti non solo è il centro in cui i vari trasporti si incontrano, ma è il centro in cui i vari trasporti si incontrano.

Il traffico stradale è il più importante della città, e rappresenta il movimento del trasporto lungo la strada ferrata per la provincia. Per la città di Ferrara, e a livello, infatti non solo è il centro in cui i vari trasporti si incontrano, ma è il centro in cui i vari trasporti si incontrano.

# FERRARA



## TRAFFICO AUTOTRENI

Da 0 a 10	0,5 mm.
Da 10 a 25	1 mm.
Da 25 a 50	2 mm.
Da 50 a 100	4 mm.
Oltre 100	5 mm.

TABELLA N. 20

## MOVIMENTO MERCI NELLA RETÈ FERROVIARIA DELLA PROVINCIA

Movimento merci	com :	1951	1952	1953	1954	1955
		migliaia di t.				
Ferrovie dello Stato	in partenza	132	114	100	207	262
	in arrivo	202	153	158	223	158
Ferrovie in concessione	in partenza	126	136	110	151	141
	in arrivo	82	73	103	56	83
TOTALE	in partenza	258	250	290	358	403
	in arrivo	284	226	261	279	241

Il movimento delle merci (tabella n. 20) è in leggera diminuzione passando da 290.000 tonnellate nel 1951 a 279.000 nel 1954, mentre è in aumento quello delle merci in partenza che è passato da 258 mila tonnellate nel 1951 a 358.000 tonn. nel 1954.

Il movimento dei viaggiatori presso la stazione principale è in notevole aumento ed è passato da 104.551 viaggiatori del 1951 a 577.518 del 1954. (Tab. n. 21).

TABELLA N. 21

Stazione	Anno	Viaggiatori partiti con biglietto			Abbonam. ordinari	TOTALE
		a tariffa		Settim. o festivo		
		ordin.	ridotto			
Principale	1951	159381	140343	2630	1995	304551
	1952	223519	125551	2683	2619	353772
	1953	357551	205901	4585	4904	572941
	1954	364121	198049	8635	6693	577518
	1955	425709	163977	8101	5321	603106
Secondaria	1953	138449	36312	30446	10721	215928
	1954	128886	47047	19171	4133	199237
	1955	130584	51434	22047	3510	209575

## Stazioni ferroviarie

La città ha due stazioni ferroviarie. Alla principale fanno capo tutte le linee, comprese la Ferrara-Codigoro e la Ferrara-Cento-Modena, le quali ultime dispongono pure di una stazione minore ubicata presso Porta Reno.

I binari delle linee più importanti, similmente a quanto avviene per le linee del traffico stradale non circondano la città a nord: creano però un grave intralcio allo sviluppo urbano verso sud ed al libero movimento dei trasporti lungo la statale Forrettana per la presenza tra loro di due passaggi a livello: infatti non raro è il caso in cui i veicoli rimangono bloccati tra di essi.

La Zona Industriale della quale si è in prece-

denza parlato è servita da raccordi ferroviari in maniera adeguata alle richieste attuali.

## Autoservizi

I centri della provincia e del comune sono collegati da numerose linee automobilistiche le quali non trovano nella città capoluogo una adeguata stazione.

Tale servizio viene disimpegnato attualmente dalla piccola piazza Beretta, in posizione centrale, ma per ristrettezza di spazio insufficiente alla manovra degli automezzi, ed inoltre mancante dei servizi indispensabili.

## Aeroporto

Fra i servizi si segnala il campo di aviazione per l'importanza che hanno e che maggiormente avranno in futuro le linee di comunicazioni aeree, non solo per il trasporto di persone, ma anche per il trasporto di merci e prodotti sia industriali che agricoli.

Il campo di Ferrara, rimasto gravemente danneggiato per cause belliche e con le poche strutture preesistenti all'ultimo conflitto non ancora ripristinate è presentemente inutilizzabile per la mancanza di ogni attrezzatura e perchè troppo vicino alle zone di recente espansione edilizia.

Inoltre le sue dimensioni non si prestano ad una razionale risistemazione, quale dovrebbe essere richiesta ad un aeroporto moderno.

## Caserma

All'interno della città, in zone che parecchi anni fa potevano forse essere ritenute periferiche, esistono alcune caserme che oggi sono praticamente inserite nel nucleo cittadino.

Ciò rappresenta un ostacolo alla sistemazione e-

dilizia dei quartieri interessati che, con una diversa destinazione delle aree occupate, potrebbero completarsi con altri pubblici servizi ancora mancanti e necessari alla vita organizzata moderna.

### Traffico fluviale e Zona Industriale

Lo sviluppo della Zona Industriale è certamente collegato con il problema della rete di navigazione interna, della quale il Canale Boicelli, con la conca di Pontelagoscuro, costituisce l'elemento principale, permettendo il collegamento diretto tra il Po e il mare.

La provincia di Ferrara è quella più ricca di linee naturali navigabili; su un totale di Km. 2100 di linee navigabili italiane, la maggior parte delle quali aventi scarse possibilità per i limiti fondali, la rete ferrarese è rappresentata da circa 300 Km. di canali di primo ordine, adatti in parte a natanti da 250 tonnellate, in parte per natanti di 600 tonnellate, ed alcuni da 1000 tonnellate.

Queste linee naturali navigabili non attendono che poche opere di completamento, già studiate con progetti particolareggiati, per divenire un organico efficiente mezzo di economia, di lavoro fervido e di ricchezza nazionale. Attraverso la rete di navigazione, come si è già rilevato, verrà assicurato il collegamento tra Ferrara e il mare e sarà fornita la linea navigabile interna a servizio della Zona Industriale per il suo futuro sviluppo.

Il canale Migliarino-Ostellato e la Conca di Valle Lepri attendono da tempo la loro realizzazione.

Pertanto il problema della navigazione interna

non è un problema nuovo, nè un problema da sviluppare maggiormente in questa sede, deve invece essere portato a compimento secondo i citati progetti, eseguiti in tutti i più minuziosi particolari, ed ancora oggi validi.

Il periodo bellico ha causato la totale inattività della rete fluviale e soltanto in questi ultimi anni si avvertono i sintomi di una ripresa assai lenta, dovuta alla mancanza di imbarcazioni ed alla deficienza delle attrezzature nelle darsene.

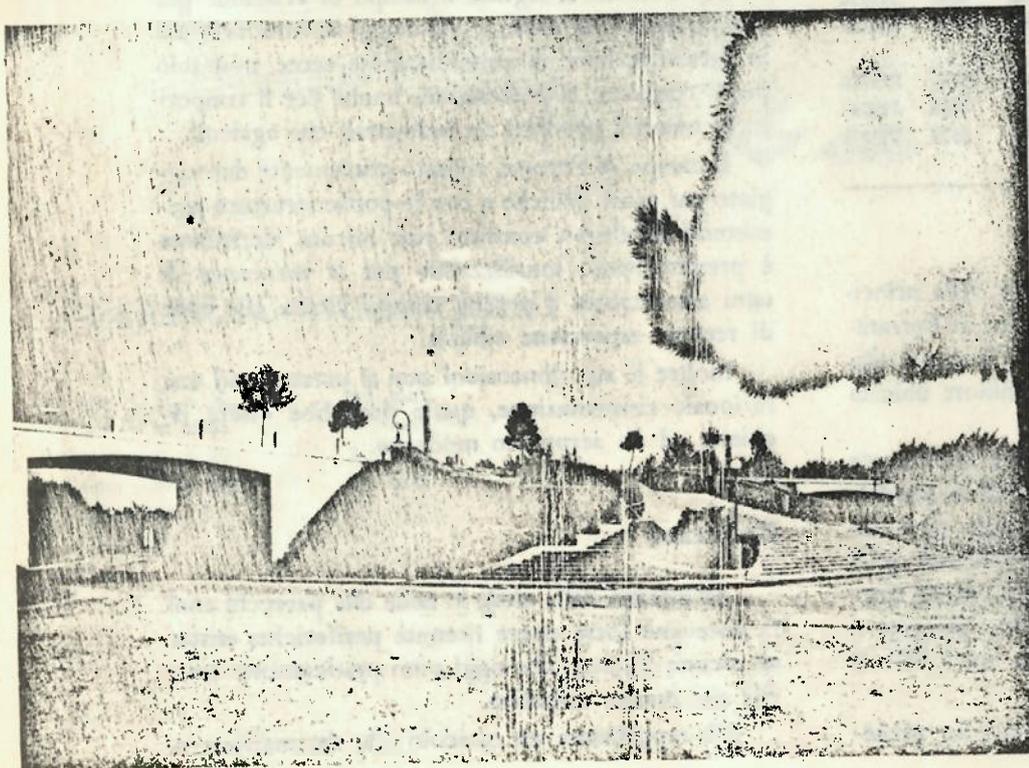
Nel 1954 si è verificato complessivamente nelle darsene di Ferrara-Pontelagoscuro e Codigoro un movimento di 933 natanti pieni, (di cui 420 in discesa e 513 in ascesa), e 945 natanti vuoti, (di cui 514 in discesa e 431 in ascesa).

