

PUG COMUNE DI FERRARA

Piano Urbanistico Generale (PUG)

(Legge Regionale n. 24/2017)

Strategie locali | Parti della Città centrale

Doc. SL1

settembre 2026

Piano Urbanistico Generale

studioGasparrini

engineering

COMUNE DI FERRARA
Città Patrimonio dell'Umanità

Sindaco
Alan FABBRI

Assessore all'Urbanistica
Stefano VITA FINZI ZALMAN

Ufficio di Piano
Arch. Fabrizio MAGNANI (Responsabile UdP)

Ing. Cristiano RINALDO (Coordinatore UdP)
Arch. Anna ALESSIO
Ing. Diego BREGANTIN
Arch. Andrea CHIERIGATTI
Arch. Antonella MAGGIPINTO
Arch. Silvia MAZZANTI
Dott. Michele PANCALDI
Dott.ssa Federica PARIS

Strutture organizzative correlate
Arch. Barbara BONORA (U.O. Pianificazione attuativa)
Arch. Paola ONORATI (U.O. Sportello Unico Edilizia)
Ing. Mariangela CAMPAGNOLI (U.O. Sismica, vigilanza, accessibilità)
Arch. Marcella LEONI (U.O. SUAP)

Competenze professionali (DGR n. 1255/2018)
CAMPO PIANIFICATORIO
Arch. Fabrizio MAGNANI (Dirigente Governo del territorio)
Arch. Barbara BONORA
Arch. Andrea CHIEREGATTI
Arch. Silvia MAZZANTI

CAMPO PAESAGGISTICO
Arch. Antonella MAGGIPINTO

CAMPO ECOLOGICO - AMBIENTALE
Ing. Diego BREGANTIN
Dott.ssa Carla CORAZZA

CAMPO EDILIZIO
Arch. Paola ONORATI
Ing. Mariangela CAMPAGNOLI
Ing. Simone ZAPPATERRA

CAMPO GIURIDICO
Avv. Roberto OLLARI (esperto esterno)

CAMPO ECONOMICO-FINANZIARIO
Urb. Daniele RALLO (esperto esterno)

GARANTE COMUNICAZIONE E PARTECIPAZIONE
Arch. Silvia MAZZANTI

GRUPPO DI LAVORO

Progettisti

Responsabile tecnico scientifico
Prof. Arch. Carlo GASPARRINI
Responsabile Contrattuale
Urb. Raffaele GEROMETTA (MATE)
Coordinatore del Gruppo di Lavoro
Urb. Daniele RALLO (MATE)
Coordinatore Operativo
Urb. Fabio VANIN (MATE)

Esperti specialistici

Pianificazione Urbanistica
Arch. Francesco VAZZANO (Città della Cultura)
Arch. Sergio FORTINI (Città della Cultura)
Arch. Anna LUCIANI (Città della Cultura)
Ing. Chiara CESARINI (MATE)
Urb. Alberto CRISTOFORI (MATE)
Arch. Martina CONTE (Studio Gasparrini)
Arch. Lorena PISAPIA (Studio Gasparrini)
Arch. Daniele SANDRI (Studio Gasparrini)

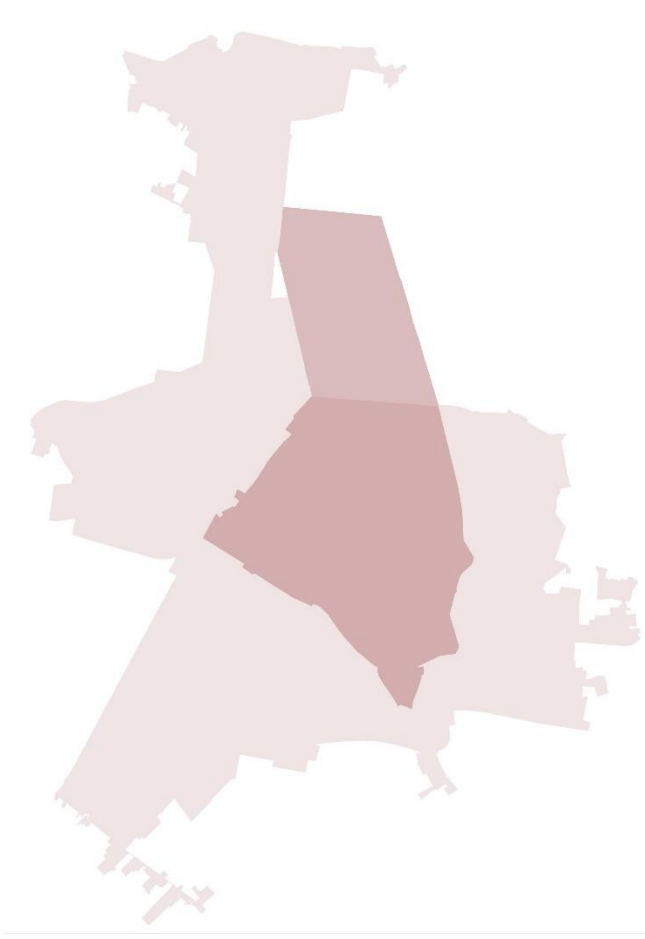
Pianificazione Urbanistica e supporto tecnico al coordinatore scientifico
Arch. Valeria SASSANELLI (Studio Gasparrini)

Paesaggio, territorio agricolo, ecologia, ambiente
Arch. Francesco NIGRO
Dott. for. Paolo RIGONI (SILVA)
Dott. for. Marco SASSATELLI (SILVA)

Sistema Informativo Territoriale (SIT)
Urb. Lisa DE GASPER (MATE)
Urb. Marco ROSSATO (MATE)

Valutazione Ambientale
Ing. Elettra LOWENTHAL (MATE)
Urb. Morena SCRASCIA (MATE)

Materia giuridica
Avv. Roberto OLLARI



CENTRO STORICO

INDICE DELLA SCHEDA

0. DESCRIZIONE DEL QUARTIERE

1. PROFILO DIAGNOSTICO

1.1 TERRITORIO

1.2 SOCIO-ECONOMIA E DEMOGRAFIA

1.3 QUALITA' URBANA

1.3.1 Tessuto urbano ed edilizio e tutele storico-architettoniche

1.3.2 Infrastrutture - Attrezzature collettive, servizi e dotazioni di prossimità

1.3.3 Interventi (di rigenerazione) in corso

1.4 COMMERCIO - SITI CONTAMINATI

1.4.1 Attività commerciali di rilevanza provinciale e sovracomunale (POIC)

1.4.2 Siti contaminati

1.5 MOBILITA' E ACCESSIBILITA'

1.5.1 Viabilità carrabile – Intermodalità

1.5.2 Percorsi ciclabili

1.5.3 Trasporto pubblico

1.5.4 Interventi (di rigenerazione) in corso

1.6 QUALITA ECOLOGICO- AMBIENTALE

1.6.1 Spazi verdi e qualità ecologica

1.6.2 Rischi antropici e ambientali

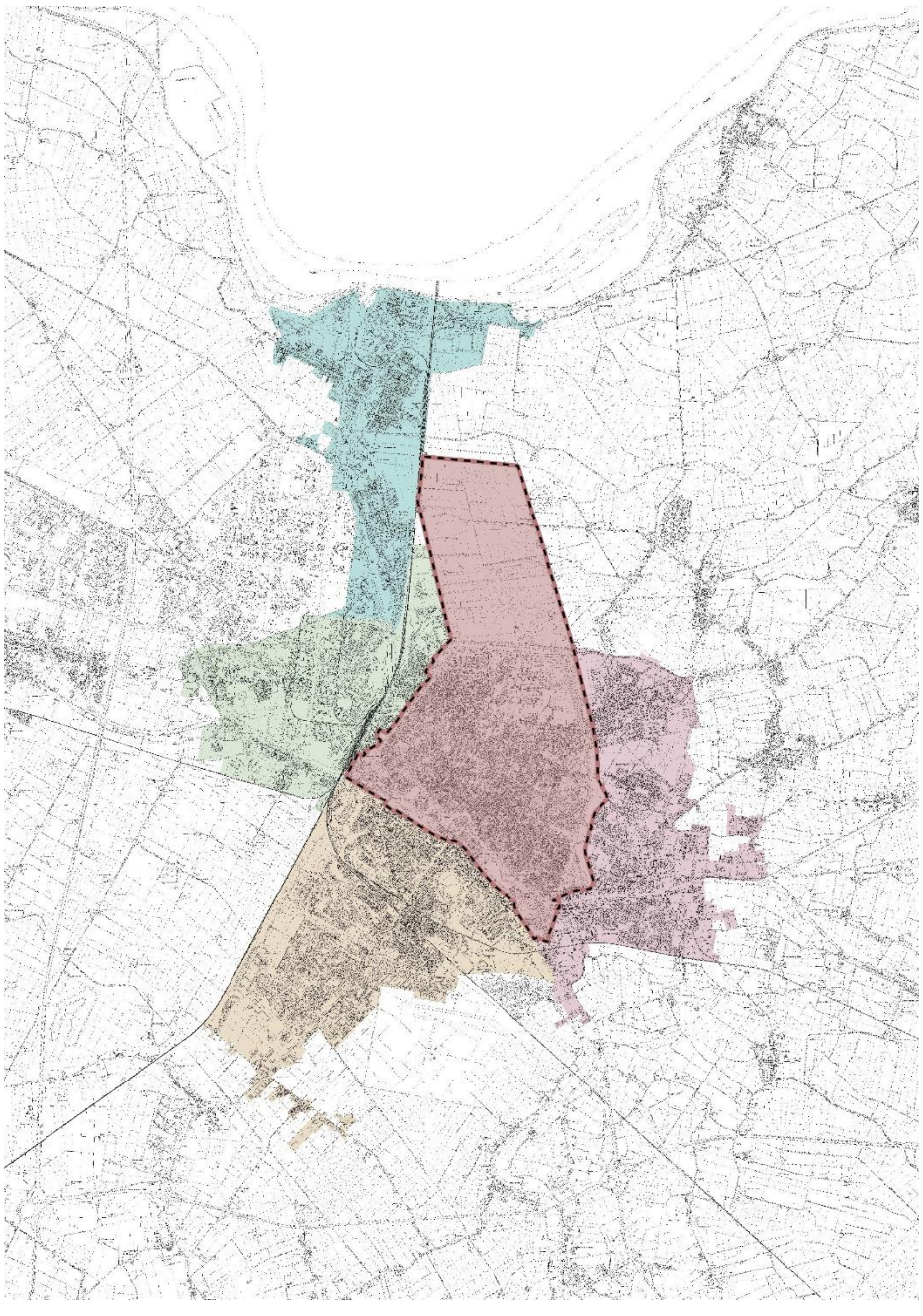
2. SINTESI DIAGNOSTICA

2.1 Tabella di sintesi degli elementi di debolezza e forza

2.2 Immagine di sintesi degli elementi di debolezza e forza

3. STRATEGIA SOVRALOCALE

4. STRATEGIE LOCALI





DESCRIZIONE DEL QUARTIERE

Il Centro Storico di Ferrara è costituito dai tessuti interni alle Mura di Ferrara e da quelli sorti a ridosso, su v. Darsena, v. Volano e v. Colombarola; comprende anche la Darsena del Po di Volano, il Borgo San Giorgio e il Barco del Duca. È luogo fondante del sito "Ferrara, città del Rinascimento e il suo Delta del Po", riconosciuto come patrimonio dell'Umanità dall'UNESCO.

È prevalentemente caratterizzato da edilizia continua formata da isolati, posti all'interno delle Mura, di dimensione e densità variabile, con affaccio diretto su strada, nella parte interna dei quali si trovano spazi aperti di dimensione variabile (cavedi, corti, giardini, orti e parchi).

La parte antica della città non costituisce solamente il luogo della memoria di un importante passato ma è centro politico-amministrativo di rilievo, con attività di varia scala (università, attività museali, commercio, servizi alla persona, etc.) che concorrono all'economia urbana complessiva.

Il sistema spaziale Duomo-Castello continua a rappresentare un punto nevralgico e fortemente identitario della città storica, tuttavia si possono distinguere altri spazi, dotati di sufficiente complessità interna, che si stanno affermando come ulteriori elementi di attrattività urbana, in particolare la Darsena del Po di Volano.

Permangono invece grandi edifici, palazzi, conventi ed ex-fabbriche e ampie aree parzialmente o totalmente inutilizzati (ex Ospedale S. Anna, ex Caserma Pozzuolo del Friuli, comparti lungo il Volano, etc…) e vuoti urbani che rappresentano importanti sfide di rigenerazione e valorizzazione, in parte già in atto.

La parte a nord è costituita dall'antico Barco del Duca, oggi Parco-agricolo Bassani, un'area di circa 1.200 ettari con un sistema articolato di spazi verdi attrezzati come anche di strutture sociali e sportive (CUS e campo da golf, Piscina Bacchelli).

CENTRO STORICO

PROFILO DIAGNOSTICO

TERRITORIO

ESTENSIONE
compreso Parco Bassani **866 ha**
solo Centro Storico **560 ha**

AREE PERMEABILI **17.610 mq** (art. 32 c.3 lettera c L.R. 24/2017)
area verde tra via Ravenna e il Po morto di Primaro

SOCIO-ECONOMIA E DEMOGRAFIA

Dati

ABITANTI 2020	**27.745**
ETÀ MEDIA	**50,04**
DENSITÀ (Ab/Ha)	**46,69**
Al netto del Parco Bassani	
TREND RESIDENTI (2010/2020)	**-5,32%**
% RESIDENTI CON PIÙ DI 80 ANNI	**10,2%**
% BAMBINI <14 ANNI	**11,31%**
INCIDENZA STRANIERI SU POPOLAZIONE RESIDENTE	**10,91%**
INCIDENZA ALLOGGI IN AFFITTO *(Cfr QC_0 6.4.2)*	**11%**

Dinamiche e quotazioni immobiliari *(Variazione 2016-2021- fonte OMI)*

Zona OMI	Denominazione	NTN 2021	NTN Var% 2021/16	IMI 2021	Quotazione media €/mq 2021	Quotazione media Variazione % 2021/16
B4	Città entro le Mura	452	18,95%	2,57%	1.838	-7,55%
	FERRARA	**1.997**	**44,08%**	**2,56%**	**1.351**	**-6,44%**

Rendite catastali

Il livello di rendita del centro storico è alto nella porzione più a nord (tra le mura di confine con il Parco Bassani e corso Giovecca) mentre risulta basso nella porzione a sud.

Diagnosi

Rispetto alle dinamiche del comune, il Centro storico registra una densità abitativa significativamente maggiore, e un trend abitativo negativo maggiormente significativo (-5,32% nel decennio 2010-2020 rispetto al trend comunale pari a -3,38%).

Questo dato sulla residenzialità deve essere letto in relazione a due altri fenomeni di difficile mappatura:

- la diffusione di un sistema turistico basato sugli affitti brevi delle seconde case;
- il significativo aumento del numero di studenti universitari. Nel periodo 2010-2022 si sono infatti registrate 10.000 immatricolazioni in più, e il numero degli iscritti nel 2022 ha superato i 28.000. Pur non avendo a disposizioni dati di dettaglio, l'alto numero di fuori sede ha prodotto la sostanziale saturazione del mercato delle locazioni, nonché una forte attrattività per iniziative immobiliari finalizzate alla realizzazione di studentati. Difatti il rilancio dell'Università su vasta scala ha portato all'attrazione di un bacino di studenti per la gran parte residente al di fuori della provincia di Ferrara, ai quali si aggiunge una medio-piccola, ma sempre consistente, percentuale di studenti stranieri.

I valori immobiliari del Centro storico, pur registrando un'inflessione negativa nel periodo di riferimento in linea con la tendenza comunale, si attestano su valori euro/mq significativamente più alti rispetto agli altri quartieri a conferma dell'appetibilità dell'uso abitativo.

QUALITA' URBANA

Tessuto urbano ed edilizio

RESIDUO DELLA PIANIFICAZIONE ATTUATIVA A FEBBRAIO 2022
S.U. residenziale residua: circa 37.000 mq (1.230 ab. potenziali)

- PUA di rigenerazione di iniziativa pubblica a destinazione mista "SAN ROCCO" *****
  STATO: in corso le prime attuazioni
  LOCALIZZAZIONE: Ex Ospedale Sant'Anna

- PUA di rigenerazione di iniziativa pubblica a destinazione prevalentemente residenziale "EX AMGA" *****
  STATO: non partito
  LOCALIZZAZIONE: Via Bologna

- PUA di rigenerazione a destinazione prevalentemente residenziale "Silla"*****
  STATO: non partito
  LOCALIZZAZIONE: Via Bologna

- PUA di rigenerazione a destinazione residenziale/studentato "Adele"
  STATO: in fase di rilascio titoli
  LOCALIZZAZIONE: via Volano

- n.2 PUA di rigenerazione a destinazione prevalentemente residenziale
  STATO: non partiti
  LOCALIZZAZIONE: via Darsena

**la presente ricognizione fotografa lo stato di attuazione a febbraio 2022. Rispetto a ciò si aggiorna lo stato dei PUA "San Rocco", "Ex Amga" e "Ex Silla" con STATO: decaduto*

INTERVENTI DIRETTI RILEVANTI (2010-2020)
Nuove costruzioni e ampliamenti: **8**
Ristrutturazioni edilizie (+ Restauri e Risanamenti conservativi): **712**
Cambi d'uso: **242**

Ambiti degradati, dismessi o sottoutilizzati (Cfr. tav. QC 6.5)

Classificazione	Denominazione	Caratteristiche
Ambito privato degradato		
	Insediamento produttivo via San Giacomo	a ridosso delle Mura
	Comparto sottoutilizzato in via Darsena	a ridosso delle Mura
	Ex Poliambulanza	Proposta in corso per il recupero del complesso a uso studentato
	Area su via Volano	ex deposito materiale edili a ridosso delle Mura
	Complesso San Giorgio	Complesso in parte inutilizzato a ridosso della Chiesa di San Giorgio
Ambito pubblico degradato		
	Caserma Bevilacqua	Edificio monumentale attualmente utilizzato come caserma ma con ipotesi di rifunzionalizzazione per il circuito turistico della città rinascimentale
	Ex sede Ipsia	Ex convento non utilizzato e in evidente stato di degrado
	Manufatti (ex idrovora) nel Parco delle Mura	Piccoli volumi inutilizzati lungo via Caldirolo
	Secondo Chiostro San Benedetto	Prevista la sede delle Agenzie delle Entrate
	Palazzo Furiani	Edificio di pregio attualmente utilizzato come sede della polizia stradale ma con ipotesi di rifunzionalizzazione
	Palazzine ex Amga / Parco Montagnone (viale Alfonso d'Este)	Complesso immobiliare già oggetto di importanti rifunzionalizzazioni

	Complesso delle Caserme Pozzuolo del Friuli e Ex Cavallerizza	Complesso immobiliare dismesso da metà degli anni ’90 con edifici tutelati quali beni culturali
	Sede AMSEFC	Complesso a ridosso della Certosa, attualmente in uso
	Comparto Stadio Paolo Mazza	Oltre allo Stadio include la palazzina USL, il giardino G. Bruno e l’hub Grisu
	Ex Amga - via Bologna	Area oggetto di finanziamento PNRR per la bonifica del terreno e riqualificazione degli spazi
Ambiti di rigenerazione con progettazione pubblica in itinere		
	Piano di recupero San Rocco (ex Ospedale)	Piano di iniziativa pubblica per la realizzazione della Cittadella della Salute, edifici universitari e una quota di residenziale a ridosso delle Mura est
	MEIS	In attesa del completamento del progetto architettonico del Museo
	Ex Caserma Caneva – presso Sant’Antonio in Polesine	Intervento in corso per una foresteria e altre funzioni
Ambiti privato con pianificazione pregressa non attuata ma scaduta		
	Ex PRU Darsena Campi Verdi	Area permeabile sul fiume (lotto non attuato del Piano Darsena, scaduto)
	EX PRU Darsena Torre ellittica	Torre destinata a uffici non completata (Piano Darsena)
	PUA Silla	Attività di vendita di materiali edili a ridosso delle Mura – (ex Programma Speciale d’Area)
Ambiti privato con pianificazione pregressa non attuata e con convenzione vigente		
	PUA Darsena Srl	In corso rilascio titoli
	Camera di commercio	PUA mai partito

Rispetto agli “ambiti privati con pianificazione pregressa non attuata e vigente” la presente ricognizione fotografa lo stato di attuazione a febbraio 2022. Rispetto a ciò, nell’area di interesse, si aggiorna lo stato del PUA Silla la cui convenzione è decaduta ai sensi dell’art.4 c.5 della LR 24/17.

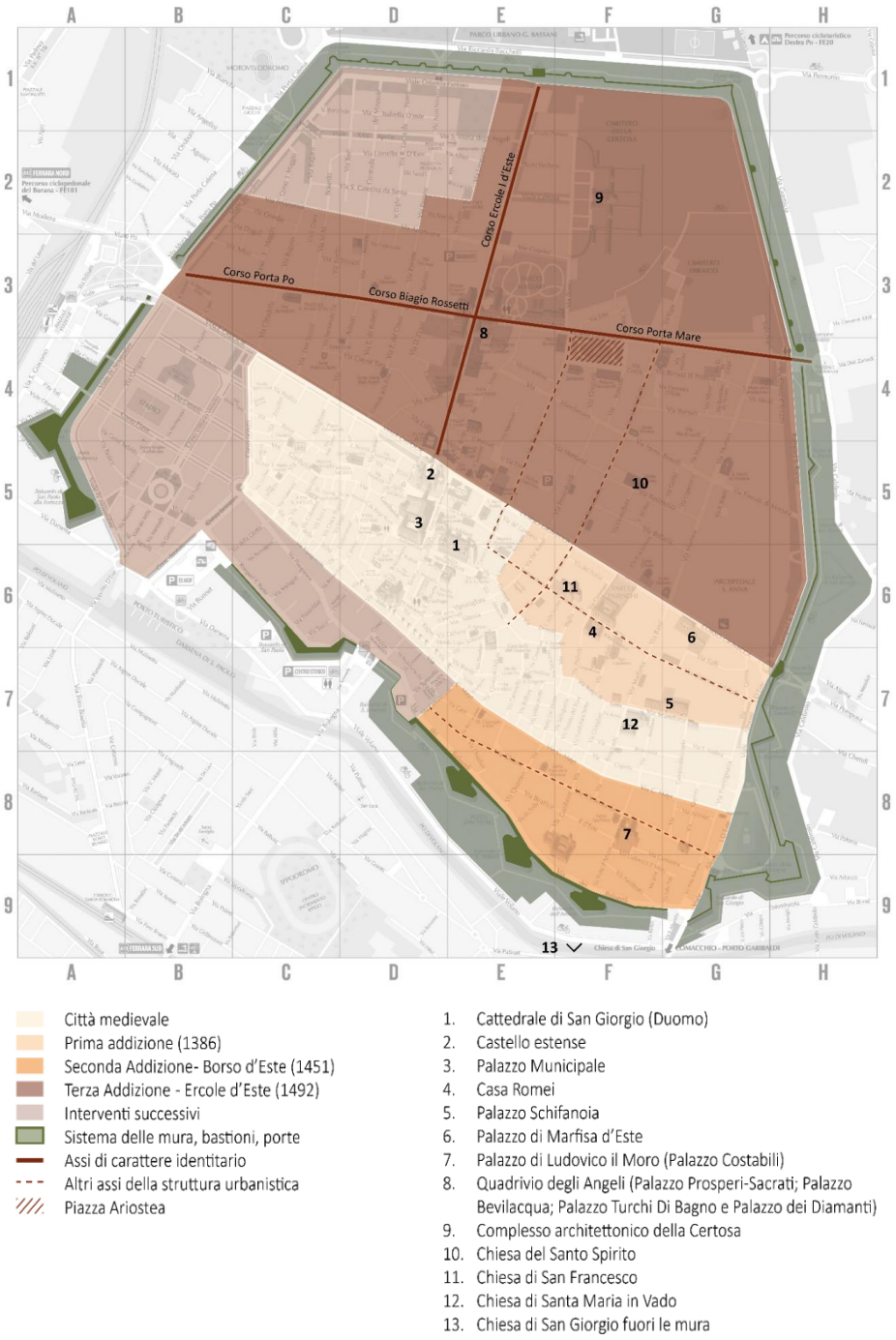
Tessuto storico-architettonico e testimoniale

Come riporta la motivazione del riconoscimento UNESCO, Ferrara è un “mirabile esempio di città progettata nel Rinascimento, che conserva il suo centro storico intatto e che esprime canoni di pianificazione urbana che hanno avuto una profonda influenza per lo sviluppo dell’urbanistica nei secoli seguenti”. L’impianto urbanistico del centro storico è considerato uno degli esempi più significativi di città rinascimentale il cui modello di pianificazione e stato successivamente preso a modello da molte città nel mondo. Si evidenzia uno specifico e particolare valore ai luoghi che rappresentano gli attributi (in particolare a, b, c riconducibili ai criteri ii e iv) del Sito UNESCO rappresentativi dei caratteri dell’Eccezionale Valore Universale (OUV) così come previsto dal nuovo Piano di Gestione del Sito Unesco: "Ferrara, città del Rinascimento e il suo Delta del Po” 2026-2031 (in fase di approvazione – dicembre 2025):

- Il circuito delle mura bastionate e il verde del vallo
- Gli spazi monumentali di Corso Ercole I d’Este
- Piazza Ariostea
- Il Castello, la Cattedrale e il Palazzo Municipale
- Palazzo Schifanoia e Casa Romei
- La I addizione e Palazzina Marfisa d’Este
- Il secondo ampliamento del tessuto urbano ferrarese e Palazzo Costabili
- L’addizione erculea
- Il Quadrivio degli Angeli (Palazzo Prosperi-Sacrati, Palazzo Bevilacqua, Palazzo dei Palazzo Turchi-Di Bagno, Palazzo dei Diamanti)
- Chiesa di Santo Spirito
- Chiesa di San Francesco
- Chiesa di Santa Maria in Vado
- Complesso architettonico della Certosa e Chiesa di San Cristoforo

Si citano inoltre i seguenti luoghi di valore del Centro Storico:

- I sagrati delle chiese e alcune piazze
- Il ghetto ebraico
- Il cimitero ebraico e sefardita
- Il MEIS
- Piazza XXIV Maggio
- Le aree agricole e a giardino collocate attorno alla Certosa
- Il Parco Bassani (terreni dell’antica riserva di caccia degli Estensi, oggi rimasti inedificati e ad uso agricolo)



Rappresentazione grafica degli attributi del Sito Patrimonio Mondiale relativi alla città di Ferrara (Fonte: Piano di Gestione Sito Unesco: "Ferrara, città del Rinascimento e il suo Delta del Po" 2026-2031)

Infrastrutture - Attrezzature collettive, servizi e dotazioni di prossimità

Il Centro storico costituisce il fulcro cittadino e in esso si concentrano la maggior parte delle funzioni specialistiche e di servizio. Si può pertanto ritenere ottimale e pienamente soddisfatta la dotazione di **servizi e attrezzature collettive** a servizio del cittadino, delle famiglie e del visitatore (scuole di ogni ordine e grado, uffici amministrativi, servizi sanitari – Cittadella della Salute, Chiese e parrocchie, sedi associative, etc.).

Il Centro storico si contraddistingue per la concentrazione di luoghi per il consumo di cibi e bevande somministrati, per una marcata prevalenza di esercizi di vicinato (piccola dimensione, 85% della superficie di vendita), oltre che per due dei principali mercati settimanali (commercio su aree pubbliche).

La città di Ferrara, inoltre si è candidata come ente capofila al bando regionale promosso ai sensi della Legge Regionale 12/2023 dell’Emilia-Romagna per l’istituzione di due hub - Centro Storico, che interessa nello specifico questa parte di città, e di Prossimità - all’interno

del territorio comunale. Forte del suo patrimonio culturale, sociale ed economico, ha individuato nell'hub urbano uno strumento strategico per rilanciare il centro storico come motore di sviluppo locale.

I principali **servizi** presenti nell'area sono

- Assistenza socio-sanitaria (Croce Rossa, Poliambulatorio, residenze per anziani, centri riabilitativi
- Uffici PA
- Residenze per studenti
- Associazioni culturali e centri sociali
- Cinema e teatro
- Mercati settimanali
- Farmacie
- Scuole (dall'infanzia fino alla secondaria superiore)
- Chiese

Le principali **centralità** che si caratterizzano come elementi di attrattività e polarità di rilevanza a scala urbana sono

- Il sistema dei beni storico-culturali e dei musei (Castello Estense, Palazzo dei Diamanti, Palazzo Schifanoia, Museo Archeologico, …)
- Le sedi dell'Università di Ferrara (Dipartimento di Medicina, Chimica e Biologia, Dipartimento di Lettere, Dipartimento di Architettura, Dipartimento di Matematica, Dipartimento di Giurisprudenza, Rettorato
- Struttura socio-sanitaria Ex Ospedale Sant'Anna
- Stadio Mazza

La concentrazione delle principali attività commerciali è consolidata lungo i viali:

- Mazzini - Saraceno
- Garibaldi
- Corso Porta Reno – Martiri della Libertà
- Carlo Mayr
- Giovecca
- San Romano

Interventi (di rigenerazione) in corso

- **Darsena di San Paolo e "Progetto Periferie"**
  in via di completamento con la riqualificazione di alcuni percorsi di collegamento attraverso il Quartiere Giardino e la riqualificazione dei Parcheggi Ex MOF ed Ex Pisa al fine di migliorarne la qualità ambientale e la fruibilità

- **Ex Mercato Coperto**

- **Riqualificazione di Piazza Cortevecchia**
  Migliorare la qualità ambientale della piazza e aumentare fruibilità e vivibilità

- **Riqualificazione delle Mura estensi e del vallo** (Progetto 1km all'anno, Casa dell'Ortolano, etc.)

- **Piano di Recupero San Rocco (porzione)**
  Il potenziamento delle strutture universitarie (spazi didattici per una capienza complessiva di oltre 1.800 posti a sedere) lungo via Fossato di Mortara rientra nelle programmazioni PNRR di UNIFE nell'ambito del più ampio progetto di potenziamento del Polo Chimico Biomedico.

- **PNRR | Accesso est**
  In via San Maurelio sarà riconfigurato l'accesso sul sedime delle antiche mura, con una struttura in lamelle di acciaio che rievocherà una parte delle mura nei secoli abbattute, delimitando un'area verde, elemento riqualificante del percorso ciclo pedonale attorno alle mura. La viabilità rimarrà a doppio senso di marcia, con la modifica dell'incrocio tra via dei Baluardi, viale Alfonso I d'Este e via Porta Romana, dove sarà inserita una piccola rotatoria. All'ingresso di via dei Baluardi, sarà realizzato un ascensore che faciliterà il superamento della quota di cinque metri tra il piano della strada e il sopra-mura. Inoltre: una passerella collegherà via San Maurelio con la superficie del baluardo di San Giorgio, sulla via Alfonso I d'Este, ipotizzando anche - negli sviluppi progettuali successivi - un collegamento diretto con la storica Garitta e con i bagni ducali.

- **PNRR | Interventi sul patrimonio edilizio comunale** per efficientamento energetico e eliminazione delle barriere architettoniche, etc.

- **Sistema museale** valorizzazione del con interventi presso Palazzo dei Diamanti, Palazzo Massari e PAC, e il recupero di Palazzo Prosperi Sacrati (Quadrivio degli Angeli) per funzioni espositive.

- **Polo Universitario UNIFE in via Savonarola** ripristino post sisma e riapertura

Diagnosi

Gli areali con particolari criticità si attestano principalmente, ai confini della parte di città, lungo il corso delle Mura, dove insistono anche numerosi interventi di rigenerazione. Alcuni edifici pubblici sottoutilizzati e/o inutilizzati proprietà pubblica/mista si trovano anche verso l'interno, tra Corso Ercole I d'Este e Corso Porta Mare.

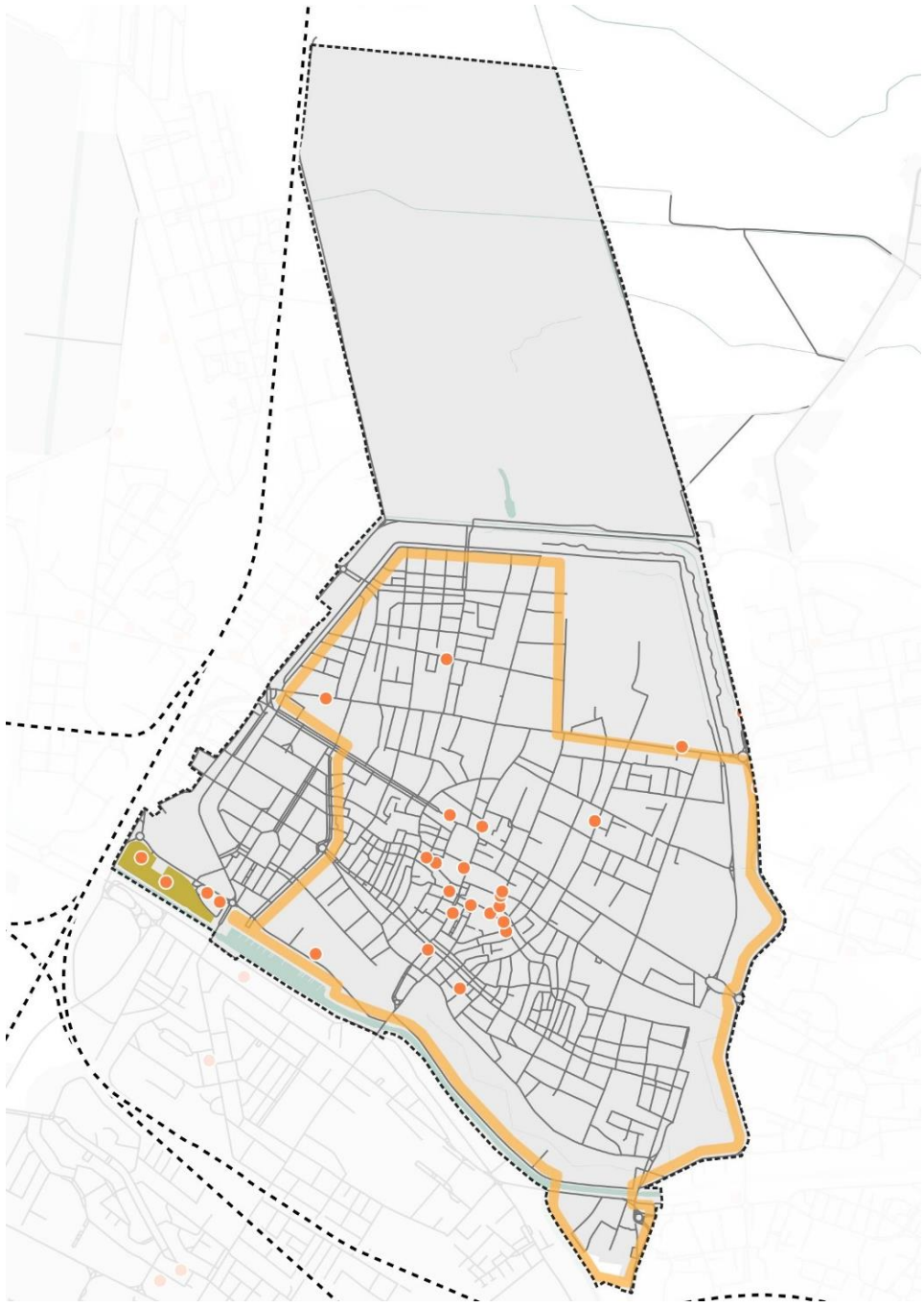
A livello di forma urbana, Il centro storico (al netto di Parco Bassani) ha un tessuto denso e compatto, privo di aree verdi significative ma con una estesa rete di spazi pedonali monumentali e di dotazioni di interesse collettivo (uffici, musei, scuole, asili, edifici di culto, ...), connessi a percorsi e vie ciclabili. La particolare conformazione urbanistico-architettonica della città rende scarsa la presenza di aree verdi attrezzate soprattutto nella parte monumentale; carenza tuttavia attutita da importanti polarità quali Parco Massari, Piazza Ariostea, il nuovo parco della Darsena di San Paolo, nonché il Parco lineare lungo l'anello delle Mura.

I rapporti di copertura cambiano in corrispondenza del Quartiere Giardino, pianificato a inizio '900 in chiave sperimentale secondo i principi della concezione urbanistica della Città Giardino.

Sulla scia delle dinamiche strutturali e congiunturali in atto, il tentativo del PSC-POC-RUE di poter salvaguardare la presenza di molti esercizi di vicinato, come anche di attività culturali, vincolando la destinazione d'uso non residenziale dei cosiddetti "fronti commerciali" si è rivelato tuttavia non sufficiente a mantenere vive alcune di quelle attività, che oggi rappresentano, di fatto, dei "vuoti" nel paesaggio urbano. *(fonte: Studio UNIFE del Quadro Conoscitivo).*

Attività commerciali di rilevanza provinciale o sovra-comunale (POIC)

A ridosso del Po di Volano, nell'area già oggetto del Piano di Recupero Urbano Darsena, il POIC individua l'Ambito commerciale di attrazione di livello inferiore B_4 "Via Darsena" parzialmente attuato.



Il commercio nel Centro Storico

Siti contaminati

Indicazione ideogrammatica dei siti presenti nell'Anagrafe regionale dei siti contaminati istituita ai sensi della DGR 1106/2016



Siti contaminati in Centro Storico

MOBILITA' E ACCESSIBILITA'

Viabilità carrabile - Intermodalità

Per quanto riguarda l'assetto portante della rete, l'ambito urbano è costituito da due assi di attraversamento - viale Cavour-corso Giovecca e corso Porta Po-corso Porta Mare - che, data la loro funzione, assorbono gran parte dei flussi veicolari lungo la direttrice est-ovest.

Il PUMS dispone che la circolazione dei veicoli lungo gli assi di attraversamento del Centro Storico sarà regolamentata con vari gradi di limitazioni arrivando, all'orizzonte temporale di Lungo Periodo, al divieto totale di transito per i veicoli non elettrici. Vista la particolare natura di tale restrizione, è stata prevista un'attuazione del provvedimento scandita per diverse e sequenziali fasi.

Le analisi effettuate nell'ambito del PUMS (Quaderno delle simulazioni – Grado di saturazione - stato attuale) evidenziano le seguenti strade a maggior traffico e a rischio congestione:

- via Bacchelli (entrambe le direzioni)
- Largo Castello - Incrocio 4S
- Corso Porta Mare

Per quanto riguarda i parcheggi, i principali sono S. Guglielmo, Centro Storico, Borgoricco e Diamanti che offrono complessivamente circa 1.300 posti a pagamento, con tariffe variabili a seconda delle fasce orarie e del giorno della settimana. Sono inoltre disponibili i cosiddetti parcheggi di interscambio, senza alcuna tariffazione, collocati a ridosso del perimetro della cinta muraria, ovvero il Parcheggio Ex Mof, (oggetto di un imminente progetto di riqualificazione) e quello di via del Lavoro (oltre il fascio dei binari).

Percorsi ciclabili

Il Centro Storico di Ferrara è storicamente il luogo della bicicletta, soprattutto nella città medioevale. È attraversato dal tracciato della Ciclovia VENTO, che eccezionalmente in corrispondenza di Ferrara si allontana dalle strade arginali del Po.

Le strategie del PUMS di riduzione del traffico di attraversamento carrabile est-ovest consentono di mettere maggiormente in sicurezza gli elementi più critici della rete ciclabile del Centro Storico.

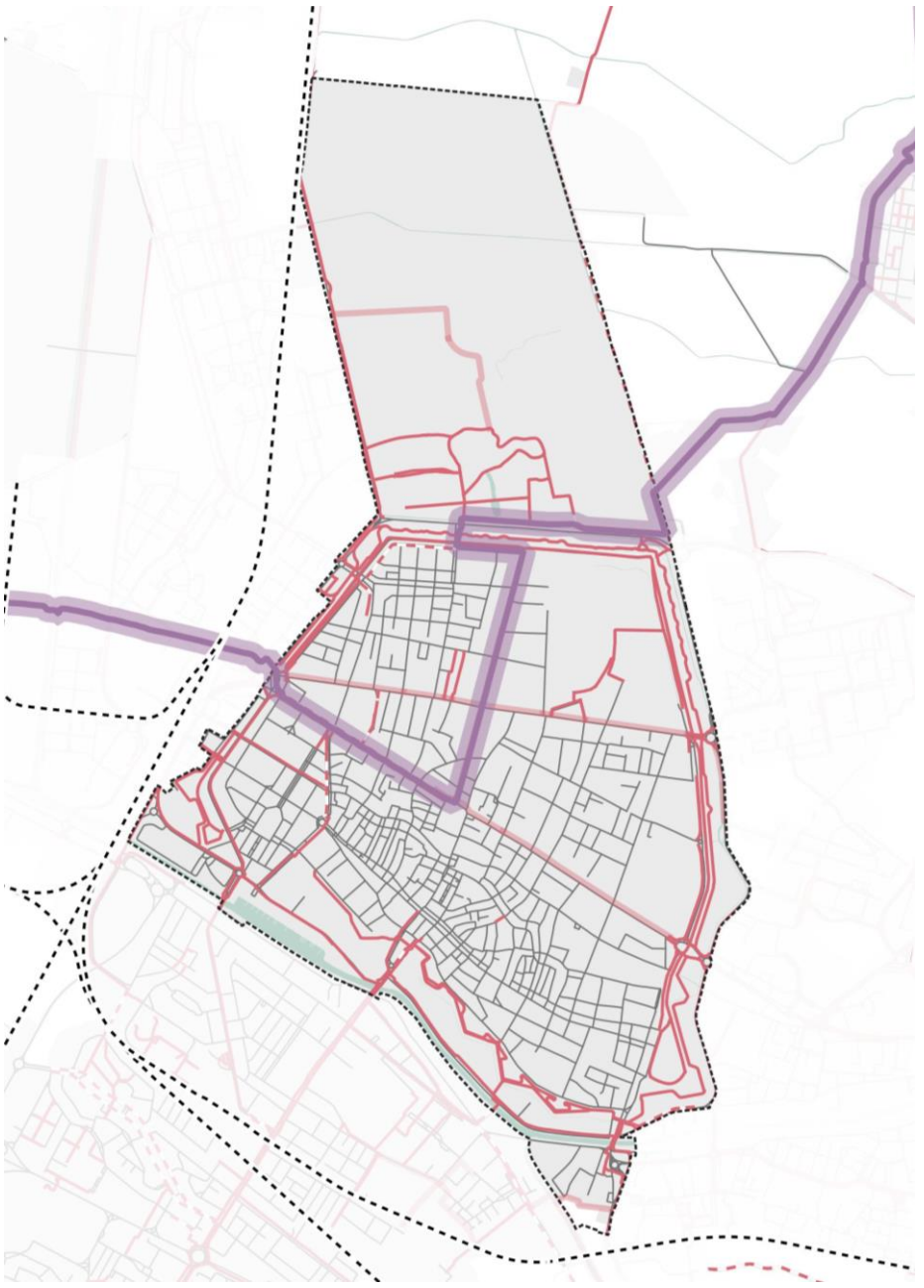
Interventi recenti hanno avuto l'obiettivo di migliorare la mobilità ciclabile ai margini del quartiere, in particolare a sud, con la totale risignificazione dell'asse di via Darsena.