Il tonnellaggio complessivo trasportato a mezzo della navigazione fluviale è stato nel 1953 di tonnellate 32.000 per merci in partenza e tonnellate 257 mila per merci in arrivo: dati che si possono ritenere rappresentativi anche della situazione degli anni precedenti.

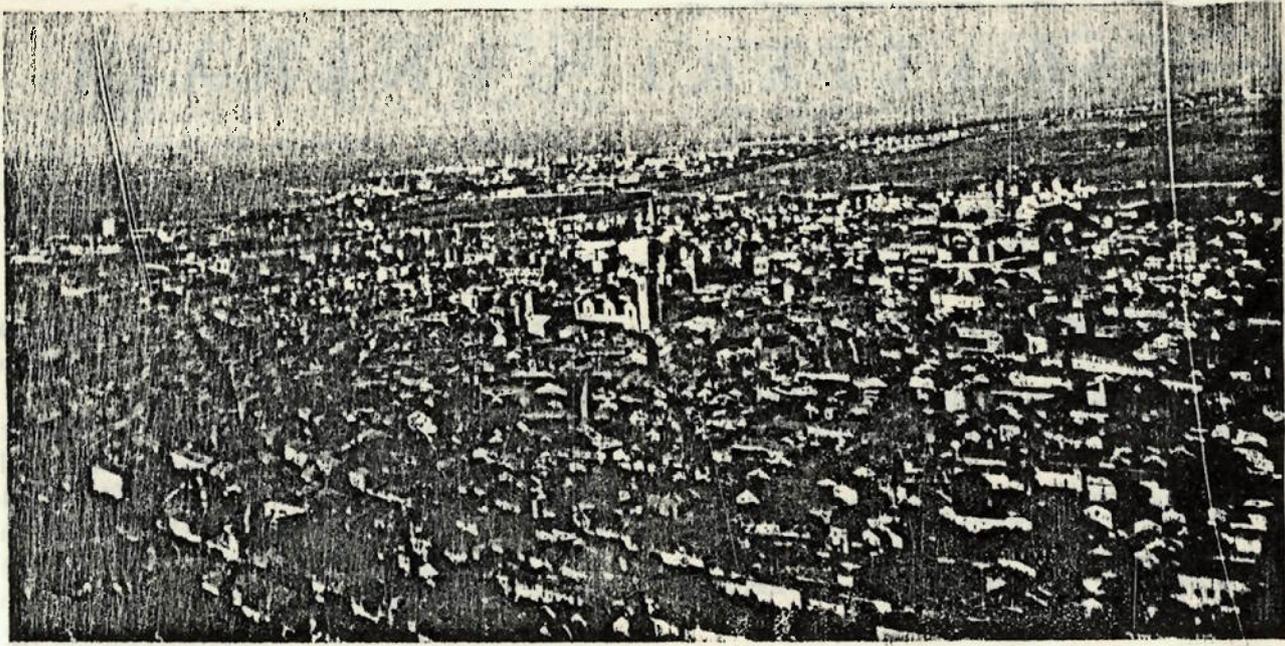
Un notevole aumento delle merci spedite si verifica dal 1954 con tonnellate 354.000 e con merci in arrivo per tonnellate 399.000.

Tale variazione è dovuta al fatto che la Società Montecatini, sorta recentemente nella Zona Industriale, ha attrezzato una darsena e si è provveduta di una flottiglia di natanti per il trasporto dei propri prodotti.

Nel 1954 infatti questa sola industria ha eseguito spedizioni di concimi per 295.000 tonnellate; il che rappresenta la quasi totalità dell'incremento posto in evidenza, mentre si sa che nel 1953 il movimento è stato di circa 500.000 tonnellate.



Scala e sottopassaggi del Montagnone



# IL PIANO

PARTE IV

# CARATTERI GENERALI

## Scopo degli studi preparatori

I rilievi e le ricerche statistiche effettuati e la documentazione cartografica approntata tendono ai seguenti scopi:

- a) - rappresentare la situazione economico-sociale-edilizia della città, del territorio comunale e provinciale, allo scopo di porre in evidenza uno stato di fatto;
- b) - precisare il modo con cui si presentano singoli problemi per la soluzione dei quali si stima opportuno una conoscenza più particolareggiata. (Ricerche sul traffico ecc.);
- c) - controllare lo stato attuale e la sua rispondenza alle esigenze più comuni della vita associata ed individuare eventuali situazioni particolari difficilmente rilevabili dall'esame in loco (rappresentazioni comparative, rilievi dello stato dei servizi ecc.).

Appare evidente che il piano non può essere inteso come programmazione dettagliata rispondente a tutte le esigenze della città; ma che deve essere visto quale studio per risolvere alcune fondamentali situazioni alle quali dovranno poi armonizzarsi tutti gli altri interventi di interesse urbanistico che si rendessero successivamente necessari.

## Vita e funzione della città

La vita e l'economia della provincia, e quella della città hanno avuto, fino a pochi anni fa, un carattere prevalentemente agricolo. L'ambiente direttamente legato alla città (territorio comunale) è rappresentato come già detto da terreni di non recente bonifica, sistemati a colture intensive: si è raggiunto uno stato di equilibrio economico e non sono, almeno per il momento, prevedibili modificazioni che possano influire sostanzialmente sopra l'attuale assetto urbanistico; non è, ad esempio, ipotizzabile una ulteriore intensificazione delle colture, tale da determinare un aumento della popolazione agricola.

Anche l'introduzione di colture specializzate, come il frutteto, creante necessità di nuove attrez-

zature agricole, non sembra possa portare nel futuro prossimo sostanziali variazioni nella popolazione.

La parte orientale della provincia è costituita da territori in via di trasformazione interessati da opere di bonifica, dalla riforma fondiaria ed alle conseguenti sistemazioni agricole e l'eventuale influsso sul territorio comunale avverrebbe assai lentamente. Pertanto la situazione attuale può essere considerata come stabile anche da questo punto di vista per un periodo di tempo non inferiore a quello che si attribuisce alla validità del piano.

Parallelamente all'attività agricola, ma con prospettive di ben maggior respiro, si svolge l'attività industriale, favorita, come già precedentemente segnalato, dalla Zona Industriale, istituita con D.L. 1936, appositamente attrezzata ed ubicata fra la città e Pontelagoscuro, lungo la statale per Padova.

E' indubbio che l'insediamento ed il conseguente potenziamento di imponenti complessi industriali, già di per sé notevoli, richiameranno altre industrie con altre attività, con conseguente aumento di capacità lavorativa e quindi di benessere e di esigenze sempre crescenti.

E' evidente che a seguito dello sviluppo della meccanizzazione, imperante in ogni campo della produzione, si produrrà, anche nel comune di Ferrara, una vera e propria rivoluzione nell'ambito della economia e della produzione: l'industria è cioè destinata ad assumere un'importanza sempre maggiore, forse uguale all'attività che fino a pochi anni fa, era senza alcun dubbio, predominante nel territorio ferrarese, e cioè l'agricoltura.

Lo sviluppo industriale, favorito dalla vicinanza di arterie di grande traffico, dal canale Boicelli e dalla possibilità di alcune attrezzature portuali non ancora esistenti ma già previste nel progetto approntato appositamente per la creazione della Zona Industriale, prima dell'ultimo conflitto, richiamerà nuove masse di operai specializzati: allora le aree, situate ai limiti della Zona Industriale, lungo la direttrice Porotto-Pontelagoscuro, opportunamente disciplinate ed organizzate, offriranno la possibilità di creare nuovi quartieri, nuovi centri che avranno la loro ragione di essere dalla vicinanza della Zona stessa.

## Finalità del piano

Il problema del piano di Ferrara si presenta quindi in parte come adeguamento della attuale struttura della città ad una diversa funzione futura (sviluppo dell'attività industriale parallelamente a quella agricola, e non più subordinata), ed in parte come ampliamento della città conseguente all'incremento demografico normale e sociale.

## La città

L'assetto edilizio urbanistico si presenta come caso abbastanza particolare.

La città era fino a pochi anni addietro, quasi completamente contenuta dalle mura, ed entro a questo perimetro erano ubicati tutti i suoi servizi: ciò trovava giustificazione nella conformazione storica delle città medioevali, e nella difesa delle acque dalle alluvioni dei fiumi che circondano il suo territorio (Po e Reno).

Il cittadino ferrarese ha più volte vissuto l'esperienza della difesa dalle alluvioni; e forse anche per questa ragione in questa città è più sentita che altrove una particolare forma di vita e socialità cittadina.

Ma questa situazione si è venuta modificando con l'espansione edilizia di questi ultimi tempi, senza che per altro si verificasse l'avvolgimento del nucleo cittadino da parte di una espansione disarticolata per cui l'aggregato antico si trova, ancora, in gran parte lungo il perimetro delle sue mura a contatto dei terreni agricoli.

Il « momento » edilizio della situazione di Ferrara è quindi caratterizzato dalla possibilità che esso offre di uno studio urbanistico da inserirsi in un processo di trasformazione<sup>9</sup> (ampliamento) prima che questo giunga agli aspetti negativi a cui in tante altre città è giunto; e dalla possibilità di disporre di notevoli aree libere che tutt'ora esistono ad immediato contatto con l'antico nucleo.

E' opportuno fare presente che di fondamentale importanza è stata la ricerca di soluzioni economicamente possibili, anche a costo di rinunciare a quelle rappresentazioni ritenute più valide ma in realtà più onerose e difficilmente realizzabili.

Così ad esempio si è tenuto conto della presenza di impianti e servizi già esistenti e non sufficientemente sfruttati, della possibilità di deflusso di acque, del manifestarsi spontaneo di preferenze per la costituzione di nuovi nuclei residenziali etc.

## Le delegazioni del forese

Una parte del piano è costituita da una serie di tavole riguardanti lo sviluppo e la organizzazione dei dodici centri del forese sedi delle Delegazioni

(la tredicesima delegazione comprendente il territorio di Pontelagoscuro, per la sua vicinanza alla città, è compresa nella tavola relativa alla città stessa).

In questi piani vengono precisate le premesse di uno sviluppo ordinato dei singoli centri e indicate le ubicazioni dei servizi collettivi.

Per la conoscenza di essi si rimanda direttamente all'esame degli elaborati.

I piani regolatori delle delegazioni hanno carattere generale, in quanto indicano:

- 1) - le soluzioni principali per il miglioramento della viabilità;
- 2) - le zone di completamento, con edilizia analoga a quella esistente;
- 3) - le zone di espansione a carattere estensivo e semiestensivo;
- 4) - le zone destinate a piazze, a verde pubblico e ad impianti sportivi (attualmente mancanti);
- 5) - le zone da vincolare per il potenziamento dei vari servizi pubblici (scuola, asilo, mercato, opere parrocchiali, ecc.);
- 6) - le zone da vincolare per la salvaguardia della viabilità agli effetti della visualità, e per impedire una espansione caotica, svolgentesi in massima parte lungo la direttrice principale costituita dalla strada nazionale o provinciale.

Oltre a ciò, si prevedono le seguenti sistemazioni:

### Baura

L'espansione è delimitata fra la strada comunale Stradazza e la strada comunale Argine sinistro Volano.

### Denore

L'espansione si sviluppa lungo la strada comunale Argine destro Volano, prevista opportunamente allargata, onde permettere la costruzione di un viale principale.

### Fossanova S. Marco

Dovrebbe essere apportata una importante rettificazione ad est della strada Statale Adriatica, onde migliorare la viabilità e consentire un'ordinata espansione nella zona compresa tra l'attuale Statale e quella futura.

### Francolino

L'espansione si sviluppa ai lati della strada comunale.

## **Gaibanella**

La zona di espansione è compresa fra la Statale Adriatica ed il Po di Primaro. In detta zona dovranno sorgere i servizi di centro.

## **Marrara**

La zona di espansione si sviluppa ai lati della strada comunale bassa, ove è prevista la creazione di una piazza, con servizi di centro.

## **Pontegradella**

L'espansione si sviluppa lungo la strada comunale per Ponte Travaglio, alla quale dovranno venire apportate varianti al tracciato tortuoso.

## **Porotto**

L'espansione si sviluppa a sud della strada provinciale per Cento. Ad est del Cimitero di Cassana è previsto il passaggio dell'Autostrada Bologna-Padova. Lo sviluppo della zona industriale favorirà pure lo sviluppo di questa delegazione in misura maggiore di ogni altro centro. Infatti la sua vicinanza alla Zona Industriale, rappresenta un aspetto positivo dal lato urbanistico, in quanto il centro ha possibilità di organizzarsi e di assorbire un incremento demografico non solo naturale, ma anche sociale.

## **Quaratesana**

La zona di espansione è compresa fra la provinciale per Comacchio e la strada vicinale a nord.

## **Ravalle**

La zona di espansione si sviluppa ai lati della strada comunale Ravalle-Porporana.

## **S. Bartolomeo in Bosco**

E' previsto l'allargamento della strada comunale; onde consentire la costruzione di un viale principale, e la creazione di due piazze laterali a detta strada.

## **S. Martino**

E' previsto l'allargamento della strada comunale della Chiesa e la creazione di una zona destinata a divenire il centro della frazione. Espansione ai lati della strada principale.

In alcune delegazioni (Denore, Porotto, S. Martino) l'espansione si spinge ai limiti di strade già esistenti comprese entro il raggio di duecento metri dal Cimitero. E' quindi da prevedere lo spostamento di detti Cimiteri, in sede di esecuzione dei piani particolareggiati.

## **Impostazione del piano**

Si è già accennato come alcuni aspetti dello stato attuale concorrano a determinare la situazione urbanistica generale, e come principalmente le linee del traffico di transito ed altre concomitanti condizioni abbiano avviato spontanei e notevoli sviluppi edilizi nelle zone fuori mura a sud e ad ovest, e come le zone nord-est siano favorevolmente rimaste a libero contatto con il verde della campagna, per cui la forma «funzionale» della città, cioè la forma che si può considerare derivante dall'insieme dei luoghi e degli elementi più vivi e significativi, è assimilabile ad un ampio arco con andamento sud-nord-ovest.

Tale conformazione funzionale rappresenta una felice situazione di zonizzazione generale e costituisce un carattere fondamentale dello stato attuale che, per i suoi aspetti positivi, è stato mantenuto e valorizzato.

Per questo e per quanto già esposto, circa la opportunità di dare l'avvio alla costituzione non di un ingrandimento geometrico ma di un nuovo più vasto organismo, il piano presenta le seguenti caratteristiche generali:

- scorrimento del traffico di transito lungo linee schematizzabili con una C aperta a nord (Tavola D 2);
- zone di espansione attestate a questa nuova arteria di circonvallazione la quale a nord si innesta alla strada Statale che da Ferrara conduce a Pontelagoscuro interessando così anche le zone industriali e residenziali esistenti e previste tra Ferrara e il Po;
- la nuova arteria è prevista con sezione ampia a carreggiate differenziate, per i traffici locali e per quelli veloci, e con adeguate soluzioni per i nodi di incrocio. Esso costituirà l'asse collegante le parti recenti con quelle future della città, con possibilità di sviluppo ai suoi lati di un nuovo centro di vasto interesse ed adeguato alle esigenze di una vita moderna;
- potranno inoltre evitarsi gli inconvenienti di una espansione verso l'attuale antico centro il quale continuerà a svolgere le funzioni affini al suo carattere storico-artistico;

— il piano, lascia vaste aree libere lungo la nuova arteria e non si è preoccupato di configurare una struttura che potrà essere definita con studi successivi.

### **Rete viaria esterna**

Per quanto riguarda i criteri di miglioramento della viabilità esterna alla città si richiama quanto già esposto sull'argomento.

### **Anello di scorrimento esterno**

L'anello di scorrimento esterno ha inizio ad est della provinciale per Copparo con un tronco che si collega alla attuale circonvallazione nei pressi di Porta Giovecca, percorre tale circonvallazione per un breve tratto, attraversa il canale Volano e secondo un nuovo tracciato a sud della città forma un vasto anello esterno ad arco sino ad oltrepassare nuovamente il Volano in prossimità del canale Boicelli, e proseguendo sopra un argine del canale fino a Pontelagoscuro si collega alla Statale per Padova. (Tav. XI B).

### **Provenienze da occidente**

Tale anello di scorrimento nel tratto che va dal suo estremo est fino al raccordo con la strada per Porotto-Modena-Mantova-Verona, è previsto con sede per traffico veloce e sedi per traffici locali onde renderlo atto ad assolvere la funzione di collegamento tra i nuovi quartieri. Il tratto invece che va dall'innesto con la strada per Modena fino al ponte sul Po della Statale per Padova è previsto per solo traffico pesante, veloce e risolto con sedi separate per le due direzioni di marcia.

Funzione di via a servizio delle zone residenziali comprese tra Ferrara e il Po viene assegnata alla attuale Statale per Padova, la quale per il traffico di transito e pesante viene sostituita dalla progettata nuova arteria sopra descritta.

Alla strada intermedia tra le due in parola viene mantenuta la funzione di servizio alla Zona Industriale.

### **Provenienze dal meridione**

Per le provenienze dal sud è prevista la creazione di una direttrice che partendo dalla Statale di Bologna all'altezza di Chiesuol del Fosso immette nella città all'altezza del ponte della Libertà, riportando così il traffico di penetrazione su vie interne esistenti dotate di notevole sezione, colleganti i quartieri meridionali con Viale Cavour e lambendo i quartieri sorti tra il nucleo medioevale e la stazione ferroviaria.