Diagnosi

Gli assi di attraversamento carrabile del Centro storico rappresentano uno dei "punti neri" della rete a causa dei numerosi incidenti che coinvolgono le varie componenti di mobilità, dai mezzi motorizzati alle utenze "vulnerabili" (pedoni e ciclisti).

Recentemente sono state adottate misure per facilitare l'utilizzo della bicicletta quali il consolidamento e l'estensione delle zone a traffico limitato (soprattutto nella zona medioevale) e l'istituzione di zone 30.

Per quanto riguarda la mobilità lenta si registrano carenze verso l'esterno nei collegamenti tra il Vallo e i quartieri fuori Mura, mentre in direzione opposta – dal Vallo al centro della città storica – i collegamenti ciclabili vi è una carenza di percorsi in sede propria (ad eccezione di Viale Cavour, Corso Isonzo e viale IV Novembre); i percorsi di progetto lungo via Giovecca e Corso Porta Po-Porta Mare potrebbero sopperire a questa debolezza attraverso uno studio della sezione stradale che consenta il percorso in sede propria.



Rete ciclabile esistente

Sede promiscua ciclabile-veicolare

Rete ciclabile di progetto

Ciclabile Vento

Ferrovia

Trasporto pubblico

La convergenza nel Centro Storico di numerose linee urbane rende capillare la presenza del TPL, necessario a garantire il collegamento dalla stazione ferroviaria e dal territorio comunale e sovra locale anche con i numerosi istituti scolastici superiori entro Mura.

A seguito della chiusura dell'Autostazione di via Rampari di San Paolo, il sistema di collegamento extra urbano si concentra nel nodo della stazione ferroviaria e nel terminal di via del Lavoro ai limiti ovest del quartiere.

Interventi (di rigenerazione) in corso

- **IDROVIA FERRARESE**
  In procinto di partire l'intervento di dragaggio dei fondali del tratto urbano del Volano

- **PNRR | CICLOVIE URBANE**
  per collegamento dalla ferrovia alle sedi universitarie

- **Riqualificazione dei parcheggi EX MOF ed EX PISA (Bando Periferie)**

QUALITÀ ECOLOGICO- AMBIENTALE

Spazi verdi e qualità ecologica

DOTAZIONE DI AREE VERDI

Aree pubbliche/Uso pubblico	**243,5 ha**	52%

di cui

- L'81% è destinato a spazi verdi attrezzati e per lo sport (55,5 ha di Parco Bassani e 47 di impianti CUS e campo da golf)
- il 15% sono are di pertinenza di altre attrezzature pubbliche

Aree private	**222,5 ha**	48%

Di cui il 66% aree agricole a nord del Parco Bassani

INDICE DI PERMEABILITÀ

Centro storico Nord	**43,1%**
Centro storico Sud	**27,2%**
Giardino - Arianuova	**38,6%**
Parco urbano	**87,3%**

La cinta muraria rinascimentale del Centro storico costituisce con il suo parco lineare l'ossatura dell'infrastruttura verde cittadina e attraverso le ampie superfici verdi del Parco Bassani e aree private a uso agricolo si collega a nord fino al sistema ecologico del Po.

L'infrastruttura verde dell'area del centro monumentale (sistema Duomo-Castello) è costituita da alcune aree verdi molto puntuali:

- i giardini del 20-29 maggio 2012 e i filari di Viale Cavour;
- il giardino di piazza Repubblica,
- il giardino delle Duchesse;
- i giardini di Via Gobetti-Via Matteotti,
- il fossato d'acqua del Castello Estense;
- alcune corti e piccoli sagrati.

Completano l'infrastruttura i principali parchi e piazze urbane-verdi

- Parco Massari
- Piazza Ariostea
- Parco Pareschi
- Parco Giordano Bruno (quartiere Giardino)

Vi sono poi le aree verdi degli edifici storici pubblici (Palazzo dei Diamanti, palazzo della Prefettura, …), quelli annessi alle dotazioni (Giardini della Certosa, verde della cittadella San Rocco, Stadio Paolo Mazza), ad associazioni/musei (orti nel quadrante nord-est, Palazzo Schifanoia, Museo Archeologico, Biblioteca Ariostea) o scuole e università.

Inoltre i numerosi giardini privati (e vere e proprie porzioni di compagna intercluse) nascosti dietro le cortine edilizie, concorrono anch'essi a costruire una rete ecologica capillare di spazi verdi tra l'edificato.

Il lungofiume del Po di Volano, recentemente rigenerato integrando sponde artificiali e aree verdi alberate costituisce una nuova polarità, aprendo a un inedito rapporto tra la città e il suo corso d'acqua che la storia recente aveva negato.

Verde e servizi ecosistemici

Il tessuto medioevale, denso e compatto, è poco penetrabile dalle brezze estive. La maggior parte degli assi stradali, tuttavia, seguendo la direzione del fiume, ha lo stesso orientamento delle correnti da est. Gli spazi in corrispondenza delle addizioni rinascimentali presentano spazi verdi particolarmente rilevanti per l'erogazione di servizi culturali quali Parco Pareschi, Parco Massari e Piazza Ariostea.

I servizi ecosistemici di regolazione erogati dall'infrastruttura verde sono molto bassi, quasi nulli, nelle aree più centrali (e quindi più dense) del centro storico, l'eccezione la fanno le poche aree verdi pubbliche a prato e i Giardini 20-29 maggio 2012 su viale Cavour. Servizi più alti sono dati dal Parco delle Mura soprattutto per il contrasto all'isola di calore, microclima urbano e assorbimento delle acque meteoriche, nei punti alberati e/o boscati (bastioni). Mentre Il parco delle Mura e le aree verdi pubbliche del parco Bassani contribuiscono all'alto livello di servizi culturali presenti nell'area (identità dei luoghi e bellezza della natura, ricreatività e fruibilità ad eccezione della parte di Mura sul lato ovest).



Rischi antropici e ambientali *(Cfr. tav. QC 5.5.2 per gli allagamenti)*

I principali rischi antropici ed ambientali della parte di città sono

- Rischio allagamento diffuso in tutto il Centro storico
- Effetto isola di calore urbano soprattutto nella parte medievale
- Barco del Duca attraversato da linee di alta tensione e dalla pipeline Ferrara-Ravenna
- Siti con procedimenti di bonifica in corso per contaminazione (aree dismesse o in corso di rigenerazione lungo il Po di Volano)
- Possibili criticità acustiche derivanti dal traffico stradale lungo l'anello delle Mura e l'asse Viale Cavour – Corso Giovecca
- Criticità derivanti da attività ricreative serali e notturne legate principalmente a musica ad alto volume, assembramenti all'aperto

Diagnosi

La quasi totale assenza di giardini e aree verdi e ombreggiate nell'area monumentale in grado di migliorare il comfort urbano (quota media per abitante di aree verdi molto bassa), come conseguenza di un tessuto edilizio compatto e connotato da superfici edificate e prevalentemente minerali, con bassa-nulla penetrabilità delle brezze dominanti, rappresenta una criticità. Anche la frammentazione del parco delle Mura in corrispondenza dei grandi assi viari e le deboli connessioni ecologiche del Parco del Vallo con i quartieri fuori le Mura, in particolare a sud e ovest, sono elementi che necessiterebbero di un nuovo ripensamento.

All’interno del tessuto urbano la presenza di spazi aperti pubblici che possono essere oggetto di riqualificazione urbana e ambientale e di aree da depavimentare/alberare in cui è possibile migliorare comfort, ombra e permeabilità dei suoli, costituisce un elemento di forza.

A questo proposito il progetto di Piazza Cortevecchia può configurarsi come caso pilota di riqualificazione di vuoto urbano attraverso diversi usi del verde.

Elementi di criticità sul piano infrastrutturale si registrano sul sistema di gestione delle acque meteoriche e ampie porzioni del Centro storico presentano problemi di deflusso e rischi di allagamento: in particolare l’area tra Corso Isonzo, viale Cavour, lo Stadio fino all’Acquedotto. Altre zone critiche si trovano in corrispondenza degli insediamenti residenziali tra viale Cavour e il sistema delle Mura a nord, come anche alcune situazioni puntuali su via Garibaldi.

SINTESI DIAGNOSTICA

TABELLA DI SINTESI DEGLI ELEMENTI DI DEBOLEZZA E FORZA

Tema	Elemento di debolezza	Elemento di forza
Socio-economia e demografia	• Alta densità abitativa in relazione al resto del centro urbano • Trend negativo della quota di residenti (con un andamento peggiore rispetto al dato complessivo comunale), dovuto dall'incidenza dell'abitativo turistico e universitario • Criticità legate alle modalità di utilizzo nelle ore notturne degli spazi pubblici del centro storico	• Alti valori immobiliari che caratterizzano un'alta appetibilità dell'uso abitativo
Tessuto urbano ed edilizio	• Tessuto denso e compatto • Presenza di situazioni incompiute su via Darsena e su via Bologna	• Estesa rete di spazi pedonali • Presenza di attributi UNESCO espressione dell'Eccezionale Valore Universale (OUV), tra cui: piano urbanistico, palazzi e monumenti rappresentativi del periodo Rinascimentale, mura medievali-rinascimentali, porte, sistema bastionato, sottomura e aree verdi.
Attrezzature collettive, servizi e dotazioni di prossimità	• Scarsa presenza di aree verdi attrezzate data dal tessuto compatto • Assenza di attività commerciali "vive" lungo i fronti commerciali • Criticità legate alla frammentazione proprietaria nei fabbricati che presentano alloggi ERP	• Presenza di importanti polarità di verde pubblico • Presenza del Quartiere Giardino (zona Stadio – Acquedotto) con bassi rapporti di copertura • Concentrazione delle attività commerciali lungo gli assi pedonali principali • Buona dotazione di alloggi ERP nei quartieri Giardino e Arianuova • Istituzione dell'HUB urbano – CENTRO STORICO (DGC n. 56 del 18/02/2025) e relativo Piano di sviluppo e innovazione (DGC n. 124 del 25/03/2025) con l'obbiettivo di creare un modello di rigenerazione integrata in grado di rilanciare il tessuto economico locale e incentivare una fruizione sostenibile e consapevole del centro storico
Mobilità e accessibilità	• Pericolosità degli assi di attraversamento carrabile • Carenze di collegamenti ciclabili tra il vallo delle Mura e le aree interne	• Presenza di aree a 30 km/h e a traffico limitato • Nuova progettazione dell'asse di via Darsena
Spazi verdi e qualità ecologica	• Assenza di giardini e aree verdi per il comfort urbano • Bassa penetrabilità delle brezze • Frammentazione del parco delle Mura in corrispondenza degli assi viari • Per il Canale Burana Navigabile/Po di Volano e per un breve tratto del Po di Primaro si rileva un cattivo stato ecologico (rif. QC0 paragrafo 5.5.6) **Rischi antropici ed ambientali** • Criticità di gestione delle acque meteoriche con rischio di allagamento • Attraversamenti infrastrutturali nel Barco del Duca	• Presenza di spazi aperti pubblici e aree pavimentate disponibili per la riqualificazione • Presenza significativa di un grande spazio verde-fruitivo (Parco Bassani) a nord dell'area • Rete dì aree verdi intercluse che frammentate, di dimensione contenuta, e di proprietà spesso privata, costituiscono l'infrastrutturazione verde del Centro storico
Spazi verdi e qualità ecologica (Servizi Ecosistemici)	**Servizi di Regolazione e culturali** • Tessuto poco penetrabile dalle brezze estive • Aree verdi boscate concentrate lungo il percorso delle mura e non presenti nel centro	**Servizi di Regolazione** • Assi stradali disposti secondo orientamento est-ovest • Continuità delle aree boscate/alberate lungo le mura soprattutto nella parte a nord **Servizi culturali** • Presenza di aree verdi rilevanti in corrispondenza delle addizioni rinascimentali

Legenda dell'immagine di sintesi

Mobilità e accessibilità

Debolezze

Assi di attraversamento pericolosi per le utenze vulnerabili

Discontinuità della rete ciclabile

Frammentazione del sistema ciclabile

Nodi di collegamento tra le Mura e l'esterno

Punti di forza

Zona a traffico limitato/zona 30 km/h

Qualità architettonica-urbana dell'asse di via Darsena

Tessuto urbano ed edilizio

Debolezze

Tessuto compatto

Situazioni incompiute nell'urbano

Ambiti privati con pianificazione pregressa non attuata

Punti di forza

Rete degli spazi pedonali

Attrezzature collettive, servizi e dotazioni di prossimità

Debolezze

Carenza di spazi verdi attrezzati

Fronti commerciali da riattivare

HUB Urbano – Centro Storico (DGC 56/25)

Punti di forza

Polarità verdi nell'urbano

Quartiere Giardino

Concentrazione di attività commerciali di vicinato e servizi

Buona dotazione di alloggi ERP

Spazi verdi e qualità ecologica

Debolezze

Concentrazione delle aree verdi boscate ai margini (lungo le Mura)

Discontinuità puntuali del verde lungo le Mura

Rischio ambientale sul Barco del Duca

Areali urbani con criticità di gestione delle acque meteoriche *(Cfr. tav. QC 5.5.2 per gli allagamenti)*

Areali che comprendono le situazioni diffuse (fonte Hera – piano protezione civile) e puntuali (maggiore concentrazione di segnalazioni di allagamenti) individuate nella tavola di riferimento

Punti di forza

Area ad alto livello di servizi ecosistemici (di regolazione, culturali)

Aree permeabili inedificate intercluse tra l'insediamento e gli spazi aperti rurali

Area libera tra via Ravenna e il Po morto di Primaro

Valore naturalistico e paesaggistico del Po di Volano

Temi di base

Spazi verdi attrezzati

Verde urbano

Attrezzature sportive

Servizi di prossimità

IMMAGINE SINTESI DEGLI ELEMENTI DI DEBOLEZZA E FORZA



PARTE STRATEGICA

STRATEGIA SOVRALOCALE

- **Accessibilità al Centro Storico (OS4)**

Accessibilità da Ovest

- Riorganizzazione dei flussi che da via Modena confluiscono sul nodo di viale Po (PNRR)

Accessibilità da Est

- Riorganizzazione dell'ingresso carrabile alla città storica all'incrocio tra via dei Baluardi, viale Alfonso I d'Este e via Porta Romana
- Miglioramento della connessione ciclopedonale in corrispondenza di via San Maurelio con il sistema delle Mura (Baluardo san Giorgio)
- Completamento del progetto (PNRR)
  - Realizzazione della rotatoria
  - Realizzazione ascensore
  - Realizzazione passerella

Assi di attraversamento

- Riorganizzazione della circolazione automobilistica, dell'accessibilità al centro e degli spazi di sosta, disincentivando il transito sui principali assi di attraversamento della città antica in senso est-ovest per riconnettere la parte medioevale della città a sud con l'Addizione Erculea a nord e favorire la mobilità lenta
  - Corso Giovecca-Viale Cavour
  - Corso Porta Po-Corso Porta Mare

- **Sistema del Po di Volano come asse primario di rigenerazione (PG2)**
  - Completamento della rigenerazione del lungofiume (Darsena City e via Volano) *(Schede progettuali d'Ambito n.4,5,6,7)*
  - Realizzazione di nuovi approdi (Ex sede Enel - *Scheda progettuale d'Ambito n.14*)
  - Recupero e rifunzionalizzazione di aree private lungo il corso del fiume
    - Aree ex PRU Darsena *(Scheda progettuale d'Ambito n.5)*
    - Darsena Srl *(Scheda progettuale d'Ambito n.4)*
    - Area Camera di Commercio *(Scheda progettuale d'Ambito n.8)*
    - Complesso San Giorgio *(Scheda progettuale d'Ambito n.3)*
  - Potenziamento delle aree verdi lungo l'asse fluviale
    - Continuità di percorsi ciclo-pedonali e realizzazione del passaggio sotto il Ponte della Pace
    - Attuazione delle previsioni idrovia (Po di Volano)

- **Valorizzazione del Parco Bassani come parco agricolo nord multifunzionale (PG3)**
  - Potenziamento del centro sportivo del CUS e delle attrezzature collettive presenti nel parco (piscina, campi sportivi, golf, …)
  - Mantenimento dell'uso agricolo delle aree a nord del parco

- **Valorizzazione del Parco delle Mura come cintura verde di connessione tra spazi interni ed esterni al cerchio delle mura (PG4)**
  - Realizzazione di interventi strategici per il parco delle Mura sud
    - Restauro e valorizzazione della Casa dell'Ortolano come edificio identitario e multifunzionale
    - Rigenerazione di Piazza Travaglio con infrastrutture verdi e arredo urbano
    - Riqualificazione dell'edificio Bagni Ducali (ipotesi di nuova sede per il Conservatorio)
    - Completamento della rifunzionalizzazione delle Palazzine Ex Amga
    - Recupero dell'area dismessa dell'insediamento produttivo di via San Giacomo e del comparto su via Darsena *(Schede progettuali d'Ambito n.1,2)*
  - Miglioramento delle connessioni ciclopedonali verso il fuori Mura
  - Realizzazione di una nuova connessione verde in corrispondenza della torre ellittica della Darsena attraverso la rigenerazione dei comparti dismessi *(Scheda progettuale d'Ambito n.7)*
  - Rigenerazione della Caserma Pozzuolo del Friuli e ex Cavallerizza
  - Completamento delle progettazioni in itinere
    - Comparto San Rocco *(Scheda progettuale d'Ambito n.11)*
    - Ex Caserma Caneva
  - Recupero della Porta degli Angeli come Hub Unesco
  - Ambiti pubblici e privati degradati da rigenerare
    - Comparto Silla – viale Volano *(Scheda progettuale d'Ambito n.10)*
    - Ex Amga – via Bologna *(Scheda progettuale d'Ambito n.9)*

STRATEGIA LOCALE

SL.1

- **Valorizzare la rete di spazi verdi come misura di contrasto ai cambiamenti climatici (OS1-LS2; PG2; PG4)**
  - Maglia urbana di potenziamento dell'ombra
  - Coni visivi/cunei verdi di penetrazione nella cortina edilizia in direzione est-ovest
  - Valorizzazione del sistema di aree verdi e spazi pubblici lungo il Po di Volano
    - Riqualificazione paesaggistiche di banchine e sponde per migliorare la fruizione
    - Sistemazione della Darsena di San Paolo
  - Potenziamento attraverso masse vegetate del Bosco delle Mura lungo i percorsi ciclabili e pedonali
  - Sistema delle aree verdi da potenziare attraverso forestazione anche in chiave di mitigazione dell'inquinamento atmosferico
  - Sistema delle aree verdi attrezzate da potenziare
  - Spazi aperti da riqualificare in termini di adattamento climatico (aree di desigillazione)
    - Area per deposito materiale lungo via Volano *(Scheda progettuale d'Ambito n.7)*
    - Area sede AMSEFC
    - Parcheggio "Centro Storico"
    - Confluenza v. Isonzo-Corso Cavour
    - Zona acquedotto
    - Piazza Sacrati
    - Sistema piazzette Colomba-Muzzina-Gusmaria
    - Parcheggio San Guglielmo

- **Tutelare gli spazi vuoti interclusi nella trama dell'edificato come "cunei verdi" (OS1-LS2)**
  - Aree verdi pubbliche e private per attività ricreative da utilizzare per il potenziamento della biodiversità (orti e giardini tematici per la produzione e l'autoproduzione alimentare)
  - Possibili acquisizioni patrimoniali nelle aree di rigenerazione
    - PUA Darsena Srl *(Scheda progettuale d'Ambito n.4)*
    - Ex PRU Darsena *(Scheda progettuale d'Ambito n.5)*
    - Area per deposito materiale lungo via Volano *(Scheda progettuale d'Ambito n.7)*
    - Complesso San Giorgio *(Scheda progettuale d'Ambito n.3)*

        - Comparto Silla – viale Volano *(Scheda progettuale d'Ambito n.10)*
    - Aree permeabili intercluse al territorio urbanizzato da vincolare all'inedificabilità
        - Area libera tra via Ravenna e il Po morto di Primaro

SL.2

- **Potenziare la maglia di connessioni ciclo-pedonali interne ai quartieri (OS4-LS5)**
    - Risoluzione delle criticità della rete ciclabile
        - Completamento del percorso ciclo-pedonale di via Alfonso I d'Este, da via Coperta a via Porta Romana
        - Altri completamenti della rete interna
        - Rafforzamento della mobilità ciclistica lungo le direttrici oggetto di investimento PNRR
        - Completamento della rete di mobilità lenta del sottomura a sud-ovest (via R. Rampari S.Paolo – viale IV Novembre)

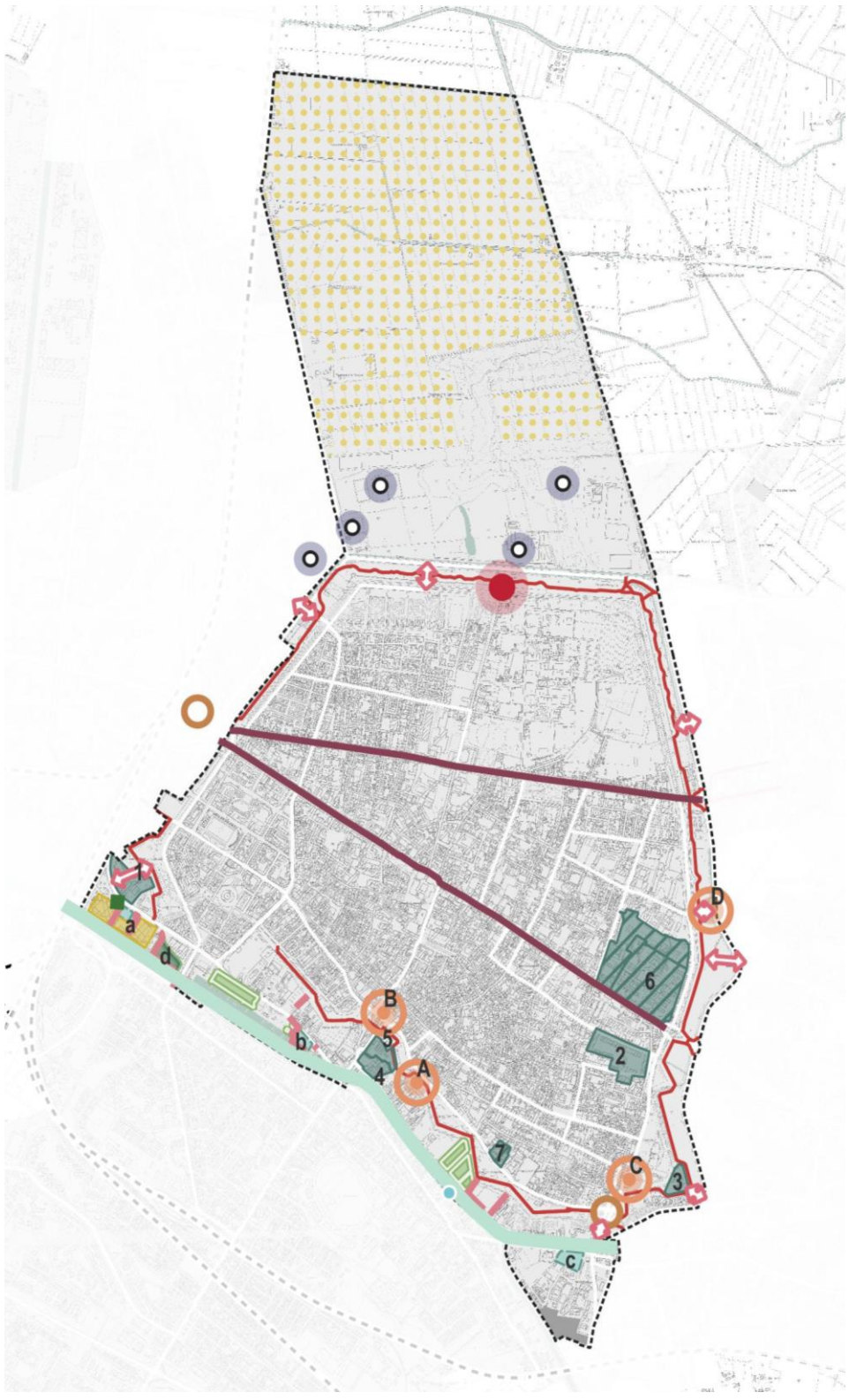
- **Valorizzare la rete degli spazi pubblici, delle attrezzature collettive e di infrastrutturazione degli insediamenti (OS2; PG4)**
    - Centralità/identità da valorizzare e connettere
        - Quadrivio degli Angeli (polo museale)
        - Poli universitari
            - Via Savonarola (recupero post-sisma)
            - Polo chimico-biomedico
            - Via Macchiavelli
            - Facoltà di Architettura
            - Polo via Paradiso
            - Rettorato Santa Lucia
        - Patrimonio edilizio del centro storico
        - Fronti commerciali da valorizzare con incentivi alla riapertura di botteghe/negozi
        - Riqualificazione degli assi universitari (riconferimento dignità architettonica, messa in sicurezza dei percorsi)
        - Rafforzamento della rete commerciale di prossimità attraverso il miglioramento della qualità estetica dei negozi unita a specifiche progettualità per la riapertura dei locali sfitti
    - Opportunità di rigenerazione e conversione

      Ambito pubblico
        - Caserma Bevilacqua
        - Ex Ipsia via Roverella
        - Palazzo Furiani
        - Comparto Stadio Paolo Mazza
        - Chiostro San Benedetto
        - Palazzo Melli

      Ambito privato
        - Ex Poliambulanza

      Spazi pubblici da rigenerare o da rifunzionalizzare ad usi pubblici
        - Ex Mercato Coperto
        - Piazza Cortevecchia
        - Piazza Gobetti
        - Largo Castello

STRATEGIA SOVRALOCALE



Temi di base

- Perimetro del Territorio Urbanizzato
- Perimetro località/"Parte di città"
- Linea ferroviaria
- Fiumi e canali
- Sistema ciclabile del Vallo delle Mura

Accessibilità al Centro Storico

- Valorizzazione degli assi est-ovest di attraversamento del Centro Storico
- Valorizzazione dell'accessibilità da Ovest e da Est (PNRR)

Sistema del Po di Volano come asse primario di rigenerazione

- Darsena City

  Completamento della rigenerazione del lungofiume
- Aree verdi da potenziare lungo l'asse fluviale
- Connessioni ciclabili per la continuità dei percorsi
- Attuazione previsioni idrovia (Po di Volano)
- Realizzazione di nuovi approdi (Ex sede Enel - *Scheda progettuale d'Ambito n.14*)
- Recupero e rifunzionalizzazione delle aree private lungo il corso del fiume
  a. Area Camera di Commercio *(Scheda progettuale d'Ambito n.8)*
  b. Darsena Srl *(Scheda progettuale d'Ambito n.4)*
  c. Complesso San Giorgio *(Scheda progettuale d'Ambito n.3)*
  d. Ex PRU Darsena *(Scheda progettuale d'Ambito n.5)*

Valorizzazione del Parco Bassani come parco agricolo multifunzionale

- Attrezzature collettive da potenziare
- Tutela delle aree agricole

Valorizzazione del Parco delle Mura

- Interventi strategici da realizzare
  A. *Casa dell'Ortolano*
  B. *Piazza Travaglio*
  C. *Bagni Ducali*
  D. *Edifici dismessi ex idrovora (Doccile di San Rocco)*
- Connessioni ciclopedonali da potenziare e/o realizzare
- Nuova connessione verde in corrispondenza della torre ellittica della Darsena *(Scheda progettuale d'Ambito n.7)*
- Recupero e rifunzionalizzazione delle aree dismesse
  1. *Comparti Darsena - San Giacomo (Schede progettuali d'Ambito n.1,2)*
  2. *Caserma Pozzuolo del Friuli*
  3. *Palazzine Ex Amga*
  4. *Comparto Silla – viale Volano (Scheda progettuale d'Ambito n.10)*
  5. *Ex Amga via Bologna (Scheda progettuale d'Ambito n.9)*
- Completamento delle progettazioni in itinere
  6. *Comparto San Rocco (Scheda progettuale d'Ambito n.11)*
  7. *Ex Caserma Caneva*
- Recupero della Porta degli Angeli come Hub Unesco

CENTRO STORICO



Temi di base

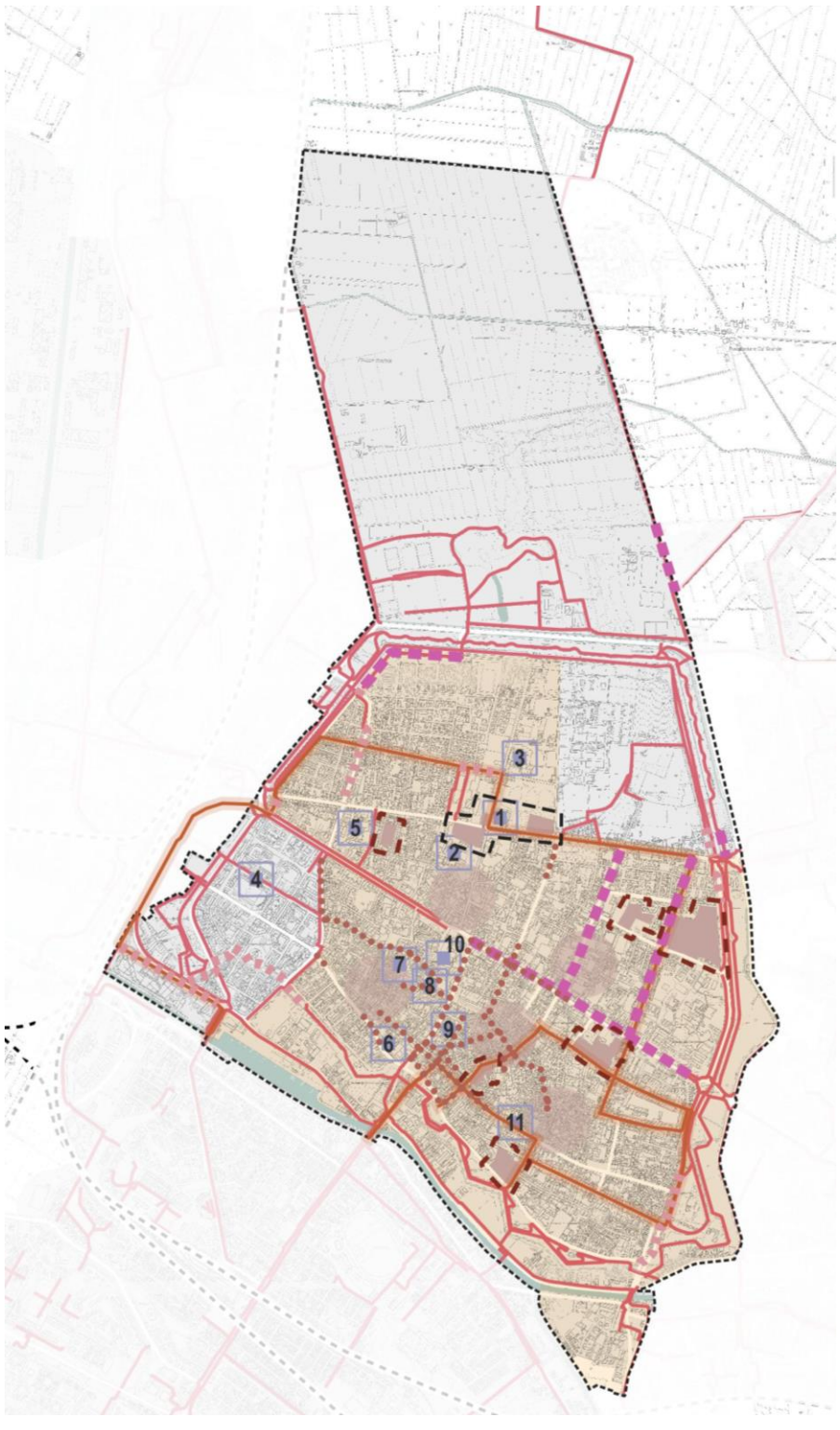
- Perimetro del Territorio Urbanizzato
- Perimetro località/"Parte di città"
- Linea ferroviaria
- Sistema del verde pubblico
- Fiumi e canali
- Attrezzature sportive

Valorizzare la rete di spazi verdi come misura di contrasto ai cambiamenti climatici

- Maglia urbana di potenziamento dell'ombra
- Sistema di aree verdi e spazi pubblici lungofiume da valorizzare
- Sistema delle aree verdi da potenziare attraverso forestazione
- Sistema delle aree verdi attrezzate da potenziare
- Potenziamento del Bosco delle Mura
- Spazi aperti da riqualificare in termini di adattamento climatico (desigillazione) *(tra cui: Scheda progettuale d'Ambito n.7)*
- Coni visivi/cunei verdi di penetrazione nella cortina edilizia in direzione est-ovest

Tutela degli spazi vuoti interclusi nella trama dell'edificato come "cunei verdi"

- Aree verdi pubbliche e private da utilizzare per il potenziamento della biodiversità
- Possibili acquisizioni patrimoniali nelle aree di rigenerazione
  - *PUA Darsena Srl (Scheda progettuale d'Ambito n.4)*
  - *Ex PRU Darsena (Scheda progettuale d'Ambito n.5)*
  - *Area per deposito materiale lungo via Volano (Scheda progettuale d'Ambito n.7)*
  - *Complesso San Giorgio (Scheda progettuale d'Ambito n.3)*
- Aree permeabili intercluse al territorio urbanizzato da tutelare



Temi di base

- Perimetro del Territorio Urbanizzato
- Perimetro località/"Parte di città"
- Linea ferroviaria
- Rete ciclabile esistente
- Fiumi e canali

Potenziare la maglia di connessioni ciclo-pedonali interne ai quartieri

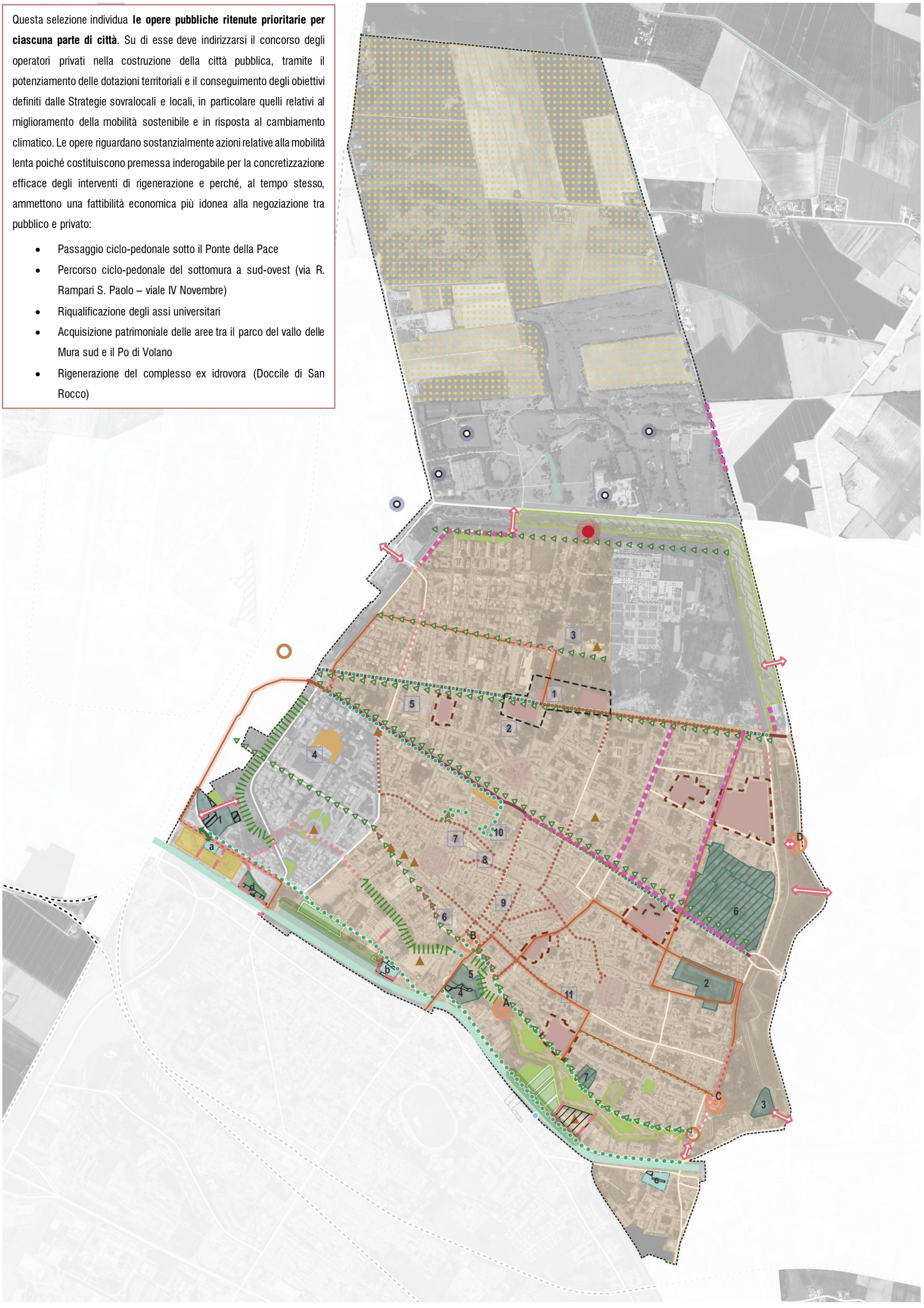
- Ricuciture della rete e miglioramento capillarità
  - *Via Alfonso I d'Este*
  - *Altre connessioni*
- Rafforzamento della mobilità ciclistica (PNRR)

Valorizzare la rete degli spazi pubblici, delle attrezzature collettive e di infrastrutturazione degli insediamenti

- Centralità/identità da valorizzare e connettere
  - *Polo Museale - Quadrivio degli Angeli*
  - *Poli universitari*
- Centralità/identità da valorizzare e connettere
  - *Patrimonio Edilizio del Centro Storico*
- Centralità/identità da valorizzare e connettere
  - *Fronti commerciali*
  - *Assi universitari*
- Rafforzamento della rete commerciale di prossimità (HUB Urbano – Centro Storico)
- Opportunità di rigenerazione e conversione
  1. *Caserma Bevilacqua*
  2. *Ex Ipsia via Roverella*
  3. *Palazzo Furiani*
  4. *Comparto Stadio Paolo Mazza*
  5. *Chiostro San Benedetto*
  6. *Ex Poliambulanza*
  7. *Ex Mercato Coperto*
  8. *Piazza Cortevecchia*
  9. *Piazza Gobetti*
  10. *Largo Castello*
  11. *Palazzo Melli*

Questa selezione individua **le opere pubbliche ritenute prioritarie per ciascuna parte di città**. Su di esse deve indirizzarsi il concorso degli operatori privati nella costruzione della città pubblica, tramite il potenziamento delle dotazioni territoriali e il conseguimento degli obiettivi definiti dalle Strategie sovralocali e locali, in particolare quelli relativi al miglioramento della mobilità sostenibile e in risposta al cambiamento climatico. Le opere riguardano sostanzialmente azioni relative alla mobilità lenta poiché costituiscono premessa inderogabile per la concretizzazione efficace degli interventi di rigenerazione e perché, al tempo stesso, ammettono una fattibilità economica più idonea alla negoziazione tra pubblico e privato:

- Passaggio ciclo-pedonale sotto il Ponte della Pace
- Percorso ciclo-pedonale del sottomura a sud-ovest (via R. Rampari S. Paolo – viale IV Novembre)
- Riqualificazione degli assi universitari
- Acquisizione patrimoniale delle aree tra il parco del vallo delle Mura sud e il Po di Volano
- Rigenerazione del complesso ex idrovora (Doccile di San Rocco)





ZONA EST

BORGO PUNTA – QUACCHIO – VIA COMACCHIO

INDICE DELLA SCHEDA

0. DESCRIZIONE DEL QUARTIERE

1. PROFILO DIAGNOSTICO

1.1 TERRITORIO

1.2 SOCIO-ECONOMIA E DEMOGRAFIA

1.3 QUALITA' URBANA

1.3.1 Tessuto urbano ed edilizio e tutele storico-architettoniche

1.3.2 Infrastrutture - Attrezzature collettive, servizi e dotazioni di prossimità

1.3.3 Interventi (di rigenerazione) in corso

1.3.4 Siti contaminati

1.4 MOBILITA' E ACCESSIBILITA'

1.4.1 Viabilità carrabile – Intermodalità

1.4.2 Percorsi ciclabili

1.4.3 Trasporto pubblico

1.4.4 Interventi (di rigenerazione) in corso

1.5 QUALITÀ ECOLOGICO- AMBIENTALE

1.5.1 Spazi verdi e qualità ecologica

1.5.2 Rischi antropici e ambientali

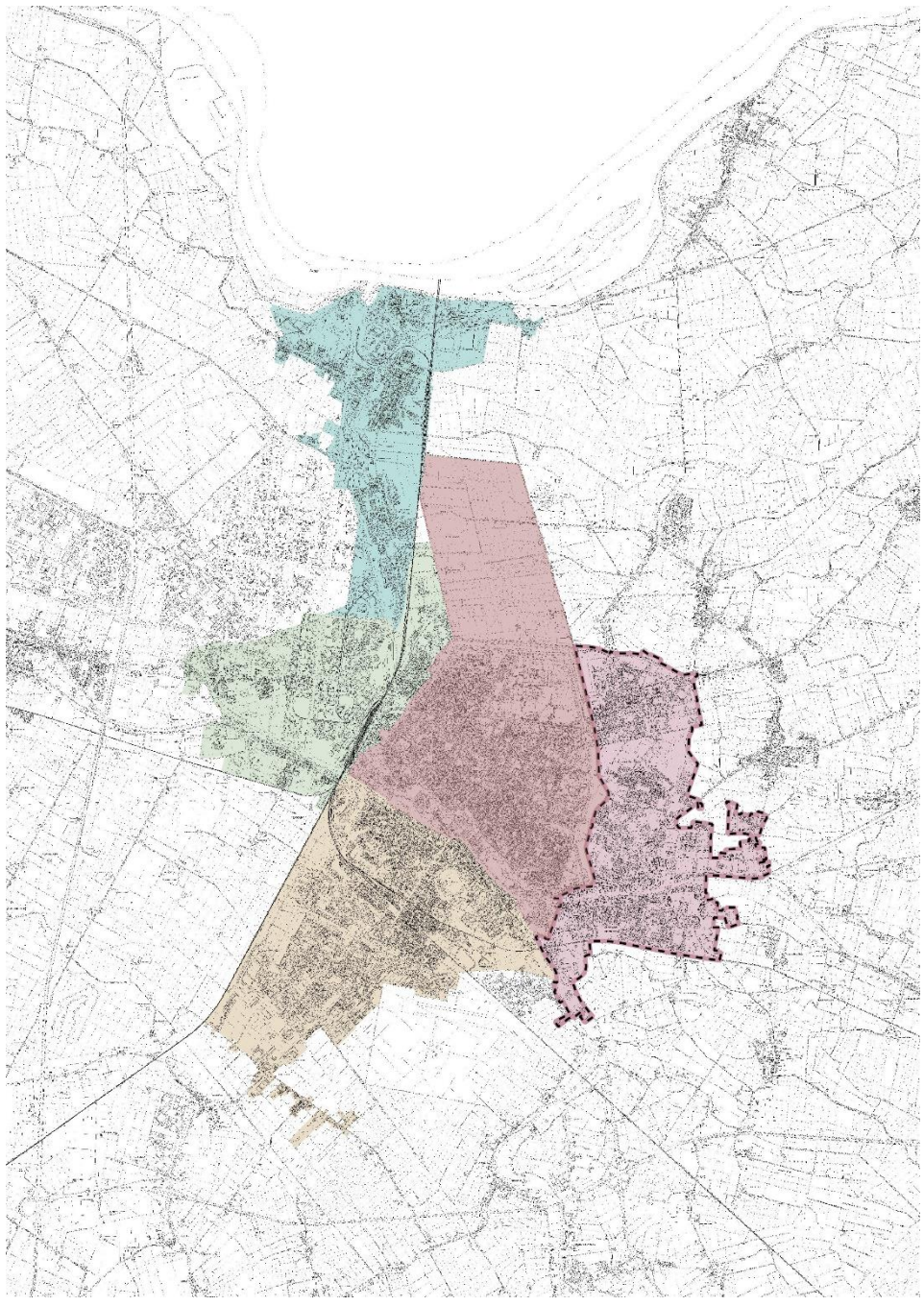
2. SINTESI DIAGNOSTICA

2.1 TABELLA DI SINTESI DEGLI ELEMENTI DI DEBOLEZZA E FORZA

2.2 IMMAGINE DI SINTESI DEGLI ELEMENTI DI DEBOLEZZA E FORZA

3. STRATEGIA SOVRALOCALE

4. STRATEGIE LOCALI





DESCRIZIONE DEL QUARTIERE

Questa parte di città è costituita da insediamenti prevalentemente residenziali, posti fra il Centro Storico di Ferrara e le aree agricole periurbane di cintura in direzione est.