Tale soluzione è conseguente alla opportunità di togliere il flusso del traffico da una arteria (la Statale n. 64) la quale per impedimenti notevoli già esistenti non potrebbe assolvere alla duplice funzione di strada di traffico e di via di collegamento di vaste zone residenziali sorte o previste lungo il suo percorso urbano.

La nuova arteria infine presenta il vantaggio di alleggerire il centro indirizzando il traffico verso la estremità occidentale del Viale Cavour, senza attraversare il nucleo urbano antico.

I due tronchi stradali descritti, quello per Pontelagoscuro e quello da Chiesuol del Fosso, i quali separatamente svolgono funzione di penetrazione veloce, nel loro insieme costituiscono quell'anello di scorrimento per il traffico di transito descritto precedentemente.

### **Provenienze sud-orientali**

Per il traffico che giunge da Ravenna è previsto un tronco che si stacca dalla Statale Adriatica prima dell'incrocio con la ferrovia e che si collega all'anello di scorrimento con tracciato tangenziale.

Tale via sarà a duplice carreggiata per il traffico nei due sensi.

### **Provenienze da oriente**

Per la penetrazione dalle strade provinciali da Copparo, da Tresigallo-Pomposa, da Comacchio è stata prevista una nuova direttrice migliorante il tracciato attuale alquanto difficoltoso, discontinuo e pericoloso particolarmente nell'incrocio con la strada per Francolino.

### **Collegamento Ferrara-Mare**

Per favorire uno sviluppo (già in atto) del litorale adriatico ferrarese, è prevista, nel piano, la possibilità di un allacciamento diretto Ferrara-Mare, con la creazione di una nuova arteria, avente le caratteristiche di una autostrada.

Detta arteria si collega alla circondaria esterna e quindi rappresenterà, senza alcun dubbio, un elemento di fondamentale importanza per l'industria turistica ferrarese.

Lo studio, anche di massima, del tracciato della citata arteria, interessante territori di vari comuni, dovrà essere sviluppato con accordi diretti fra le varie Amministrazioni.

## Comunicazioni varie per Mantova-Modena

La strada provinciale per Mantova-Modena è, già attualmente, insufficiente allo smaltimento del notevole traffico automobilistico che ivi si svolge, traffico che viene ancor più intensificato da una enorme quantità di altri mezzi viabili quali: biciclette e motorini.

La vicinanza della Zona Industriale a popolosi quartieri residenziali, dei quali sono previsti ampliamenti, ha consigliato di prevedere un nuovo collegamento fra Ferrara e Porotto.

A tal fine è prevista una nuova arteria che si collega a quella esterna perimetrale, all'altezza circa dell'innesto della variante Porrettana.

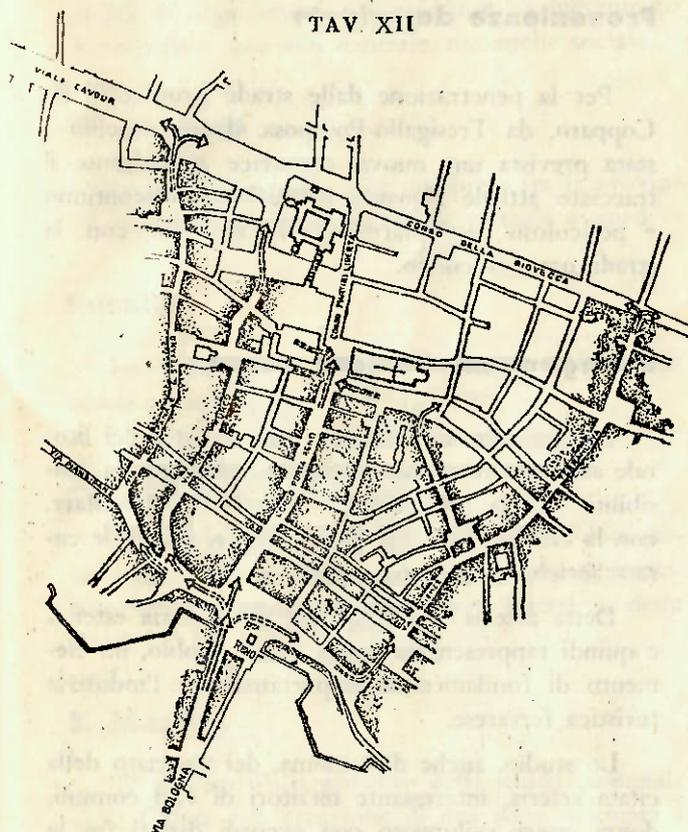
In tal modo il traffico per Porotto, e quindi per Modena, Mantova e Verona, non interessando i quartieri residenziali, potrà svolgersi in maniera più razionale e sicura.

### Rete viaria interna

Dall'esame della situazione del traffico interno è risultata necessaria una sistemazione dei seguenti collegamenti:

- a) - *Penetrazione al centro da Porta Reno* (Tavola XII). Il Corso di Porta Reno che attraversa zone storico-artistiche, è di sezione molto ridotta e di tracciato discontinuo; riceve tutto il

TAV. XII



Penetrazione al Centro da Porta Reno

traffico proveniente dal sud e crea una grave situazione di ingorgo lungo tutto il suo percorso. Quantunque, come in precedenza accennato, l'attuazione del piano di risanamento della zona sia in atto, per effetto della Legge per il Risanamento del Rione di S. Romano 19-12-1936 n. 2417 e Dec. Pres. 30-5-1955, e la via venga portata a una sufficiente ampiezza (metri 15 oltre i portici), non perciò verrà diminuito l'affollamento che si verifica lungo il successivo Corso Martiri della Libertà in prosecuzione del Corso Porta Reno.

Il citato Corso è luogo di ritrovo e di contrattazioni nei giorni di mercato ed in quelle occasioni viene tutto occupato dai pedoni impedendo quasi completamente il passaggio ai veicoli i quali a fatica si aprono un varco tra la folla.

Si è tenuto fermo il proposito di evitare l'apertura entro la zona medioevale di arterie di sezione differente da quelle costituenti la trama viaria esistente; e di creare con l'apertura di più direttrici, una circolazione a sensi unici tale da non costituire una frattura nell'organismo esistente.

Altro criterio è stato quello di facilitare un servizio veicolare tangenziale che permetta al centro cittadino lo svolgimento delle funzioni di luogo di ritrovo e di sosta e che, comunque, lo alleggerisca dal traffico di attraversamento.

Pertanto tenuto presente che l'allargamento di Corso Porta Reno precedentemente accennato potrebbe ingenerare una maggiore infiltrazione del traffico e quindi un peggioramento delle condizioni del centro, si è ovviato all'inconveniente con la creazione di due nuove direttrici sussidiarie:

- una che sfruttando aree libere, costituite da orti e cortili, seguendo il percorso della via del Turco, in alcuni punti allargata, congiunga Piazza Travaglio (Porta Reno) con Piazza Castello incrociando le vie Cortevvecchia e Garibaldi;
- una seconda che, con raccordo a vasto raggio, penetri in via Boccacanele di S. Stefano e raggiunga il Viale Cavour.

Quanto sopra consente l'istituzione di sensi unici e la suddivisione del traffico.

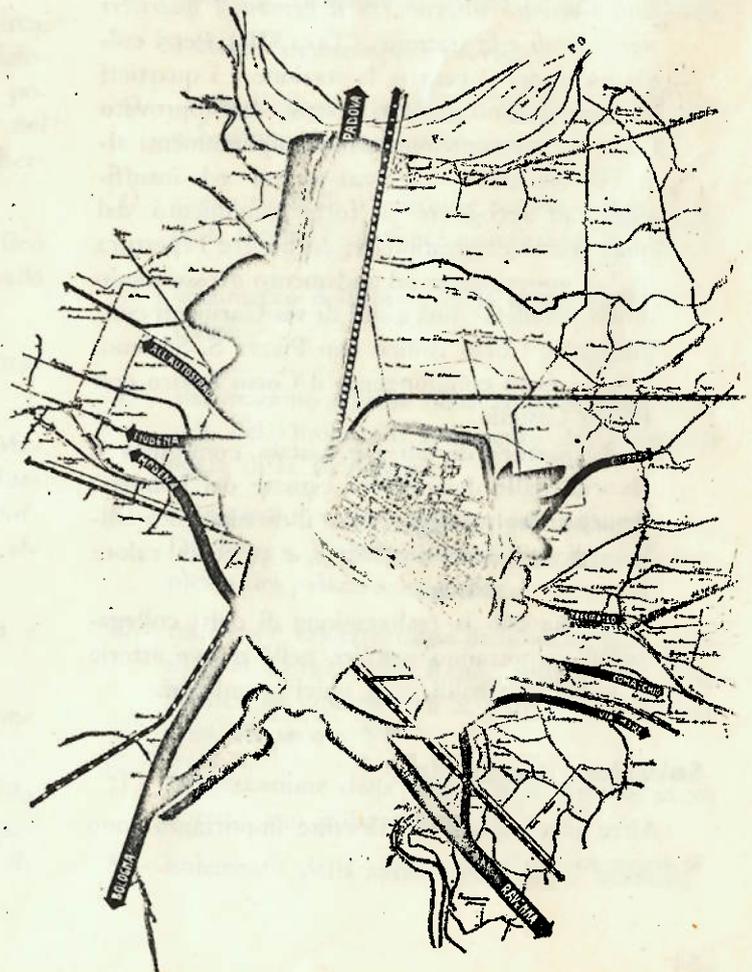
Soluzione simile è stata adottata per lo scorporamento ad est del centro studiando un tracciato che ha inizio da Porta Reno e si collega con Piazza Trento Trieste interessando zone da risanare e da detta piazza giunge al Corso Giovecca.