Lo sviluppo nel corso del '900 per separate addizioni lungo le principali direttrici storiche di espansione (dove si concentrano servizi e attività commerciali) è facilmente leggibile nell'articolazione in distinti quartieri, da nord a sud:

- Borgo Punta
- Via Frutteti
- Quacchio
- Via Comacchio/Villa Fulvia (oltre il Po di Volano)

PROFILO DIAGNOSTICO

TERRITORIO

ESTENSIONE **500 ha**

AREE PERMEABILI **60 ha – 12%** (art. 32 c.3 lettera c L.R. 24/2017)

SOCIO-ECONOMIA E DEMOGRAFIA

Dati

ABITANTI 2020	**16.157**
ETÀ MEDIA	**50,45**
DENSITÀ (Ab/Ha)	**32,36**
TREND RESIDENTI (2010/2020)	**0,31%**
% RESIDENTI CON PIÙ DI 80 ANNI	**9,9%**
% BAMBINI <14 ANNI	**12,72%**
INCIDENZA STRANIERI SU POPOLAZIONE RESIDENTE	**3,81%**
INCIDENZA ALLOGGI IN AFFITTO	**3,7%**

Dinamiche e quotazioni immobiliari *(Variazione 2016-2021- fonte OMI)*

Zona OMI	Denominazione	NTN 2021	NTN Var% 2021/16	IMI 2021	Quotazione media €/mq 2021	Quotazione media Variazione % 2021/16
B4	Città entro le Mura	452	18,95%	2,57%	1.838	-7,55%
C2	Fascia EST oltre le Mura – da via Pannonius (Borgo Punta) a via San Maurelio (S.Giorgio)	191	16,46%	2,64%	1.558	-3,65%
	FERRARA	**1.997**	**44,08%**	**2,56%**	**1.351**	**-6,44%**

Rendite catastali

"Il livello della rendita catastale degli immobili residenziali è più basso a Quacchio e a ridosso di via Pomposa, mentre si attesta su valori più elevati a Borgo Punta e via Comacchio."

Diagnosi

Dai dati demografici emerge che il quartiere, in controtendenza con le dinamiche comunali, registra una tenuta della popolazione residente nel periodo 2010-2020.

Ulteriore elemento rilevante è l'incidenza della popolazione straniera che si ferma al 3,81 %, mentre a ovest del Centro Storico supera il 20%.

Analizzando il dato della densità abitativa, a prima vista, dal confronto con gli altri quartieri potrebbe sembrare più elevata (sebbene ovviamente inferiore ai valori del Centro Storico). Il quartiere, pur presentando un'elevata eterogeneità di situazioni, presenta tuttavia ampie porzioni con tipologie edilizie monofamiliari o a schiera e solo alcuni areali a densità maggiore, con palazzine di appartamenti multipiano. Il dato analitico rispecchia dunque la sostanziale monofunzionalità del quartiere, privo di estese aree destinate a funzioni diverse dalla residenza che concorrono all'abbassamento del dato in altre realtà.

La zona est rappresenta uno dei quartieri più appetibili per la residenza e quindi tende ad attrarre famiglie a reddito medio-alto. Non sono inoltre presenti alloggi di edilizia pubblica o sociale, e gli interventi PEEP risalenti agli anni '70, caratterizzati da un'elevata qualità della progettazione, hanno progressivamente perso i caratteri propri dell'edilizia popolare.

Non si registrano particolari situazioni di disagio e degrado urbano.

Le quotazioni immobiliari sono più alte della media comunale (questo determina una forte domanda immobiliare), pur se inferiori al Centro storico. Nello storico, il deprezzamento registrato a Ferrara nel periodo 2016-2021 ha inciso di meno. Buoni anche gli indicatori sul dinamismo nelle transazioni.

QUALITA' URBANA

Tessuto urbano ed edilizio

RESIDUO DELLA PIANIFICAZIONE ATTUATIVA A FEBBRAIO 2022
S.U. residenziale residua: circa 6.000 mq (200 ab. potenziali)

- PUA a destinazione residenziale
  STATO: in via di completamento
  LOCALIZZAZIONE: via Pannonius, via G.Carli, via Copparo, via Caretti

- PUA a destinazione residenziale
  STATO: in via di completamento
  LOCALIZZAZIONE: via Valle Sant'Antonio

INTERVENTI DIRETTI RILEVANTI (2010-2020)

Nuove costruzioni e ampliamenti: **35**
Ristrutturazioni edilizie (+ Restauri e Risanamenti conservativi): **144**
Cambi d'uso: **28**

La forte attrattività del quartiere in termini di domanda residenziale si è tradotta nella promozione di numerose iniziative immobiliari per nuovi insediamenti, sia in attuazione (e sostanziale saturazione) delle previsioni del PRG, che attraverso il Primo Piano Operativo Comunale.

Le uniche **situazioni "incompiute"** sono relative a comparti privati:

- PUA "Porta Ferrara" in via Comacchio, dove sono decadute le previsioni del terzo stralcio e residuano lotti liberi e edifici inutilizzati per quanto riguarda gli stralci precedenti;
- Mancata attuazione del comparto del Primo POC per la rigenerazione dell'area Colmec in via Prinella

Ambiti degradati, dismessi o sottoutilizzati *(Cfr. tav. QC 6.5)*

Classificazione	Denominazione	Caratteristiche
Ambito pubblico degradato	Ex Centro Riabilitativo San Giorgio – via Boschetto	Complesso immobiliare con ampia area verde di pertinenza, dismesso a seguito della localizzazione delle attività sanitare
Ambito privato degradato	Ex Colmec via Prinella	Area produttiva dismessa verde di dimensioni rilevanti sul Po di Volano
Ambito privato degradato	Ex Cogef via San Contardo d'Este	Area permeabile a ridosso del supermercato Cadoro

Tessuto storico-architettonico e testimoniale

L'area di studio non presenta particolari elementi di interesse a livello storico-architettonico. Si rilevano alcune ville e corti storiche su via Pontegradella, via Pomposa e via Ricciarelli.

Infrastrutture - Attrezzature collettive, servizi e dotazioni di prossimità

I principali **servizi** presenti nell'area sono

- Associazioni e centri sociali (Centro sociale il Melo)
- Mercato settimanale
- Farmacie
- Scuole (fino alla secondaria inferiore)
- Poliambulatorio, case di riposo
- Chiese e cimitero

Le principali **centralità** che si caratterizzano come elementi di attrattività e polarità di rilevanza a scala urbana sono

- Centro commerciale e altre medie-grandi strutture di vendita (Polo funzionale di POIC A_4 Centro Commerciale "Le Mura" – ATTUATO")
- Poli scolastici (via Poledrelli e via Boschetto)
- Palestre idonee ad attività agonistiche
- Centro Ricreativo per anziani Il Melo

La concentrazione delle principali attività commerciali è consolidata lungo i principali assi viari:

- via Giovanni XXIII
- via Frutteti (tratto)
- via Pomposa (tratto)
- viale Olanda
- via Comacchio

Interventi (di rigenerazione) in corso

- **PNRR | Scuola Manzoni** Intervento di efficientamento energetico con sostituzione edilizia
- **PNRR | Scuola Don Milani** nuova mensa

Diagnosi

A differenza di quanto registrato in altri quartieri, le iniziative immobiliari registrano un iter realizzativo lineare e una veloce cantierizzazione, di conseguenza non si registrano areali con particolari criticità del patrimonio pubblico e degrado.

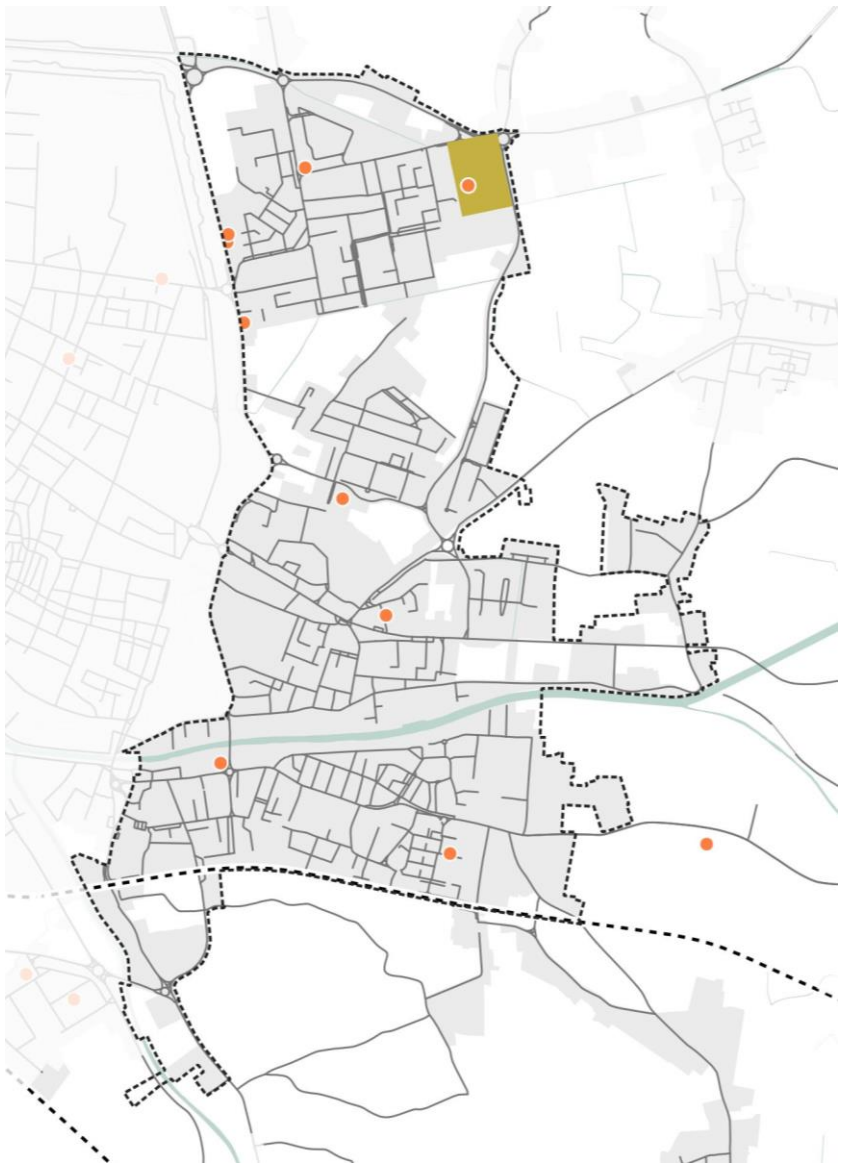
A livello di forma urbana, la struttura del quartiere presenta forte frammentarietà dello spazio edificato con vuoti interclusi e scarsi elementi di identità territoriale, mentre la presenza della linea ferroviaria per Codigoro ha costituito un ostacolo all'espansione in direzione sud e una cesura rispetto alle aree agricole. Anche il fiume Volano, essendo inaccessibile, costituisce una barriera per l'integrazione tra Quacchio-Borgo Punta e il quartiere di via Comacchio-Villa Fulvia. Un'ulteriore barriera, in questo caso di accesso al centro storico e ai suoi servizi, è rappresentata dal sistema Mura-vallo-circonvallazione.

Si riscontra un'ottima dotazione di tutti i servizi essenziali ed eventuali carenze (ad esempio i servizi postali) sono sopperiti dalla prossimità con il Centro storico. Al contrario vi è una scarsa dotazione di spazi pubblici e/o di aggregazione e piazze a libera fruizione, anche da destinare a mercati all'aperto e ad eventi.

La scarsa dotazione di attrezzature e spazi di socialità si individua anche in quelli dedicati ai ragazzi, in particolare per le aree sportive e aree verdi pubbliche. Le attrezzature sportive "non agonistiche" nell'area si limitano a uno skate park e ad alcune aree verdi attrezzate con porte da calcio, nonostante la presenza di un istituto superiore faccia gravitare nell'area un gran numero di adolescenti.

Anche nel quartiere di Villa Fulvia (Via Comacchio) non si registra la presenza di particolari attrezzature collettive salvo l'area in via Valle Campazzo, all'estremità est del quartiere, che tuttavia non risulta molto frequentata.

Per quanto riguarda le infrastrutture a servizio degli insediamenti le maggiori criticità si riscontrano nella gestione delle acque meteoriche: il Piano della Protezione Civile le individua principalmente in via Frutteti e nelle aree tra via Comacchio e la linea ferroviaria.



Il commercio nella zona est

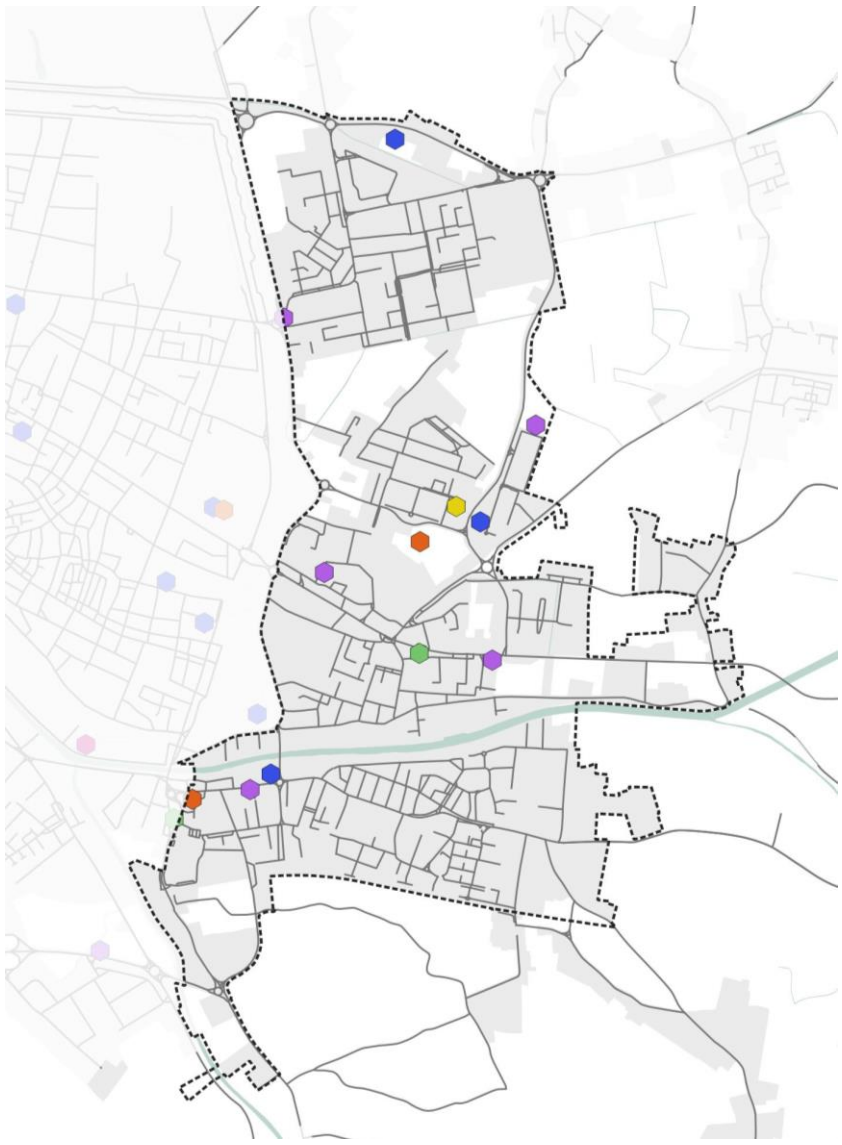
Ambito POIC A_4

Attività commerciali – Medie strutture di vendita

Ferrovia

Siti contaminati

Indicazione ideogrammatica dei siti presenti nell'Anagrafe regionale dei siti contaminati istituita ai sensi della DGR 1106/2016



Siti contaminati in zona est

- Potenzialmente contaminato
- Non contaminato
- Da monitorare
- Certificato
- Attivata la bonifica

MOBILITA' E ACCESSIBILITA'

Viabilità carrabile - Intermodalità

La struttura viabilistica della parte di città costituisce porta di accesso al Centro Storico da est, vi confluiscono infatti, a raggiera, i tre principali assi in uscita in direzione est:

- Via Copparo
- Via Pomposa
- Via Comacchio

Si individua un'assenza di parcheggi scambiatori e a servizio del Centro Storico, anche se sopperiscono in parte le ampie superfici a parcheggio delle medio-grandi strutture di vendita esistenti.

Le analisi effettuate nell'ambito del PUMS (Quaderno delle simulazioni – Grado di saturazione - stato attuale) evidenziano le seguenti strade a maggior traffico e a rischio congestione:

- snodo di San Giorgio
- via Ravenna
- via Comacchio
- via Colombarola

Percorsi ciclabili

Interventi recenti hanno impostato l'anello di piste ciclabili perimetrali a nord (via Carli) e a est (via Caretti, via Pontegradella) su cui andranno a gravitare anche i nuovi itinerari della rete ciclabile comunale in direzione delle frazioni e dei centri abitati verso est (via Copparo, via Pomposa). Dall'area sud del Po di Volano inizia il nuovo percorso ciclabile che attraverso Aguscello si sviluppa verso il Polo Ospedaliero di Cona.

Si segnala inoltre il futuro innesto con il percorso della Ciclovia VENTO all'estremità nord-ovest del quartiere.

Diagnosi

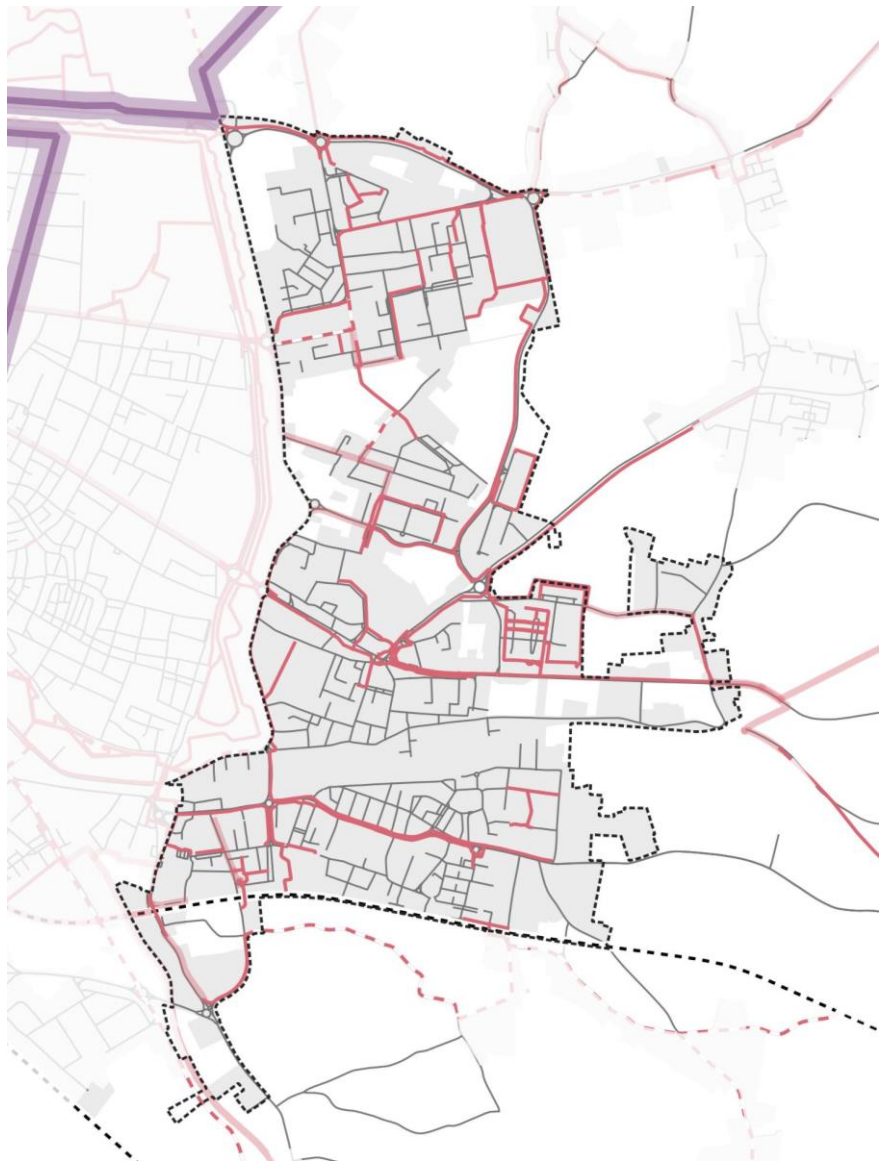
La viabilità carrabile, nell'area nord della parte di città, non presenta particolari criticità legate al traffico, anche alla luce di interventi alla rete viaria carrabile (completamento piccola U – via Caretti, via Carli, rotonda di via Caldirolo). Nell'area sud invece si registra un problema di congestionamento di Via Ravenna, dato anche dalla presenza di un solo ponte di attraversamento del Po di Volano.

Elementi di criticità si riscontrano nell'intenso traffico di attraversamento della porzione sud, a causa di un sistema viabilistico inadeguato di aggiramento delle Mura nel quadrante est.

È previsto un intervento per il miglioramento dei flussi in via Pomposa attraverso un piccolo terminal extraurbano con annesso parcheggio.

Per la mobilità ciclabile si registrano discontinuità nei percorsi, carenze nell'area sud di Quacchio, scarsi collegamenti con il sistema ciclabile del Parco delle Mura (i quali sono anche poco sicuri perché di origine informale) e problematiche sul collegamento Nord–Sud, per il quale l'attraversamento del Po di Volano è possibile solo sul Ponte di Caldirolo il quale è spesso ad elevato traffico.

La copertura del Trasporto Pubblico Locale risulta buona, mentre l'assenza di terminal di interscambio pubblico/privato e pubblico/pubblico fa sì che il traffico privato e il TPL extraurbano diretti al centro storico debbano attraversare la struttura insediativa con conseguenti impatti.



Trasporto pubblico

L'organizzazione delle linee di trasporto urbano rispecchia la morfologia del tessuto urbano, vi sono infatti più linee che collegano i singoli assi di espansione urbana al Centro storico.

Interventi (di rigenerazione) in corso

- **PNRR | Accesso EST al Centro Storico**

  In via San Maurelio sarà riconfigurato l'accesso sul sedime delle antiche mura, con una struttura in lamelle di acciaio che rievocherà una parte delle mura nei secoli abbattute, delimitando un'area verde, elemento riqualificante del percorso ciclo pedonale attorno alle mura. La viabilità rimarrà a doppio senso di marcia, con la modifica dell'incrocio tra via dei Baluardi, viale Alfonso I d'Este e via Porta Romana, dove sarà inserita una piccola rotatoria. All'ingresso di via dei Baluardi, sarà realizzato un ascensore che faciliterà il superamento della quota di cinque metri tra il piano della strada e il sopra-mura. Inoltre: una passerella collegherà via San Maurelio con la superficie del baluardo di San Giorgio, sulla via Alfonso I d'Este, ipotizzando anche - negli sviluppi progettuali successivi - un collegamento diretto con la storica Garitta e con i bagni ducali.

QUALITÀ ECOLOGICO- AMBIENTALE

Spazi verdi e qualità ecologica

DOTAZIONE DI AREE VERDI

Aree pubbliche/Uso pubblico	**87,5 ha**	37%

di cui

- il 54% è destinato a spazi verdi attrezzati e per lo sport
- il 23% ad aree con funzione prevalentemente ecologica e di mitigazione
- il 10% sono are di pertinenza di altre attrezzature pubbliche
- il 12% è classificabile quale verde di corredo stradale

Aree private	**148,5 ha**	63%

INDICE DI PERMEABILITÀ

Borgo Punta	**48,5%**
Quacchio - Frutteti	**48,8%**
Via Pioppa	**58,2%**
Villa Fulvia	**48%**

Quacchio-Borgo Punta

La dotazione complessiva di aree verdi è caratterizzata da numerosi spazi verdi pubblici attrezzati, altamente accessibili dai percorsi del quartiere; la qualità di questi spazi e della loro dotazione arborea è molto eterogenea, con eccellenze quali il Parchino e l'Area di Riequilibrio Ecologico Schiaccianoci. La struttura beneficia inoltre della prossimità con elementi di grande pregio ambientale e potenzialità sia fruitive che ecologiche: il Parco del Vallo delle Mura e il Parco Urbano Bassani a ovest e nord-ovest, le aree agricole periurbane a nord e est e il corso del Po di Volano lungo il margine sud.

Ulteriore elemento di peculiarità e ricchezza è la vocazione agricola dell'area che preserva ampie porzioni coltivate prevalentemente a seminativo che attraversano la struttura in direzione est ovest favorendo l'arrivo delle brezze estive alla città murata, e la presenza di orti urbani in via del Melo. Recenti interventi di forestazione lungo via Pannonius/Carli hanno ridisegnato il margine nord verso la campagna.

L'infrastruttura verde dell'area del quartiere è costituita da:

- il parco delle Mura monumentali;
- le aree coltivate ai margini delle Vie Gramicia, Carli, Pannonio, Caldirolo;
- il verde pubblico all'interno del quartiere, con giardini a prato, giardini attrezzati e aree per lo sport;
- il canale consortile a nord;
- gli orti di Via Frutteti;
- l'area di riequilibrio ecologico Schiaccianoci;

La principale infrastruttura blu è rappresentata dal Po di Volano.

Via Comacchio (a sud del Po di Volano)

L'infrastruttura verde dell'area di Via Comacchio è costituita dal Po di Volano e dal verde pubblico all'interno del quartiere, con giardini a prato, giardini attrezzati e aree per lo sport.

La dotazione complessiva dell'infrastruttura verde è caratterizzata da:

- discreta disponibilità di ampie aree verdi pubbliche, che si concentrano alle estremità dell'area, lungo la ferrovia a sud e nell'area sportiva attrezzata di Via Valle Vallona e Via Val d'Aosta a nord;
- verde pubblico parcellizzato all'interno del quartiere, con giardini a prato, giardini attrezzati e aree per lo sport

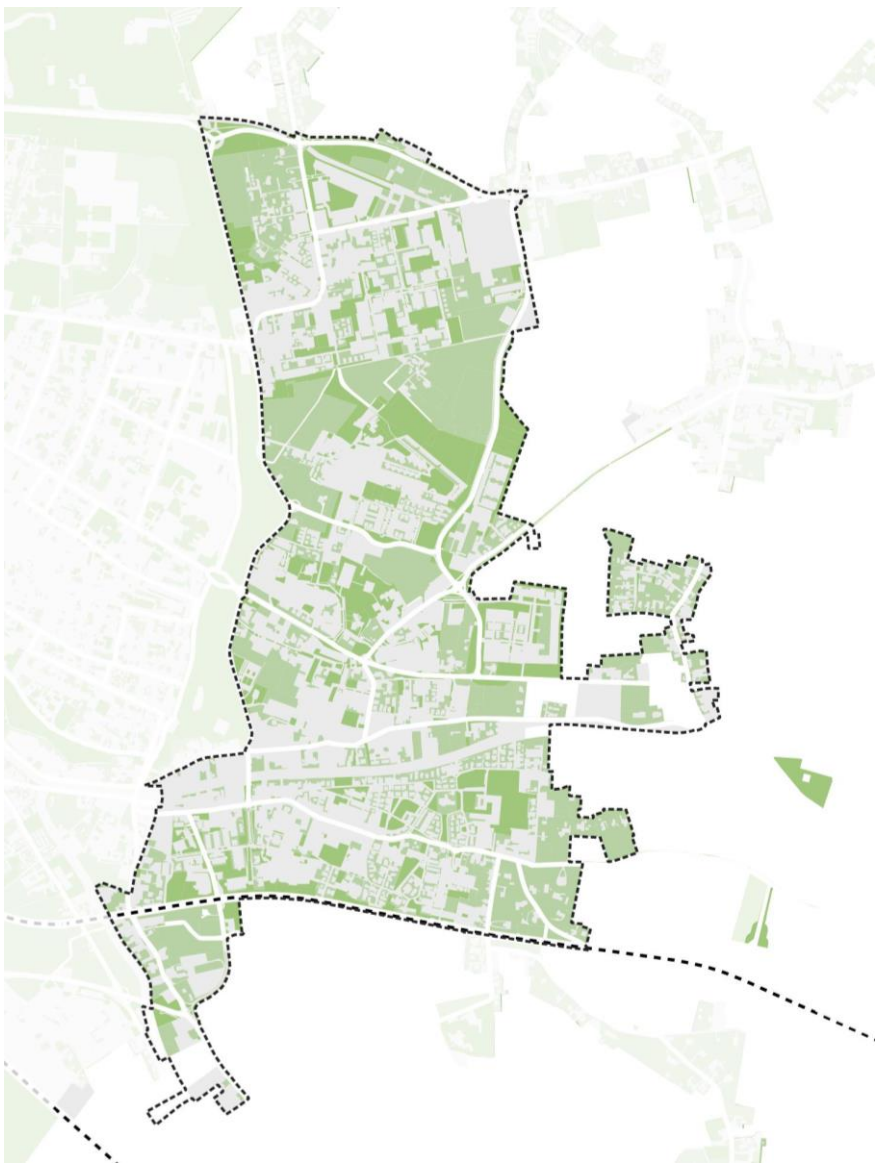
Verde e servizi ecosistemici

Il quartiere di Borgo Punta si trova a est della città e da qui arrivano le brezze estive prevalenti in direzione est-ovest, seppure a velocità molto ridotte, ma che beneficiano delle aree agricole aperte, in cui non si trovano ostacoli alle correnti.

Il quartiere lungo via Comacchio si trova compreso tra il fiume e la ferrovia, entrambi orientati come le strade cittadine, in direzione prevalente sull'asse est-ovest delle principali brezze estive.

I servizi di assorbimento delle acque e run-off sono medio-alti a Borgo Punta per la presenza di suoli permeabili a prati e medio-bassi lungo via Comacchio (fanno eccezione alcune aree alberate lungo la ferrovia). Il contrasto all'isola di calore, il servizio di regolazione delle polveri e del rumore sono medio-bassi in entrambe le aree per la bassa copertura arborea delle aree verdi, mentre il servizio di impollinazione è alto.

L'infrastruttura verde del quartiere di Borgo Punta non eroga significativi servizi in relazione alla bellezza della natura a causa della bassa copertura arborea delle aree verdi, mentre i servizi di identità del luogo e benessere si ritrovano nelle aree verdi sportive e negli orti di via Frutteti, allo stesso modo è valutato il servizio di ricreatività e fruibilità il quale è alto per la presenza di attrezzature nei parchi. Stesse considerazioni possono essere fatte per le aree verdi del quartiere lungo via Comacchio, nel quale i servizi di bellezza della natura sono medio-bassi ad eccezione di alcune masse arboree in corrispondenza delle infrastrutture lineari.



Verde pubblico e ad uso pubblico

Verde privato

Rischi antropici e ambientali *(Cfr. tav. QC 5.5.2)*

I principali rischi antropici ed ambientali della parte di città sono

- Criticità di gestione delle acque meteoriche (areali individuati in diagnosi)
- Contaminazione dei suoli del Quadrante Est
- Criticità acustiche da traffico in via Giovanni XXIII, via Briosi e via Naviglio
- Fascia verde di mitigazione degli impatti della ferrovia non completa e discontinua
- Possibili criticità acustiche derivanti dal traffico stradale lungo l'anello delle Mura, via Pomposa, nodo di San Giorgio/via Comacchio e dalla linea ferroviaria verso Codigoro

Diagnosi

In generale la dotazione di spazi verdi pubblici è ottima anche se questi presentano discontinuità lungo l'asse nord-sud, in particolare nei quartieri di Quacchio e Borgo Punta.

Le principali criticità sono legate a:

- scarsa presenza di aree boscate, utili in chiave micro-climatica e per rafforzare le connessioni ecologiche;
- scarse connessioni ciclo-pedonali con il Parco delle Mura monumentali;
- inaccessibilità, anche visiva, al fiume;
- frammentazione proprietaria dei suoli agricoli interclusi.

Nel quartiere di **Borgo Punta** le aree pubbliche sono perlopiù ampi margini stradali, aree coltivate a seminativo, aree pubbliche di quartiere. Le aree pubbliche sono altamente accessibili dai percorsi del quartiere e dalla ciclabile che attraversa il cuneo, seppure siano presenti alcune discontinuità lungo l'asse nord-sud.

La dotazione complessiva dell'infrastruttura verde è caratterizzata da una forma a cuneo che attraversa la parte nord e sud dell'abitato, mettendo in connessione le aree agricole periurbane con il centro città.

Complessivamente si evidenziano:

- elevata disponibilità di aree verdi pubbliche in tutta l'area studio;
- presenza di aree pubbliche in prossimità del tessuto edilizio più abitato;
- prossimità e monumentalità della dotazione arborea nel parco delle Mura, ma bassa accessibilità ciclo-pedonale tra il quartiere e centro città;
- presenza di strade di circonvallazione;
- esperienze di attivazione e/o gestione dal basso di aree verdi e aree naturali.

Nel quartiere di **via Comacchio** le aree pubbliche sono diffuse ma anche molto parcellizzate, con una prevalenza di verde stradale, mentre le criticità sono legate alla presenta di aree private ad elevata impermeabilizzazione del tessuto edilizio di recente costruzione, dovuto soprattutto alla presenza di tipologie a bassa densità ed elevato uso del suolo, bassa qualità delle aree verdi, in particolare della dotazione arborea e della quantità di ombra generata dagli alberi nelle aree pubbliche (molti alberi giovani) e a portamento colonnare nelle nuove espansioni residenziali, scarsa presenza di alberi di prima e seconda grandezza.

SINTESI DIAGNOSTICA

TABELLA DI SINTESI DEGLI ELEMENTI DI DEBOLEZZA E FORZA

Tema	Elemento di debolezza	Elemento di forza
Socio-economia e demografia	• Monofunzionalità residenziale del quartiere	• Trend positivo della popolazione residente • Alta appetibilità del mercato immobiliare e attrattività per la residenza
Tessuto urbano ed edilizio	• Frammentarietà dello spazio edificato: presenza di vuoti interclusi • Assenza di elementi di identità territoriale • Cesura rispetto all'agricolo data dal passaggio della linea ferroviaria • Barriera al Centro Storico data dal sistema Mura-Vallo-Circonvallazione • Inaccessibilità del Po di Volano e barriera all'integrazione tra i quartieri	• Assenza di particolari situazioni di degrado urbano • Vicinanza al sistema verde-fruitivo delle Mura il quale può essere messo a rete con i vuoti interclusi all'interno del quartiere • Contenimento all'espansione in direzione sud dato dal passaggio della linea ferroviaria • Rottura rappresentata da un vuoto di carattere privato nella cortina edilizia che si affaccia sul lato nord del Po di Volano
Attrezzature collettive, servizi e dotazioni di prossimità	• Scarsa dotazione di spazi pubblici, piazze a libera fruizione, sportive • Dotazioni/servizi di prossimità con problemi di connessione e distribuzione	• Ottima dotazione dei servizi essenziali (le eventuali carenze sono sopperite dalla vicinanza al Centro Storico) • Permanenza di attività commerciali di vicinato • Complesso polifunzionale in posizione centrale rispetto allo sviluppo del quartiere • Presenza di strutture commerciali ad alta attrattività
Mobilità e accessibilità	• Congestionamento da traffico su via Ravenna • Discontinuità e carenze dei percorsi ciclabili • Scarsi collegamenti con il Parco delle Mura • Criticità nel collegamento nord-sud in particolare sul ponte di via Caldirolo ad alto traffico • Attraversamento dei mezzi extraurbani diretti verso il centro	• Buona copertura TPL • Previsione nel PUMS di realizzazione della bretella Est
Spazi verdi e qualità ecologica	• Discontinuità degli spazi verdi lungo l'asse nord-sud (Quacchio, Borgo Punta) • Elevata impermeabilizzazione del suolo data dalla densità del tessuto edilizio e concentrazione delle aree verdi lungo le strade o ai margini dell'abitato • Aree verdi poco alberate • Per il Canale Burana/Po di Volano e il Po di Primaro si rileva un cattivo stato ecologico (rif. QC0 paragrafo 5.5.6) **Rischi antropici ed ambientali** • Criticità di gestione delle acque meteoriche in tutto il comparto tra via Copparo e via Pomposa (in particolare lungo via Frutteti e via dei Gerani) e tra via Comacchio e la linea ferroviaria • Contaminazione dei suoli del Quadrante Est • Criticità acustiche da traffico in via Giovanni XXIII, via Briosi e via Naviglio • Fascia verde di mitigazione degli impatti della ferrovia non completa e discontinua	• Ottima dotazione di spazi verdi pubblici • Presenza di cunei verdi (aree agricole intercluse, Po di Volano, fascia agricola a sud) che mettono in connessione le aree agricole periurbane ad est e il centro della città e che si dispongono lungo l'asse delle brezze estive • Prossimità al Parco delle Mura • Presenza di ampie aree agricole intercluse
Spazi verdi e qualità ecologica (Servizi Ecosistemici)	**Servizi di Regolazione e culturali** • Bassa copertura arborea delle aree verdi che non contribuisce al contrasto all'isola di calore, alla regolazione delle polveri e del rumore ed al servizio di bellezza della natura	**Servizi di Regolazione** • Presenza aree verdi a prato che contribuiscono all'assorbimento delle acque e del run-off **Servizi culturali** • Presenza di aree verdi sportive e orti che contribuiscono all'identità del luogo • Presenza di attrezzature nelle aree verdi pubbliche che concorrono alla ricreatività e fruibilità

Legenda dell'immagine di sintesi

Mobilità e accessibilità

Debolezze

Traffico di attraversamento da ovest e da nord

Discontinuità della rete ciclabile

Assenza di relazioni e collegamenti con il Parco delle Mura

Frammentazione del sistema ciclabile

Situazioni puntuali a Quacchio

Criticità del collegamento nord-sud (ponte via Caldirolo)

Tessuto urbano ed edilizio

Debolezze

Cesura data dal passaggio della ferrovia

Barriera fisica rappresentata dal Po di Volano

Barriera fisica rappresentata dal sistema Mura-Vallo-Circonvallazione

Situazioni incompiute nell'urbano

Punti di forza

Aree di rigenerazione disponibili per interventi di riuso e rigenerazione

Vicinanza al Parco delle Mura

Contenimento all'espansione in direzione sud

Rottura nella cortina edilizia lungo il Po di Volano

Attrezzature collettive, servizi e dotazioni di prossimità

Debolezze

Carenza servizi (spazi pubblici, piazze)

Dotazioni/servizi di prossimità con problemi di connessione e distribuzione

Punti di forza

Concentrazione di attività commerciali di vicinato e servizi

Strutture commerciali attrattive

Polo funzionale di POIC A_4 Centro Commerciale "Le Mura"

Spazi verdi e qualità ecologica

Debolezze

Concentrazione delle aree verdi lungo le infrastrutture lineari e ai margini dell'edificato

Impatto acustico generato dal traffico di attraversamento

Discontinuità della fascia verde di mitigazione degli impatti della ferrovia

Areali urbani con criticità di gestione delle acque meteoriche

Punti di forza

Area ad alto livello di servizi ecosistemici (di regolazione, culturali)

Cunei verdi di connessione tra le aree agricole periurbane e il centro della città

Aree permeabili inedificate intercluse tra l'insediamento e gli spazi aperti rurali