TAV. XI A

STATO ATTUALE DELLA CIRCOLAZIONE  
VIARIA ESTERNA ED ATTRAVERSAMENTI

- Arteria grande traffico
- Espansione oltre le mura
- ▨ Zona sportiva
- Verde pubblico o vincolato



TAV. XI B

SCHEMA DI CIRCOLAZIONE  
VIARIA ESTERNA

- Arteria di grande traffico
- Espansione oltre le mura
- ▨ Zona sportiva
- Verde pubblico o vincolato

Si osserva che dalla prevista stazione per autocorriere presso Porta Reno, si potrà accedere al centro cittadino, attraverso percorsi di breve lunghezza ed esclusivamente pedonali contemplati nel più volte citato piano di risanamento del quartiere di S. Romano. (Tavola XIII).

Infatti tale piano mostra la creazione di una spina interna tra le vie S. Romano e Corso Porta Reno, la quale, per destinazione, viene riservata al movimento dei pedoni e consente, per linee interne, il collegamento di Piazza Trento Trieste con Piazza Travaglio.

- b) - *Penetrazione al centro da Porta Romana.* Avviene in due modi: o raggiungendo il Corso Giovecca per il Viale Alfonso d'Este, oppure attraverso una direttrice molto discontinua e di sezione insufficiente, interna al nucleo medioevale.

Si è migliorato il collegamento di via XX Settembre con la via Carlo Mayr. Da questa via l'accesso al centro e al Corso Giovecca è favorito dalla già citata nuova strada di penetrazione ad oriente della Porta Reno; mentre il percorso attraverso viale Alfonso d'Este, viene rettificato sia all'ingresso in città attraverso i bastioni a Porta Romana, sia al tratto di innesto di via Quartieri al viale Alfonso d'Este.

- c) - *Collegamento interno tra il centro, i quartieri occidentali e la stazione.* (Tav. XIII). Per i collegamenti tra il centro, la stazione e i quartieri occidentali sono già stati previsti dall'approvato Piano di Ricostruzione alcuni miglioramenti alla via Garibaldi, via assai stretta ed insufficiente ad accogliere il forte movimento dal quale viene congestionata; ed inoltre l'apertura di due nuove strade ad andamento grosso modo parallelo: una a sud di via Garibaldi congiungente Corso Isonzo con Piazza S. Stefano; l'altra a nord congiungente il Corso Isonzo con Piazza Castello.

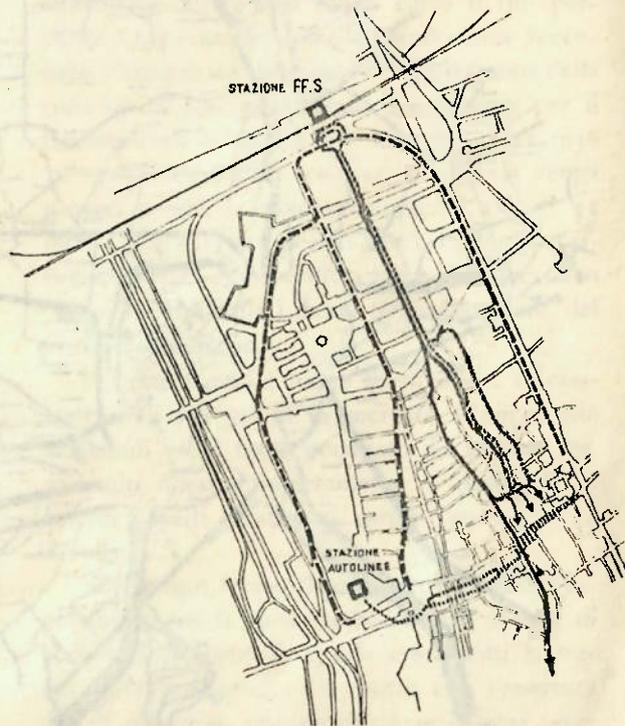
L'apertura di tali vie è stata consigliata e favorita dalle demolizioni causate dai bombardamenti; inoltre rappresenta il diradamento edilizio di una zona densissima, e pone in valore monumenti artistici.

Infine con la realizzazione di detti collegamenti si potranno istituire nelle nuove arterie e in via Garibaldi sensi unici circolatori.

### Soluzioni particolari

Altre sistemazioni di rilevante importanza sono le seguenti:

TAV. XIII



- Percorsi autotramviari dalla Stazione FF. S.
- Percorso dalla Stazione al Centro per Via Garibaldi e Vie Sussidiarie.
- ..... Percorsi pedonali dal Centro alla Stazione Autolinee e viceversa.

### Zona Industriale

- 1) - In considerazione dello sviluppo assunto in questi ultimi anni dalla Zona Industriale, e per far fronte al suo prevedibile ed auspicabile incremento, dovuto alla meccanizzazione dilagante in ogni campo delle umane attività, il piano regolatore amplia i confini della già approvata Zona Industriale, i cui servizi principali sono in parte già esistenti ed in parte previsti e passibili di realizzazione. Il piano evidentemente schematizza la zona di espansione immediata a quella di più lontano sfruttamento.

La superficie vincolata, di circa 1.400 Ha, è compresa praticamente fra il fiume Po, la prevista autostrada Bologna-Padova, il canale di Burana e l'attuale Statale Adriatica.

Essendo servita dal canale Boicelli, e da importanti vie di comunicazione stradali e ferroviarie, la Zona Industriale ha tutte le caratteristiche per ampliarsi e per permettere la risoluzione di un gravoso problema che travaglia la provincia ferrarese: la disoccupazione, conseguente alla meccanizzazione dell'attività agricola.

Oltre all'ampliamento della Zona Industriale, il piano prevede la creazione di quartieri operai posti lungo la direttrice Porotto-Mizana-Caffè del Doro-Pontelagoscuro.

Altre zone verso Porotto e a sud della città sono state predisposte per attività industriali minori e per l'artigianato.

### **Autostrada Bologna-Padova**

- 2) - Tracciato dell'autostrada Bologna-Padova ad ovest della città, in prossimità della Zona Industriale dalla quale deve essere agevolmente raggiungibile.

### **Centro commerciale**

- 3) - Concentrazione degli organismi commerciali con la sistemazione del quartiere detto di «San Romano» il cui piano di risanamento, da tempo approvato, è stato inserito nel piano generale. Tale sistemazione comprendente notevoli estensioni di porticati, e vaste aree interne di interesse pubblico rappresenta un forte alleggerimento del congestionamento presentemente verificantesi nelle zone adiacenti di Corso Martiri della Libertà e di Piazza Trento Trieste.

Il centro commerciale verrà quindi sviluppato tra la Piazza Trento Trieste e la Porta Reno seguendo una direttrice di notevole interesse economico già esistente.

### **Stazione autocorriere**

- 4) - Nei pressi di Porta Reno sistemazione della nuova stazione di autocorriere per la quale viene riservata un'area di circa 11.000 mq. circa. Oltre tale area, il piano prevede lo stazionamento delle corriere lungo l'ampio viale, posto sul prolungamento del Viale Cassoli, nel tratto compreso fra le mura e la Stazione Ferroviaria.
- 5) - Completamento della viabilità atta al traffico meccanizzato della circonvallazione interna alle mura, nella parte nord della città.
- 6) - Collegamento tra vicolo Roversella e Corso Porta Po, per rendere libere aree interne.
- 7) - Prolungamento di via Boldini fino a via Masceraio al fine di alleggerire la vicina via Borgoleoni dalla congestione al movimento portato dalla popolazione scolastica la quale affluisce nei numerosi istituti della zona.
- 8) - Collegamenti tra il quartiere di Arianuova e Viale Cavour.
- 9) - Sistemazione del viale d'accesso alla Stazione Ferroviaria.
- 10) - Raddoppio del cavalcavia estetno a Porta Po la cui sezione è da tempo insufficiente al passaggio dell'intensissimo traffico. Infatti dai ri-

levamenti eseguiti è risultato in questo punto nevralgico e pericoloso un movimento di 2669 automobili, 117 torpedoni, 581 autotreni, 885 autocarri, in media giornaliera.

Con la creazione di un secondo sottopassaggio sarà possibile convogliare e disciplinare il traffico, ed eliminare la pericolosità.