Temi di base

Spazi verdi attrezzati

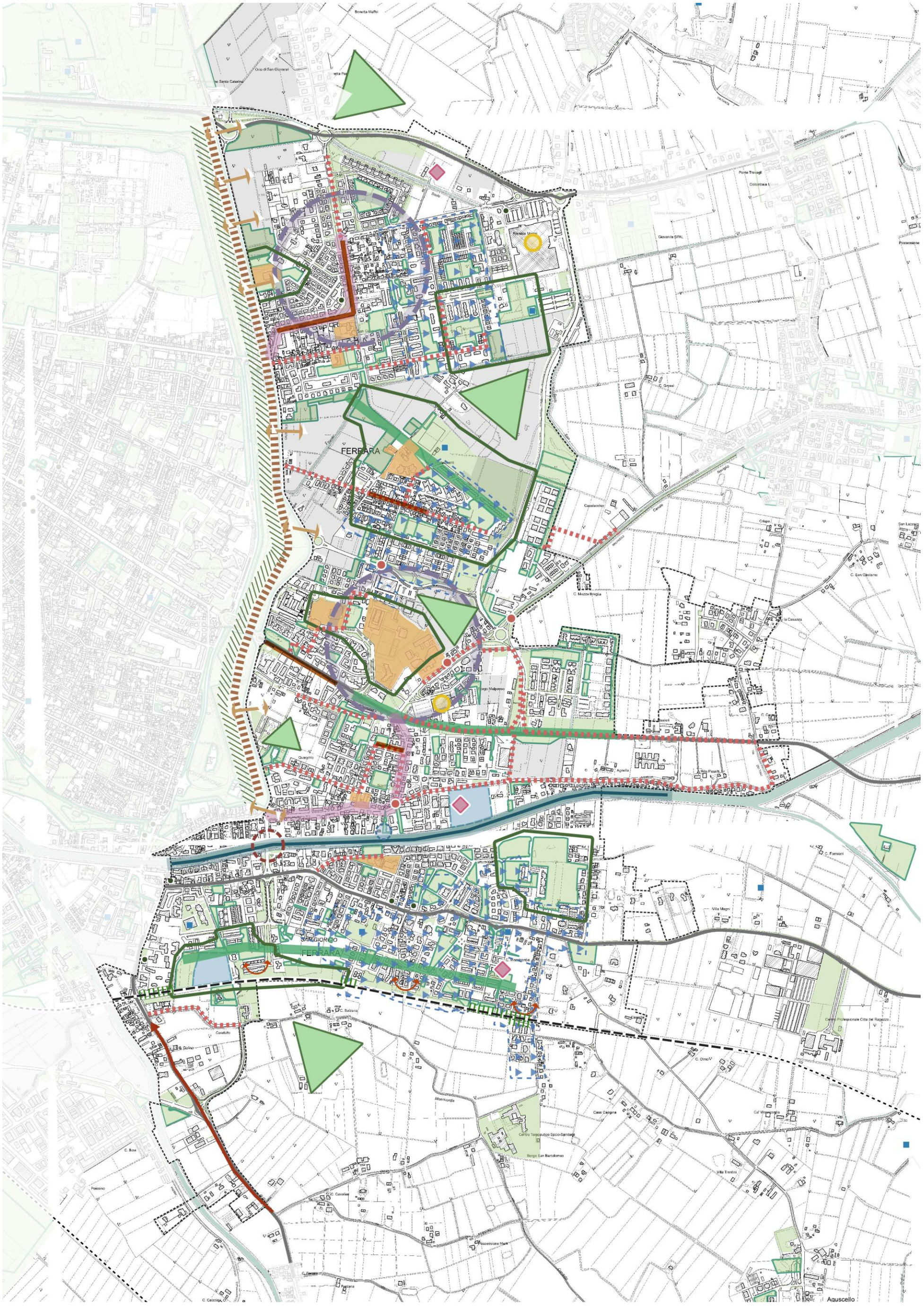
Verde urbano

Attrezzature sportive

Dotazioni/servizi di prossimità

Assi di attraversamento principali

IMMAGINE SINTESI DEGLI ELEMENTI DI DEBOLEZZA E FORZA



PARTE STRATEGICA

STRATEGIA SOVRALOCALE

- **Connessioni sovralocali di mobilità lenta (OS4 – LS5)**
  - Ciclabili di previsione verso le frazioni

- **Accessibilità da Est e connessione con il centro storico (OS4)**
  - Realizzazione della Bretella Est di San Giorgio
    - Completamento anello viario delle tangenziali tra gli assi radiali di via Pomposa, via Comacchio e via Ravenna (intervento previsto nel PUMS)
  - Realizzazione terminal extraurbano e parcheggi
    - Realizzazione di un piccolo terminal (su via Pomposa con annesso parcheggio) nel quadrante Est della città, ai margini della cinta muraria, che favorisca un alleggerimento del carico che insiste sull'attuale Autostazione di via del Lavoro attraverso la ricollocazione degli attestamenti delle linee provenienti da est tale da evitare il transito delle stesso nel centro storico.
  - Valorizzazione delle direttrici di accesso al centro storico da est (Via Copparo/Via Pomposa/Via Comacchio)

- **Sistema del Po di Volano come asse primario di rigenerazione (PG2)**
  - Recupero e rifunzionalizzazione delle aree dismesse sul Po di Volano (Ex Colmec - *Scheda progettuale d'Ambito n.12*)
  - Attuazione previsioni idrovia (Po di Volano) e recupero sponde con realizzazione di nuovi approdi, percorsi ciclabili, spazi di socialità e forestazione (*Scheda progettuale d'Ambito n.12)*

- **Relazione con il parco delle Mura (PG4)**
  - Realizzazione di nuove connessioni ciclabili tra la cerchia muraria e i quartieri
  - Tutela e cucitura delle aree verdi che gravitano attorno alle direttrici stradali che circondano le Mura, garantendone continuità con il sottomura stesso e valorizzandone gli aspetti naturalistici e paesaggistici; queste potrebbero configurarsi come nuove acquisizioni patrimoniali (es. via Gramicia)
  - Rinaturalizzazione con potenziali dotazioni ecologiche dell'area ex Cogef (*Scheda progettuale d'Ambito n.13*)
  - Realizzazione di un nuovo parco urbano prospiciente l'ex Bastione di San Rocco

- **Ricucitura dei margini urbani verso sud (PG5)**
  - Realizzazione di un collegamento con il quartiere di via Bologna attraverso il riconvertimento di alcune aree verdi agricole intercluse tra via Ravenna e il Po morto di Primaro in nuove aree verdi per attrezzature ricreative e turistiche
  - Valorizzazione delle fermate metropolitana di superficie

STRATEGIA LOCALE

SL.1

- **Valorizzare la rete di spazi verdi come misura di contrasto ai cambiamenti climatici (OS1 – LS2)**
  - Maglia urbana di potenziamento dell'ombra
  - Cunei verdi di penetrazione est-ovest
  - Creazione di bosco ripariale/forestazione lungo il Po di Volano, in aree verdi di penetrazione del quartiere verso la città e di corona attorno all'abitato, anche con la funzione di riduzione dell'impatto acustico nelle aree in corrispondenza del passaggio della ferrovia
  - Sistema delle aree verdi (attrezzate e libere) da potenziare attraverso forestazione/desealing tra cui forestazione mirata, nei casi di mitigazione ricadenti su aree precedentemente utilizzate a discarica oltre che in chiave di mitigazione dell'impatto acustico e dell'inquinamento atmosferico
  - Spazi aperti da riqualificare in termini di adattamento climatico (aree di desigillazione) e da attrezzare per interventi di gestione delle acque meteoriche

- **Tutelare gli spazi vuoti interclusi nella trama dell'edificato come "cunei verdi" (OS1 – LS2; PG4)**
  - Aree verdi pubbliche e private per attività ricreative da utilizzare per il potenziamento della biodiversità (orti e giardini tematici per la produzione e l'autoproduzione alimentare)
  - Possibili acquisizioni patrimoniali per l'ampliamento del Parco del Vallo delle Mura e nelle aree di rigenerazione (*Scheda progettuale d'Ambito n.12)*
  - Aree permeabili intercluse al territorio urbanizzato da tutelare

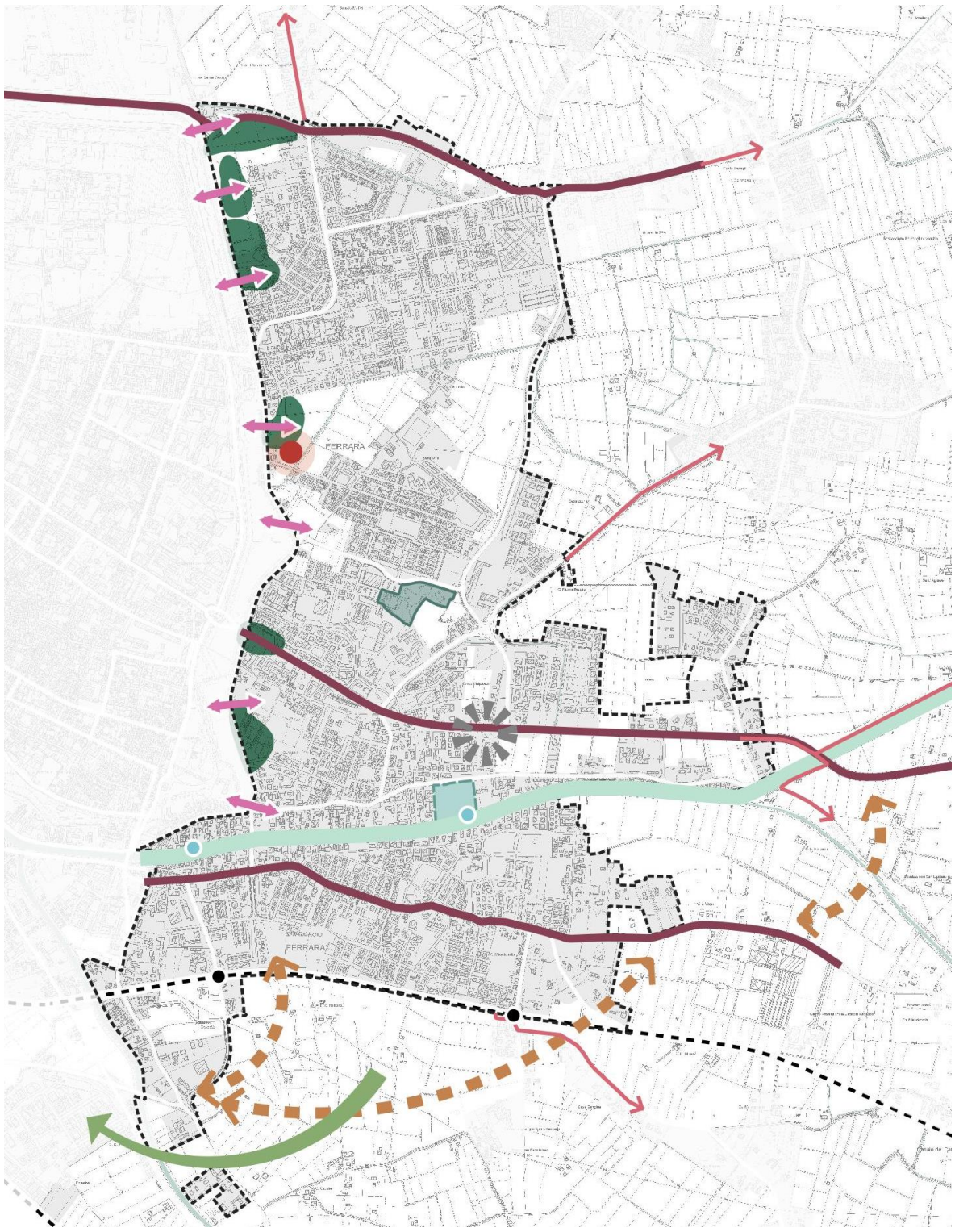
- **Risolvere i problemi di allagamento e le criticità di gestione delle acque meteoriche del quartiere, in particolare a sud di Borgo Punta (Via Frutteti, via Gerani) (OS1 – LS1)**

SL.2

- **Potenziare la maglia di connessioni ciclo-pedonali interne ai quartieri (OS4-LS5)**
  - Attenzione alla pedonalità (realizzazione di marciapiedi e regolamentazione parcheggi in prossimità delle scuole)
  - Risoluzione delle criticità della rete ciclabile
    - Miglioramento della connessione ciclopedonale est-ovest con il Vallo delle Mura e miglioramento della sicurezza
    - Ricuciture della rete e miglioramento capillarità
    - Collegamento via Caretti – via Pontegradella
    - Via Pomposa (tratto urbano)

- **Valorizzare la rete degli spazi pubblici, delle attrezzature collettive e di infrastrutturazione degli insediamenti (OS2; PG4)**
  - Centralità/identità da valorizzare e connettere
    - Via Borgo Punta-via Giovanni XIII
    - Tratto iniziale di Via dei Frutteti
    - Complesso multifunzionale Ex Zenith
    - Tratto iniziale di via Pomposa
    - Portici di via Olanda
  - Opportunità di rigenerazione e conversione
    - Area Ex Colmec (*Scheda progettuale d'Ambito n.12*)
    - Ex centro riabilitativo San Giorgio
  - Aree di completamento e trasformazione
    - PUA via Carli

STRATEGIA SOVRALOCALE



Temi di base

- Perimetro del Territorio Urbanizzato
- Perimetro località/"Parte di città"
- Linea ferroviaria
- Fiumi e canali

Connessioni sovralocali di mobilità lenta

- Assi ciclabili di connessione con le frazioni

Accessibilità da Est e connessione con il Centro Storico

- Realizzazione della Bretella Est di San Giorgio
  Anello viario delle tangenziali di progetto
- Valorizzazione delle direttrici di accesso al centro storico
- Terminal extraurbano via Pomposa

Ricucitura dei margini urbani verso Sud

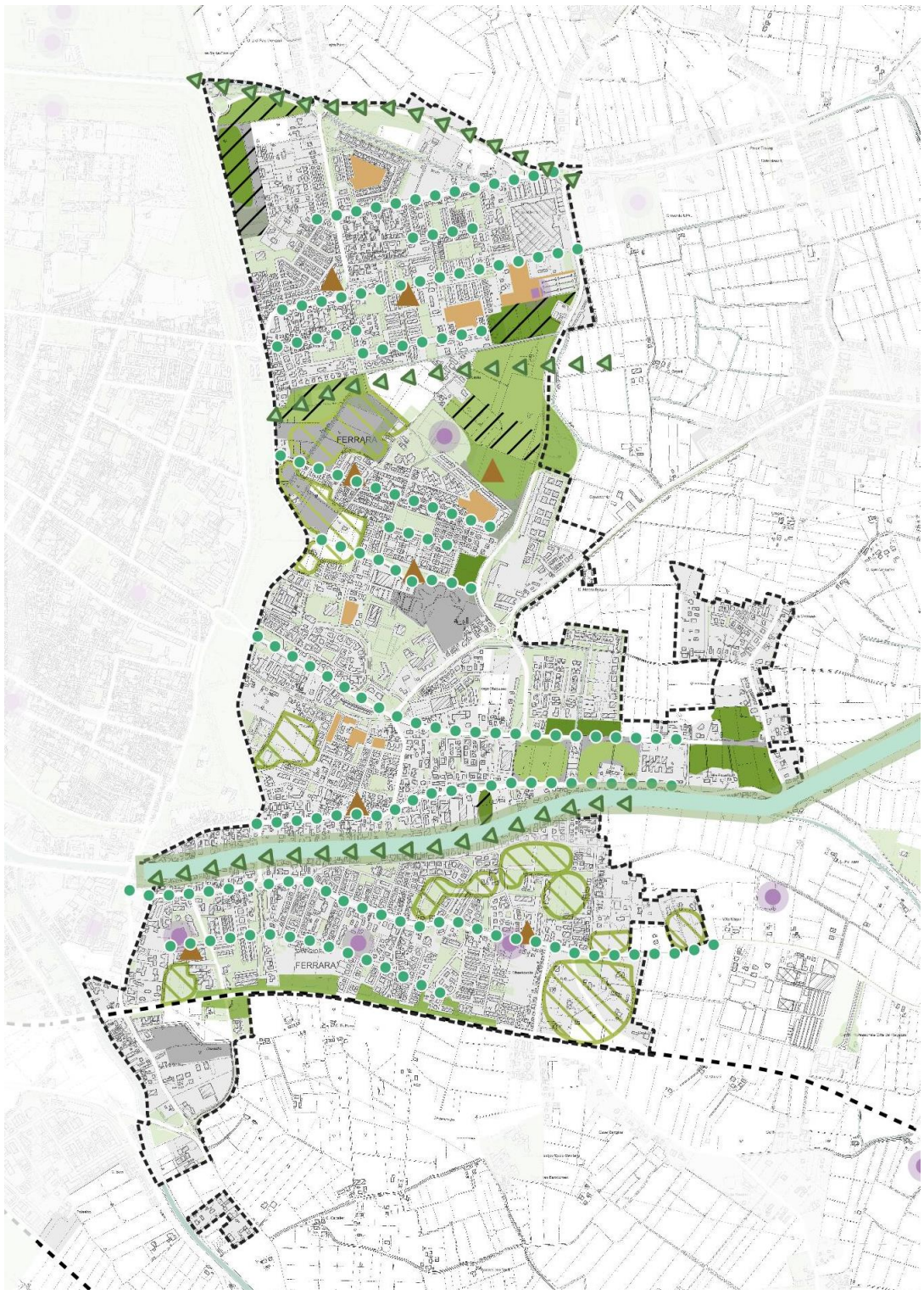
- Valorizzazione delle fermate della metropolitana di superficie
  Via Boschetto - Via S.Bartolo
- Connessione verde-fruitiva con il quartiere di via Bologna

Sistema del Po di Volano come asse primario di rigenerazione

- Recupero e rifunzionalizzazione delle aree dismesse sul Po di Volano
  Area ex Colmec - Scheda progettuale d'Ambito n.12
- Attuazione previsioni idrovia (Po di Volano) e recupero sponde con spazi di socialità e forestazione
- Realizzazione di nuovi approdi
  Area ex Colmec - Scheda progettuale d'Ambito n.12

Relazione con il parco delle Mura

- Nuove connessioni ciclabili con la cerchia muraria
- Tutela e cucitura delle aree verdi lungo le direttrici stradali della cerchia muraria
- Rinaturalizzazione con potenziali dotazioni
  Area ex Cogef - Scheda progettuale d'Ambito n.13
- Nuovo Parco urbano



Temi di base

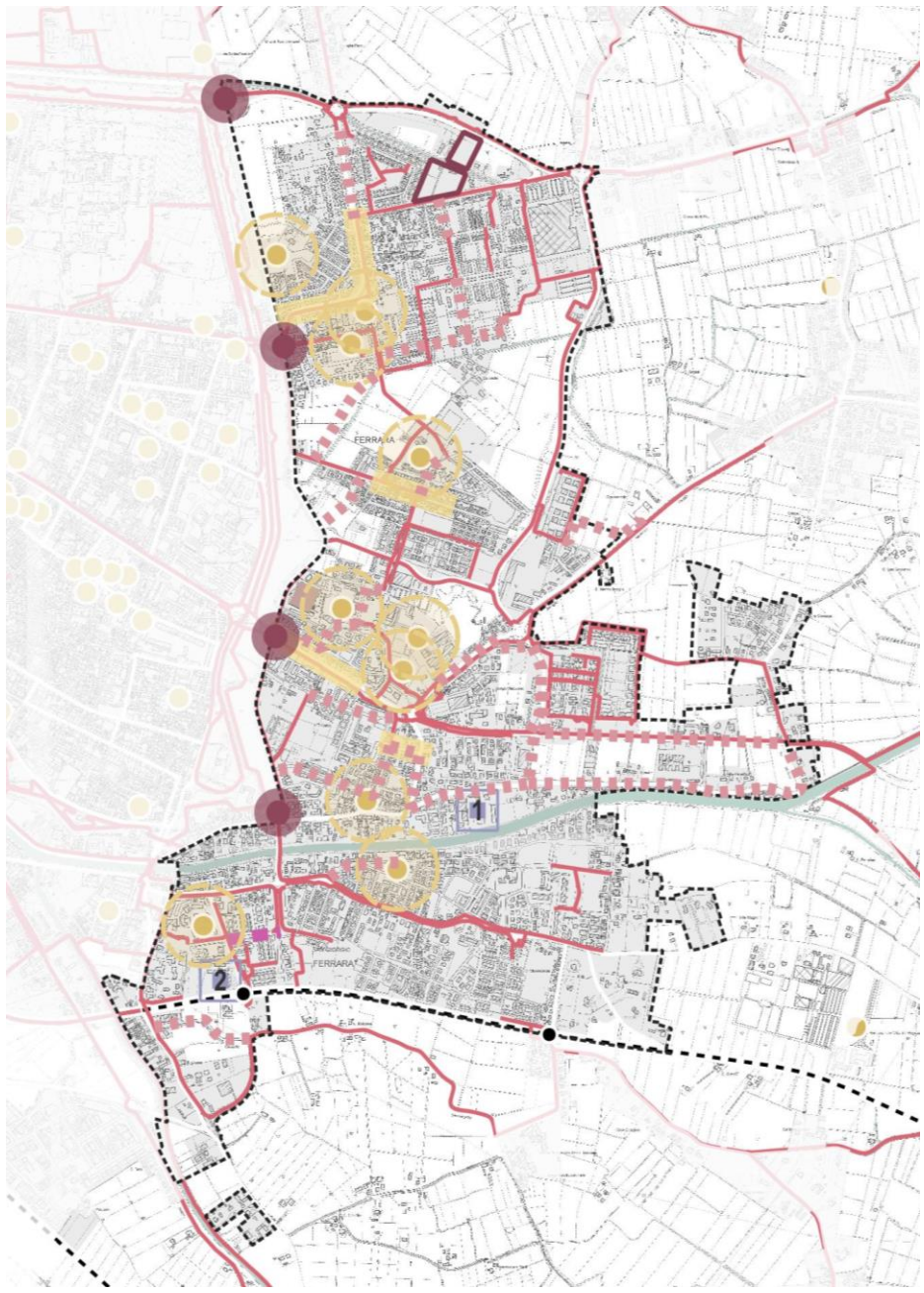
- Perimetro del Territorio Urbanizzato
- Perimetro località/"Parte di città"
- Linea ferroviaria
- Sistema del verde pubblico
- Attrezzature sportive
- Fiumi e canali

Valorizzare la rete di spazi verdi come misura di contrasto ai cambiamenti climatici

- Maglia urbana di potenziamento dell'ombra
- Coni visivi/cunei verdi di penetrazione nella cortina edilizia in direzione est-ovest
- Creazione di bosco ripariale/forestazione lungo il Po di Volano
- Sistema delle aree verdi (attrezzate e libere) da potenziare attraverso forestazione/desealing tra cui forestazione mirata, nei casi di mitigazione ricadenti su aree precedentemente utilizzate a discarica oltre che in chiave di mitigazione dell'impatto acustico e dell'inquinamento atmosferico *(tra cui: Scheda progettuale d'Ambito n.12)*
- Sistema delle aree verdi attrezzate da potenziare attraverso forestazione/desealing
- Spazi aperti da riqualificare in termini di adattamento climatico (desigillazione) e da attrezzare per interventi di gestione delle acque meteoriche

Tutela degli spazi vuoti interclusi nella trama dell'edificato come "cunei verdi"

- Aree verdi pubbliche e private da utilizzare per il potenziamento della biodiversità e della agricoltura periurbana
- Possibili acquisizioni patrimoniali per l'ampliamento del Parco del Vallo delle Mura e nelle aree di rigenerazione *(Scheda progettuale d'Ambito n.12)*
- Aree permeabili intercluse al territorio urbanizzato da tutelare *(tra cui: Scheda progettuale d'Ambito n.13)*



Temi di base

- Perimetro del Territorio Urbanizzato
- Perimetro località/"Parte di città"
- Linea ferroviaria
- Rete ciclabile esistente (scenario PUMS: esistenti e di progetto)
- Stazioni/fermate

Attrezzature collettive

- Scuole
- Fiumi e canali

Potenziare la maglia di connessioni ciclo-pedonali interne ai quartieri

- Attenzione alla pedonalità (realizzazione di marciapiedi e regolamentazione parcheggi in prossimità delle scuole)

Risoluzione delle criticità della rete ciclabile

- Ricuciture della rete e miglioramento capillarità
- Rafforzamento della mobilità ciclistica (PNRR)
- Miglioramento delle connessioni

Collegamenti est-ovest con il Vallo delle Mura

Valorizzare la rete degli spazi pubblici, delle attrezzature collettive e di infrastrutturazione degli insediamenti

- Centralità/identità da valorizzare e connettere

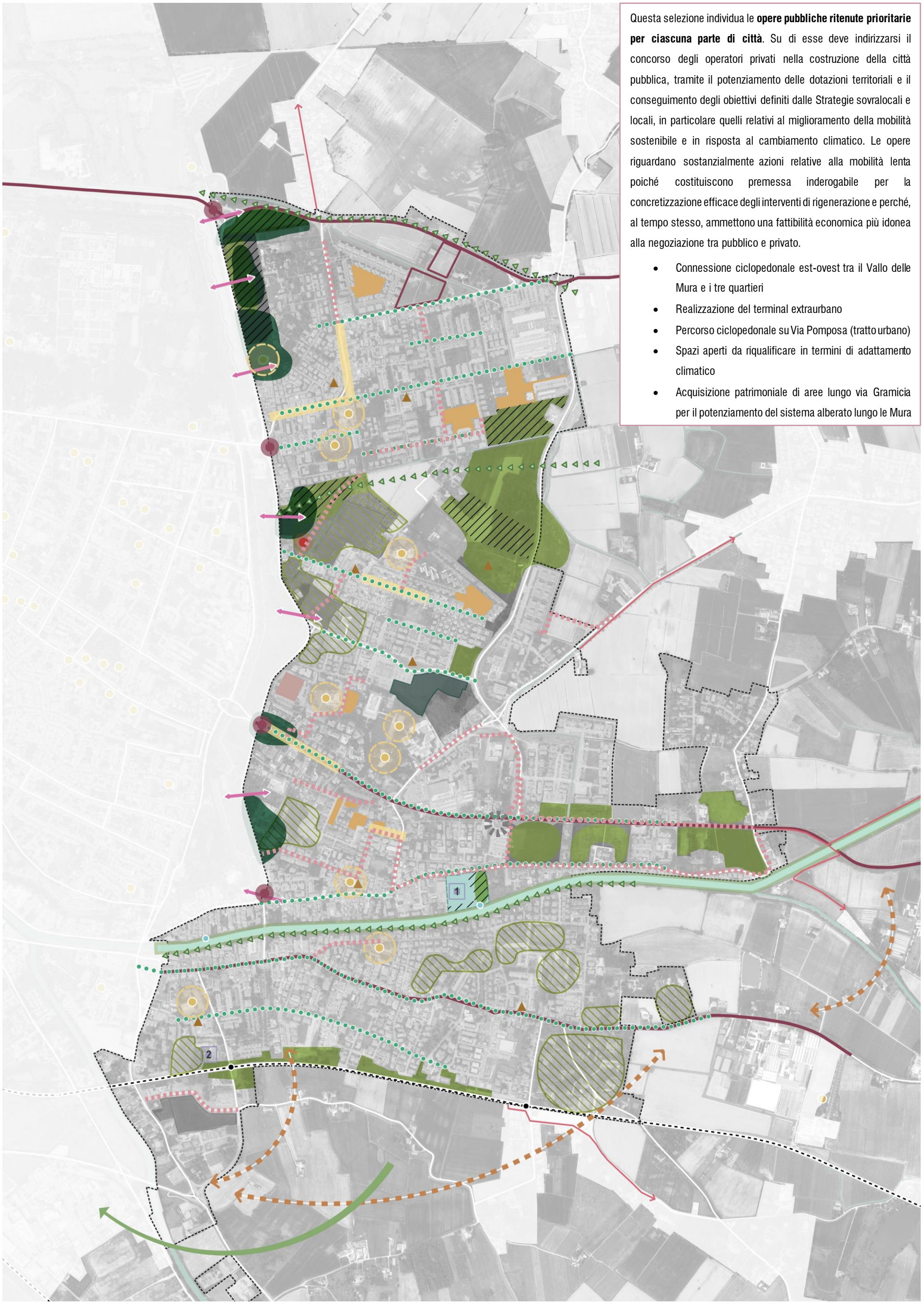
  Complesso multifunzionale Ex Zenith
- Centralità/identità da valorizzare e connettere

  Via Borgo Punta-via Giovanni XIII

  Tratto iniziale di Via dei Frutteti

  Tratto iniziale di via Pomposa

  Portici di via Olanda
- Opportunità di rigenerazione e conversione
  1. *Area ex Colmec - Scheda progettuale d'Ambito n.12*
  2. *Ex Centro Riabilitativo San Giorgio*
- Aree di completamento e trasformazione



Questa selezione individua le **opere pubbliche ritenute prioritarie per ciascuna parte di città**. Su di esse deve indirizzarsi il concorso degli operatori privati nella costruzione della città pubblica, tramite il potenziamento delle dotazioni territoriali e il conseguimento degli obiettivi definiti dalle Strategie sovralocali e locali, in particolare quelli relativi al miglioramento della mobilità sostenibile e in risposta al cambiamento climatico. Le opere riguardano sostanzialmente azioni relative alla mobilità lenta poiché costituiscono premessa inderogabile per la concretizzazione efficace degli interventi di rigenerazione e perché, al tempo stesso, ammettono una fattibilità economica più idonea alla negoziazione tra pubblico e privato.

- Connessione ciclopedonale est-ovest tra il Vallo delle Mura e i tre quartieri
- Realizzazione del terminal extraurbano
- Percorso ciclopedonale su Via Pomposa (tratto urbano)
- Spazi aperti da riqualificare in termini di adattamento climatico
- Acquisizione patrimoniale di aree lungo via Gramicia per il potenziamento del sistema alberato lungo le Mura



ZONA SUD

VIA BOLOGNA

INDICE DELLA SCHEDA

0. DESCRIZIONE DEL QUARTIERE

1. PROFILO DIAGNOSTICO

1.1 TERRITORIO

1.2 SOCIO- ECONOMIA E DEMOGRAFIA

1.3 QUALITA' URBANA

1.3. Tessuto urbano ed edilizio e tutele storico-architettoniche

1.3.2 Infrastrutture - Attrezzature collettive, servizi e dotazioni di prossimità

1.3.4 Interventi (di rigenerazione) in corso

1.3.5 Siti contaminati

1.4 MOBILITA' E ACCESSIBILITA'

1.4.1 Viabilità carrabile – Intermodalità

1.4.2 Percorsi ciclabili

1.4.3 Trasporto pubblico

1.5 QUALITÀ ECOLOGICO- AMBIENTALE

1.5.1 spazi verdi e qualità ecologica

1.5.2 Rischi antropici e ambientali

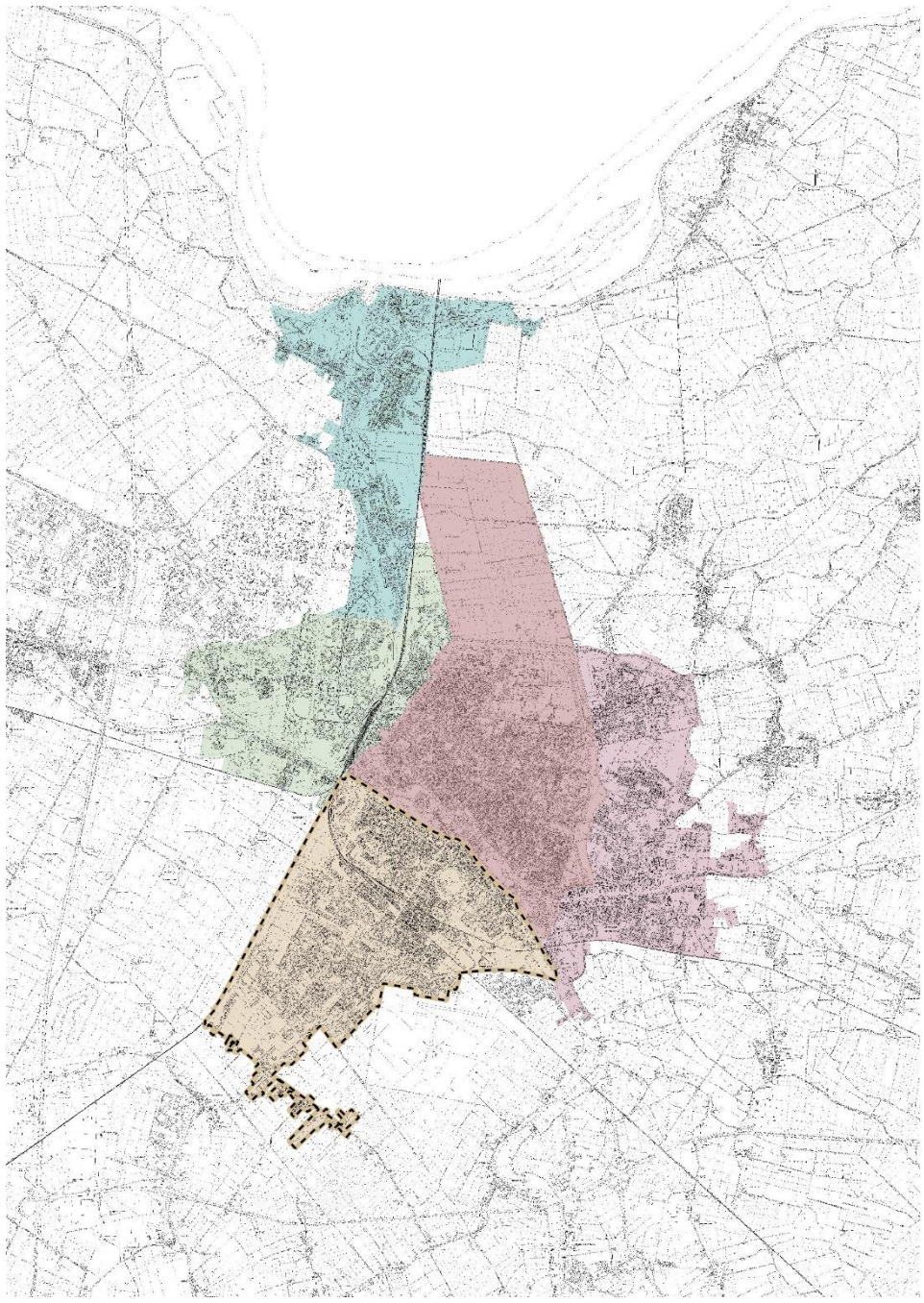
2. SINTESI DIAGNOSTICA

2.1 TABELLA DI SINTESI DEGLI ELEMENTI DI DEBOLEZZA E FORZA

2.2 IMMAGINE DI SINTESI DEGLI ELEMENTI DI DEBOLEZZA E FORZA

3. STRATEGIA SOVRALOCALE

4. STRATEGIE LOCALI





DESCRIZIONE DEL QUARTIERE

Espansione della città a sud del Centro storico, delimitata a ovest dalla linea ferroviaria per Bologna e a est dal Po di Primaro, è articolata nelle seguenti sotto-parti:

- le espansioni residenziali del dopoguerra a ridosso del Po di Volano e a sud lungo l'asse di via Bologna,
- i quartieri residenziali pianificati tra gli anni '60 e '70 (prevalentemente a ovest)
- un tessuto a diversa grana caratterizzato da edifici specialistici e dal villaggio artigianale (dove convivono diffusamente residenze nate a servizio delle attività artigianali) a sud dell'asse via Beethoven-Wagner

PROFILO DIAGNOSTICO

TERRITORIO

ESTENSIONE **684 ha**

AREE PERMEABILI **33,55 ha** – 4,9% (art. 32 c.3 lettera c L.R. 24/2017)

SOCIO-ECONOMIA E DEMOGRAFIA

Dati

ABITANTI 2020	**24.601**
ETÀ MEDIA	**50,45**
DENSITÀ (Ab/Ha)	**36,18**
TREND RESIDENTI (2010/2020)	**-2.17%**
% RESIDENTI CON PIÙ DI 80 ANNI	**10,9%**
% BAMBINI <14 ANNI	**10,7%**
INCIDENZA STRANIERI SU POPOLAZIONE RESIDENTE	**12,0%**
INCIDENZA ALLOGGI IN AFFITTO	**3.7%**

Dinamiche e quotazioni immobiliari *(Variazione 2016-2021- fonte OMI)*

Zona OMI	Denominazione	NTN 2021	NTN Var% 2021/16	IMI 2021	Quotazione media €/mq 2021	Quotazione media Variazione % 2021/16
B4	Città entro le Mura	452	18,95%	2,57%	1.838	-7,55%
C3	Fascia sud oltre le mura	342	27,61%	2,54%	1.358	-1,24%
D11	Prima cintura Sud Ovest	52	100,00%	2,63	1.175	-3,45%
	FERRARA	**1.997**	**44,08%**	**2,56%**	**1.351**	**-6,44%**

Rendite catastali

Il livello della rendita catastale degli immobili residenziali risulta essere basso nei tessuti a nord dell'asse di via Beethoven-via Wagner – dove è paragonabile a quello della porzione meridionale del centro storico - e medio nei tessuti a sud.

Diagnosi

Si rileva un'alta densità abitativa, soprattutto a nord: la più alta di tutti i quartieri se si esclude il Centro Storico. Il calo della popolazione è in linea con la media del centro urbano. A ovest sono presenti quartieri con edilizia realizzata con P.E.E.P., ai quali si è legata in passato un'immagine di degrado fisico e sociale (questo aspetto ha perso la sua criticità negli ultimi decenni). Sotto il profilo della composizione demografica, si riscontra una popolazione tendenzialmente più anziana a nord dell'asse via Beethoven-via Wagner. Si riscontra la presenza di un contesto sociale attivo, data la presenza di numerose comunità di quartiere.

I dati sui valori immobiliari confermano l'esistenza di due sottozone: la porzione a nord – tra il Volano e l'asse via Beethoven-via Wagner è allineata con la quotazione media del territorio comunale, mentre a sud - allontanandosi dal centro - i valori si abbassano rapidamente. I dati riportati evidenziano inoltre che nel periodo di riferimento 2016-2021 i valori sono scesi con un trend inferiore rispetto alla media comunale, a dimostrazione dell'appetibilità dell'area per usi residenziali.

Il livello di reddito non è uniforme nei quartieri della zona sud della città: è in generale più basso nei quartieri di viale Krasnodar e via Foro Boario, mentre risulta essere più elevato nel Villaggio Satellite e in Zona Ippodromo, dove valori sono in linea con il resto della città.

QUALITA' URBANA

Tessuto urbano ed edilizio

Il tessuto presenta una struttura insediativa costituita dai tessuti novecenteschi posti a sud delle mura e del centro storico, delimitata a ovest dalla linea ferroviaria per Bologna e a est dal Po di Primaro. Principale espansione lineare novecentesca della città, ha una composizione eterogenea ed è caratterizzata nella porzione nord da insediamenti pianificati (dal Piano Contini dei primi decenni del secolo fino ai grandi PEEP degli anni '60-'90 e alle lottizzazioni private dell'ultimo decennio) e da tessuti spontanei cresciuti prevalentemente ai margini della ferrovia e a su della Fiera, nonché da insediamenti artigianali e commerciali, ormai obsoleti.

RESIDUO DELLA PIANIFICAZIONE ATTUATIVA A FEBBRAIO 2022
S.U. residenziale residua: oltre 28.100 mq (937 ab. potenziali)

- PUA per espansione a destinazione residenziale
  STATO: non avviato
  LOCALIZZAZIONE: via Dotti

- PUA per espansione a destinazione residenziale
  STATO: non avviato
  LOCALIZZAZIONE: via Tassoni

- PUA di rigenerazione - cd. Corti di Angelica*****
  STATO: in corso [in corso di variante PNRR]
  LOCALIZZAZIONE: via Beethoven

- PUA per interventi di rigenerazione
  STATO: non partito
  LOCALIZZAZIONE: via dell'Aeroporto / via Bonacioli

- PUA per interventi di rigenerazione
  STATO: non partito
  LOCALIZZAZIONE: via dello zucchero

- PUA per espansione a destinazione artigianale-commerciale
  STATO: in corso
  LOCALIZZAZIONE: via Ferraresi

- PUA per espansione a destinazione produttiva/logistica (in parte di rigenerazione)
  STATO: fermo
  LOCALIZZAZIONE: via Messidoro

**la presente ricognizione fotografa lo stato di attuazione a febbraio 2022. Rispetto a ciò si aggiorna lo stato del PUA di rigenerazione – cd. Corti di Angelica con STATO: decaduto*

INTERVENTI DIRETTI RILEVANTI (2010-2020)

Nuove costruzioni e ampliamenti: **44**
Ristrutturazioni edilizie (+ Restauri e Risanamenti conservativi): **249**
Cambi d'uso: **83**

Ambiti degradati, dismessi o sottoutilizzati *(Cfr. tav. QC 6.5)*

Classificazione	Denominazione	Caratteristiche
Ambito pubblico degradato	Casa del Pellegrino - Ex Centro Riabilitativo San Giorgio	Edificio pubblico (INAIL) realizzato per il Giubileo, rifunzionalizzato poi come Centro Riabilitativo San Giorgio. Oggi risulta abbandonato.
Ambito degradato privato	Ex-sede Enel in via Putinati	Si segnala il tema del possibile "varco" sul fiume
Ambito degradato di proprietà mista pubblico/privata	Ex-Foro Boario	Di proprietà mista (Comune / COOP / FER) - Piano pubblico scaduto e non attuato che prevedeva cubature rilevanti e una struttura di vendita. In corso candidatura PNRR per Palazzetto da 1000 posti su area comunale. Andrebbe comunque rigenerata l'area non interessata dal progetto del palazzetto.

		In corso l'interramento della metropolitana di superficie con conseguente realizzazione di pista ciclabile.
Ambito pubblico (o di proprietà mista) degradato	Area Rivana	In corso il cantiere della metropolitana di superficie. Precedentemente utilizzata per eventi, giostre, etc. in parte sarà occupata dalle terre di scavo.
Ambito pubblico inutilizzato	Ex-Centro Ortofrutticolo – via Bologna	Edificio usato temporaneamente come sede della Polizia Locale (post-terremoto). Oggi inutilizzato. Di proprietà della Regione Emilia-Romagna.
Ambiti di rigenerazione con progettazione pubblica *in itinere*	Corti di Medoro / Angelica	Piano pubblico in parte attuato tramite accordo di programma per ERS e alloggi studenti in accordo con Acer. Porzione su Via Beethoven quasi completata, con la nuova sede della Polizia Municipale. Porzione residua oggetto di procedimento speciale ex art. 53 per la realizzazione di ulteriori alloggi, impianti sportivi e un parcheggio scambiatore, candidati al finanziamento PNRR-PINQUA.
Ambiti di rigenerazione con progettazione pubblica *in itinere*	Ippodromo + attrezzature su via Pastro (ex Bocciofila)	La parte meridionale del comparto è candidato a finanziamenti PNRR per realizzarvi uno studentato
Ambito privato con pianificazione pregressa non attuata vigente	PUA COOPSER	/
Ambito privato con pianificazione pregressa non attuata vigente	PUA Camerini	/

Tessuto storico-architettonico e testimoniale

A nord dell'asse via Beethoven-via Wagner non si rileva una la presenza consistente di complessi edilizi e fabbricati di valore storico-architettonico che testimoniano gli sviluppi di questa parte di città. A partire dai comparti più vicini al centro storico si segnalano il borgo storico di San Luca cresciuto tra via Fabbri, via Putinati e il Po di Volano, le espansioni lineari nate lungo via Bologna e via Argine Ducale. Segue il comparto urbano compreso tra via Argine Ducale, via Foro Boario e via Bologna caratterizzato da tipi edilizi e una maglia viaria ancora riconoscibili. Si segnalano poi i grandi quartieri costruiti tra gli anni '60 e '70:

- il complesso edilizio popolare "Il Quartiere" caratterizzato da dalla presenza di cortine residenziali (edifici in linea e a torre), fabbricati funzioni specialistiche e ampi spazi verdi. Le strutture impiegate, realizzate in cemento armato e in muratura portante, contribuiscono a definire l'immagine esterna degli edifici;
- i quartieri residenziali con relativi servizi (complesso della scuola De Pisis, chiesa di Sant'Agostino) compresi tra la linea ferroviaria e viale Krasnodar;
- il complesso edilizio popolare detto "Il treno" su viale Krasnodar caratterizzato da un fronte stradale definito e continuo;
- il complesso edilizio detto "Lo Stadio" e la scuola Matteotti.

I quartieri citati mantengono caratteri edilizi (tipologie edilizie, materiali) e una morfologia urbana (grandi comparti unitari, con cortine edilizie e ampi spazi verdi) riconoscibile e tipici dell'edilizia pubblica del secondo dopoguerra.

A sud di dell'asse via Beethoven-via Wagner si segnala la presenza pochi fabbricati storici isolati.

I principali beni culturali tutelati ai sensi del D.Lgs. 42/2004 sono localizzati nella porzione nord del comparto e riguardano prevalentemente immobili dismessi di grandi dimensioni in parte oggetto di progetti di riqualificazione/rigenerazione: l'ippodromo comunale, le palazzine del Foro Boario, la stazione viaggiatori con relativo scalo ferroviario di Porta Reno.

Infrastrutture - Attrezzature collettive, servizi e dotazioni di prossimità

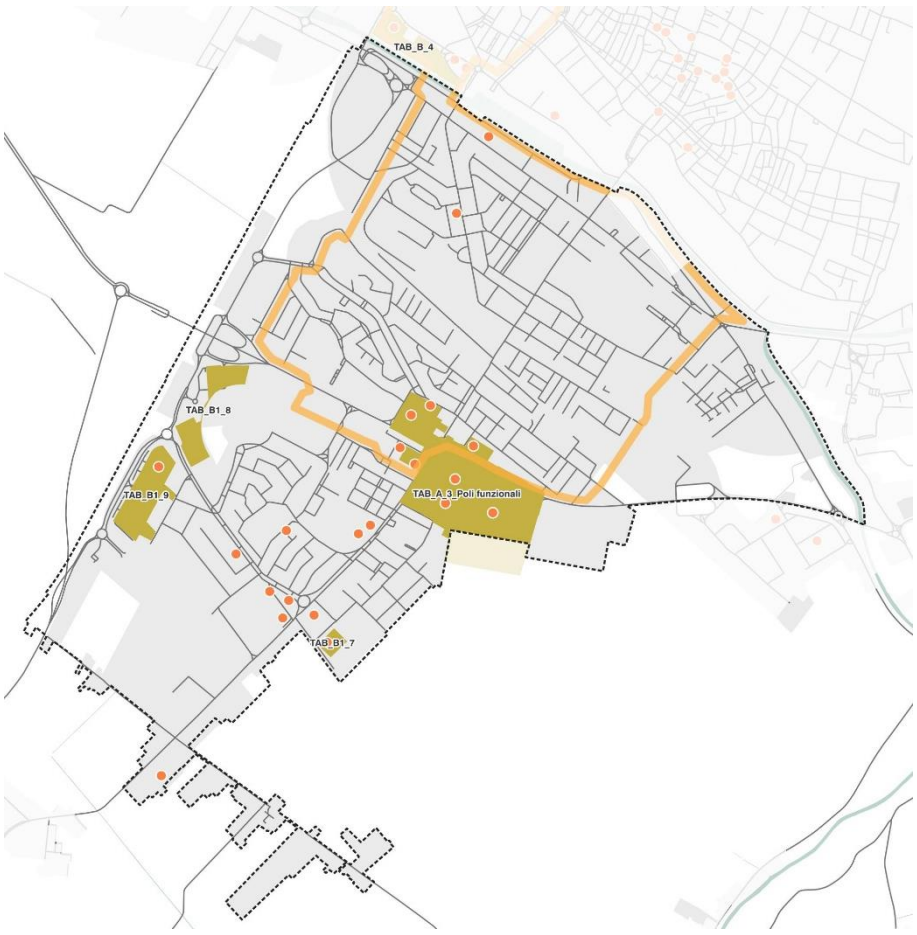
La porzione a nord è ben dotata di servizi e attrezzature pubbliche (in particolare strutture scolastiche), si segnala in particolare l'area Ippodromo – via del Campo, nella quale sono presenti numerose strutture e polarità, sebbene mal integrate in un "sistema". Si segnala la presenza della sede della Delegazione EST.

La città di Ferrara, inoltre si è candidata come ente capofila al bando regionale promosso ai sensi della Legge Regionale 12/2023 dell'Emilia-Romagna per l'istituzione di due hub - Centro Storico e di Prossimità che interessa nello specifico questa parte di città - all'interno del territorio comunale. Il progetto dell'Hub di prossimità si propone di valorizzare il tessuto urbano e sociale dell'area, favorendo la rigenerazione economica e culturale, attraverso un modello integrato di sviluppo che coniuga tradizione e innovazione.

Nella parte nord permane una rete diffusa di servizi di prossimità e negozi di vicinato, concentrati in alcuni assi principale (via Argine Ducale, via Foro Boario).

I principali **servizi** di scala urbana presenti sono:

- Commercio di vicinato, pubblici esercizi e mercato settimanale
- Uffici postali, caserma dei Carabinieri, caserma Polizia Locale
- Sedi dei vigili del fuoco, della protezione civile, di ARPAE
- Studi medici generici, farmacie, case per anziani, sedi AUSL, centro socio-riabilitativo
- Scuole (dagli asili nido alle scuole secondarie superiore)
- Impianti sportivi e palestre (piscine, campi sportivi, palazzetto, pista kart)
- Circoli socio-culturali, associazioni di volontariato
- Luoghi di culto (non solo culto cristiano cattolico)
- Cimitero



Il commercio nella zona sud

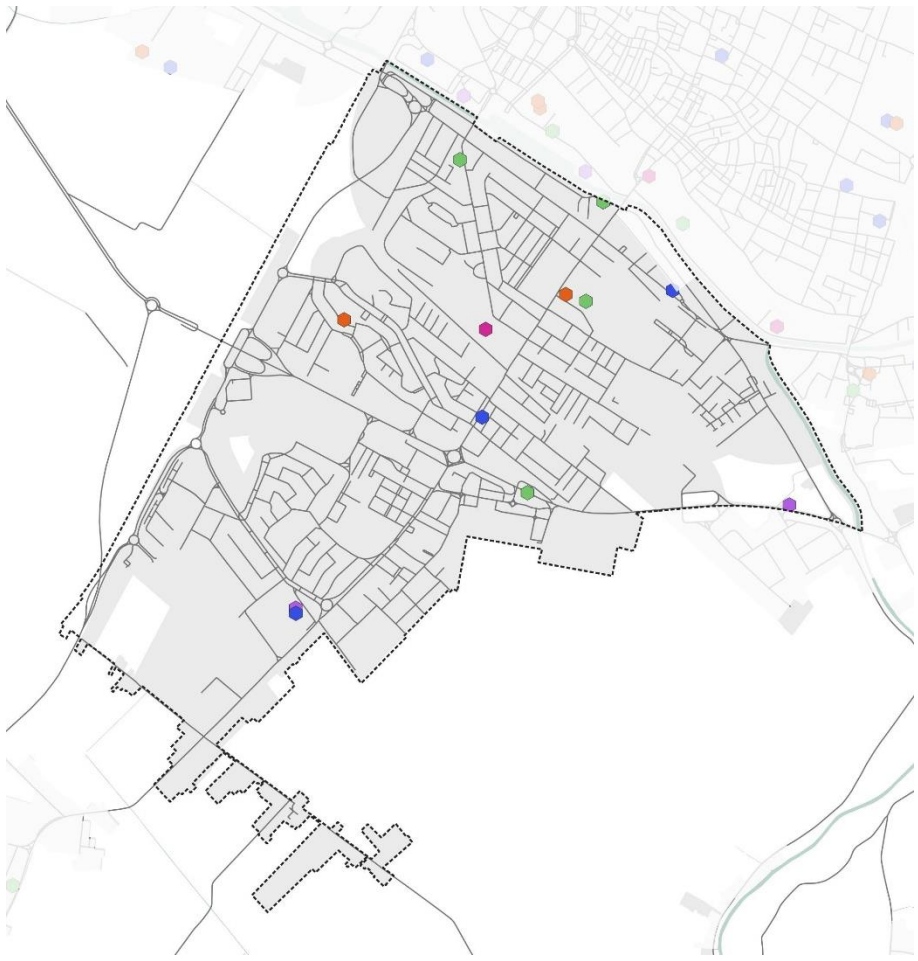
A sud, la natura ibrida del tessuto urbano ha comportato che agli insediamenti prevalentemente residenziali, si sia sovrapposta una rete di attività commerciali e di servizio di livello anche sovracomunale, quali: la Fiera e il sistema direzionale connesso (v. uffici della pubblica amministrazione, come le sedi ARPAE e CERPIC o la sede di Vigili del Fuoco), le direttrici del commercio di via Ferraresi/fiera (Ambito commerciale di attrazione di livello inferiore programmato B1_9 "Via della Fiera" - PARZIALMENTE ATTUATO" e Ambito commerciale di attrazione di livello inferiore programmato B1_8 "Via Ferraresi – Via Beethoven"- PARZIALMENTE ATTUATO") e via Bologna (Ambito commerciale di attrazione

di livello inferiore programmato B1_7 "via Bologna – via Caselli" - ATTUATO"), tra le strutture di vendita medie e grandi emerge il centro commerciale "Il Castello": "Polo funzionale di POIC A_3 Centro Commerciale "Il Castello" – ATTUATO"), le attrezzature sportive di v. Beethoven e l'aeroporto (volo, paracadutismo), tutte collocate nella porzione a sud dell'asse via Beethoven-via Wagner. A nord si segnala la presenza del polo scientifico-tecnologico di v. Saragat che comprende - oltre alla sede delle facoltà universitarie - l'incubatore d'impresa e il Tecnopolo. Storicamente il quartiere si è sviluppato anche grazie a interventi residenziali in attuazione della Legge sulla casa e permangono numerosi alloggi di Edilizia Residenziale Pubblica. Le Corti di Medoro è uno dei pochi complessi ERS in gestione ACER (con anche alloggi per studenti). Soprattutto a sud dell'asse via Wagner-via Beethoven si registra la carenza di servizi e dotazioni di prossimità.

È in corso un progetto di sviluppo del Servizio di Teleriscaldamento (HERA) tra via Bologna e l'asse di via Beethoven / Via Wagner, Corti di Medoro. Lo sviluppo sarà principalmente a servizio di: uno studentato, utenze commerciali e utenze comunali e private legate ad attività sportive (Piscina, Palazzetto dello sport e Palestre varie). Potenziale sviluppo anche lungo la direttrice di viale Krasnodar.

Siti contaminati

Indicazione ideogrammatica dei siti presenti nell'Anagrafe regionale dei siti contaminati istituita ai sensi della DGR 1106/2016



I siti contaminati nella zona sud

- Potenzialmente contaminato
- Non contaminato
- Contaminato
- Certificato
- Attivata la bonifica

Interventi (di rigenerazione) in corso

- **PNRR | Aeroporto** Rafforzamento e ampliamento dell'impianto anche per eventi sportivi e manifestazioni
- **PNRR | PINQUA: Corti di Angelica** alloggi ERS e impianti sportivi
- **PNRR | Foro Boario** Palazzetto dello sport
- **PNRR | Ippodromo (UNIFE)** Studentato
- **PNRR | Scuola Pietro Lana** Servizi di quartiere
- **PNRR | Palestra via Canonici**

Diagnosi

La struttura insediativa risulta eterogenea in quanto composta da: insediamenti pianificati dei primi decenni del Novecento, insediamenti PEEP degli anni '60-'90, lottizzazioni private dell'ultimo decennio, tessuti spontanei cresciuti ai margini della ferrovia, da insediamenti artigianali e commerciali, nonché da comparti specialistici (fiera, polo universitario, etc).

Il sistema infrastrutturale ha condizionato lo sviluppo e il funzionamento della struttura urbana: via Bologna - la principale arteria di comunicazione dell'ambito - costituisce una barriera di separazione fra gli insediamenti in direzione est-ovest, mentre le linee ferroviarie per Ravenna e per Codigoro hanno invece costituito storicamente una cesura in direzione nord-sud. L'unificazione delle linee e il relativo interramento in corso di realizzazione costituiscono un'occasione per l'eliminazione di tali cesure.

A livello funzionale si segnala come il quartiere del Villaggio Artigianale/Satellite "soffra" la sua natura ibrida, dove le attività produttive-artigianali esistenti tentano una difficile convivenza con l'uso residenziale. Per quanto riguarda invece gli insediamenti prettamente non residenziali, si rileva come gli insediamenti artigianali e commerciali esistenti siano obsoleti. Si segnala comunque l'opportunità di riqualificazione offerta dalle nuove polarità urbane in corso di attuazione o di recente realizzazione, come il comparto delle cd. Corti di Medoro, il progetto del nuovo palazzetto dello sport, la riqualificazione dell'ex-scuola Pietro Lana, etc.

Per quanto riguarda il livello di dotazioni e servizi si segnala la presenza di una diffusa rete di servizi di prossimità e negozi di vicinato nella porzione nord (pur registrando un progressivo indebolimento) mentre nella porzione sud si registra una carenza di servizi e dotazioni di prossimità a servizio degli insediamenti residenziali e ibridi.

Si segnala l'assenza di spazi pubblici attrezzati e di qualità negli insediamenti residenziali risalenti al primo Novecento e in quelli localizzati a sud-est del comparto soprattutto rispetto al potenziale fabbisogno generato dalla fascia di età degli adolescenti. Sempre negli insediamenti residenziali del primo Novecento si riscontra anche una certa scarsità di parcheggi.

In generale si si evidenzia la mancata messa a sistema e integrazione tra le strutture e le attrezzature pubbliche presenti.

Sotto il profilo del livello di adeguatezza delle reti, si segnalano problemi di allagamento da forti piogge – in particolare nella parte nord – e l'assenza di rete fognaria in via Messidoro.

MOBILITA' E ACCESSIBILITA'

Viabilità carrabile - Intermodalità

Grazie all'apertura dei raccordi tra via Modena e via Beethoven e fra via Fiera e il casello autostradale, è stato avviato negli ultimi anni un percorso di "risignificazione" di via Bologna come "asse urbano" attraverso interventi, già in parte realizzati o in corso.

Nell'ambito del progetto del nuovo sistema di metropolitana leggera, sono in corso interventi per il trasferimento in tunnel delle linee ferroviarie per Ravenna e Codigoro, che delineano una delle principali opportunità di trasformazione del quartiere per il prossimo futuro.

Relativamente alla presenza di parcheggi scambiatori esistenti o potenziali, il tessuto edilizio compatto lungo la sponda sud del Volano è privo di spazi destinabili a parcheggio a servizio del Centro Storico. Ampie superfici per il parcheggio si trovano invece in corrispondenza delle strutture commerciali a sud e che come tali si prestano più all'intermodalità tra mezzo privato e TPL, che allo scambio con mezzi di mobilità dolce verso il Centro Storico.

Sono previste due fermate della metropolitana di superficie, in corrispondenza della scuola superiore Aleotti a ovest e in prossimità dell'area Rivana in direzione est.

Le analisi effettuate nell'ambito del PUMS (Quaderno delle simulazioni – Grado di saturazione - stato attuale) evidenziano le seguenti strade a maggior traffico e a rischio congestione:

- via Bologna in corrispondenza dei binari ferroviari
- via Ferraresi in corrispondenza della rotatoria con via Argine Ducale/via Bonzagni
- via Wagner in direzione est/ovest in particolare nel tratto compreso tra le 2 rotatorie via Wagner/via Ravenna e via Wagner/via Fabbri

Percorsi ciclabili

L'insediamento è caratterizzato dall'asse ciclabile di recente realizzazione lungo via Bologna, recentemente prolungata verso sud fino a Chiesuol del Fosso.

Più deboli sono invece gli altri collegamenti nord-sud, ad esempio verso le Corti di Medoro e la Fiera a ovest o verso la Rivana ad est: si tratta di collegamenti frammentati e ulteriormente ostacolati dal cantiere di interramento dei binari.

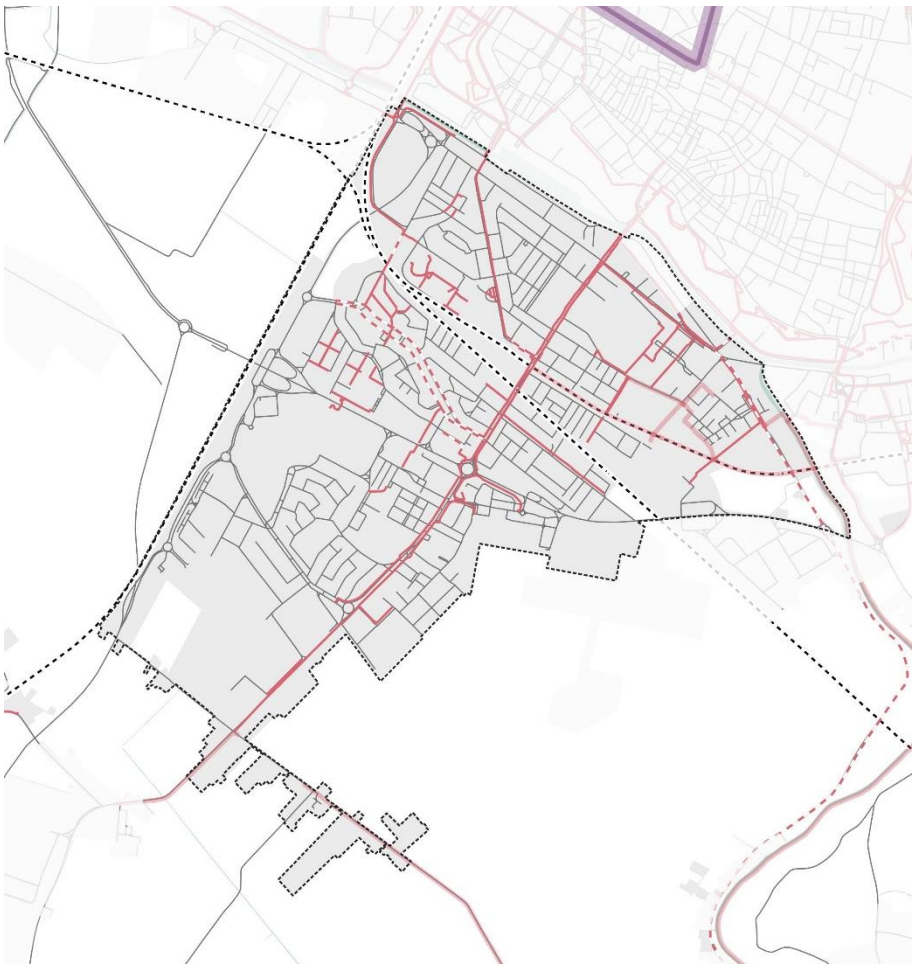
Debole è anche la presenza di collegamenti in sicurezza in direzione est-ovest, in particolare quelli che consentono di raggiungere il complesso Corti di Medoro e le attrezzature sportive.

Sono in corso di completamento la pista ciclabile lungo il tratto ovest di via Mulinetto (Polo Scientifico-Tecnologico) e il suo raccordo col sistema di ciclabili urbane oltre il Ponte della Pace. Interventi per il rafforzamento della mobilità ciclistica saranno finanziati attraverso il PNRR interesseranno il tratto rimanente di via Mulinetto, via Saragat-via dello Zucchero, via Ippodromo, via Poletti e via Gardni.

Trasporto pubblico

La porzione nord è servita non solo lungo l'asse di via Bologna, ma anche da una linea che attraversa il quartiere lungo l'asse est-ovest. La porzione sud è invece collegata al centro storico e agli insediamenti a nord con un unico tragitto lungo via Bologna (che attraversa il quartiere Krasnodar).

Lungo via Bologna passa inoltre un'asse del trasporto extraurbano in direzione sud (con fermata a Chiesuol del Fosso) che collega Ferrara a Bologna.



Rete ciclabile esistente (o in fase di realizzazione)
Sede promiscua ciclabile-veicolare
Rete ciclabile di progetto
Ciclabile Vento
Ferrovia (linee esistenti)

Interventi (di rigenerazione) in corso

IDROVIA FERRARESE

- Dragaggio del Po di Volano e trattamento/smaltimento/recupero dei fanghi dragati;
- Sistemazioni spondali realizzazione di piste ciclabili (non finanziato);
- Adeguamento dei ponti (non finanziato);

METROPOLITANA DI SUPERFICIE (+ deposito di scavo in area Rivana)

Diagnosi

Rispetto al sistema degli assi carrabili si segnala il traffico e il rischio di congestionamento che interessano via Wagner, via Bologna e alcune delle strade che si innestano su quest'ultima (via Pesci, via Foro Boario, via Argine Ducale, etc). Anche viale Krasnodar risulta spesso attraversato da traffico intenso in quanto l'asse viene utilizzato come collegamento urbano per bypassare le grandi linee stradali esterne al quartiere, spesso intasate.

Per quanto riguarda la mobilità lenta, si segnala la frammentarietà del sistema dei collegamenti ciclabili: fatta eccezione per l'asse di via Bologna - in cui comunque il percorso risulta tortuoso, stretto e con numerosi accessi laterali - sono deboli sia i collegamenti nord-sud tra le porzioni di città a est e a ovest, sia il collegamento in sicurezza est-ovest.

In generale il sistema della mobilità è condizionato dalla cesura costituita dai binari delle due linee ferroviarie esistenti: il dimezzamento delle linee ferroviarie di attraversamento e interramento dei binari costituiscono una delle principali opportunità di trasformazione del quartiere per il prossimo futuro, anche sotto il profilo del sistema della mobilità e dell'aumento delle connessioni nord-sud.

QUALITÀ ECOLOGICO- AMBIENTALE

Spazi verdi e qualità ecologica

DOTAZIONE DI AREE VERDI
Aree pubbliche/Uso pubblico **148,0 ha** 58%

di cui

- il 53% è destinato a spazi verdi attrezzati e per lo sport,
- il 18% ad aree con funzione prevalentemente ecologica e di mitigazione,
- il 17% sono aree di pertinenza di altre attrezzature pubbliche
- il 12% è classificabile quale verde di corredo stradale

Aree private **107,0 ha** 42%

INDICE DI PERMEABILITÀ (INDV – *Normalized Difference Vegetation Index***)**
Via Bologna NORD **43,8%**

Via Bologna SUD **40,3%**

L'infrastruttura verde è costituita principalmente

- il verde pubblico all'interno dei quartieri, con giardini a prato, giardini attrezzati e aree per lo sport;
- le fasce verdi lungo il Po di Volano e il Po di Primaro
- gli orti condivisi di Via Poletti e gli orti sociali di Via Mosconi e Via Pesci.
- le aree verdi dell'ippodromo;
- le strutture scolastiche soprattutto del quartiere Krasnodar;
- le aree verdi della Rivana
- le aree verdi pubbliche e private di rispetto e/o mitigazione delle principali infrastrutture viarie (SS16, asse Wagner-Beethoven, SS Porrettana) e della linea ferroviaria Bologna-Ferrara
- le aree agricole che separano la Rivana dal Centro Artigiano San Giorgio
- le aree verdi private destinate a attuativi attuati o parzialmente attuati

L'infrastruttura blu è costituita dal Po di Volano e dal Po di Primaro.

Rischi antropici e ambientali

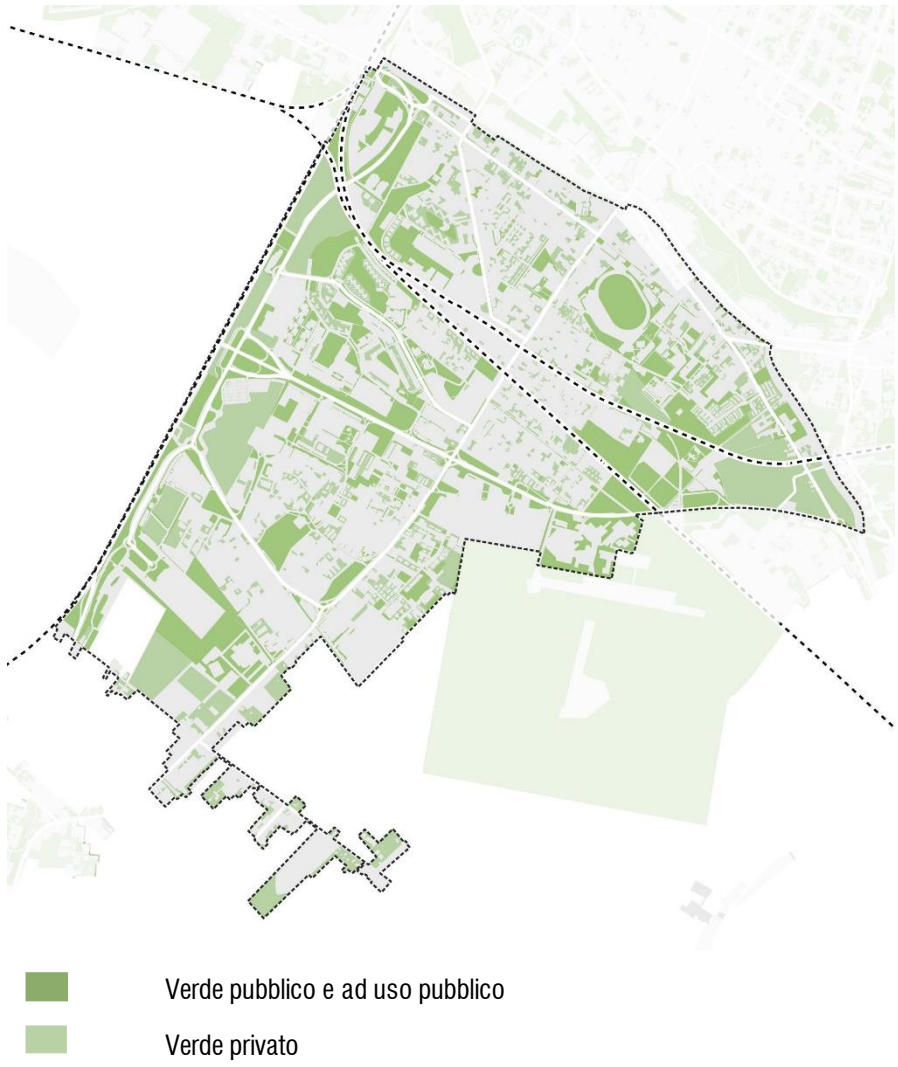
I principali rischi antropici ed ambientali della parte di città sono:

- Problemi di allagamento da forti piogge, in buona parte dell'abitato a nord dell'asse Beethoven-Wagner
- Impatto acustico dato dal passaggio della ferrovia
- Zone di tutela dei piani di rischio dell'aeroporto
- Criticità acustiche derivanti prevalentemente dalle linee ferroviarie, in particolare per i lavori di interramento della linea verso Codigoro, e dal traffico stradale lungo via Bologna e via Beethoven/via Wagner

Diagnosi

Nella porzione a nord dell'asse Wagner-Beethoven, le aree pubbliche sono numerose e intercettano numerosi servizi, polarità e attrezzature. Questa elevata disponibilità di aree verdi pubbliche non è però uniformemente distribuita e risulta essere fortemente parcellizzata. Si registrano in particolare:

- un sostanziale assenza di verde pubblico attrezzato a servizio degli insediamenti a ridosso del fiume e di via Bologna;
- la presenza di aree verdi più estese ai margini est dell'area residenziale poco collegate e dalla scarsa qualità ecologica (con una scarsa dotazione arborea anche rispetto al tema dell'ombreggiamento)



Una maggiore qualità dell'infrastruttura verde contraddistingue invece i grandi quartieri residenziali progettati tra gli anni '60 e '70, sia per dimensione che per dotazione arborea.

Si registra inoltre la presenza di cunei inedificati con funzione agricola e di verde pubblico a est e la presenza di aree pubbliche e assi stradali orientati lungo la principale direttrice delle brezze estive (est-ovest), nonché la presenza di due importanti infrastrutture blu: il Volano a nord e il Primaro a est (che costituisce sito della Rete Natura 2000). Tuttavia, rispetto all'infrastruttura blu esistente, si segnala come manchino sbocchi diretti sul Volano e sia presente una sola area verde pubblica affacciata sul Primaro.

Si segnala infine come a sud dell'asse Wagner-Beethoven l'insediamento si caratterizzi invece per una la carenza di spazi verdi attrezzati di qualità e l'assenza di un'infrastruttura verde che innervi il Villaggio Artigianale.

Negli anni recenti sono stati realizzati interventi di forestazione urbana in aree pubbliche per rafforzare la fascia verde di mitigazione della linea ferroviaria nord-sud (la cui efficacia è però ridotta dalla presenza di proprietà private) e in altre aree più a sud, come ad esempio l'ampia area verde posta all'incrocio tra via Bologna, via Veneziani e via Monteverdi (attuato nell'ambito del Progetto UIA Air break). Sempre rispetto al sistema delle aree verdi, si rileva la presenta di un bacino di superfici inedificate disponibili al completamento dell'infrastruttura verde lungo i binari a ovest e attorno all'area della Rivana a est.

Le aree che più contribuiscono al livello alto di **servizi ecosistemici** di regolazione sono le aree verdi dei principali quartieri pianificati a ovest di via Bologna e a nord di via Beethoven (parco del complesso residenziale "il quartiere", parco Barlaam, sistema di parchi e giardini che fanno perno sul parco lineare di via Krasnodar) che presentano una buona dotazione di masse arboree di rilievo, mentre quelle di più scarso valore sono quelle trattate a prato presenti lungo il margine ovest (dove però sono stati realizzati i recenti interventi di forestazione) e nella zona Rivana. Tra le aree che offrono livelli maggiori di servizi culturali ci sono - oltre ai parchi "identitari" che caratterizzano i complessi edilizi degli anni '60 e '70 già citati – l'area verde dell'ippodromo e gli orti urbani dell'area Rivana.

SINTESI DIAGNOSTICA

TABELLA DI SINTESI DEGLI ELEMENTI DI DEBOLEZZA E FORZA

Tema	Elemento di debolezza	Elemento di forza
Socio-economia e demografia	• Calo della popolazione (in linea con la media del Centro Urbano) • Alta densità abitativa	• Contesto sociale attivo con numerose comunità di quartiere • Appetibilità del quartiere per usi residenziali dimostrata da un trend negativo dei valori immobiliari poco accentuato
Tessuto urbano ed edilizio	• Presenza di quartieri dalla natura ibrida in cui convivono funzioni residenziali con quelle artigianali-produttive (villaggio Satellite/villaggio artigianale) • Obsolescenza degli insediamenti artigianali e commerciali • Presenza di elementi di cesura tra gli insediamenti: via Bologna e linee ferroviarie	• Nuove polarità urbane in corso di attuazione o di recente realizzazione (Corti di Medoro, il progetto del nuovo palazzetto dello sport, la riqualificazione dell'ex-scuola Pietro Lana)
Attrezzature collettive, servizi e dotazioni di prossimità	• Carenza di servizi e dotazioni di prossimità • Mancata messa a sistema e integrazione tra le strutture e le attrezzature pubbliche presenti • Assenza di spazi pubblici attrezzati e di qualità (insediamenti residenziali di primo Novecento, ambito residenziale a sud-est)	• Diffusa rete di servizi di prossimità e negozi di vicinato nella porzione nord • Presenza di strutture commerciali attrattive • Presenza di strutture commerciali attrattive con potenzialità commerciali ancora inespresse, inserite in aree adeguatamente infrastrutturate • Istituzione dell'HUB DI PROSSIMITA' (DGC n. 56 del 18/02/2025) e relativo Piano di sviluppo e innovazione (DGC n. 124 del 25/03/2025) che si propone come uno strumento per rivitalizzare il commercio e la rete dei servizi di prossimità in un'ottica di sviluppo sostenibile ed innovazione • Progetto di sviluppo del Servizio di Teleriscaldamento (HERA)
Mobilità e accessibilità	• Traffico di attraversamento (via Bologna, via Wagner, viale Krasnodar) • Frammentarietà del sistema dei collegamenti ciclabili • Cesura data dalle due linee ferroviarie alla rete ciclabile esistente •	• Interventi di eliminazione e interramento delle linee ferroviarie in corso • Previsione nel PUMS di realizzazione della bretella Est
Spazi verdi e qualità ecologica	• Parcellizzazione e distribuzione disomogenea delle aree verdi • Presenza di estese aree verdi poco collegate e dalla scarsa qualità ecologica ai margini orientali • Assenza di verde pubblico attrezzato a servizio degli insediamenti a ridosso del fiume e di via Bologna • Assenza di affacci diretti sul Po di Volano • Presenza limitata di affacci diretti sul Po di Primaro • Carenza di spazi verdi attrezzati a sud dell'asse Wagner-Beethoven • Assenza di un'infrastruttura verde che innervi il Villaggio Artigianale • Per il Canale Burana/Po di Volano e il Po di Primaro si rileva uno scarso stato ecologico (rif. QC0 paragrafo 5.5.6) **Rischi antropici ed ambientali** • Problemi di allagamento da forti piogge	• Presenza di aree verdi di qualità ecologica nei quartieri residenziali progettati tra gli anni '60 e '70 • Presenza di cunei verdi, aree pubbliche e assi stradali orientati lungo la principale direttrice delle brezze estive • Presenta di superfici inedificate disponibili al completamento dell'infrastruttura verde (lungo i binari a ovest e nell'area Rivana a est)

Legenda dell'immagine di sintesi

Mobilità e accessibilità

Debolezze

Traffico di attraversamento

Discontinuità della rete ciclabile

Punti di forza

Linee ferroviarie in corso di interramento o eliminazione

Tessuto urbano ed edilizio

Debolezze

Cesure lineari costituite dalle linee ferroviarie e da via Bologna

Convivenza problematica di funzioni residenziali con quelle artigianali-produttive

Villaggio artigianale con residenze nata come pertinenze delle attività artigianali-produttive

Obsolescenza degli insediamenti artigianali e commerciali

Ambiti privati con pianificazione pregressa non attuata

Situazioni incompiute nell'urbano

Punti di forza

Nuove polarità urbane in corso di attuazione o di recente realizzazione

Corti di Medoro
Nuovo palazzetto dello sport
Riqualificazione dell'ex-scuola Pietro Lana

Aree di rigenerazione disponibili per interventi di riuso e rigenerazione

Attrezzature collettive, servizi e dotazioni di prossimità

Debolezze

Grandi servizi tecnici non connessi con tra loro e con il contesto

Carenza servizi (spazi pubblici, piazze)

Carenza di spazi verdi attrezzati

Punti di forza

Aree con buona dotazione di servizi

Concentrazione di attività commerciali di vicinato e servizi

HUB di prossimità (DGC 56/25)

Strutture commerciali attrattive

Polo funzionale di POIC A_3 Centro Commerciale "Il Castello"

Strutture commerciali attrattive e con potenzialità commerciali ancora inespresse su aree adeguatamente infrastrutturate

Ambito commerciale di attrazione di livello inferiore programmato B1_8 "Via Ferraresi – Via Beethoven"

Ambito commerciale di attrazione di livello inferiore programmato B1_9 "Via della Fiera"

Spazi verdi e qualità ecologica

Debolezze

Presenza di spazi verdi di scarso valore ecologico e non connessi

Assenza di rapporto degli insediamenti con le vie d'acqua

Areali urbani con criticità di gestione delle acque meteoriche

Assenza di un sistema di aree verdi all'interno del villaggio artigianale

Punti di forza

Valore naturalistico e paesaggistico del Po di Volano e del Po di Primaro

Area ad alto livello di servizi ecosistemici (di regolazione, culturali)

Aree permeabili inedificate intercluse tra l'insediamento e gli spazi aperti rurali

Temi di base

Dotazioni/servizi di prossimità

Attrezzature sportive

Spazi verdi attrezzati

Verde urbano

Assi di attraversamento principali

IMMAGINE SINTESI DEGLI ELEMENTI DI DEBOLEZZA E FORZA



PARTE STRATEGICA

STRATEGIA SOVRALOCALE

- **Connessioni sovralocali di mobilità lenta (OS4 – LS5)**
  - Ciclabili di previsione verso le frazioni
- **Accessibilità da sud (OS4)**
  - Realizzazione del bypass carrabile via Sammartina/via Bologna in corrispondenza degli insediamenti commerciali e artigianali esistenti
  - Realizzazione della mobilità di progetto
    - Nuovo collegamento carrabile via Fiera – via Bologna in corrispondenza del polo fieristico e del Cerpic.
    - Nuova rete di mobilità dell'area Rivana con implementazione dell'area parcheggio
    - Nuovo parcheggio scambiatore in struttura su via Beethoven (investimento PINQUA-PNRR)
  - Valorizzazione delle direttrici di accesso al centro storico da sud (Bologna)
- **Sviluppo delle filiere produttive e commerciali lungo la direttrice nord-sud del tracciato AV-AC (OS3)**
  - Riqualificare le aree terziarie dal punto di vista paesaggistico ed ecologico-ambientale
  - Consolidamento dei distretti-obiettivo finalizzati al raggiungimento di specifici target funzionali complessi in ambiti urbani determinati.
    - Via Ferraresi-via della Fiera e via Bologna come assi direttori del commercio sovralocale

- **Sistema del Po di Volano come asse primario di rigenerazione e infrastruttura di paesaggio verde e blu (PG2)**
  - Attuazione delle previsioni Idrovia (Po di Volano) e recupero sponde con realizzazione di nuovi approdi, percorsi ciclabili, spazi di socialità e forestazione
  - Recupero e rifunzionalizzazione delle aree dismesse sul Po di Volano:
    - Ex- sede Enel (*Scheda progettuale d'Ambito n.14*)

- **Relazione col parco delle Mura (PG4)**
  - Connessioni ciclabili con la cerchia muraria da prolungare all'interno del comparto

- **La metropolitana della ricucitura e i margini urbani per un nuovo parco urbano sud (OS4-LS3; PG5)**
  - Valorizzazione delle fermate della metropolitana di superficie
  - Realizzazione della cintura verde di connessione est-ovest sul tracciato della ferrovia interrata come parco lineare attrezzato
  - Riorganizzazione delle connessioni verdi tra cintura verde, area Rivana e ambito Ippodromo come nuovo Parco Sud
  - Estensione della rete di fruizione del verde fino al collegamento con il Parco delle Mura.
  - Realizzazione della pista ciclabile sul tracciato dismesso della ferrovia e contestuale realizzazione di connessioni trasversali ciclabili nord-sud
  - Recupero e rifunzionalizzazione degli ambiti degradati o sottoutilizzati che gravitano attorno al sistema delle nuove fermate della metropolitana di superficie
    - Ambito dell'Ippodromo, per gran parte del quale è in corso una candidatura PNRR che prevede la rifunzionalizzazione a studentato. L'ambito include, a nord, l'attrezzatura sportiva di via Pastro e la Bocciofila attualmente inutilizzata.
    - Area Rivana, da rifunzionalizzare e aprire a funzioni urbane all'aperto, specialmente ricreative e per il tempo libero, compatibilmente con il deposito permanente dei materiali da scavo derivanti dall'interramento dei binari (possibile bike park con pista per mountainbike), tra cui la sistemazione dell'area con il progetto di una nuova area di sosta
    - Ambito Ex-Foro Boario, interessato parzialmente dal progetto di un nuovo palazzetto dello sport e da restituire a usi urbani *(Scheda progettuale d'Ambito n.15)*

STRATEGIA LOCALE

SL.1

- **Valorizzare la rete di spazi verdi come misura di contrasto ai cambiamenti climatici (OS1-LS2; PG2)**
  - Sistema delle aree verdi (attrezzate o libere) da potenziare attraverso forestazione/qualificazione ecologica
    - Fasce verdi in luogo delle linee ferroviarie di prossima dismissione/interramento
    - Fasce verdi lungo le linee ferroviarie (in chiave di mitigazione dell'impatto acustico)
    - Fasce verdi lungo la viabilità carrabile principale (in chiave di mitigazione dell'impatto acustico e dell'inquinamento atmosferico)
  - Maglia urbana di potenziamento dell'ombra
  - Cunei verdi di penetrazione est-ovest da tutelare (comprese aree permeabili intercluse al territorio urbanizzato)
  - Creazione di bosco ripariale/forestazione lungo il Po di Volano e il Po di Primaro

- **Potenziare le connessioni ambientali e paesaggistiche (OS1-LS2)**
  - Realizzazione di connessioni est-ovest esterne al comparto
    - connessione via Mulinetto - via Arginone
    - connessione con l'insediamento di via Comacchio

- **Tutelare gli spazi vuoti interclusi nella trama dell'edificato come "cunei verdi" (OS1-LS2)**
  - Possibili acquisizioni patrimoniali nelle aree di rigenerazione
    - Ex-sede Enel (*Scheda progettuale d'Ambito n.14*)
    - Ex Foro Boario – Ambito B (*Scheda progettuale d'Ambito n.16*)

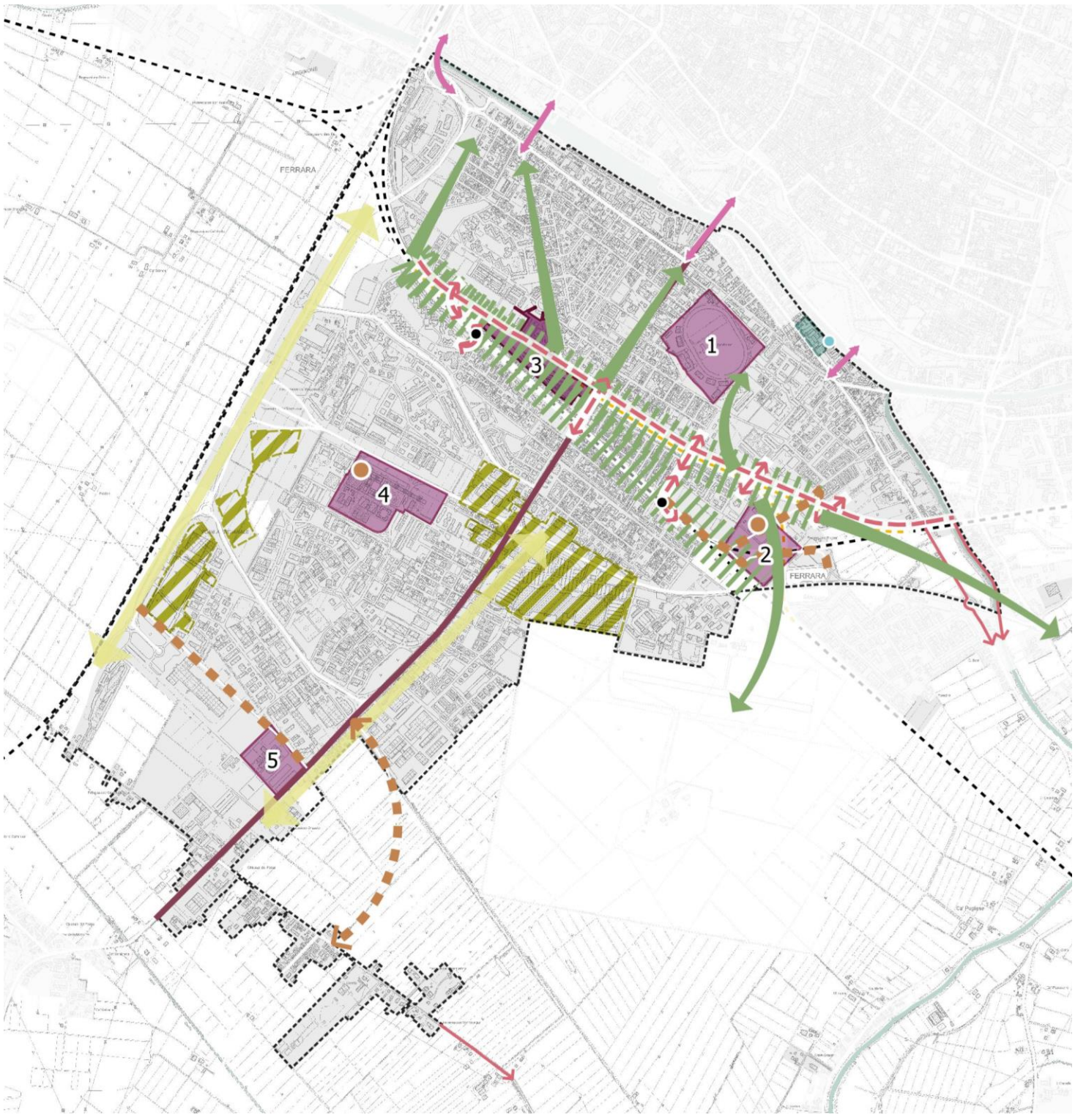
SL.2

- **Potenziare la maglia di connessioni ciclo-pedonali interne tra i quartieri e con il centro storico (OS4-LS5)**
  - Attenzione alla pedonalità in particolare in prossimità delle attrezzature collettive
  - Implementazione dei percorsi ciclabili in particolare nei collegamenti tra le polarità: Corti di Medoro, Palazzetto dello sport nel Foro Boario, centro polifunzionale per famiglie Ex Pietro Lana
  - Risoluzione delle criticità della rete ciclabile
    - Miglioramento delle connessioni ciclopedonali est-ovest
    - Miglioramento delle connessioni ciclopedonali nord-sud
    - Ricuciture della rete e miglioramento capillarità
    - Miglioramento della sicurezza ciclabile su via Bologna
    - Rafforzamento della mobilità ciclistica lungo le direttrici oggetto di investimento PNRR