- 11) - Miglioramenti della viabilità di via Piangipane collegante Piazza Porta Reno a Corso Isonzo e via Darsena tra ponte della Libertà e Ponte S. Paolo.
- 12) - Miglioramento fra la via XX Settembre e Corso Giovecca, a mezzo di un allargamento della sezione stradale di via Borgo Vado.

### **Monumenti cittadini**

Una tavola del progetto (B 2) indica la posizione dei vari monumenti cittadini e delle costruzioni di particolare interesse storico-artistico.

Il loro numero è notevole e, come è ovvio in una città medioevale-rinascimentale, quale è Ferrara, assai ricca di testimonianze del passato, sono tutti contenuti entro la cerchia delle mura cittadine.

Come si è avuto occasione di accennare, il piano è studiato in modo da rispettare ogni edificio storicamente o artisticamente interessante: ed anzi è evidente lo sforzo di porre in valorizzazione tutti gli elementi caratteristici dell'ambiente ferrarese e di riuscire di richiamo al turista ed allo studioso.

Si citano alcune opere previste:

- 1) - conservazione e restauro della cinta di mura e bastioni circondanti la città;
- 2) - costruzione di un parco e restauro degli avanzi delle tombe Estensi nel quartiere di Arianuova;
- 3) - isolamento dell'abside della chiesa di San Giovanni;
- 4) - sistemazione edilizia della zona attorno all'abside del Duomo ed isolamento del campanile, opera di L. B. Alberti;
- 5) - ripristino e valorizzazione del «Cortile delle Duchesse», giardino ed edifici interni al complesso dei palazzi comunali;
- 6) - restauro e valorizzazione della vasta zona, prossima al Corso Porta Reno, sulla quale sorge l'antico ex convento di S. Paolo e chiostri annessi del secolo XV;
- 7) - valorizzazione della chiesa di S. Agnese in via Scienze, suo isolamento;
- 8) - isolamento della antica chiesa di S. Stefano.

# S E R V I Z I

## Istruzione primaria

La popolazione scolastica futura della città è prevista in 6400 unità con un aumento di circa 1700 alunni rispetto lo stato attuale.

Per la sistemazione di tale ulteriore popolazione scolastica occorrono complessivamente circa 17.000 metri quadrati di terreno da destinarsi alla costruzione di nuovi edifici.

Per una adeguata sistemazione dello stato attuale di affollamento si valuta necessaria una disponibilità ulteriore di circa 16.000 metri quadrati di aree per l'ingrandimento degli edifici esistenti e per la costruzione di nuovi.

Il piano della città tra ingrandimenti di aree di fabbricati scolastici esistenti e aree previste per nuovi edifici interessa complessivamente una superficie di metri quadrati 33.730.

Nella ubicazione di questi nuovi fabbricati si è cercato di ottenere una distribuzione degli edifici in relazione alla distribuzione della popolazione e ai percorsi massimi o minimi stabiliti tra le abitazioni e le scuole.

## Istruzione secondaria

Le scuole secondarie di secondo grado sono frequentate da studenti che provengono anche da comuni circconvicini. Per quanto riguarda la popolazione futura ci si è pertanto riferiti all'incremento di popolazione scolastica prevedibile in conseguenza dell'aumento di popolazione nel territorio provinciale.

In maniera analoga si è proceduto per la determinazione della popolazione scolastica futura relativa alle scuole secondarie di primo grado tenendo conto che, mentre la popolazione del comune rappresenta solo il 30 % di quella della provincia, il numero di allievi che frequenta le scuole secondarie di primo grado costituisce il 60 % di tutti gli allievi che frequentano complessivamente nella provincia scuole di uguale grado.

Essendo difficilmente definibile una linea nel territorio provinciale che rappresenti il confine della zona di influenza delle scuole secondarie di primo grado del comune di Ferrara, si è supposto, in via di approssimazione, che la popolazione scolastica presente nella città sia per il suo 30 % costituita da

studenti provenienti dalla provincia e pertanto tale percentuale dovrà per gli sviluppi futuri essere posta in relazione alle variazioni di popolazione della provincia stessa.

Si è considerato inoltre che nel futuro avvenga una migliore sistemazione delle scuole sul territorio della provincia.

E' così risultato che la popolazione scolastica di primo e secondo grado che interesserà le scuole della città, sarà nel futuro di 8.200 studenti con un incremento di circa 1.700 unità.

Circa le condizioni di affollamento nelle scuole secondarie di primo grado si ha un valore di oltre 51 alunni per aula: è necessario prevedere, per ottenere il numero di 30 alunni per aula, la costruzione di 56 aule per scuole di primo grado. Inoltre si prevedono 13 aule per scuole di secondo grado: è tenuto conto che in base all'attuale patrimonio edilizio la sovrappopolazione scolastica è di 2.070 alunni, se ne conclude che per eliminare la precaria situazione attuale e per provvedere all'aumento della popolazione scolastica, si debbono prevedere aree per 3.770 studenti, per complessivi metri quadrati 18.100 pari a circa metri quadrati 5 per studente.

Il piano, sia per quanto concerne le scuole elementari sia per quelle riferentesi all'istruzione secondaria, considera l'adeguamento alle esigenze moderne dei fabbricati che risultano in condizioni igieniche funzionali o statiche non soddisfacenti.

## Impianti sportivi

E' prevista la destinazione di una vasta zona, immediatamente fuori le mura a nord della città, adiacente all'esistente motovelodromo, alle attrezzature sportive, alle fiere, ai mercati e mostre a carattere temporaneo o stabile. (Tav. XIV).

Il carattere edilizio di tale zona potrà essere affine a quelle zone aperte a verde, previste quale caratteristica fondamentale del piano, in tutta la parte settentrionale della città. Inoltre con tale zonizzazione si otterrà una valorizzazione economica dei terreni interessati.

La zona si attesta alla strada periferica esterna nord e perciò offre buone condizioni di accesso e deflusso dei veicoli senza riversare direttamente sulla rete interna il notevole traffico che si verifica nelle giornate di manifestazioni sportive.

In relazione a quanto sopra, è previsto lo spostamento dell'attuale campo sportivo, nella nuova zona sportiva.

La superficie territoriale di essa è di circa Ha 49 pari a 6 metri quadrati per abitante della città.

Onde favorire il collegamento fra la città e la zona sportiva, il piano prevede l'apertura di un fornice sul prolungamento di via Pavone.

### Verde pubblico e privato

E' stata condotta una accurata indagine tendente ad accertare l'esistenza di aree interne private che possano costituire un elemento igienico positivo per la presenza di verde e per favorevoli condizioni di accezione e di illuminazione delle abitazioni.

### Vincolo « non edificandi »

E' stato prescritto il vincolo di area non edificabile e di conservazione del verde a numerosi giardini privati anche nella zona medioevale.

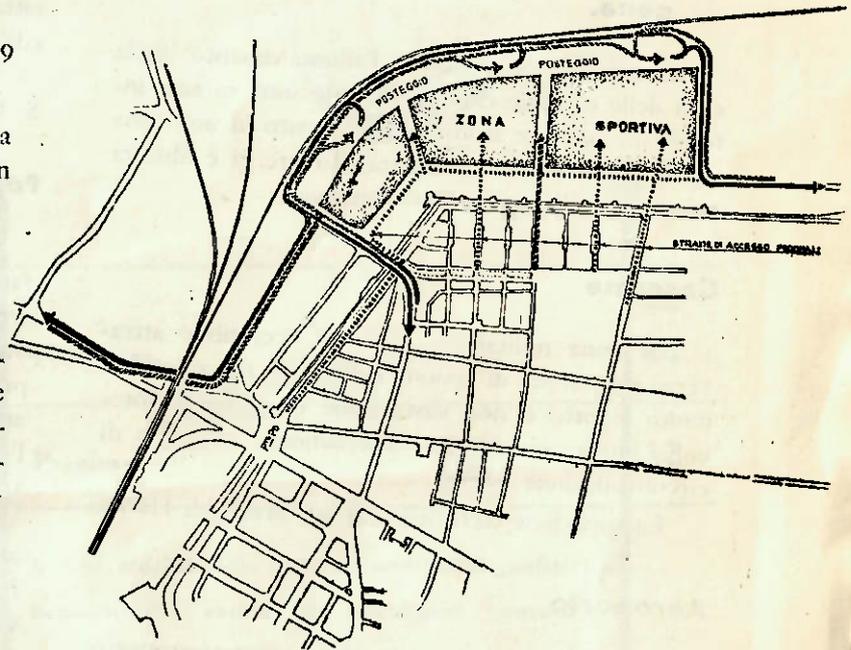
### Vincoli a verde agricolo

Le zone limitrofe alla città, esterne alle mura e comprese tra gli agglomerati esistenti e di progetto nelle quali il piano non prevede una particolare utilizzazione, sono soggette al vincolo di verde agricolo, e pertanto in esse è prevista una costruzione molto limitata.

Le nuove arterie principali del traffico sono generalmente progettate con ampie zone laterali alberate, e sono previste zone verdi protettive in prossimità del nuovo macello e in vicinanza dell'ippodromo.

E' altresì prevista la conservazione del verde attuale lungo le mura e la trasformazione a zona alberata delle altre aree libere adiacenti la cinta cittadina, sicchè nel complesso è stata progettata la trasformazione ad aree verdi per uso pubblico di tutta una vasta striscia di terreno interna ed esterna delle mura, ed in alcune parti di essa sono previsti anche campi di gioco per i ragazzi.

La conservazione e l'ampliamento di questa ampia fascia di verde è elemento importante per i vantaggi igienici e per la valorizzazione della città non solo, ma sarà anche elemento di individuazione del vecchio nucleo cittadino nel più vasto organismo previsto dal piano.



### Mercati e macelli

Sono in programma:

- a) - la creazione di un mercato generale in città nelle aree rese libere dalle distruzioni apportate dalla guerra comprese tra via Boccacanales Santo Stefano e via Concia;
- b) - l'ampliamento dell'attuale mercato del pesce in via Cortevocchia;
- c) - in varie parti della città mercati a carattere rionale;
- d) - l'abbattimento dell'attuale mattatoio ubicato in vicinanza dell'Ospedale Civile.

L'area risultante viene destinata alla costruzione di un Istituto universitario, mentre il nuovo mattatoio sorgerà in area attigua a quella destinata a mercato bestiame opportunamente cintata da una vasta fascia di verde.

La superficie di tale area è di 3,6 Ha pari a circa 0,85 metri quadrati per abitante ed è servita da un raccordo ferroviario, dalla strada che conduce al mercato bestiame e da un'altra di collegamento con la nuova direttrice di penetrazione della Statale per Bologna.

## **Edifici militari - Aeroporto - Istituti di pena.**

Si ritiene indispensabile l'allontanamento dalla città delle caserme che attualmente sono in aree interne alle mura, e il loro trasferimento in una zona che in accordo con l'Autorità Militare, si è ubicata nei pressi della strada per Francolino.

### **Caserme**

La zona militare è pertanto accessibile attraverso una strada di sezione sufficiente ma a traffico molto ridotto e non suscettibile di aumenti notevoli: inoltre è collegata direttamente all'anello di circoscrizione esterna.

La superficie territoriale di tale area è di Ha 24.

### **Aeroporto**

Si prevede la costruzione di un nuovo aeroporto militare nella stessa zona in cui è ubicato l'attuale ma la cui posizione è conseguente alle richieste formulate dalle Autorità militari aeronautiche.

### **Carceri Mandamentali**

Infine nelle vicinanze della zona in cui troveranno sede le caserme è prevista l'ubicazione delle carceri mandamentali per le quali si ritiene indispensabile la rimozione dalla attuale sede, luogo di ormai intenso sviluppo edilizio.

La superficie per gli stabilimenti di pena viene fissata in ettari 2,50.

### **Cimiteri**

Ulteriori ampliamenti dell'antica Certosa interna alla città la cui costruzione risale al secolo XV e trasformata in Cimitero comunale nel principio del secolo XIX, non sono più possibili se non per ben piccola estensione (poco più di un ettaro tra la Certosa ed il Cimitero israelitico). Perciò la Certosa è destinata col tempo a divenire Cimitero monumentale, ed il piano prevede la costruzione di un nuovo Cimitero in area, atta a far fronte alle necessità di tutta la città, ubicato a circa due chilometri dalle mura fuori la porta di Corso Giovecca ed estendentesi sopra un superficie di circa 13 ettari.

Il collegamento fra la città e la zona cimiteriale verrà attuato a mezzo di una nuova arteria posta sul prolungamento di via Fossato di Mortara, e che, dopo aver attraversato la circoscrizione esterna, seguirà un tracciato all'incirca parallelo alla via Pomposa.

In tal modo si renderà possibile la eliminazione dei vari piccoli Cimiteri sparsi nei dintorni della città, ormai circondati e soffocati dalla espansione edilizia, alla sua volta ostacolata dalla loro presenza.

In tali condizioni sono da segnalare i Cimiteri di S. Giorgio, Quacchio, S. Luca, Mizzana.

### **Fognature e impianto depurazione**

Come osservato nella descrizione dello stato di fatto della rete di fognature la sistemazione dei vari condotti di scolo fa parte di uno studio di risanamento igienico che esula dagli immediati scopi del presente piano; ma si è ritenuto indispensabile in armonia con le previsioni del citato studio fissare l'ubicazione per un impianto di depurazione delle acque cloacali situato a cavaliere fra la Fossetta di Val d'Albero e il Canale Naviglio, in posizione cioè atta a ricevere e smaltire le acque dei bacini delle fognature cittadine che fanno capo al Naviglio. (Tav. VI).

La superficie occorrente per tale opera è di circa 6-7 ettari.

### **Ospedali**

Come già accennato in precedenza non si ritiene opportuno spostare l'Ospedale e gli altri Istituti di cura, nella considerazione che essi si trovano in luoghi sufficientemente decentrati e nelle zone della città ai confini con le aree vincolate a verde.

Inoltre mentre per l'Arcispedale S. Anna e per gli Istituti universitari ad esso collegati non esistono preoccupazioni di disponibilità di aree giacché il complesso interessa una superficie di 13 ettari circa con una percentuale di metri quadrati uno per abitante e con larghe possibilità di sviluppi futuri; per l'Ospedale Psichiatrico potranno sempre venire presi i provvedimenti del caso in un avvenire più o meno prossimo; giacché, quando se ne presentasse la necessità, sarà facile il suo trasferimento in luogo periferico già in possesso dell'Ente.

### **Abitazioni**

Nella visione di una generale riorganizzazione dell'agglomerato urbano e conseguente nuova ubicazione dei servizi e delle attrezzature collettive è considerato essenziale procedere a opere di risanamento nelle zone che attualmente sono in condizioni igieniche non soddisfacenti, e sistemare adeguatamente le persone che sono alloggiare nei numerosi centri di sfollati.

Tali interventi saranno da attuare attraverso studi particolari.

## Densità edilizia

Il piano si limita ad individuare le due zone centrali ove necessita un urgente risanamento edilizio (Tav. B 4), e, per quanto riguarda la valutazione delle aree occorrenti a tale scopo, considerando la poca altezza dei fabbricati che si dovranno demolire e le condizioni di abitabilità che si potranno assicurare a molti piani terreni con le provvidenze della moderna tecnica costruttiva, prevede che sulle aree di risulta dalle demolizioni possa riedificarsi, con caratteristiche funzionali e igieniche adeguate, un numero di locali eguale ai demolendi.

La superficie di nuove aree fabbricabili per abitazioni nella città sono quindi conseguenti:

- a) - al numero di locali necessari per portare a uno il rapporto tra stanze abitabili e popolazione presente, rapporto che alla fine del 1951 si aggirava attorno al valore 1,30;
- b) - all'incremento di popolazione prevedibile entro un periodo di tempo che si calcola in trenta anni a partire dall'ultimo censimento, e cioè sino a circa il 1981-1985.

Nel 1951 risultano censiti nella città complessivamente 57.447 vani su una popolazione presente di 73.247 abitanti. Pertanto a 15.800 persone si devono attribuire nuove aree edificabili per ottenere un indice di affollamento eguale ad uno.

L'incremento medio della popolazione nell'ultimo cinquantennio, a partire dal 1901, risulta di 0,0165: valore questo notevole e sulla base del quale sarebbe da prevedersi un incremento di popolazione nel trentennio di 44.000 abitanti, raggiungendo così la popolazione della città i 117.000 abitanti nel 1981.

Ritenuto di non dover considerare fenomeni eccezionali determinanti delle variazioni future nei dati istituiti, si è fatto riferimento agli incrementi di popolazione verificatisi nei periodi normali, precedenti al 1936.

Considerando cioè che la popolazione del Forese avrebbe avuto il suo incremento naturale senza il verificarsi di fatti eccezionali, come infatti era avvenuto nel decennio precedente al 1936, si è defalcato dall'effettivo aumento di popolazione cittadina dal 1936 al 1951 (che risulta di 24.000 unità) la variazione negativa (10.000 unità) risultata nel computo della popolazione del Forese nello stesso periodo.

Si è cioè ritenuto di calcolare in via approssimativa in 10.000 abitanti la parte di incremento causato da fenomeni di cui si giudica opportuno non tenere conto per il futuro.

Calcolato con tali criteri l'incremento medio relativo a un cinquantennio, esso risulta eguale a 0,0136, per cui in un trentennio a partire dal 1951

è prevedibile un aumento di 34.000 unità e cioè una popolazione al 1981 di 107.600 abitanti in città.