- Riduzione del traffico di attraversamento lungo viale Krasnodar

- **Valorizzare la rete degli spazi pubblici, delle attrezzature collettive e di infrastrutturazione degli insediamenti (OS2; PG5)**
  - Aree di completamento e trasformazione
    - PUA cd. Coopser *(fermo)*
    - PUA cd. Camerini *(fermo)*
    - PUA cd. Parofin *(fermo)*
  - Centralità/identità da valorizzare e connettere
    - Tratti di via Bologna (da valorizzare progressivamente come asse urbano storico di accesso alla città)
    - tratti di via Foro Boario (da riqualificare come asse urbano)
    - tratti di via Putinati
    - tratto di via Argine Ducale
    - via Zappaterra
    - via Recchi
    - Grandi poli attrattori (Polo scientifico-tecnologico, polo fieristico-direzionale, polo funzionale di via Wagner, polo sportivo di via Beethoven)
    - Polarità urbane in corso di completamento (*Comparto delle Corti di Medoro e Angelica)*
  - Opportunità di rigenerazione e conversione
    - PNRR Rafforzamento e potenziamento dell'aeroporto
    - PNRR Palazzetto dello sport nell'ex-foro Boario
    - PNRR studentato (UNIFE) nell'ippodromo
    - PNRR Ex-scuola Pietro Lana
    - PNRR Palestra via Canonici
    - PINQUA cd. Corti di Angelica
    - Ex Cinema Alexander
    - Casa del Pellegrino
    - Palasilver
    - Ex-centro ortofrutticolo
  - Ambiti ibridi residenziali-artigianali in cui rafforzare la vocazione artigianale, favorire la riconversione in attività terziarie/direzionali/commerciali e in cui disincentivare la permanenza delle funzioni residenziali non strettamente legate alle attività economiche.
    - Villaggio artigianale tra via Tassoni e via Veneziani
    - Potenziamento dell'attrattività commerciale del contesto anche attraverso l'organizzazione di eventi ed iniziative e la messa in sicurezza stradale unita a specifiche progettualità per la riapertura dei locali sfitti

STRATEGIA SOVRALOCALE



Temi di base

- Perimetro del Territorio Urbanizzato
- Perimetro località/"Parte di città"
- Linea ferroviaria (configurazione di progetto)
- Linea ferroviaria (tratti di futuro interramento)
- Linea ferroviaria (tratti di prossima dismissione)
- Fiumi e canali

Connessioni sovralocali di mobilità lenta

Assi ciclabili di connessione con le frazioni

Accessibilità da sud e da est e connessione col centro storico

Realizzazione del bypass carrabile via Sammartina/via Bologna

Realizzazione della mobilità di progetto

Nuovo collegamento carrabile via Fiera – via Bologna in corrispondenza del polo fieristico e del Cerpic

Nuova rete di mobilità dell'area Rivana

Nuovi parcheggi nella zona sud

Aree di sosta – area Rivana

Parcheggio scambiatore in struttura - Via Beethoven

Valorizzazione delle direttrici di accesso al centro storico

Sviluppo delle filiere produttive e commerciali lungo la direttrice nord-sud del tracciato AV-AC

Direttrici del commercio sovralocale

Insediamenti commerciali-terziari da consolidare/qualificare o completare

Insediamenti parzialmente attuati lungo via Ferraresi/della fiera

Area di concentrazione di medie e grandi strutture comprensiva del Centro Commerciale "il Castello" (Polo funzionale di POIC A_3 Centro Commerciale "Il Castello" – ATTUATO")

Sistema del Po di Volano come asse primario di rigenerazione e infrastruttura di paesaggio verde e blu

Attuazione previsioni idrovia e recupero sponde (Asse del Po di Volano)

Realizzazione di nuovi approdi

Recupero e rifunzionalizzazione delle aree dismesse sul Po di Volano

Ex-sede Enel (Scheda progettuale d'Ambito n.14)

Relazione con il parco delle Mura

Connessioni ciclabili con la cerchia muraria da prolungare all'interno del comparto

La metropolitana della ricucitura e i margini urbani per un nuovo parco urbano sud

Fermate della metropolitana di superficie da valorizzare e connettere

Fermata Porta Reno – Fermata Rivana

Realizzazione della cintura verde di connessione est-ovest

Diramazioni verdi della cintura di connessione est-ovest

Realizzazione della pista ciclabile sul tracciato dismesso della ferrovia, sopra il nuovo tracciato interrato e contestuale realizzazione di connessioni trasversali ciclabili

Recupero e rifunzionalizzazione degli ambiti degradati e sottoutilizzati

1. *Ambito dell'ippodromo*
2. *Area Rivana*
3. *Ambito ex-foro Boario (Scheda progettuale d'Ambito n.15)*
4. *Corti di Medoro – Corti di Angelica (in corso di rigenerazione)*
5. *Ex-centro ortofrutticolo*



Valorizzare la rete di spazi verdi come misura di contrasto ai cambiamenti climatici

Maglia urbana di potenziamento dell'ombra

Coni visivi/cunei verdi di penetrazione nella cortina edilizia in direzione est-ovest

Creazione di bosco ripariale/forestazione lungo il Po di Volano e il Po di Primaro

Sistema delle aree verdi da potenziare attraverso forestazione (principali assi di forestazione) anche in chiave di mitigazione dell'impatto acustico e dell'inquinamento atmosferico

Aree verdi pubbliche e private da utilizzare per il potenziamento della biodiversità

Sistema delle aree verdi attrezzate da potenziare attraverso forestazione/desealing

Spazi aperti da riqualificare in termini di adattamento climatico (desigillazione)

Possibili acquisizioni patrimoniali nelle aree di rigenerazione

- *Ex-sede Enel (Scheda progettuale d'Ambito n.14)*
- *Ex Foro Boario – Ambito B (Scheda progettuale d'Ambito n.16)*

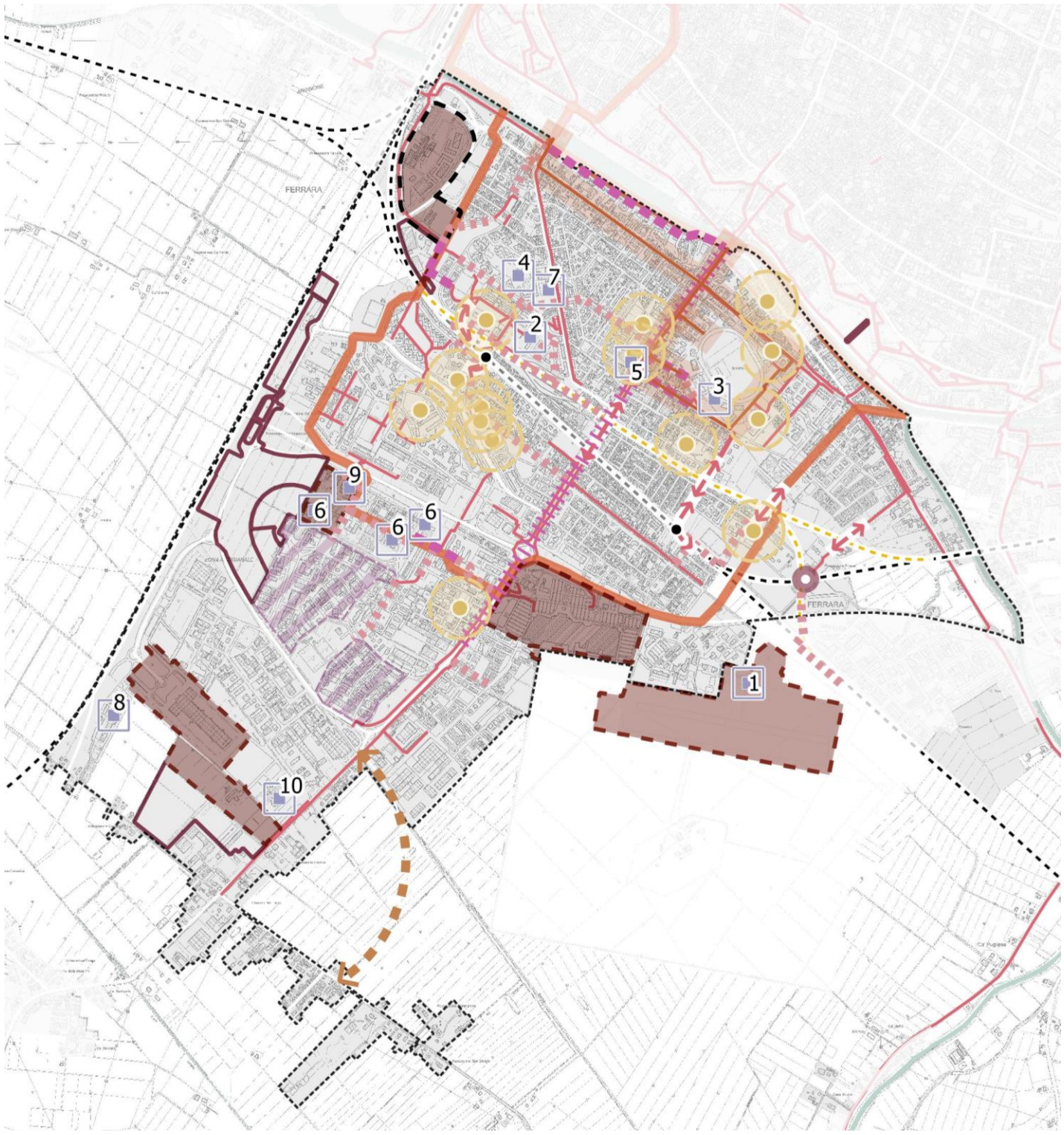
Potenziare le connessioni ambientali e paesaggistiche

Realizzazione di connessioni est-ovest

Connessione con l'insediamento di via Comacchio

Connessione Via Arginone – via Mulinetto

Connessione con CAS e aeroporto/nuovo parco sud



Temi di base

- Perimetro del Territorio Urbanizzato
- Perimetro località/"Parte di città"
- Linea ferroviaria (configurazione di progetto)
- Linea ferroviaria (tratti di futuro interramento)
- Linea ferroviaria (tratti di prossima dismissione)
- Stazioni/fermate
- Fiumi e canali

Attrezzature collettive
- Scuole

Potenziare la maglia di connessioni ciclo-pedonali interne ai quartieri

Attenzione alla pedonalità (realizzazione di marciapiedi e regolamentazione parcheggi in prossimità delle scuole)

Risoluzione delle criticità della rete ciclabile

Piste ciclabili da realizzare contestualmente all'interramento e alla dismissione di tracciati ferroviari

Miglioramento delle connessioni

Attraversamento dei nuovi tracciati ferroviari

Ricuciture della rete e miglioramento capillarità

Miglioramento della sicurezza ciclabile di via Bologna

Rafforzamento della mobilità ciclistica (PNRR)

Valorizzare la rete degli spazi pubblici, delle attrezzature collettive e di infrastrutturazione degli insediamenti

Centralità/identità da valorizzare e connettere

Poli tecnologico universitario

Altri grandi poli attrattori (polo funzionale-commerciale, polo fieristico-direzionale, polo sportivo, aeroporto)

Centralità/identità da valorizzare e connettere

Tratti di via Bologna, tratti di via Foro Boario, tratti di via Putinati, tratto di via Argine Ducale, via Zappaterra, via Recchi

Centralità/identità da valorizzare e connettere

Assi universitari

Opportunità di rigenerazione e conversione

1. *PNRR Rafforzamento e potenziamento dell'aeroporto*
2. *PNRR Palazzetto dello sport nell'ex-foro Boario*
3. *PNRR studentato (UNIFE) nell'ippodromo*
4. *PNRR Ex-scuola Pietro Lana*
5. *PNRR Palestra via Canonici*
6. *PINQUA cd. Corti di Angelica*
7. *Ex-cinema Alexander*
8. *Casa del Pellegrino*

9. *Palasilver*
10. *Ex-centro ortofrutticolo*

Aree di completamento e trasformazione

PUA Coopser

PUA Camerini

PUA Parofin (commerciale)

PUA Parofin (residenziale)

Ambiti ibridi residenziali-artigianali in cui rafforzare la vocazione artigianale, favorire la riconversione in attività terziarie/direzionali/commerciali e in cui disincentivare la permanenza delle funzioni residenziali non strettamente legate alle attività economiche

Villaggio artigianale

Potenziamento dell'attrattività commerciale: HUB di prossimità



Questa selezione individua le **opere pubbliche ritenute prioritarie per ciascuna parte di città**. Su di esse deve indirizzarsi il concorso degli operatori privati nella costruzione della città pubblica, tramite il potenziamento delle dotazioni territoriali e il conseguimento degli obiettivi definiti dalle Strategie sovralocali e locali, in particolare quelli relativi al miglioramento della mobilità sostenibile e in risposta al cambiamento climatico. Le opere riguardano sostanzialmente azioni relative alla mobilità lenta poiché costituiscono premessa inderogabile per la concretizzazione efficace degli interventi di rigenerazione e perché, al tempo stesso, ammettono una fattibilità economica più idonea alla negoziazione tra pubblico e privato:

- Riqualificazione degli alloggi ERP
- Pista ciclabile sul tracciato dismesso della ferrovia e connessioni trasversali ciclabili nord-sud da realizzare contestualmente all'interramento del tracciato ferroviario
- Sicurezza ciclabile su via Bologna e prolungamento del tracciato della pista ciclabile in direzione sud
- Collegamento carrabile via Bologna /via Ferraresi in zona Fiera/Villaggio artigianale
- Potenziamento delle aree verdi in termini ecologici e fruitivi (in particolare Area Rivana e via Ferraresi/viale Krasnodar)



ZONA OVEST

VIA CANAPA – DORO – MIZZANA – ARGINONE

INDICE DELLA SCHEDA

0. DESCRIZIONE DEL QUARTIERE

1. PROFILO DIAGNOSTICO

1.1 TERRITORIO

1.2 SOCIO- ECONOMIA E DEMOGRAFIA

1.3 QUALITA' URBANA

1.3. Tessuto urbano ed edilizio e tutele storico-architettoniche

1.3.2 Infrastrutture - Attrezzature collettive, servizi e dotazioni di prossimità

1.3.3 Interventi (di rigenerazione) in corso

1.4 PRODUZIONE - COMMERCIO – SITI CONTAMINATI

1.4.1 Attività commerciali di rilevanza provinciale o sovra-comunale (POIC)

1.4.2 Siti contaminati

1.5 MOBILITA' E ACCESSIBILITA'

1.5.1 Viabilità carrabile – Intermodalità

1.5.2 Percorsi ciclabili

1.5.3 Trasporto pubblico

1.5.4 Interventi (di rigenerazione) in corso

1.6 QUALITA ECOLOGICO- AMBIENTALE

1.6.1 Spazi verdi e qualità ecologica

1.6.2 Rischi antropici e ambientali

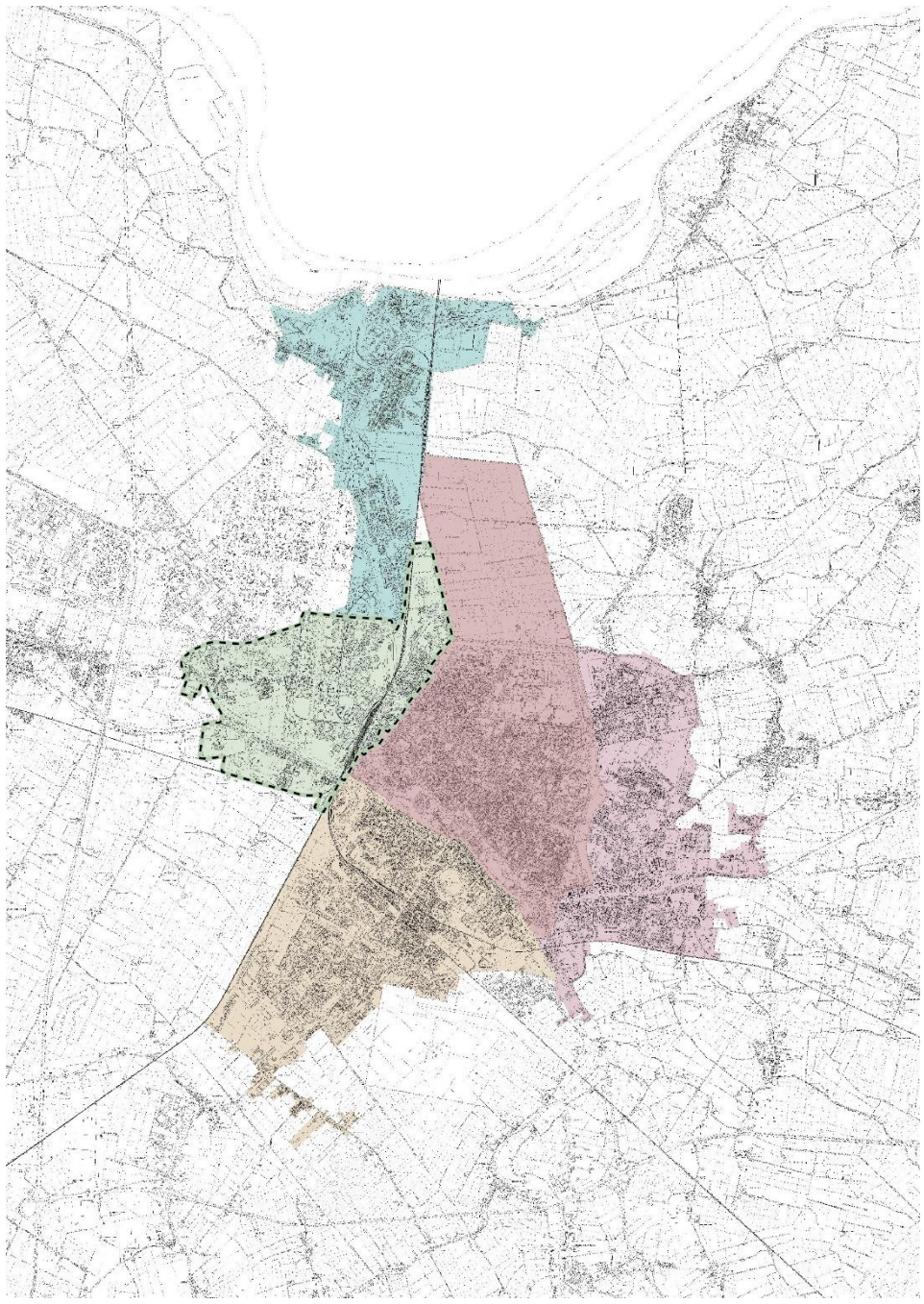
2. SINTESI DIAGNOSTICA

2.1 TABELLA DI SINTESI DEGLI ELEMENTI DI DEBOLEZZA E FORZA

2.2 IMMAGINE DI SINTESI DEGLI ELEMENTI DI DEBOLEZZA E FORZA

3. STRATEGIA SOVRALOCALE

4. STRATEGIE LOCALI





DESCRIZIONE DEL QUARTIERE

Parte di città costituita quale giustapposizione di quartieri eterogenei;

- alcuni formati da tessuti disomogenei, posti fra il Centro Storico e la ferrovia:
- l'area lungo i binari (margine ovest) a ridosso delle Mura storiche e del Parco Urbano (via San Giacomo / Stazione FFSS / via Canapa) che ne definiscono il margine est quartiere residenziale Doro

e degli insediamenti sviluppati linearmente lungo assi stradali:

- l'insediamento di Mizzana (prevalentemente residenziale) lungo la direttrice verso Modena, delimitato dal polo Chimico e dai binari
- gli insediamenti di via Arginone, interclusi tra il canale Burana, il Poatello e le linee ferroviarie Ferrara-Suzzara e Bologna-Padova

VIA CANAPA – DORO – MIZZANA – ARGINONE

PROFILO DIAGNOSTICO

TERRITORIO

ESTENSIONE **450 ha**

AREE PERMEABILI **30,94 ha – 6,8%** (art. 32 c.3 lettera c L.R. 24/2017)

SOCIO-ECONOMIA E DEMOGRAFIA

Dati

ABITANTI 2020	**10.853**
ETÀ MEDIA	**47,61**
DENSITÀ (Ab/Ha)	**24,15**
TREND RESIDENTI (2010/2020)	**1,18%**
% RESIDENTI CON PIÙ DI 80 ANNI	**8,9%**
% BAMBINI <14 ANNI	**15,30%**
INCIDENZA STRANIERI SU POPOLAZIONE RESIDENTE	**23,34%**
INCIDENZA ALLOGGI IN AFFITTO	**3,7%**

Dinamiche e quotazioni immobiliari *(Variazione 2016-2021- fonte OMI)*

Zona OMI	Denominazione	NTN 2021	NTN Var% 2021/16	IMI 2021	Quotazione media €/mq 2021	Quotazione media Variazione % 2021/16
B4	Città entro le Mura	452	18,95%	2,57%	1.838	-7,55%
D10	Via del Lavoro, Mizzana, Arginone	57	78,13%	2,93%	1.167	-3,39%
	FERRARA	**1.997**	**44,08%**	**2,56%**	**1.351**	**-6,44%**

Rendite catastali

Il livello della rendita catastale degli immobili residenziali è basso a Doro e nell'insediamento a nord di via Modena e molto basso negli insediamenti di via Arginone e a sud di via Modena.

Diagnosi

Visti i bassi valori immobiliari dell'area rispetto al Centro Urbano, si osserva un'incidenza di popolazione residente giovane, straniera e a basso reddito. I dati possono essere confermati anche dalla struttura urbano-edilizia di alcune aree nate in gran parte come PEEP (Doro), caratteristica che però ad oggi non si è trasformata in concentrazione di alloggi ERP.

Al contrario di altre aree della città, si registra (in un periodo di osservazione degli ultimi dieci anni) un trend positivo della popolazione residente. Il livello di reddito è medio-basso in tutta l'area, si registrano valori più alti nella zona della stazione.

QUALITA' URBANA

Tessuto urbano ed edilizio

RESIDUO DELLA PIANIFICAZIONE ATTUATIVA A FEBBRAIO 2022
S.U. residenziale residua: oltre 120.000 mq S.U. (4.100 ab. potenziali)

- PUA a destinazione residenziale
  STATO: in via di completamento
  LOCALIZZAZIONE: via Canapa

- PUA a destinazione residenziale
  STATO: non avviato
  LOCALIZZAZIONE: via Canapa

- PUA a destinazione residenziale
  STATO: urbanizzato
  LOCALIZZAZIONE: via Gonelli

- n. 2 PUA a destinazione prevalentemente residenziale di rigenerazione
  STATO: abbandonati
  LOCALIZZAZIONE: via Turchi

- n. 2 PUA a destinazione prevalentemente residenziale di rigenerazione
  STATO: abbandonati
  LOCALIZZAZIONE: via Scalambra

- PUA a destinazione non residenziale
  STATO: abbandonato
  LOCALIZZAZIONE: via Marconi

**la presente ricognizione fotografa lo stato di attuazione a febbraio 2022. Rispetto a ciò si aggiorna lo stato del PUA di via Turchi (Ferrara Real Estate) con STATO: decaduto*

INTERVENTI DIRETTI RILEVANTI (2010-2020)

Nuove costruzioni e ampliamenti: **15**
Ristrutturazioni edilizie (+ Restauri e Risanamenti conservativi): **99**
Cambi d'uso: **38**

Nella zona di **via Canapa/Porta Catena** l'area "grattacielo" che si è contraddistinta per decenni per il degrado fisico e sociale è stata interessata recentemente da importanti interventi di rigenerazione.

Negli insediamenti lungo **via Modena** sono attualmente vigenti alcuni piani particolareggiati non avviati a prevalente destinazione residenziale: il completamento dell'insediamento a sud di via del Lavoro con la realizzazione del parco a ridosso del fiume e la riconversione dell'area ex Distilleria ALC.ESTE, entrambi lungo il Volano; mentre non hanno trovato attuazione gli interventi per realizzare un nuovo bacino di espansioni residenziali a ridosso del Centro Storico.

Ambiti degradati o sottoutilizzati *(Cfr. tav. QC 6.5)*

Classificazione	Denominazione	Caratteristiche
Ambito privato non attuato	PUA Sintexcal	Usi misti ma totalmente fermo
Ambito privato degradato	Lotto in via Bongiovanni	/
Ambito privato non attuato	Ex PUA GEI via Modena (convenzione scaduta)	Realizzate alcune palazzine e parte di urbanizzazioni funzionali all'accesso
Ambito pubblico degradato	Scalo merci	/
Ambito privato non attuato	PUA Ferrara Real Estate	Convenzionato con il primo POC per circa 570 alloggi (convenzione con sospensiva)
Ambito privato non attuato	PUA Cerestar	Usi misti ma totalmente fermo
Ambito privato non attuato	Ex PUA via del Lavoro 2	/
Ambito privato degradato	Ex Felisatti e aree limitrofe via del Lavoro	/
Ambito privato non attuato	Ex PUA via del Lavoro 1	/
Ambito privato non attuato	PUA BS Invest 1	PUA vigente ma fermo
Ambito privato non attuato	PUA BS Invest 2	PUA vigente ma fermo
Ambito pubblico degradato	Ex Macello via Trenti	Edificio comunale solo in parte utilizzato come data center Lepida
Ambito pubblico degradato	Ex Akron via Trenti	Area comunale non edificata ed usata temporaneamente Sito contaminato con limitazioni d'uso.
Ambito pubblico degradato	Area comunale via Arginone	Proprietà comunale a ridosso della ferrovia.

Rispetto agli "ambiti privati non attuati" la presente ricognizione fotografa lo stato di attuazione a febbraio 2022. Rispetto a ciò, nell'area di interesse, si aggiorna lo stato del PUA Ferrara Real Estate la cui convenzione è decaduta ai sensi dell'art.4 c.5 LR 24/17

Tessuto storico-architettonico e testimoniale

La parte di città in analisi non presenta particolari connotazioni storiche del tessuto urbano, se non l'agglomerato urbano del Doro il quali nato come PEEP ha mantenuto nel tempo le caratteristiche di quartiere popolare sia nella funzione che nella struttura. L'area è perlopiù contraddistinta da grandi edifici industriali storici dismessi (Ex distilleria Eridania) della quale è ancora possibile riconoscere i caratteri architettonici e compositivi, mentre lungo via Marconi è presente un edificio tutelato come bene culturale (Ex canapificio Toselli oggi sede di uffici comunali e lo stabilimento ZABOV). Sono inoltre presenti due borghi storici, uno lungo via Arginone nei pressi della Chiesa e uno lungo via Modena, affacciato sul canale Burana.

Infrastrutture - Attrezzature collettive, servizi e dotazioni di prossimità

I principali **servizi** presenti nell'area sono

- Motorizzazione civile
- Scuole (materna, elementare, superiore)
- Chiese (anche di diversi culti)
- Impianti sportivi (campo scuola, motovelodromo, palazzo delle palestre, campo sportivo di Arginone)
- Cimitero
- Poliambulatorio
- Circolo sociale, associazione di volontariato
- Mercati, uffici postali, farmacie

Le principali centralità sono

- Chiesa di San Giacomo in via Arginone
- Cittadella dello sport (Rilevanza sovralocale)

Sono inoltre presenti grandi servizi tecnici quali:

- Casa circondariale
- Deposito TPER/Sede AMI
- Uffici della Pubblica amministrazione in via Marconi e via Maverna

È presente un intervento ERS in gestione ACER in via Bianchi

Interventi (di rigenerazione) in corso

- **PNRR | Nuovo asilo nido** limitrofo alla scuola materna G. Rossa
- **Velodromo-Cittadella dello Sport**
- **Parco Coletta**

Diagnosi

Il tessuto urbano si presenta sostanzialmente disomogeneo, in particolare negli insediamenti ad est della ferrovia, al confine con le Mura cittadine e il Parco Bassani, i quali nonostante la vicinanza di questi elementi presentano scarse relazioni con il Centro Storico e con il parco del vallo delle Mura per l'assenza di connessioni funzionali. L'area ricompresa tra via del Lavoro, via Marconi e via Modena è caratterizzata dalla presenza di numerosi insediamenti industriali prevalentemente dismessi ai quali si giustappongono brani di tessuto urbano a destinazione residenziale che enfatizzano l'assenza di un'unica e definita vocazione del quartiere. Il paesaggio, fruito lungo la direttrice di via Modena, risulta confuso e a tratti degradato per la giustapposizione di tessuti minuiti di edilizia a bassa densità, grandi insediamenti industriali storici dismessi sorti a ridosso del canale Boicelli e aree agricole residuali in golena del Burana. Infine, gli insediamenti di via Arginone formati da un tessuto edilizio minuto, risultano isolati dalle infrastrutture che ne delimitano i margini (ferrovia e canali).

Il livello di dotazioni è scarso e se presenti esse risultano non adeguatamente collegate e distribuite in modo non omogeneo nella parte di città.

L'area che insiste su via Porta Catena e via Canapa beneficia della vicinanza con il Centro Storico e della presenta di elementi di centralità quali la stazione ferroviaria, il Parco Coletta e il sistema di attrezzature sportive di v. Porta Catena, mentre le aree limitrofe alla stazione ferroviaria e la zona di via Oroboni, sono scarsamente dotate di spazi aperti e luoghi pubblici, presentando anche problemi di degrado e sicurezza urbana.

Il progetto dell'HUB di prossimità che interessa marginalmente questa parte di città si propone inoltre di valorizzare il tessuto urbano e sociale dell'area, favorendo la rigenerazione economica e culturale, attraverso un modello integrato di sviluppo che coniuga tradizione e innovazione

Nell'area di via Marconi e via del Lavoro si evidenziano inespresse potenzialità come area per grandi servizi collettivi (vedi la presenza del complesso direzionale ex Eridania in via Maverna e la sede amministrativa di via Marconi) e come sistema commerciale lungo via Modena; i servizi presenti non godono di un'accessibilità totale in quanto presuppongono l'uso dell'auto. L'insediamento di via Arginone essendo isolato dalle infrastrutture che ne definiscono i margini, è privo di dotazioni di prossimità, mentre vede la presenza di grandi servizi tecnici che ne delimitano il margine ovest; le uniche centralità sono rappresentate dal centro parrocchiale di S. Giacomo e dagli impianti sportivi.

In generale è possibile affermare che il quartiere è caratterizzato da un'assenza di centralità identitarie forti in tutte le sottoparti urbane e da una concentrazione di grandi servizi tecnici senza connessioni funzionali con il contesto.

PRODUZIONE - COMMERCIO – SITI CONTAMINATI

Attività commerciali di rilevanza provinciale o sovra-comunale (POIC)

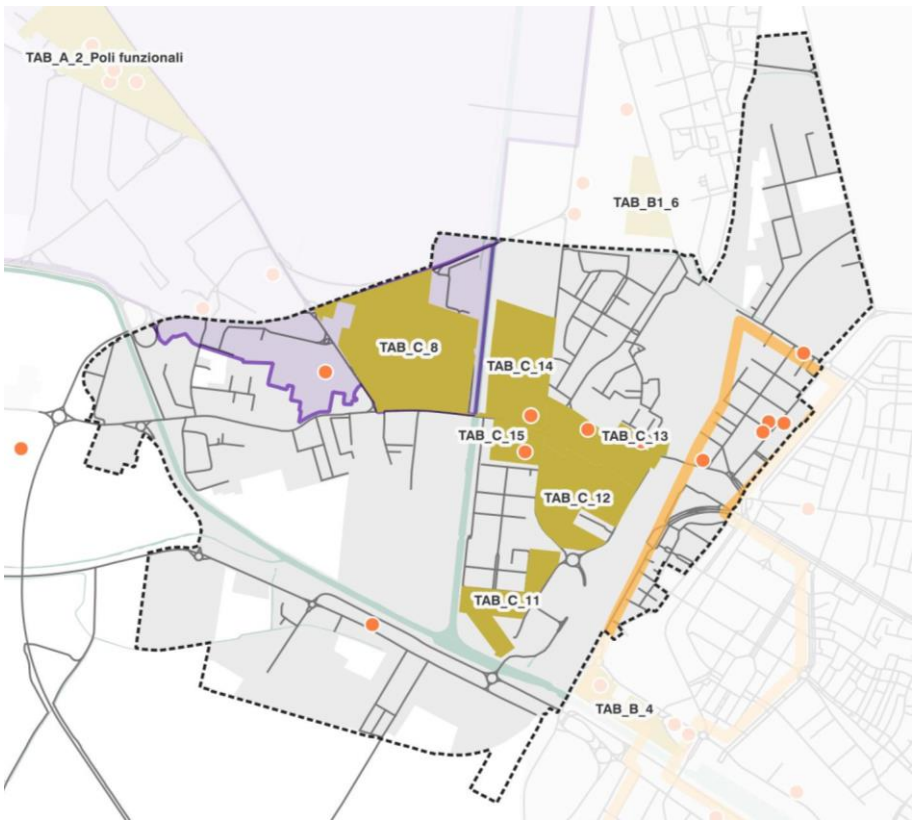
Nella parte di città il POIC individua i seguenti Ambiti idoneo per la localizzazione di medie e grandi strutture di vendita di rilevanza sovra-comunale:

- C_8 "Via Eridano – Via Modena" - PARZIALMENTE ATTUATO
- C_11 "Via del Lavoro 1" – NON ATTUATO
- C_12 "Via del Lavoro 2" – PARZIALMENTE ATTUATO
- C_13 "Via Marconi 1" - PARZIALMENTE ATTUATO
- C_14 "Via Marconi 2" - PARZIALMENTE ATTUATO
- C_15 "Via Marconi 3" – QUASI COMPLETAMENTE ATTUATO

Ambiti produttivi di rilevanza sovra-comunale

Nella parte di città il PTCP individua il seguente:

- Ambito specializzato per attività produttive di rilievo sovracomunale SC4 Ferrara Nord-Ovest *(art. 40 PTCP - cfr 5.4.13 Valsat)*



Il commercio e gli ambiti produttivi nella zona ovest

Ambiti POIC

Attività commerciali – Medie strutture di vendita

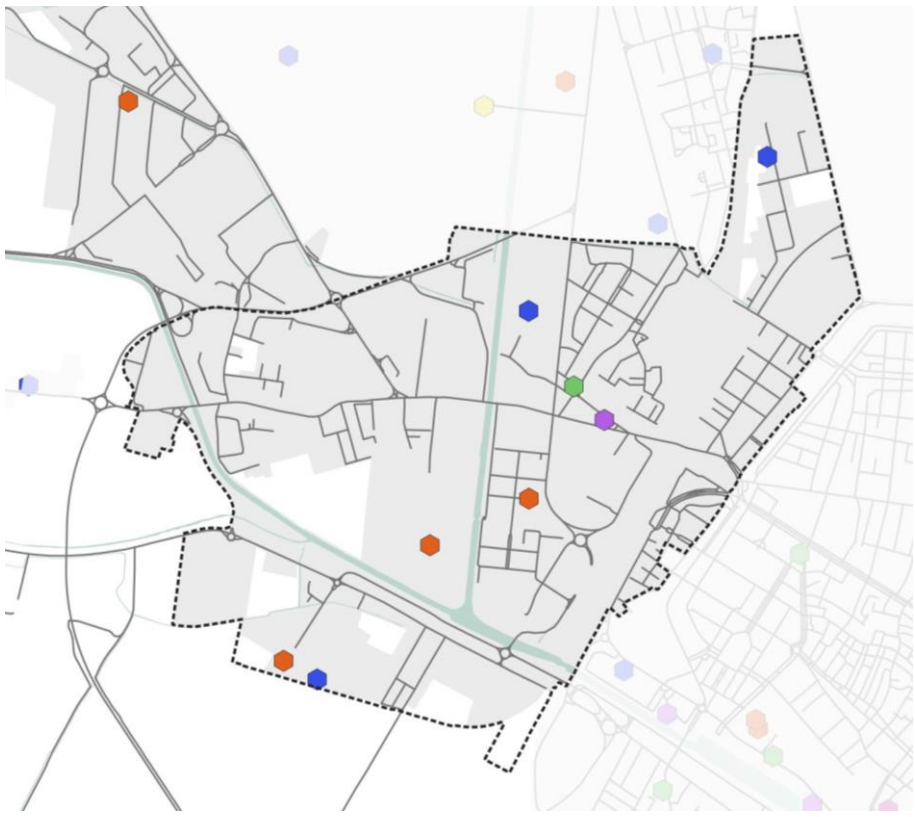
HUB di prossimità

Ambito produttivo sovracomunale SC4 (PTCP)

VIA CANAPA – DORO – MIZZANA – ARGINONE

Siti contaminati

Indicazione ideogrammatica dei siti presenti nell'Anagrafe regionale dei siti contaminati istituita ai sensi della DGR 1106/2016



I siti contaminati nella zona ovest

- Potenzialmente contaminato
- Non contaminato
- Certificato
- Attivata la bonifica

MOBILITA' E ACCESSIBILITA'

Viabilità carrabile - Intermodalità

Sulla parte di città convergono sia il traffico di accesso da ovest (Via Modena) che quello da nord (via Padova). Negli ultimi decenni, sono stati attivati interventi di miglioramento della viabilità quali la tangenziale ovest e il collegamento tra v. Bonzagni - v.Trenti e v. Maverna, (mediante un ponte sul canale Burana e una rotatoria di innesto su v. Trenti), con il completamento della bretella nord-sud per il collegamento tra la città e le due uscite autostradali. Sono inoltre in previsione una rotatoria tra v. Bacchelli e v. Porta Catena ed il collegamento sia carrabile che ciclabile sotto i binari tra via Padova e via Bianchi.

Le analisi effettuate nell'ambito del PUMS (Quaderno delle simulazioni – Grado di saturazione - stato attuale) evidenziano le seguenti strade a maggior traffico e a rischio congestione: via Modena, in particolare traffico in entrata tra via Eridano e via Marconi

Su via del Lavoro insiste un nodo intermodale per lo scambio treno/automobile/trasporto pubblico locale (reti urbane e extraurbane) e in prospettiva anche vie d'acqua.

I principali parcheggi pubblici si trovano in corrispondenza delle strutture di vendita.

Percorsi ciclabili

I percorsi ciclabili realizzati sono quelli di via Modena (VenTo), Via Canapa, via Arginone (attraverso il sottopassaggio esistente c'è un collegamento diretto con il Polo scientifico tecnologico e con la ciclabile di via Mulinetto.

È in corso l'intervento finanziato da PNRR su via Marconi (Ingresso Ovest).

Diagnosi

Le principali criticità sono relative al sistema di mobilità carrabile in quanto, per la vocazione del quartiere a porta di accesso alla città storica, la struttura urbana è soggetta ad un intenso traffico veicolare di attraversamento sia sul nodo di viale Po che lungo via Canapa, barriera ecologica rispetto all'adiacente Parco Bassani, e lungo via Modena.

Per quanto riguarda la rete ciclabile, essa presenta criticità legate in particolare alla cesura data dai binari (in particolare il collegamento ciclabile attraverso i sottopassi della stazione non è funzionale per l'assenza di rampe) e problematiche relative alla qualità e sicurezza dei percorsi.



- Rete ciclabile esistente
- Sede promiscua ciclabile-veicolare
- Rete ciclabile di progetto
- Ciclabile Vento
- Ferrovia

Trasporto pubblico

L'area è servita dal trasporto urbano attraverso una serie di linee che convergono verso il Centro Storico.

È in corso di potenziamento il Terminal ovest del trasporto extraurbano (unico terminale dopo la riconfigurazione di Rampari di San Paolo).

L'area comprende la stazione ferroviaria.

Interventi (di rigenerazione) in corso

- **PNRR | Ingresso OVEST**

  Riqualificazione dell'area di accesso nord - ovest al Centro Storico (asse via Modena) attraverso la riprogettazione dell'assetto viabilistico, delle sezioni stradali e della rete di collegamenti ciclabili (anche lungo via Marconi), la realizzazione di cortine alberate e spazi verdi e di una rotatoria all'intersezione tra via Modena e via Marconi.

- **IDROVIA FERRARESE**
  - Dragaggio del Canale Boicelli e trattamento/smaltimento/recupero dei fanghi dragati (attenzione: area definitiva stoccaggio fanghi in via delle bonifiche);
  - Adeguamento dei ponti
- **TERMINAL Trasporto extra urbano**
- **Stazione FS**
  - Metropark
  - Velostazione
- **Ciclovia VENTO** Miglioramento della connessione ciclopedonale con il Vallo delle Mura

QUALITÀ ECOLOGICO- AMBIENTALE

Spazi verdi e qualità ecologica

DOTAZIONE DI AREE VERDI

Aree pubbliche/Uso pubblico	**71,0 ha**	46%

di cui

- il 36% è destinato a spazi verdi attrezzati e per lo sport,
- il 30% ad aree con funzione prevalentemente ecologica e di mitigazione (incluse le aree a ridosso dello scalo merci e alla confluenza Boicelli-Burana),
- il 17% sono aree di pertinenza di altre attrezzature pubbliche
- il 17% è classificabile quale verde di corredo stradale.