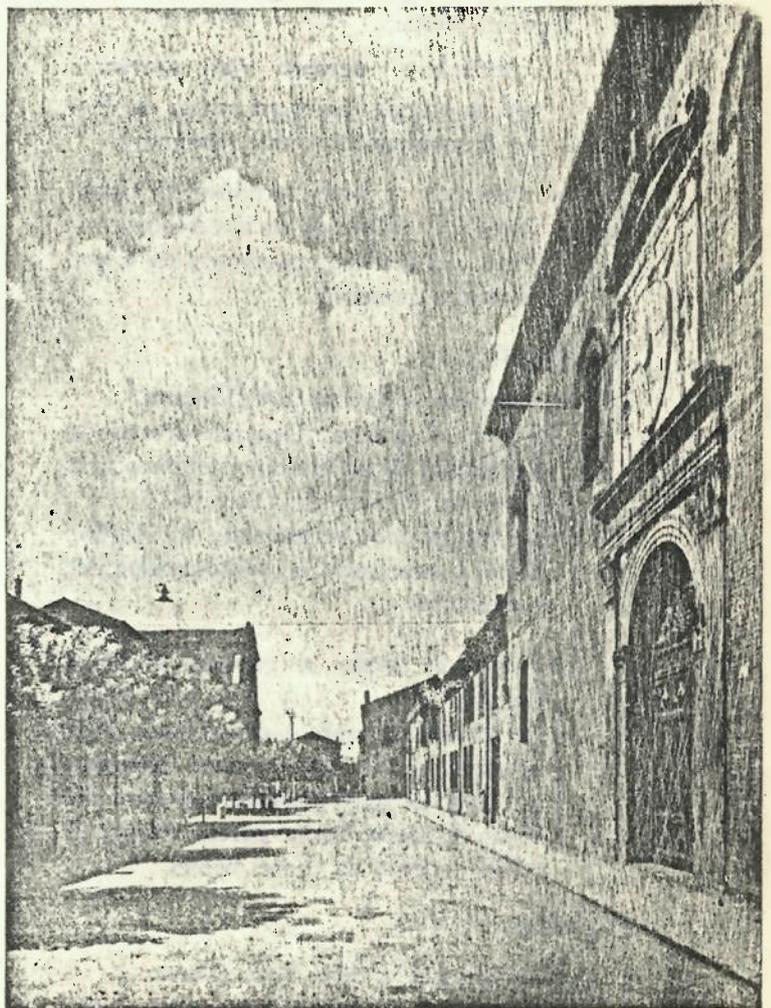
Occorre pertanto predisporre aree per ospitare le 15.800 persone eccedenti l'affollamento medio fissato eguale ad 1, e le 34.000 risultanti dal calcolo dell'incremento per i prossimi 25 anni (30 anni, dal 1951) per un totale cioè di 50.000 persone circa.

Le aree libere da destinare ad uso residenziale sono:

- Ha 200 per i tipi edilizi estensivi;
- Ha 170 per i tipi edilizi semintensivi;
- Ha 10 per i tipi edilizi intensivi;

per un complessivo di Ha 380 con densità media pari a 130/ab-Ha e una popolazione di 50.000 unità.

Se si considera infine la possibilità di sistemazione offerta dalle aree ancora disponibili comprese nelle zone di completamento e, soprattutto, il notevole incremento edilizio determinatosi dal 1951 al 1955, incremento che ha aumentato considerevolmente il numero dei vani utili e ridotto, di conseguenza, l'indice di affollamento, si può senza alcun dubbio affermare la validità del piano nei riguardi della espansione della città, causata dall'incremento naturale della sua popolazione.



Palazzo Schifanoia

# V A R I A N T I

## AI PIANI PRECEDENTEMENTE APPROVATI

Nel Piano Regolatore Generale sono state introdotte alcune varianti, in genere di modesta entità, ai piani particolareggiati precedentemente approvati. Tali nuove soluzioni sono incluse nelle tavole originali; ma per una maggior chiarezza le zone interessate sono state stralciate e riportate in apposito fascicolo a confronto con altrettanti stralci dei piani precedenti; è stato inoltre redatto un quadro di unione (allegato g) in scala 1:5000 per il riferimento delle zone interessate della città.

Più precisamente:

I - allegato g 1 - *Parte terminale del quartiere di Arianuova.*

Il viale previsto dal Piano Regolatore Generale trova la sua giustificazione nei seguenti punti:

- concludere i percorsi viari previsti e per la maggior parte già attuati dal Piano di ampliamento zona Arianuova;
- svincolare la parte terminale di Corso Ercole I° d'Este da un'interferenza diretta del traffico meccanico da e per il nuovo quartiere.

II - allegato g 2:

a) *Giardino al Palazzo dei Diamanti.*

Il Piano Regolatore Generale prevede la formazione di un giardino pubblico nell'orto del Palazzo dei Diamanti.

Le ragioni sono ovviamente la miglior difesa e soprattutto la valorizzazione del monumento.

b) *Edifici di fronte ai giardini di Viale Cavour.*

La seconda variante è determinata dalla necessità di un allineamento continuo che non era stato possibile includere nel Piano di Ricostruzione perchè trattasi di edifici indenni da eventi bellici.

III - allegato g 3:

a) *Imbocco Via delle Sette Chiese.*

Il Piano di Ricostruzione incidereva mol-

to profondamente nella trama edilizia esistente e giustificava tale tracciato in forza della visuale della Chiesa di San Biagio la cui facciata, se pure modesta, è di un certo interesse.

Il Piano Regolatore Generale propone un tracciato più spontaneo con l'allargamento della strada esistente in considerazione anche del fatto che il rimanente percorso della Via delle Sette Chiese presenta un andamento poco rettilineo e pertanto si è ritenuto inutile un imbocco troppo facile da Corso Isonzo per gli autoveicoli quando poco appresso la corrente di traffico avrebbe dovuto rallentare la propria andatura.

b) *Area intorno al Mercato Coperto.*

Il costruendo edificio del mercato coperto richiamerà un notevole afflusso di automezzi per il carico e lo scarico delle merci e quindi la necessità di uno spazio di sosta e di manovra che non intralci il traffico cittadino della zona già piuttosto affaticato.

A questa considerazione si aggiunge la necessità, per quanto sia possibile, di ottenere zona a parcheggio nel centro della città, per cui si è ritenuta opportuna la formazione di una piazza che isolando il mercato permetta l'attuarsi delle sopra accennate necessità.

c) *Mercato del Pesce.*

Il Piano di Ricostruzione prevedeva un tronco stradale di raccordo sussidiario fra Via Garibaldi e Via Cortevicchia la cui importanza può essere molto discussa perchè trovandosi in prossimità del punto di unione fra le varie strade si vengono ad aumentare i possibili punti di conflitto senza una giustificazione, anche soltanto pedonale, date le brevi distanze dei percorsi esistenti.

Il Piano Regolatore Generale pertanto ha soppresso detto raccordo.

# PROGRAMMA DI ATTUAZIONE

L'attuazione del Piano Regolatore avverrà a mezzo di piani particolareggiati, secondo le disposizioni della legge urbanistica 17 agosto 1942 numero 1150.

Si crede opportuno, dapprima, completare la sistemazione delle zone per le quali sono già in vigore piani particolareggiati di ricostruzione e precisamente:

- a) - zona compresa nel Piano di ricostruzione parziale della città di Ferrara;
- b) - zona compresa nel Piano di espansione di Arianna;

c) - zona compresa nel Piano di ampliamento del Piano di ricostruzione (e cioè zona della Stazione ferroviaria e zona della caserma Palestro);

d) - zona compresa nel Piano di risanamento di San Romano.

Successive sistemazioni saranno attuate nelle zone comprendenti quartieri già edificati ed in fase di completamento (zone esterne alle mura, a sud della città).

Ferrara, 25 luglio 1957.

*L'Ingegnere Capo*

Dott. Arch. Ing. CARLO SAVONUZZI

*L'Assessore ai Piani Regolatori*

MICHELE TORTORA

*Il Sindaco*

Prof. LUISA GALLOTTI-BALBONI

*Il Consulente al Piano Regolatore*

Prof. Arch. GIOVANNI MICHELUCCI

*Il Segretario Generale*

Dott. GIUSEPPE GUIDORIZZI

PROGRAMMA DI ATTIVITÀ

Il presente programma di attività è stato elaborato in base alle indicazioni del Ministero dell'Interno e del Ministero della Pubblica Istruzione, con l'obiettivo di promuovere la partecipazione attiva degli alunni e il raggiungimento degli obiettivi formativi previsti dal curriculum.

Le attività sono suddivise in diverse fasi, ciascuna con obiettivi specifici da raggiungere. Le fasi principali sono:

- 1. Fase di individuazione del problema e definizione degli obiettivi.
- 2. Fase di individuazione delle risorse e delle strategie da adottare.
- 3. Fase di attuazione delle attività e monitoraggio dei progressi.
- 4. Fase di valutazione finale e riflessione sulle esperienze vissute.

Le attività sono progettate in modo da essere coinvolgenti e stimolanti, favorendo lo sviluppo delle competenze trasversali e la collaborazione tra i membri del gruppo.

Il presente programma è stato approvato dal Consiglio di Classe in data 15/05/2023.