Aree private	**85,0 ha**	54%

INDICE DI PERMEABILITÀ

Mizzana	**50,8%**
Doro – San Giacomo	**41,1%**
Via Eridano – via Modena	**32,7%**

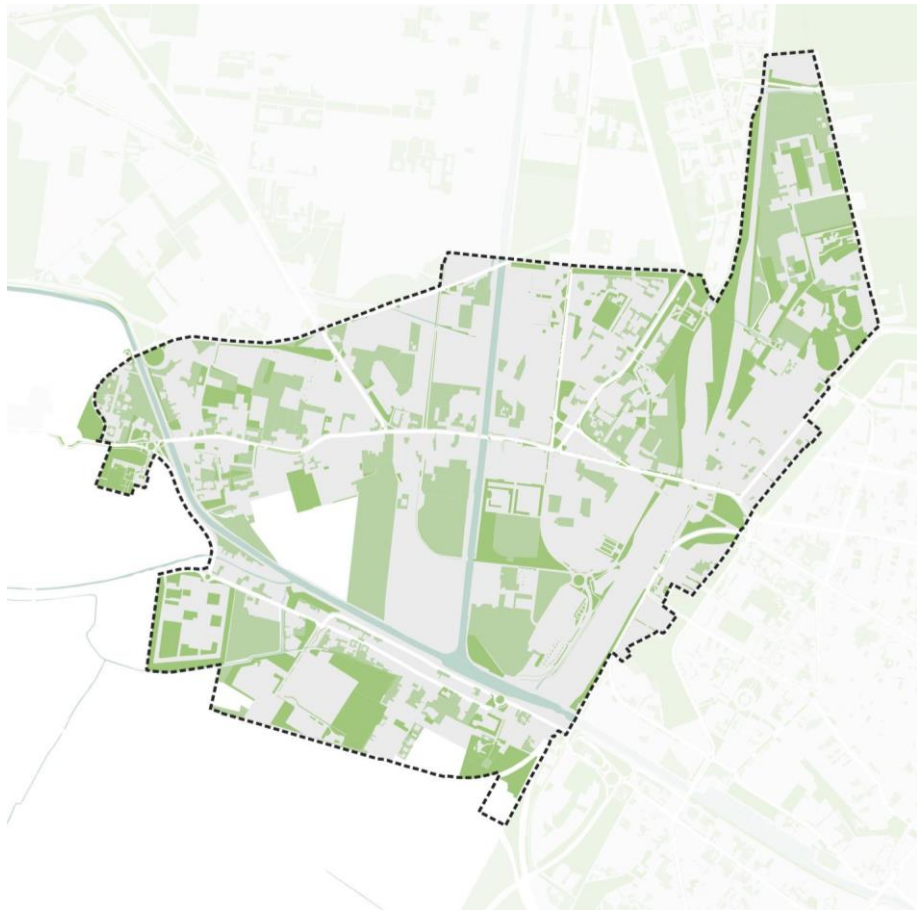
L'infrastruttura verde è costituita da

- le aree verdi boscate che si sviluppano lungo la linea ferroviaria, a mitigazione della stessa
- le fasce verdi lungo i canali (Burana e Boicelli)
- il verde pubblico all'interno dei quartieri, con giardini a prato e giardini boscati (Parco Coletta), giardini attrezzati e aree per lo sport, principalmente a prato e prive di alberi
- le aree verdi pubbliche non attrezzate lungo il canale Boicelli
- le aree verdi pubbliche e private connesse ai grandi servizi collettivi e alle aree produttive-commerciali
- le aree verdi private, nate come rinaturalizzazioni spontanee, dei comparti produttivi dismessi

Rischi antropici e ambientali

I principali rischi antropici ed ambientali della parte di città sono

- Prossimità con il Polo industriale chimico
- Presenza di siti a rischio contaminazione ("Quadrante ovest"), legati in particolare alle aree produttive dismesse
- Impatto acustico dato dal passaggio della ferrovia
- Criticità acustiche derivanti prevalentemente dalla stazione ferroviaria e dalla linea Bologna-Venezia, oltre che dalla viabilità stradale in particolare nel quartiere Arginone e in ingresso Ovest (Via Modena/Viale Po)



Verde pubblico e ad uso pubblico

Verde privato

Diagnosi

Si osserva un'assenza di infrastruttura verde e blu nonostante la concentrazione di corsi d'acqua (Canale Boicelli e Canale Burana, Poatello) che scorrono in questa parte di città. I pochi spazi verdi presenti sono isolati non connessi tra loro, mentre i progetti di aree di mitigazione e di nuovi parchi sono legati a piani attuativi non avviati. Gli spazi verdi più significativi risultano essere rinaturalizzazioni spontanee dei comparti produttivi, per questo non fruibili e con collaterali problemi di degrado. Scarse sono anche le relazioni con il Vallo delle Mura, a causa del tessuto edificato nel tratto affacciato a via Porta Catena.

L'area libera al limite nord del Doro, lungo il canale che fa da confine tra il quartiere e la zona produttiva costituisce una connessione verde est-ovest, e viene ad oggi utilizzata per il tempo libero sebbene la fruizione come collegamento tra le sottoparti urbane è ostacolato dall'attraversamento su via Padova.

Per quanto riguarda l'infrastruttura blu, Il canale Burana, se riqualificato ambientalmente potrebbe costituire un valore naturalistico e paesaggistico, ma non ha di fatto relazioni né con il quartiere di via Arginone (fisicamente separato dalla viabilità di v. Bonzagni - v. Trenti) né con gli insediamenti a sud di via Modena (in questo caso per la presenza di brandelli di aree agricole intercluse).

Le aree che più contribuiscono al livello alto di **servizi ecosistemici** di regolazione sono le aree verdi del grattacielo (Parco Coletta) che presentano piante disposte a filari e masse vegetate e la porzione più a sud del bosco lineare su via Padova, che interessa per una piccola parte il quartiere in analisi. Tra le aree che offrono livelli medio-alti di servizi culturali ci sono oltre a quelle sopra citate, il parco Baden-Powel (nei pressi della scuola elementare di Doro) e le aree verdi sportive del CUS. La direzione prevalente delle correnti estive è est-ovest, lungo la cui direttrice si trovano alcune discontinuità nell'edificato che ne permettono il passaggio, in particolare gli assi di v.le Cavour e via Porta Po che confluiscono al Parco Coletta, mentre l'edificato verso via Porta Catena risulta più compatto, presentando solo tre assi di attraversamento.

SINTESI DIAGNOSTICA

TABELLA DI SINTESI DEGLI ELEMENTI DI DEBOLEZZA E FORZA

Tema	Elemento di debolezza	Elemento di forza
Socio-economia e demografia	• Scarsa appetibilità del mercato immobiliare	• Aumento dell'incidenza della popolazione: sotto i 14 anni • Trend positivo della popolazione residente rispetto al centro storico
Tessuto urbano ed edilizio	• Assenza di identità dell'area (tessuti novecenteschi disomogenei, cesura data dal passaggio della ferrovia) • Scarse relazioni del tessuto di via Canapa con il Centro Storico e con il parco del Vallo delle Mura per l'assenza di connessioni funzionali • Problematiche di degrado e sicurezza urbana nella zona a ridosso della ferrovia e di via Oroboni • Numerosi insediamenti industriali dismessi • Assenza di un'unica e definita vocazione del quartiere (data dalla giustapposizione di tessuti a destinazione residenziale e produttiva-dismesso) • Carattere "confuso" del paesaggio di via Modena dato da aree agricole residuali in golena, edilizia a bassa densità e insediamenti industriali dismessi • Tessuto edilizio frammentato degli insediamenti lungo via Arginone	• Area del grattacielo interessata recentemente da importanti interventi di rigenerazione • Aree di rigenerazione disponibili per interventi di rigenerazione verso nuovi usi e a potenziamento dell'infrastruttura verde e blu • Prossimità al centro storico con esigenza di riconnessione
Attrezzature collettive, servizi e dotazioni di prossimità	• Carenza generale di dotazioni e attrezzature collettive • Scarso livello delle dotazioni presenti (problemi di connessione e distribuzione) • Assenza di centralità identitarie forti in tutte le sottoparti urbane • Inespresse potenzialità di via Arginone come area per grandi servizi collettivi • Inespresse potenzialità di via Modena come sistema commerciale • Accessibilità limitata dei servizi presenti lungo via Modena • Concentrazione di grandi servizi tecnici, senza connessioni funzionali con il contesto	• Presenza di attrezzature collettive di rilevanza sovralocale (Cittadella dello sport) • Presenza di grandi servizi collettivi nell'area di Doro (complesso direzionale ex Eridania in v. Maverna e sede amministrativa di v. Marconi) • Numerosi ambiti di rigenerazione che possono ospitare interventi edilizi per incrementare l'offerta di alloggi ERP / ERS in gestione ACER • Istituzione dell'HUB DI PROSSIMITA' (DGC n. 56 del 18/02/2025) e relativo Piano di sviluppo e innovazione (DGC n. 124 del 25/03/2025) che si propone come uno strumento per rivitalizzare il commercio e la rete dei servizi di prossimità in un'ottica di sviluppo sostenibile ed innovazione.
Mobilità e accessibilità	• Traffico di attraversamento da ovest e da nord (viale Po, via Canapa, via Modena) • Cesura data dalla linea ferroviaria alla rete ciclabile esistente • Sistema ciclabile non capillare (frammentazione dei percorsi di accesso al parco delle Mura e ai giardini del grattacielo) • Collegamento ciclabile in corrispondenza della stazione ferroviaria non funzionale •	• Potenzialità del nodo intermodale di via del Lavoro • Presenza di parcheggi in corrispondenza delle strutture di vendita che possono sopperire alla mancanza della dotazione di parcheggi pubblici nel quartiere • Intervento PNRR di riorganizzazione dell'ingresso Nord Ovest
Spazi verdi e qualità ecologica	• Barriera ecologica rappresentata da via Canapa rispetto al Parco Bassani • Scarsa presenza di spazi verdi i quali risultano non connessi e di bassa qualità • Assenza di un rapporto con le vie d'acqua • Scarse relazioni con il Vallo delle Mura • Assenza di mitigazioni degli insediamenti produttivi a nord di via Modena • Assenza di relazioni ambientali tra il canale Burana e il quartiere di via Arginone a causa del passaggio della viabilità • Assenza di relazioni ambientali tra il canale Burana e gli insediamenti a sud di via Modena per la presenza di aree agricole intercluse	• Potenzialità data dal Canale Burana il quale presenta un valore naturalistico e paesaggistico • Presenza di spazi verdi non fruibili, tra cui aree che nel tempo sono state rinaturalizzate, legati ai comparti dismessi e che potrebbero incrementare la dotazione di verde del quartiere

	• Per il Canale Burana/Po di Volano si rileva un cattivo stato ecologico (rif. QC0 paragrafo 5.5.6) **Rischi antropici ed ambientali** • Prossimità con il Polo industriale chimico • Presenza di siti a rischio contaminazione legati in particolare alle aree produttive dismesse • Impatto acustico dato dal passaggio della ferrovia	

Legenda dell'immagine di sintesi

Mobilità e accessibilità

Debolezze

Traffico di attraversamento da ovest e da nord

Frammentazione del sistema ciclabile

Cesura della rete data dalla linea ferroviaria verso via Bianchi

Discontinuità della rete ciclabile

Criticità del collegamento nei pressi della stazione

Punti di forza

Nodo intermodale potenziale (v. del Lavoro)

Tessuto urbano ed edilizio

Debolezze

Cesura data dal passaggio della ferrovia

Assenza di connessioni funzionali

Comparto urbano con problemi di degrado e sicurezza

Tessuti "confusi" e frammentati (via Modena e via Arginone)

Ambiti privati con pianificazione pregressa non attuata

Situazioni incompiute nell'urbano

Punti di forza

Esigenza di riconnessione con il Centro storico

Interventi di rigenerazione in corso

Aree di rigenerazione disponibili per interventi di riuso e rigenerazione

Attrezzature collettive, servizi e dotazioni di prossimità

Debolezze

Grandi servizi tecnici non connessi con il contesto

Dotazioni/servizi di prossimità con problemi di connessione e distribuzione

Inespresse potenzialità di via Modena come sistema commerciale

Punti di forza

Attrezzature collettive di livello sovralocale

HUB di prossimità (DGC 56/25)

Spazi verdi e qualità ecologica

Debolezze

Barriera ecologica verso il Parco Urbano

Concentrazione di spazi verdi attrezzati non connessi

Assenza di rapporto degli insediamenti con le vie d'acqua

Impatto acustico dato dal passaggio della ferrovia

Punti di forza

Valore naturalistico e paesaggistico del canale Burana

Area ad alto livello di servizi ecosistemici (di regolazione, culturali)

Aree permeabili inedificate intercluse tra l'insediamento e gli spazi aperti rurali

Temi di base

Dotazioni/servizi di prossimità

Attrezzature sportive

Spazi verdi attrezzati

Verde urbano

Assi di attraversamento principali

IMMAGINE SINTESI DEGLI ELEMENTI DI DEBOLEZZA E FORZA



PARTE STRATEGICA

STRATEGIA SOVRALOCALE

- **Accessibilità da Ovest e connessione con il centro storico (OS4)**
  - Riorganizzazione dell'Ingresso OVEST
    - Riqualificazione asse centrale di via Marconi - via Michelini - via Eridano (accesso casello Ferrara Nord)
    - Ristrutturazione delle arterie e delle intersezioni tra via Modena, viale Po, via Marconi, via del Lavoro (PNRR)
    - Miglioramento della mobilita in senso sostenibile
  - Riqualificazione delle aree incluse nel POIC che insistono sulla direttrice strategica del commercio sovralocale
  - Riqualificazione dell'ingresso al Centro Storico da v.le Po
  - Connessione di mobilità lenta tra l'area in via del Lavoro e il Centro Storico attraverso la Stazione Ferroviaria
  - Potenziamento del nodo intermodale e della Stazione ferroviaria in relazione con il nodo intermodale di v. del Lavoro e il progetto della metropolitana di superficie
  - Realizzazione della mobilità di progetto
    - Realizzazione della rotatoria tra via Bacchelli e via Porta Catena
    - Continuazione dell'asse di via Bianchi oltre la linea ferroviaria
    - Realizzazione del raccordo tra via Marconi e via Padova in corrispondenza del PUA Gabana

- **Sistema del canale Boicelli e del Po di Volano come assi primari di rigenerazione (PG1; PG2)**
  - Recupero e rifunzionalizzazione delle aree dismesse
    - Area ex distillerie Alc.Este (*Scheda progettuale d'Ambito n.23*)
    - Area Cerestar
    - Area Sintexcal
    - PUA BS Invest 1-2
    - Area via Bongiovanni (*Scheda progettuale d'Ambito n.24)*
    - Aree via del Lavoro (affaccio sul Boicelli) (*Scheda progettuale d'Ambito n.22*)
    - Edificio dismesso su via San Giacomo da recuperare come nuovo studentato
  - Recupero e rifunzionalizzazione delle aree ricomprese da via del Lavoro attraverso il rafforzamento del polo intermodale
    - Area Felisatti (*Scheda progettuale d'Ambito n.21*)
  - Attuazione previsioni idrovia-primo stralcio (asse Boicelli) e recupero sponde con realizzazione di nuovi approdi, spazi di socialità e forestazione
    - Realizzazione di un nuovo approdo nei pressi di via Modena

- **Connessione con il Fiume Po (PG1; PG2)**
  - Qualificazione paesaggistica dell'asse Boicelli
  - Ricucitura del sistema ciclabile lungo l'asse del Boicelli
  - Potenziamento dell'asse di Via Padova SS16 come infrastruttura verde e blu di connessione

- **Relazione con il parco Nord e il parco delle Mura (PG4)**
  - Valorizzazione dell'area di via Porta Catena grazie alla vicinanza con il Parco delle Mura il quale si inserisce come filtro verde tra gli insediamenti
  - Rigenerazione area scalo merci
  - Potenziamento della cittadella dello sport come polo di rilevanza sovralocale
    - Realizzazione della rotatoria tra v. Bacchelli e v. Porta Catena

STRATEGIA LOCALE

SL.1

- **Valorizzare la rete di spazi verdi come misura di contrasto ai cambiamenti climatici (OS1-LS2; PG2)**
  - Maglia urbana di potenziamento dell'ombra
  - Cunei verdi di penetrazione est-ovest
  - Creazione di bosco ripariale/forestazione lungo il Boicelli e il canale Burana
  - Sistema delle aree verdi (attrezzate e libere) da potenziare attraverso forestazione/desealing anche in chiave di mitigazione dell'impatto acustico e dell'inquinamento atmosferico

Potenziare le connessioni ambientali e paesaggistiche (OS1-LS2)

- Realizzazione di connessioni est-ovest
  - limite nord del Doro lungo il canale
  - connessione con il vallo delle Mura su via Porta Catena
  - connessione tra l'area pubblica di via Arginone e via XVI Marzo
- Creazione di una cintura verde di mitigazione tra gli insediamenti produttivi a nord di via Modena e via Padova e il tessuto residenziale
- Riqualificazione ambientale del canale Burana e creazione di connessioni con i quartieri e gli insediamenti
- Creazione di un'infrastruttura verde tra la stazione e il Boicelli formata dagli spazi verdi delle aree dismesse rinaturalizzate

- **Tutelare gli spazi vuoti interclusi nella trama dell'edificato come "cunei verdi" (OS1-LS2)**
  - Aree permeabili intercluse al territorio urbanizzato da tutelare
  - Mantenimento di alcune invarianti verdi all'interno delle aree di rigenerazione
  - Possibili acquisizioni patrimoniali nelle aree di rigenerazione
    - Ex PUA GEI (*Scheda progettuale d'Ambito n.20*)
    - Ex distillerie Alc.Este (*Scheda progettuale d'Ambito n.23*)

SL.2

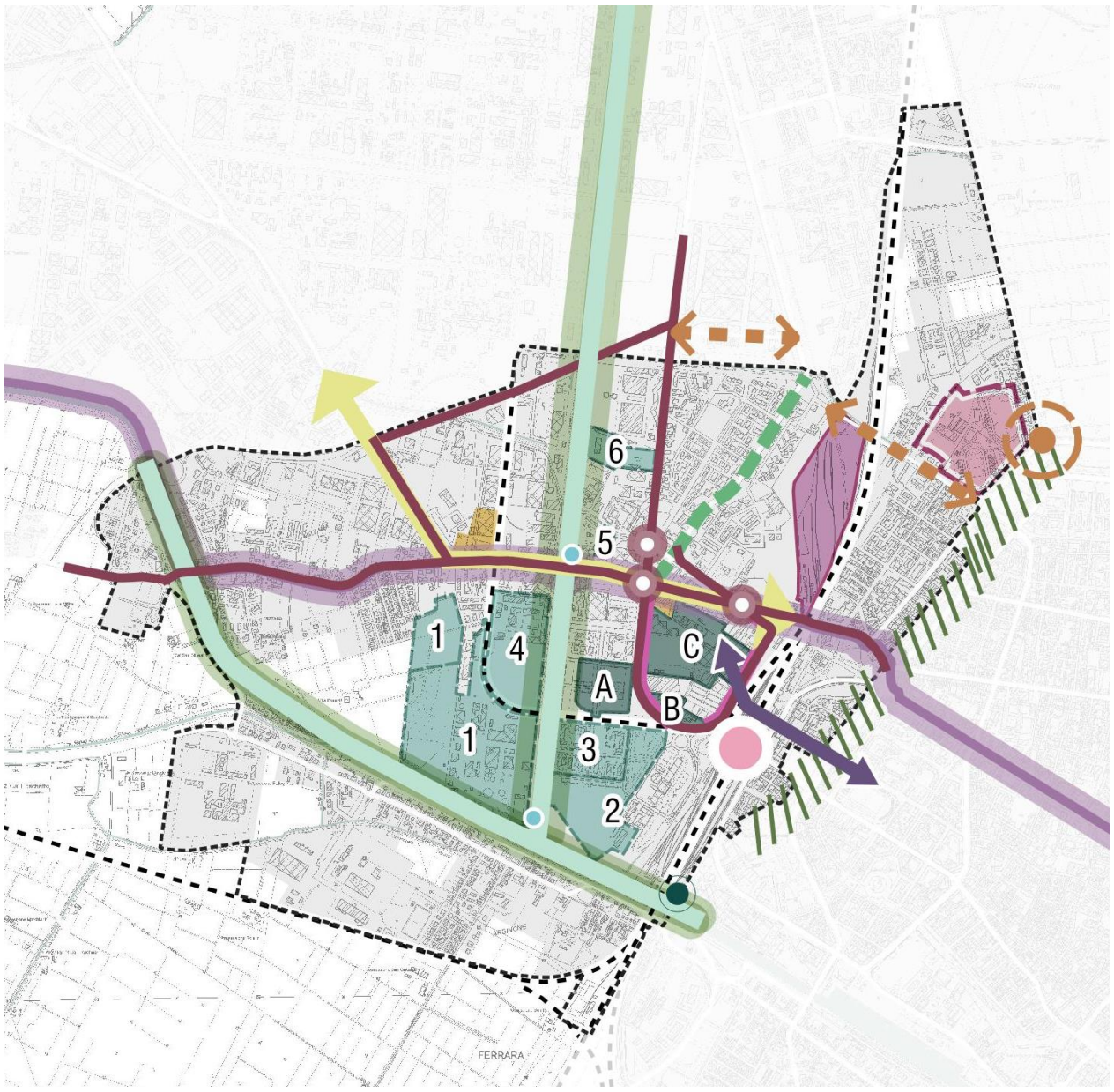
- **Potenziare la maglia di connessioni ciclo-pedonali interne ai quartieri (OS4-LS5)**
  - Attenzione alla pedonalità (realizzazione di marciapiedi e regolamentazione parcheggi in prossimità delle scuole)
  - Realizzazione di nuovo sottopasso ferroviario di via Bianchi verso Barco
  - Risoluzione delle criticità della rete ciclabile
    - Continuazione asse ciclo-pedonale verde di Via Padova verso viale Po (uscita su via Comitato di Liberazione o su area verde) per connessione con il sottopasso nord-ovest (via Modena)
    - Completamento asse ciclabile via Marconi
    - Miglioramento della connessione ciclopedonale con il Vallo delle Mura
    - Ricuciture della rete e miglioramento capillarità
    - Rafforzamento della mobilità ciclistica lungo le direttrici oggetto di investimento PNRR

- **Valorizzare la rete degli spazi pubblici, delle attrezzature collettive e di infrastrutturazione degli insediamenti (OS2; PG2)**
  - Aree da potenziare attraverso attrezzature collettive, residenza sociale o nuove forme di comunità insediative (comunità energetiche, ecc..)
    - Area verde privata a nord della scuola Carducci in via Canapa
    - Area pubblica via Arginone (*Scheda progettuale d'Ambito n.25*)
  - Aree dismesse da potenziare attraverso funzioni ad uso pubblico
    - Lotto in via Bongiovanni (*Scheda progettuale d'Ambito n.24)*

- Ex Felisatti (*Scheda progettuale d'Ambito n.21)*
- Area in via XVI Marzo per il potenziamento della dotazione di parcheggi pubblici

- Aree di completamento e trasformazione
  - Ex PUA GEI via Modena (*Scheda progettuale d'Ambito n.20*)
- Centralità/identità da valorizzare e connettere
  - Chiesa San Giacomo via Arginone
  - Aree per grandi servizi tecnici (Pubblica amministrazione in via Marconi e Via Maverna, Carcere, AMI)
  - Parco Coletta anche come elemento attrattore dell'HUB di prossimità

- Opportunità di rigenerazione e conversione
  - PNRR Nuova scuola (limitrofa a G. Rossa)
  - Terminal Trasporto extraurbano
  - Stazione FF (metropark-velostazione)
  - Stazione FF anche come elemento attrattore dell'HUB di prossimità
  - Area pubblica scalo merci
  - Area ex Macello



Temi di base

- Perimetro del Territorio Urbanizzato
- Perimetro località/"Parte di città"
- Linea ferroviaria
- Ciclovia Vento
- Fiumi e canali

Riorganizzazione dell'Ingresso OVEST e dell'ingresso al Centro Storico da v.le Po

- Arterie principali da ristrutturare
  via Marconi - via Michelini - via Eridano
  via Modena – via del Lavoro – viale Po (PNRR)
- Intersezioni da ristrutturare
- Connessione verso il Centro Storico
- Realizzazione della mobilità di progetto
  Rotatoria tra via Bacchelli e via Porta Catena
  Continuazione dell'asse di via Bianchi
  Realizzazione del raccordo tra via Marconi e via Padova in corrispondenza del PUA Gabana
- Ambiti di rigenerazione inclusi nel POIC da rigenerare
- Direttrice strategica del commercio sovralocale
- Potenziamento del nodo intermodale e della Stazione ferroviaria

Sistema del canale Boicelli e del Po di Volano come assi primari di rigenerazione

- Recupero e rifunzionalizzazione delle aree dismesse sul Canale Boicelli
  1. *Area ex distillerie Alc.Este - Scheda progettuale d'Ambito n.23*
  2. *PUA BS Invest 2*
  3. *PUA BS Invest 1*
  4. *Area Cerestar*
  5. *Area via Bongiovanni - Scheda progettuale d'Ambito n.24*
  6. *Area Sintexcal*
- Recupero e rifunzionalizzazione delle aree ricomprese da via del Lavoro attraverso il rafforzamento del polo intermodale
  A. *Aree via del Lavoro 1 - Scheda progettuale d'Ambito n.22*
  B. *Aree via del Lavoro 2*
  C. *Area ex Felisatti - - Scheda progettuale d'Ambito n.21*
- Attuazione previsioni idrovia-primo stralcio (asse Boicelli) e recupero sponde con realizzazione di nuovi approdi, spazi di socialità e forestazione
- Realizzazione di un nuovo approdo nei pressi di via Modena
- Nuovo studentato su via San Giacomo

Relazione con il parco Nord e il parco delle Mura

- Rigenerazione area scalo merci
- Potenziamento/Realizzazione della cittadella dello sport come polo di rilevanza sovralocale
- Filtro verde dato dal Parco delle Mura

Connessione con il Fiume Po

- Qualificazione paesaggistica dell'asse Boicelli
- Potenziamento dell'asse di Via Padova SS16 in infrastruttura verde e blu di connessione
- Miglioramento della mobilità sostenibile



Temi di base

- Perimetro del Territorio Urbanizzato
- Perimetro località/"Parte di città"
- Linea ferroviaria
- Sistema del verde pubblico
- Attrezzature sportive
- Fiumi e canali

Valorizzare la rete di spazi verdi come misura di contrasto ai cambiamenti climatici

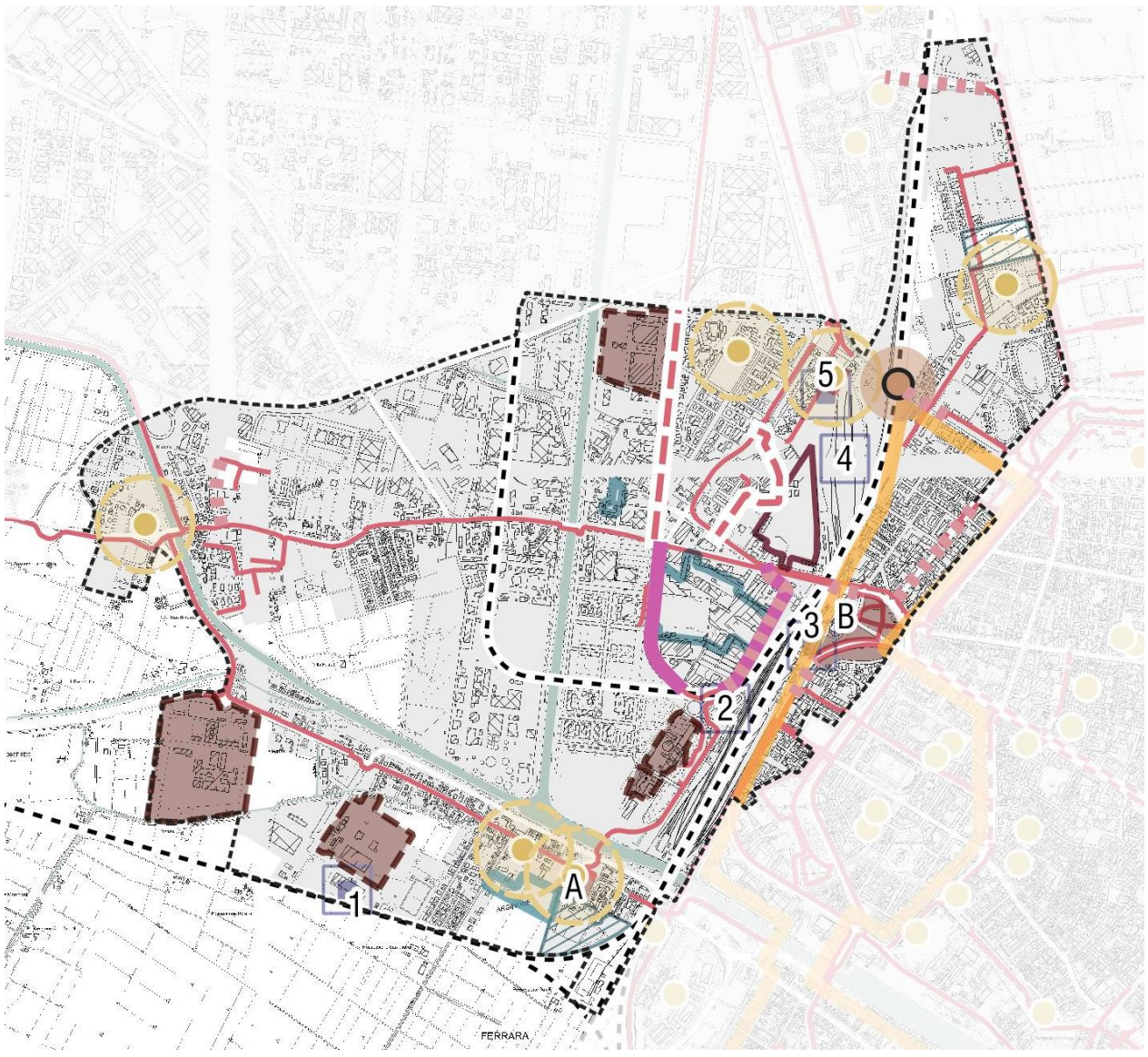
- Maglia urbana di potenziamento dell'ombra
- Coni visivi/cunei verdi di penetrazione nella cortina edilizia in direzione est-ovest
- Creazione di bosco ripariale/forestazione lungo il Boicelli e il Po di Volano
- Sistema delle aree verdi da potenziare attraverso forestazione anche in chiave di mitigazione dell'impatto acustico e dell'inquinamento atmosferico
- Sistema delle aree verdi attrezzate da potenziare
- Spazi aperti da riqualificare in termini di adattamento climatico (desigillazione)

Potenziare le connessioni ambientali e paesaggistiche

- Creazione di una cintura verde di mitigazione
- Creazione di un'infrastruttura verde tra la stazione e il Boicelli
- Realizzazione di connessioni est-ovest
  - *Connessione sul limite nord del Doro lungo il canale*
  - *Connessione con il Vallo delle Mura*
  - *Connessione Via Arginone – via Mulinetto*
  - *Connessione tra l'area pubblica di via Arginone e via XVI Marzo*
- Riqualificazione ambientale del canale Burana e creazione di connessioni con gli insediamenti

Tutela degli spazi vuoti interclusi nella trama dell'edificato come "cunei verdi"

- Invarianti verdi
- Aree permeabili intercluse al territorio urbanizzato da tutelare
- Possibili acquisizioni patrimoniali nelle aree di rigenerazione



Temi di base

- Perimetro del Territorio Urbanizzato
- Perimetro località/"Parte di città"
- Linea ferroviaria
- Rete ciclabile esistente (scenario PUMS: esistenti e di progetto)

Attrezzature collettive
- Scuole
- Fiumi e canali

Potenziare la maglia di connessioni ciclo-pedonali interne ai quartieri

- Attenzione alla pedonalità (realizzazione di marciapiedi e regolamentazione parcheggi in prossimità delle scuole)
- Realizzazione di nuovo sottopasso ferroviario di via Bianchi verso Barco

Risoluzione delle criticità della rete ciclabile

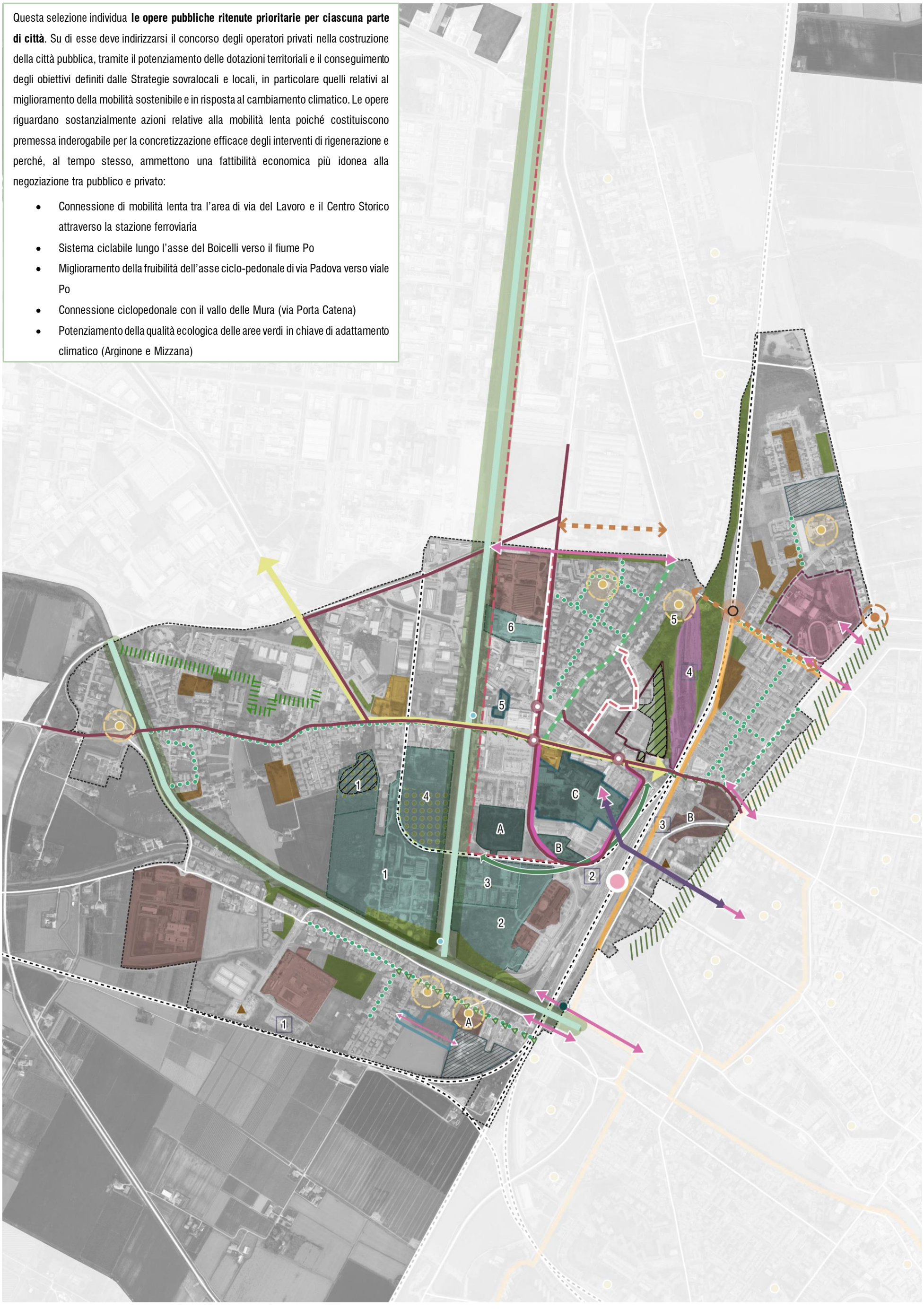
- Completamento asse ciclabile
  via Marconi
  Via Padova verso viale Po
- Ricuciture della rete e miglioramento capillarità
- Rafforzamento della mobilità ciclistica (PNRR)

Valorizzare la rete degli spazi pubblici, delle attrezzature collettive e di infrastrutturazione degli insediamenti

- Aree verdi da potenziare attraverso attrezzature collettive, residenza sociale o nuove forme di comunità insediative
  Area verde privata a nord della scuola Carducci in via Canapa
  Area pubblica di via Arginone - Scheda progettuale d'Ambito n.25
- Aree dismesse da potenziare attraverso funzioni di uso pubblico
  Lotto in via Bongiovanni - Scheda progettuale d'Ambito n.24
  Ex Felisatti - - Scheda progettuale d'Ambito n.21
  Area in via XVI Marzo per il potenziamento della dotazione di parcheggi pubblici
- Centralità/identità da valorizzare e connettere
  A. *Chiesa San Giacomo via Arginone*
  B. *Parco Colett*
- *Aree per grandi servizi tecnici*
- Opportunità di rigenerazione e conversione
  1. *Area ex Macello*
  2. *Terminal Trasporto extraurbano*
  3. *Stazione FF (metropark-velostazione)*
  4. *Area pubblica scalo merci*
  5. *PNRR nuovo asilo nido*
- HUB di prossimità (DGC 56/25)
- Aree di completamento e trasformazione
  Ex PUA GEI via Modena - Scheda progettuale d'Ambito n.20

Questa selezione individua **le opere pubbliche ritenute prioritarie per ciascuna parte di città**. Su di esse deve indirizzarsi il concorso degli operatori privati nella costruzione della città pubblica, tramite il potenziamento delle dotazioni territoriali e il conseguimento degli obiettivi definiti dalle Strategie sovralocali e locali, in particolare quelli relativi al miglioramento della mobilità sostenibile e in risposta al cambiamento climatico. Le opere riguardano sostanzialmente azioni relative alla mobilità lenta poiché costituiscono premessa inderogabile per la concretizzazione efficace degli interventi di rigenerazione e perché, al tempo stesso, ammettono una fattibilità economica più idonea alla negoziazione tra pubblico e privato:

- Connessione di mobilità lenta tra l'area di via del Lavoro e il Centro Storico attraverso la stazione ferroviaria
- Sistema ciclabile lungo l'asse del Boicelli verso il fiume Po
- Miglioramento della fruibilità dell'asse ciclo-pedonale di via Padova verso viale Po
- Connessione ciclopedonale con il vallo delle Mura (via Porta Catena)
- Potenziamento della qualità ecologica delle aree verdi in chiave di adattamento climatico (Arginone e Mizzana)





ZONA NORD

PONTELAGOSCURO-BARCO

INDICE DELLA SCHEDA

0. DESCRIZIONE DEL QUARTIERE

1. PROFILO DIAGNOSTICO

1.1 TERRITORIO

1.2 SOCIO- ECONOMIA E DEMOGRAFIA

1.3 QUALITA' URBANA

1.3.1 Tessuto urbano ed edilizio e tutele storico-architettoniche

1.3.2 Infrastrutture - Attrezzature collettive, servizi e dotazioni di prossimità

1.3.3 Interventi (di rigenerazione) in corso

1.4 COMMERCIO E SITI CONTAMINATI

1.4.1 Attività commerciali di rilevanza provinciale o sovra-comunale (POIC)

1.4.2 Siti contaminati

1.5 MOBILITA' E ACCESSIBILITA'

1.5.1 Viabilità carrabile – Intermodalità

1.5.2 Percorsi ciclabili

1.5.3 Trasporto pubblico

1.5.4 Interventi (di rigenerazione) in corso

1.6 QUALITÀ ECOLOGICO- AMBIENTALE

1.6.1 spazi verdi e qualità ecologica

1.6.2 Rischi antropici e ambientali

2. SINTESI DIAGNOSTICA

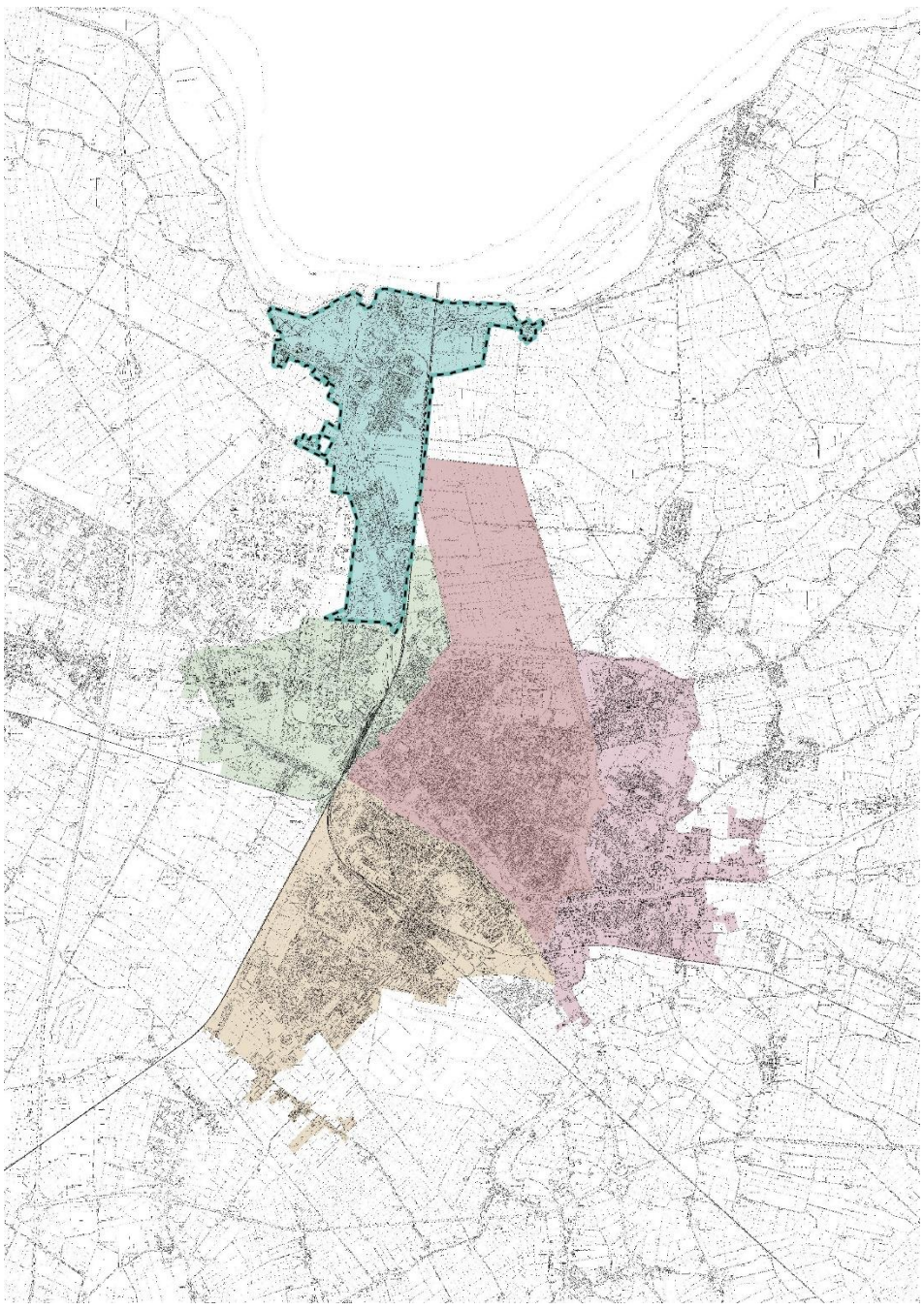
2.1 TABELLA DI SINTESI DEGLI ELEMENTI DI DEBOLEZZA E FORZA

2.2 IMMAGINE DI SINTESI DEGLI ELEMENTI DI DEBOLEZZA E FORZA

3. STRATEGIE

3.1 STRATEGIE SOVRALOCALI

3.2 STRATEGIE LOCALI





DESCRIZIONE DEL QUARTIERE

Parte di città costituita dai quartieri di Pontelagoscuro e di Barco, espansioni lineari novecentesche che si sono sviluppate fra la Zona Industriale Ferrarese e la ferrovia BO-PD. Sono insediamenti caratterizzati prevalentemente da tessuti pianificati di residenze per operai costruiti a ridosso dell'area industriale, ma sono presenti anche grandi edifici commerciali e di servizio e un'articolata dotazione d'infrastrutture che innervano la struttura: da una parte, l'asta fluviale del canale Boicelli con gli impianti di potabilizzazione di Ferrara, dall'altra, la linea ferroviaria e il sistema binato di viabilità costituito da v. Padova e dall'asse urbano v. Bentivoglio/c.so del Popolo, su cui s'innestano le principali centralità che gravitano attorno ai luoghi di Piazza Bruno Buozzi e della Biblioteca Bassani.

PROFILO DIAGNOSTICO

TERRITORIO

ESTENSIONE **460 ha**

AREE PERMEABILI **50,42 ha – 11%** (art. 32 c.3 lettera c L.R. 24/2017)

SOCIO-ECONOMIA E DEMOGRAFIA

Dati

ABITANTI 2020	**9.891**
ETÀ MEDIA	**50,03**
DENSITÀ (Ab/Ha)	**21,64**
TREND RESIDENTI (2010/2020)	**-2,43%**
% RESIDENTI CON PIÙ DI 80 ANNI	**10,4%**
% BAMBINI <14 ANNI	**14,60%**
INCIDENZA STRANIERI SU POPOLAZIONE RESIDENTE	**17,12%**
INCIDENZA ALLOGGI IN AFFITTO	**3.7%**

Dinamiche e quotazioni immobiliari *(Variazione 2016-2021- fonte OMI)*

Zona OMI	Denominazione	NTN 2021	NTN Var% 2021/16	IMI 2021	Quotazione media €/mq 2021	Quotazione media Variazione % 2021/16
B4	Città entro le Mura	452	18,95%	2,57%	1.838	-7,55%
D12	Barco, Pontelagoscuro, Via Vallelunga	167	156,92%	2,65%	954	-5,36%
	FERRARA	**1.997**	**44,08%**	**2,56%**	**1.351**	**-6,44%**

Rendite catastali

Il livello della rendita catastale degli immobili residenziali è molto basso sia a Pontelagoscuro che a Barco.

Diagnosi

Si riscontra un calo della popolazione in linea con la media del Centro Urbano, il dato mette in evidenza il mantenimento del carattere popolare-operario del quartiere, in origine sorto per interventi pubblici nel dopoguerra. Visti i bassi valori immobiliari dell'area e il collegamento TPL con il centro e con la stazione, si riscontra un progressivo aumento dell'incidenza della popolazione straniera e a basso reddito, che di conseguenza fa registrare una popolazione sotto i 14 anni è leggermente superiore alla media, mentre resta alta la quota di ultraottantenni. Il livello di reddito nel territorio urbano dell'area di studio oscilla tra un livello molto basso e un livello basso rispetto alla media comunale.

QUALITA' URBANA

Tessuto urbano ed edilizio

RESIDUO DELLA PIANIFICAZIONE ATTUATIVA A FEBBRAIO 2022
S.U. residenziale residua: circa 8.000 mq (260 ab. potenziali)

- PUA a destinazione prevalentemente residenziale di rigenerazione (PUA Gabana)
  STATO: mai partito
  LOCALIZZAZIONE: via Marconi

INTERVENTI DIRETTI RILEVANTI (2010-2020)
Nuove costruzioni e ampliamenti: **12**
Ristrutturazioni edilizie (+ Restauri e Risanamenti conservativi): **57**
Cambi d'uso: **23**

Il quartiere **Barco** è stato oggetto di un Programma di Riqualificazione Urbana "Quartiere Barco" promosso da ACER, i cui obiettivi generali possono essere così sintetizzati:

- aumento della qualità attraverso la demolizione di alcuni alloggi e la ricostruzione attraverso tipologie a maggiore densità abitativa e a più elevato standard in termini di vivibilità, qualità abitativa e risparmio energetico;
- aumento della qualità attraverso il recupero di alloggi esistenti meglio conservati per raggiungere un più elevato standard in termini di vivibilità, qualità abitativa e risparmio energetico;
- aumento della dotazione di servizi del quartiere (biblioteca Bassani, palestra, supermercato, etc.).

A **Pontelagoscuro**, non si registrano recenti interventi di ristrutturazione urbanistica per mano pubblica.

Ambiti degradati, dismessi o sottoutilizzati *(Cfr. tav. QC 6.5)*

Classificazione	Denominazione	Caratteristiche
Ambito pubblico degradato	Circolo Canottieri	Area comunale/demanio sul fiume Po con grandi potenzialità
Ambito privato degradato	Ex Zuccherificio SFIR	Impianto dismesso circa dieci anni fa e smantellato, in parte rinaturalizzato spontaneamente
Ambito privato degradato	Ex Mobilificio Tre Stelle	Zuccherificio di inizio '900 lungo la Statale 16, già utilizzato come mobilificio. Vuoto da 10 anni
Ambito privato sottoutilizzato	Centro all'ingrosso Diamante	Complesso privato (Condominio) degradato, con volumetrie a disposizione
Ambito privato con pianificazione pregressa	PUA Gabana (Ex Consorzio Agrario) e area ex petrolifera Estense	PUA vigente con previsione di usi misti ma fermo
Ambito privato con pianificazione pregressa, scaduto	Ex PUA Petrolifera Estense	Area collegata a PUA Gabana in via Marconi
Ambito privato con pianificazione pregressa	PUA Eni	PUA per distributore di carburante mai realizzato
Ambito pubblico degradato	Ex Caserma GDF Via Tavernello	Edificio disponibile per la rigenerazione

Tessuto storico-architettonico e testimoniale

Pontelagoscuro mantiene pochissime tracce dell'antico centro portuale seicentesco distrutto dai bombardamenti della Seconda Guerra Mondiale. Parco Tito Salomoni, a ridosso dell'argine, conserva i pochi ruderi della Via Coperta. Restano minime testimonianze anche dell'importante sviluppo economico-industriale del borgo tra la fine del XIX e i primi del XX secolo (Ex zuccherificio Eridania lungo l'attuale SS 16). La ricostruzione del Dopoguerra ha previsto la nascita di un insediamento ex novo, cosiddetto "Ponte Nuovo", distante 600 metri dall'originario nucleo e destinato ad ospitare gli operai del vicino Polo Chimico.

Questa nuova identità operaia è testimoniata in particolare dal "Villaggio Orsera" o "dei Marchigiani", costruito negli anni Cinquanta e che ha mantenuto nel tempo le sue connotazioni urbanistiche e architettoniche, individuabili in modo particolare nella disposizione delle abitazioni secondo fasce parallele tra loro che creano, nell'urbano, una maglia ortogonale distinguibile dagli altri tessuti. Anche a Barco il complesso delle case INA/ACER mantiene simili caratteristiche, identificandosi come area urbana con riconoscibili caratteri identitari sia per forma che per composizione, nonché per la continuità nell'utilizzo dei rivestimenti che alcuni complessi mantengono in facciata.

Infrastrutture - Attrezzature collettive, servizi e dotazioni di prossimità

In generale la dotazione di servizi è buona, difatti Pontelagoscuro è storicamente un insediamento "autonomo". I principali **servizi** presenti in entrambi i quartieri (Pontelagoscuro e Barco) sono:

- Commercio di vicinato (soprattutto alimentare)
- Mercato settimanale
- media-grande distribuzione lungo via Padova
- Caserma Carabinieri
- Poste, Poliambulatorio, Centri anziani
- scuole (fino alla secondaria inferiore)
- Area sgambamento cani a Pontelagoscuro
- Biblioteca Bassani a Barco
- Centro civico Pontelagoscuro (servizi pubblici e associazioni) – *PNRR*

Le principali **centralità** sono:

- Piazza Buozzi a Pontelagoscuro con il Centro Parrocchiale San Giovani Battista
- Centro Sociale "il Quadrifoglio"
- Circolo Buontemponi
- Parco Tito Salomoni (ex via Coperta + Teatro Cortazar)
- Parco della Libertà a Barco
- Impianti sportivi e palestre (sono presenti un Palazzetto a Barco e una Palestra a Pontelagoscuro entrambe di rilevanza sovra-locale)

È in corso un progetto di sviluppo del Servizio di Teleriscaldamento (HERA) che preveder un'estensione nella zona Nord, denominata «Barco» e centro commerciale Diamante: il completamento dell'intervento consentirà di allacciare al teleriscaldamento gli edifici residenziali della zona oltre ai servizi lì presenti, tra i quali una palestra, una biblioteca/auditorium e le scuole comunali.

Interventi (di rigenerazione) in corso

- **PNRR | Casa Lea** Riqualificazione dell'edificio come "spazio di aggregazione"
- **PNRR | Centro Civico di Pontelagoscuro** Riqualificazione dell'edificio per "servizi di pubblica utilità"

Diagnosi

Per quanto riguarda il tessuto urbano-edilizio si riscontra una scarsa qualità del patrimonio edilizio soprattutto nel nucleo storico sopravvissuto a ridosso dell'argine e nel primo insediamento di Ponte Nuovo. Alcuni insediamenti più densi e compatti a livello di distribuzione, costruiti in epoche non recenti, riportano problemi legati alle pertinenze e ai posti auto; alcuni presentano anche problemi di smaltimento delle acque meteoriche nei livelli seminterrati ad uso garage.

In questa parte di città si concentra la maggiore offerta di alloggi di edilizia residenziale pubblica, con oltre 800 alloggi a Barco, e quasi 200 a Pontelagoscuro.

Sul retro di via Padova fino al Canale Boicelli si riscontrano elementi di degrado delle aree artigianali, mentre il fronte strada si presenta più vivace, con la presenza di numerose attività commerciali.

Per quanto riguarda i servizi, ad eccezione del Parco della libertà a Barco (con campo di basket illuminato) si segnala la carenza di aree verdi attrezzate per lo sport e il tempo libero di libera fruizione soprattutto per la fascia di popolazione più giovane. A Pontelagoscuro i servizi si trovano in prossimità di Via Padova, in aree perlopiù minerali e con poco verde. A Barco i servizi si trovano all'interno del paese, in prossimità di aree verdi e giardini.

COMMERCIO E SITI CONTAMINATI

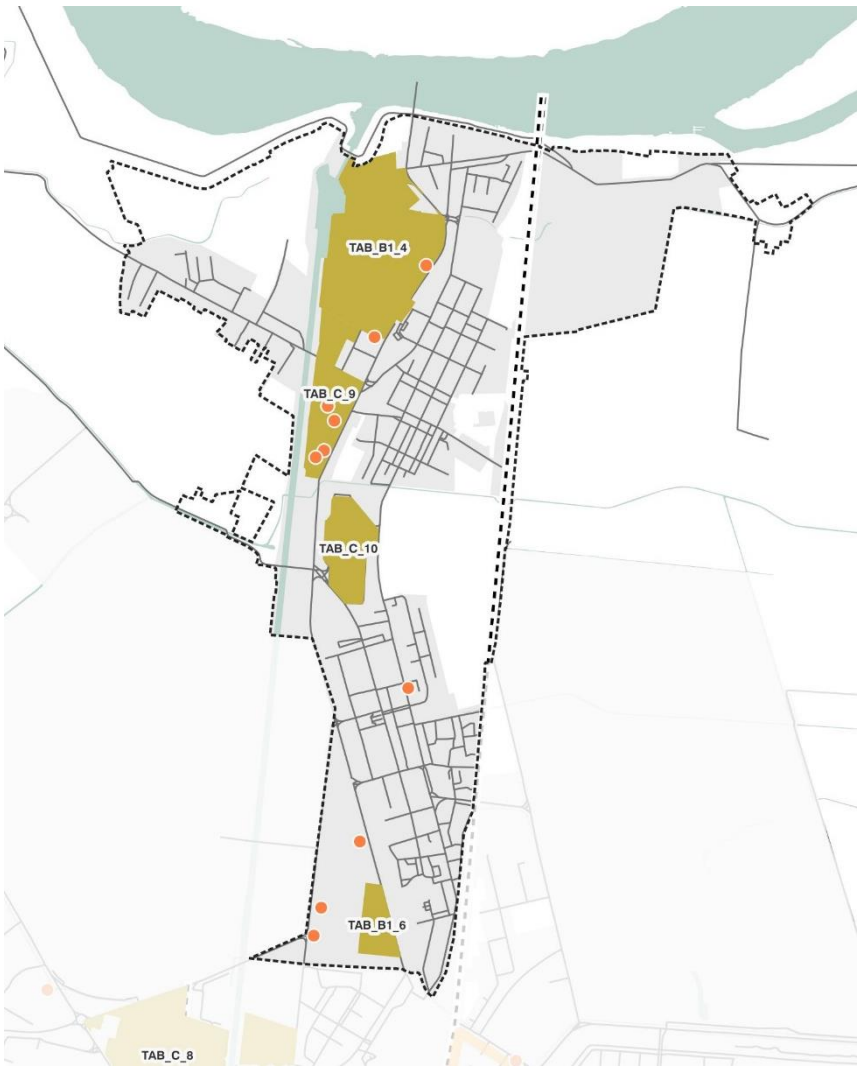
Attività commerciali di rilevanza provinciale o sovra-comunale (POIC)

Nella parte di città il POIC individua i seguenti Ambiti commerciali di attrazione di livello inferiore programmato:

- B1_4 SITIF - ATTUATO"
- B1_6 "Via Marconi – Ex Consorzio" – NON ATTUATO"

E i seguenti Ambiti idonei per la localizzazione di medie e grandi strutture di vendita di rilevanza sovra-comunale:

- C_9 SITIF NORD - ATTUATO"
- C_10 SITIF SUD – PARZIALMENTE



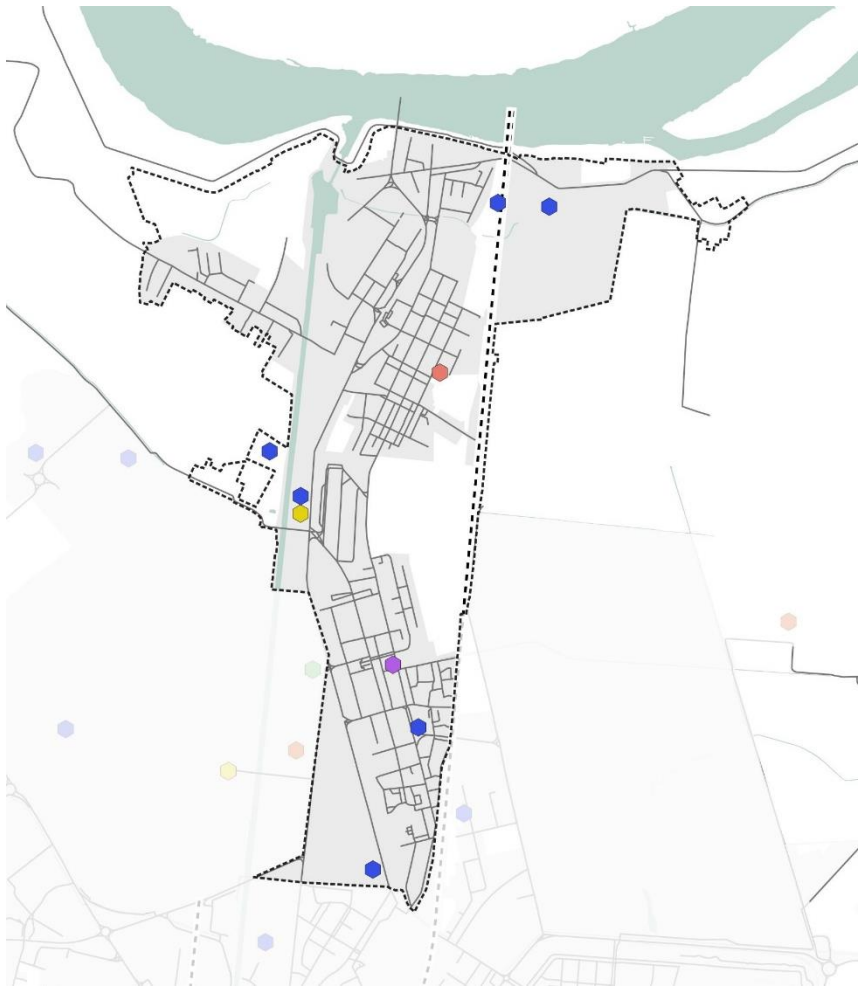
Il commercio nella zona nord

Ambiti POIC

Attività commerciali – Medie strutture di vendita

Siti contaminati

Indicazione ideogrammatica dei siti presenti nell'Anagrafe regionale dei siti contaminati istituita ai sensi della DGR 1106/2016



I siti contaminati nella zona nord

- Monitoraggio bonifica
- Non contaminato
- Da monitorare
- Certificato

MOBILITA' E ACCESSIBILITA'

Viabilità carrabile - Intermodalità

Negli ultimi anni sono stati realizzati interventi (dissuasori, sensi unici, zona 30, etc.) per ridurre il traffico di attraversamento dal Veneto al Centro urbano attraverso gli abitati residenziali di Pontelagoscuro e Barco, cercando di mantenere il flusso lungo via Padova (SS 16).

Le analisi effettuate nell'ambito del PUMS (Quaderno delle simulazioni – Grado di saturazione - stato attuale) evidenziano le seguenti strade a maggior traffico e a rischio congestione:

- via Padova, in particolare traffico in entrata in corrispondenza dell'abitato di Pontelagoscuro

Non si registra una utilità per lo scambio intermodale verso il Centro Storico. L'unica area parcheggio di dimensioni rilevanti è quella del Centro all'ingrosso Diamante.

Percorsi ciclabili

Negli ultimi decenni sono stati realizzati interventi volti a migliorare le connessioni ciclabili all'interno della struttura, ripristinando il carattere urbano delle infrastrutture viarie che la attraversano. In particolare sono state ridisegnate le sezioni stradali di v. Bentivoglio e di C.so del Popolo, con la realizzazione di percorsi ciclabili in sicurezza.

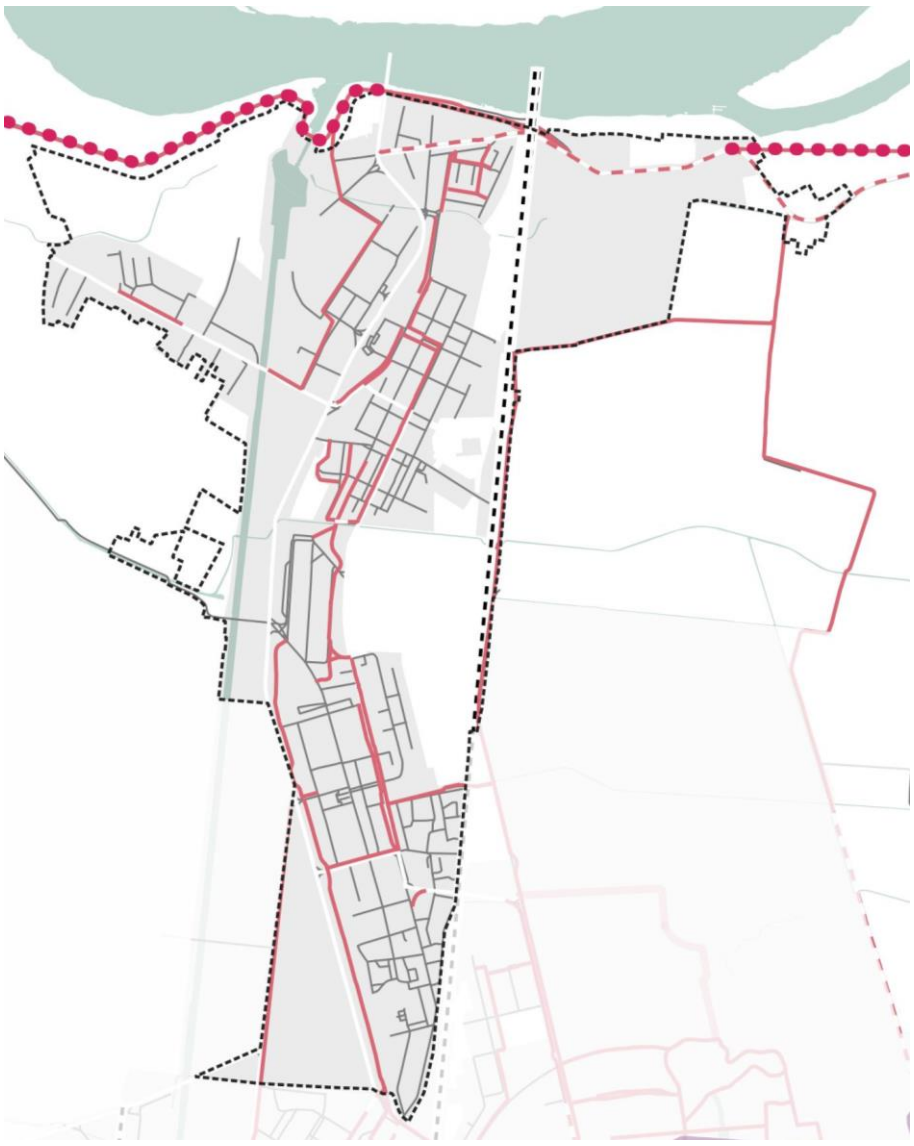
Sempre lungo la direttrice Nord sud è stato realizzato un percorso ciclabile nella fascia verde di mitigazione a est di via Padova. La ciclabile tuttavia è compiuta nel solo tratto di Barco mentre presenta discontinuità all'altezza di Pontelagoscuro tant'è che non riesce a attrarre i ciclisti che percorrono i lati della Statale prevalentemente in direzione nord-sud.

L'asse ciclabile Corso del Popolo – Bentivoglio consente di raggiungere via Canapa superando mediante apposito sottopassaggio ferroviario dedicato o di proseguire in direzione Doro raggiungendo il Centro Storico all'altezza delle Barriere. Nonostante i percorsi siano in sicurezza, l'assenza di segnalazione e alcuni tratti più bui o degradati (sottopassaggio e sbocco all'altezza della Motorizzazione Civile) disincentivano il passaggio.

A nord, lungo l'argine corre il percorso ciclabile Destra Po, molto frequentato e con potenzialità turistiche ancora inespresse (raccordo con Ciclovia Vento in corrispondenza di Francolino), che però registra l'interruzione del percorso in corrispondenza dell'abitato di Pontelagoscuro e la pericolosità dei punti di immissione.

Diagnosi

La Statale si presenta congestionata, in particolare durante le ore di punta, anche con traffico di mezzi pesanti diretti al Casello di Ferrara Nord. Si osserva inoltre la carenza di collegamenti tra la ciclabile realizzata lungo via Padova con la rete viaria di quartiere in direzione est (come testimoniato dai numerosi percorsi spontanei attraverso la vegetazione). Si riscontrano una serie di punti di immissione pericolosi lungo la Statale in direzione ovest e lungo la strada arginale a traffico veloce in corrispondenza del Circolo Canottieri in direzione est. Infine si segnala la pericolosità dell'attraversamento della SS16 nei pressi dell'abitato di Pontelagoscuro.



Trasporto pubblico

Buon servizio del TPL che garantisce frequenti collegamenti con la stazione ferroviaria, il Centro Storico e il quartiere sud.

A Pontelagoscuro è presente una stazione ferroviaria della linea Venezia-Bologna ancora attiva come fermata del trasporto locale (4/5 volte al giorno).

Interventi (di rigenerazione) in corso

IDROVIA FERRARESE

- Dragaggio del Canale Boicelli e trattamento/smaltimento/recupero dei fanghi dragati (collocazione definitiva di area per stoccaggio fanghi in via delle bonifiche);
- Realizzazione delle nuove botti a sifoni del Canal Bianco (realizzata) e del Canale Cittadino per aumentare il tirante d'acqua;
- Adeguamento dei ponti Bardella (completato) e Betto (in corso)

QUALITÀ ECOLOGICO- AMBIENTALE

Spazi verdi e qualità ecologica

DOTAZIONE DI AREE VERDI

Aree pubbliche/Uso pubblico	**92,5 ha**	46%

di cui

- il 27% è destinato a spazi verdi attrezzati e per lo sport,
- il 33% ad aree con funzione prevalentemente ecologica e di mitigazione,
- il 5% sono aree di pertinenza di altre attrezzature pubbliche
- il 35% è classificabile quale verde di corredo stradale (incluso il verde di pertinenza dell'impianto di potabilizzazione).

Aree private	**107,0 ha**	54%

Sono incluse le aree agricole intercluse tra via Bentivoglio e la ferrovia.

INDICE DI PERMEABILITÀ

Pontelagoscuro	**47,2%**
Barco	**46,9%**

Nei due quartieri di Pontelagoscuro e Barco la dotazione di infrastrutture verdi ha un andamento perlopiù lineare lungo l'asse di Via Padova, a mitigazione della strada e degli insediamenti produttivi, soprattutto a Barco.

A Pontelagoscuro le aree boscate lungo Via Padova corrispondono a una fascia variabile di larghezza media di circa 100 mt e lunga 2 km, con alberature più frammentate. In prossimità del centro Diamante si trova una fascia boscata più stretta, di circa 30 mt e di circa 500 mt, e un'ampia area sportiva.

A Barco, lungo Via Padova le aree boscate si sviluppano da sud verso nord per circa 500 mt, ma si tratta di prati con masse arbustive e alberi sparsi. Nel centro dell'abitato non vi sono molte aree verdi (per lo più prati scarsamente vegetati); ci sono parcheggi senza alberi.

In prossimità della vecchia Pontelagoscuro prevalgono le aree a prato, alcune attrezzate per lo sport, ma prive di alberi e verde stradale.

L'infrastruttura verde dell'area di Via Padova è costituita da:

- il bosco lineare che affianca Via Padova da Barco a Pontelagoscuro per 3 km;
- il verde pubblico all'interno dei quartieri, con giardini a prato, giardini attrezzati e aree per lo sport;
- il canale Boicelli, con le sponde naturali, accessibile solo dall'acqua;
- il lungofiume del Po, con sponde naturali e coltivate;
- le aree agricole e boscate che si sviluppano lungo l'asse della ferrovia.

Verde e servizi ecosistemici

I servizi ecosistemici di regolazione dell'isola di calore risultano di maggiore efficacia lungo il bosco di Via Padova tra Barco e il Centro Diamante. La direzione prevalente delle correnti è l'asse est-ovest, con leggere brezze da est. Pontelagoscuro e Barco si sviluppano lungo via Padova dando vita a una cortina edificata compatta, con poche soluzioni di continuità. L'edificato pertanto rappresenta una barriera pressoché continua alle brezze estive da est, difatti peggiori sono i servizi sul microclima all'interno del tessuto abitato, scarsamente alberato e/o poco connesso al bosco lineare di Via Padova, soprattutto a Pontelagoscuro. I servizi di regolazione delle polveri e qualità dell'aria risultano bassi vista la presenza di molte aree verdi a prato con copertura arborea scarsa o con piante relativamente giovani, al contrario del tratto sud del bosco di via Padova, che ha una vegetazione più compatta. Sono medi e medio-bassi anche i servizi di impollinazione e biodiversità ed i servizi di regolazione del rumore. I servizi di assorbimento delle acque e gestione dell'effetto run-off sono perlopiù medi e medio/alti in tutte le aree verdi analizzate.

Le aree verdi di Pontelagoscuro e Barco non erogano particolari servizi in relazione alla bellezza della natura vista la scarsa copertura arborea dovuta alla presenza di alberi giovani e/o radi o per l'assenza di alberi nelle aree verdi che rimangono prati nudi. Anche per quanto riguarda l'identità dei luoghi e senso di appartenenza i principali servizi sono erogati dalle aree sportive e dei campi per il calcio all'interno dei quartieri, che sono luogo di ritrovo della comunità. La ricreatività e fruibilità è particolarmente riscontrabile come servizio erogato dalle aree verdi in corrispondenza del bosco didattico di Barco e delle aree sportive di Pontelagoscuro e Barco e del Centro Diamante.



Verde pubblico e ad uso pubblico

Verde privato

Rischi antropici e ambientali *(Cfr. tav. QC 5.5.2)*

I principali rischi antropici ed ambientali della parte di città sono

- Gestione delle acque superficiali
- Prossimità con il Polo industriale chimico e presenza delle pipeline che collegano il polo industriale chimico con gli impianti di Ravenna e Marghera e tre elettrodotti dell'alta tensione.
- Rischio idraulico connesso all'esondazione del fiume Po: la parte nord di Pontelagoscuro si trova all'interno della fascia a rischio di effetto dinamico, mentre parte di v. della Ricostruzione si trova all'interno della Fascia B del piano di bacino Po, area destinata a vincolo speciale di tutela fluviale.
- Problematiche di contaminazione del suolo e della falda, prevalentemente connesse alla storia industriale dell'insediamento di Pontelagoscuro e alla prossimità con il Polo Chimico (la presenza di contaminazione è in corso di aggiornamento).
- Criticità acustiche derivanti prevalentemente dalla linea ferroviaria Bologna-Venezia, oltre che dalla viabilità stradale lungo via Padova e via Marconi.

Diagnosi

La dotazione complessiva dell'infrastruttura verde è caratterizzata da elevata disponibilità di aree verdi pubbliche in tutta l'area studio ma compattate ai margini, senza un sistema capillare di aree verdi di qualità all'interno del tessuto edilizio più abitato e da una continuità della fascia di vegetazione boscata a protezione dell'abitato lungo Via Padova, che presenta però elevata frammentazione nei pressi di Pontelagoscuro mentre è più compatta a Barco. Gli spazi aperti privati sono perlopiù minerali oppure incolti.

SINTESI DIAGNOSTICA

TABELLA DI SINTESI DEGLI ELEMENTI DI DEBOLEZZA E FORZA

Tema	Elemento di debolezza	Elemento di forza
Socio-economia e demografia	• Calo della popolazione (in linea con la media del Centro Urbano) • Aumento dell'incidenza di popolazione: straniera, a basso reddito, ultraottantenni	• Carattere popolare-operario del quartiere mantenuto nel tempo • Aumento dell'incidenza di popolazione: sotto i 14 anni
Tessuto urbano ed edilizio	• Traffico di penetrazione da nord verso la città • Scarsa qualità del patrimonio edilizio (nucleo storico di Pontelagoscuro e primo insediamento di Ponte Nuovo) • Degrado del comparto artigianale tra il Canale Boicelli e via Padova (incluso ex Mobilificio tre stelle) • Presenza diffusa di ambiti degradati o sottoutilizzati esterni agli ambiti residenziali, tra cui sottoutilizzo del Centro Diamante con difficoltà di riconversione	• Forte identità testimoniale del Villaggio Marchigiani • Vivacità del fronte strada di via Padova (presenza di numerose attività commerciali) • Barco è stato interessato da un recente intervento di ristrutturazione urbanistica (PRU) promosso da ACER • Caratterizzazione dell'urbano formato da tessuti pianificati di residenze per operai • Compattezza del tessuto edificato
Attrezzature collettive, servizi e dotazioni di prossimità	• Carenza di aree verdi attrezzate per lo sport e il tempo libero di libera fruizione nell'abitato di Barco • Impermeabilizzazione delle aree destinate ai servizi a Pontelagoscuro • Criticità di smaltimento delle acque meteoriche nelle palazzine ACER a Barco • Vetustà del patrimonio ACER, soprattutto a Pontelagoscuro	• Buona dotazione di servizi che rende l'insediamento "autonomo" • Progetto di sviluppo del Servizio di Teleriscaldamento (HERA)
Mobilità e accessibilità	• Congestione e intenso traffico veicolare, in particolare nelle ore di punta della SS16 (via Padova) • Traffico di mezzi pesanti in entrata/uscita dal Casello di Ferrara Nord • Pericolosità dell'attraversamento della SS16 nei pressi dell'abitato di Pontelagoscuro. • Carenza di collegamenti tra la ciclabile realizzata lungo via Padova con la rete viaria di quartiere in direzione est • Discontinuità della ciclabile su via Padova all'altezza di Pontelagoscuro • Frammentazione e discontinuità della ciclabile lungo Via Padova • Interruzione del percorso ciclabile Destra Po in corrispondenza dell'abitato di Pontelagoscuro • Pericolosità dei punti di immissione sulla ciclabile Destra Po (lungo la strada arginale a traffico veloce in corrispondenza del Circolo Canottieri in direzione est) • Scarsa qualità urbana del sottopasso verso via Canapa (assenza di segnalazione, assenza di illuminazione)	• Qualità architettonico-urbana data dal ridisegno delle sezioni stradali di v. Bentivoglio e di C.so del Popolo, con la realizzazione di percorsi ciclabili in sicurezza. • Presenza di percorsi in sicurezza (sottopasso verso via Canapa) che consentono il collegamento con il Centro Storico • Potenzialità del passaggio della ciclabile Destra Po per il raccordo con Ciclovia Vento in corrispondenza di Francolino • Previsione nel PUMS di realizzazione della bretella Nord
Spazi verdi e qualità ecologica	• Frammentazione del bosco lineare di Via Padova • Scarse connessioni verdi e/o ombreggiate all'interno dei quartieri, soprattutto a Pontelagoscuro • Assi stradali privi di ombra e/o di filari alberati	• Presenza di aree destinate a verde pubblico lungo l'asse di Via Padova in corrispondenza dell'abitato di Barco

	• Aree verdi compattate ai margini • Assenza di un sistema capillare di aree verdi di qualità all'interno del tessuto edilizio più abitato • Elevata frammentazione delle aree boscate a Pontelagoscuro • Mancanza di accesso da terra al Canale Boicelli **Rischi antropici ed ambientali** • Problematiche di gestione delle acque superficiali negli interventi ACER a Barco • Prossimità con il Polo industriale chimico • Rischio idraulico connesso all'esondazione del fiume Po • Problematiche di contaminazione del suolo e della falda derivante dalla vicinanza con il Polo Chimico	• Presenza di discontinuità urbane (aree e assi stradali) lungo l'asse delle brezze estive prevalenti (ovest-est) • Presenza di aree libere inedificate lungo tutta la direttrice nord-sud • Elevata disponibilità di aree verdi pubbliche in tutta l'area studio • Continuità delle aree verdi lungo Via Padova • Compattezza della fascia di vegetazione boscata lungo via Padova a Barco
Spazi verdi e qualità ecologica (Servizi Ecosistemici)	**Servizi di Regolazione** • Basso contrasto all'isola di calore all'interno del tessuto abitato, scarsamente alberato soprattutto a Pontelagoscuro • Presenza di molte aree verdi a prato con scarsa copertura arborea o con piante relativamente giovani (bassa regolazione delle polveri e qualità dell'aria) • Bassa e medio-bassa erogazione di servizi di regolazione del rumore (mancanza di mitigazione della ferrovia a Barco) **Servizi culturali** • Scarsa copertura arborea dovuta alla presenza di alberi giovani, radi e/o assenti totalmente • Bassa identità dei luoghi e senso di appartenenza	**Servizi di Regolazione** • Contributo efficace alla regolazione del microclima delle aree boscate di via Padova tra Barco e il Centro Diamante • Presenza di vegetazione compatta nel tratto a sud di via Padova (media regolazione delle polveri e qualità dell'aria) **Servizi culturali** • Medi servizi di ricreatività e fruibilità in tutte le aree, • Presenza di luoghi identitari che generano senso di appartenenza (aree sportive all'interno dei quartieri, aree pubbliche a Ponte Vecchio)

Legenda dell'immagine di sintesi

Mobilità e accessibilità

Debolezze

Pericolosità di attraversamento della SS16

Pericolosità dei punti di immissione sulla ciclabile Destra Po

Frammentazione del sistema ciclabile

Scarsa qualità urbana del sottopasso verso via Canapa

Discontinuità della ciclabile

via Padova

Interruzione del percorso ciclabile della Destra Po

Traffico di penetrazione da nord

Punti di forza

Qualità architettonica-urbana di v. Bentivoglio e Piazza Buozzi

Connessioni date dai percorsi in sicurezza verso il Centro Storico e Doro

Tessuto urbano ed edilizio

Debolezze

Degrado del comparto artigianale (incluso ex Mobilificio Tre Stelle e Centro Diamante)

Ambiti privati con pianificazione pregressa non attuata

Situazioni incompiute nell'urbano

Concentrazione di alloggi ERP (ACER) di bassa qualità

Punti di forza

Aree di rigenerazione disponibili per interventi di riuso e rigenerazione

Ambito di prossimità alla Destra Po

Insediamenti identitari (Villaggio Marchigiani, interventi INA)

Attrezzature collettive, servizi e dotazioni di prossimità

Debolezze

Carenza di spazi verdi attrezzati

Punti di forza

Vivacità del fronte commerciale su via Padova

Aree con buona dotazione di servizi

Spazi verdi e qualità ecologica

Debolezze

Frammentazione del bosco lineare di via Padova

Assenza di un sistema capillare di aree verdi di qualità all'interno del tessuto edilizio più abitato

Impatto acustico dato dal passaggio della ferrovia a Barco

Punti di forza

Area ad alto livello di servizi ecosistemici (di regolazione, culturali)

Aree permeabili inedificate intercluse tra l'insediamento e gli spazi aperti rurali

Temi di base

Attrezzature sportive

Spazi verdi attrezzati

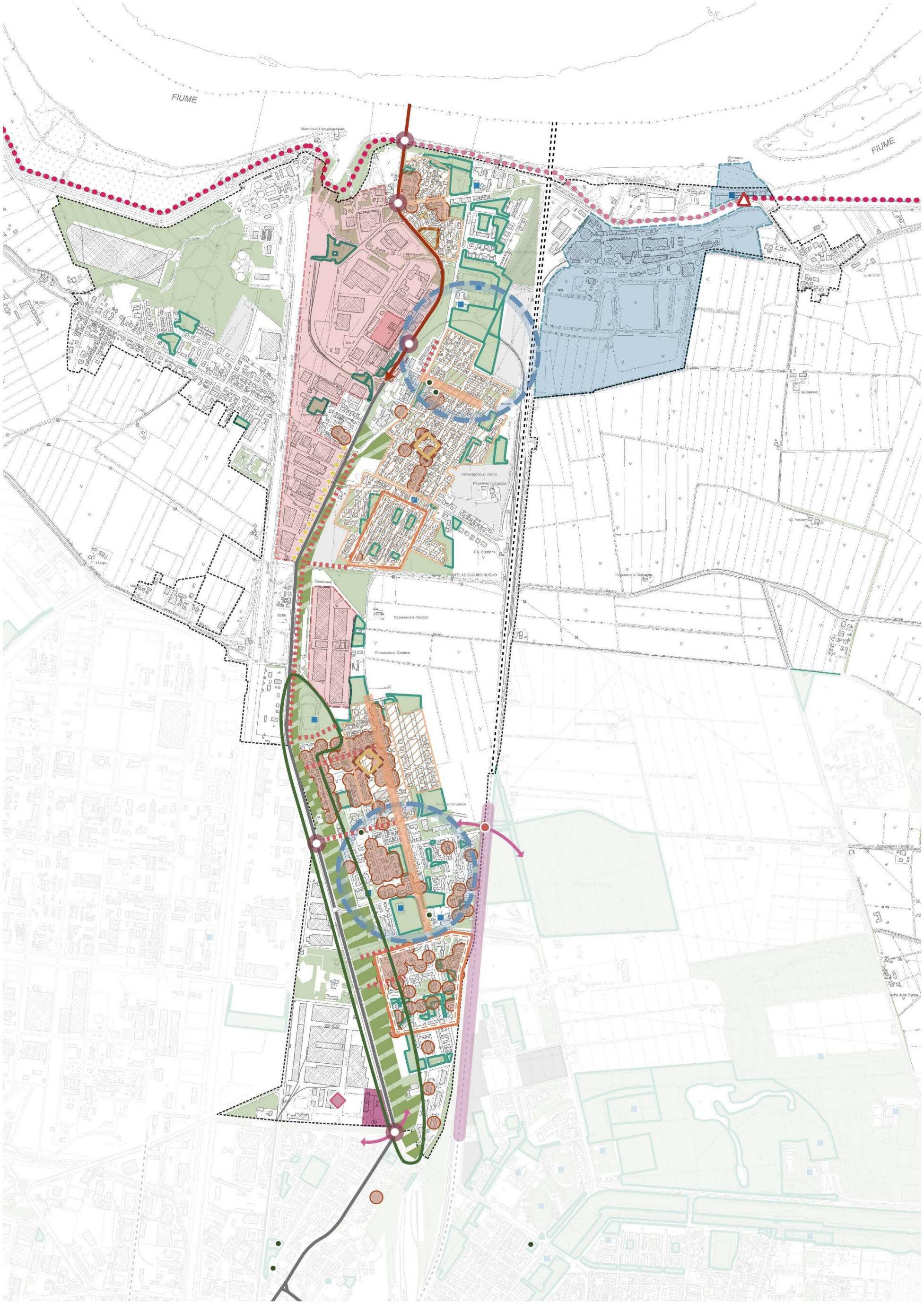
Dotazioni/servizi di prossimità

Verde urbano

Assi di attraversamento principali

Ciclabile Destra Po

IMMAGINE SINTESI DEGLI ELEMENTI DI DEBOLEZZA E FORZA


FIUME
FIUME
Pontelagoscuro nuovo
Possessione Cassina
P.S. Stazione
PONTELAGOSCURO NUOVO
Possessione Palazzo
Possessione Cascina
Possessione Canonica
Possessione Cassetto
Possessione San Giuseppe
Villa Sacro del Barco
Botte
Canale
Scuola
Chiesa
Cimitero
Via Canova
Via Varano
Via Logo
Via Mirabello
Via Ca' Nova
Via Ca' Oro
Via Ca' Calatta
Via Ca' Nuova
Via Ca' Varano
Via Ca' Cassetto
Via Ca' Cassetto
Via Ca' Cassetto

PARTE STRATEGICA

STRATEGIE SOVRALOCALI

- **Accessibilità da nord con nuovo percorso di gronda (OS4)**
  - Realizzazione della Bretella Nord via Padova-via delle Bonifiche (risoluzione traffico di penetrazione verso la città)

- **Sistema del canale Boicelli come asse primario di rigenerazione e infrastruttura di paesaggio verde e blu (PG1)**
  - Attuazione previsioni idrovia-primo stralcio (asse Boicelli) e recupero sponde con realizzazione di nuovi approdi, spazi di socialità e forestazione
  - Recupero aree e ambiti degradati o sottoutilizzati sul Canale Boicelli
    - Insediamento artigianale Pontelagoscuro
    - PUA Gabana
    - Ex Mobilificio Trestelle (*Scheda progettuale d'Ambito n.18*)
    - Centro all'ingrosso Diamante (*Scheda progettuale d'Ambito n.19*)

- **Connessione con il fiume Po (Ciclovia Vento) e rapporto con il Parco Nord (PG3)**
  - Ricucitura del sistema ciclabile della Destra Po con gli insediamenti
    - Riqualificazione della nei pressi di Ponte vecchio-Parco Salomoni
    - Previsione di nuovo accesso alla Destra Po nei pressi degli insediamenti artigianali via dei Tarocchi
  - Risoluzione dell'attraversamento via Padova
  - Valorizzazione ambiti degradati o sottoutilizzati
    - Ex zuccherificio SFIR (*Scheda progettuale d'Ambito n.17*)
    - Circolo canottieri (qualsiasi intervento di trasformazione e rigenerazione sarà sottoposto a valutazione da parte di AIPo come previsto dalla normativa vigente)

STRATEGIE LOCALI

SL.1

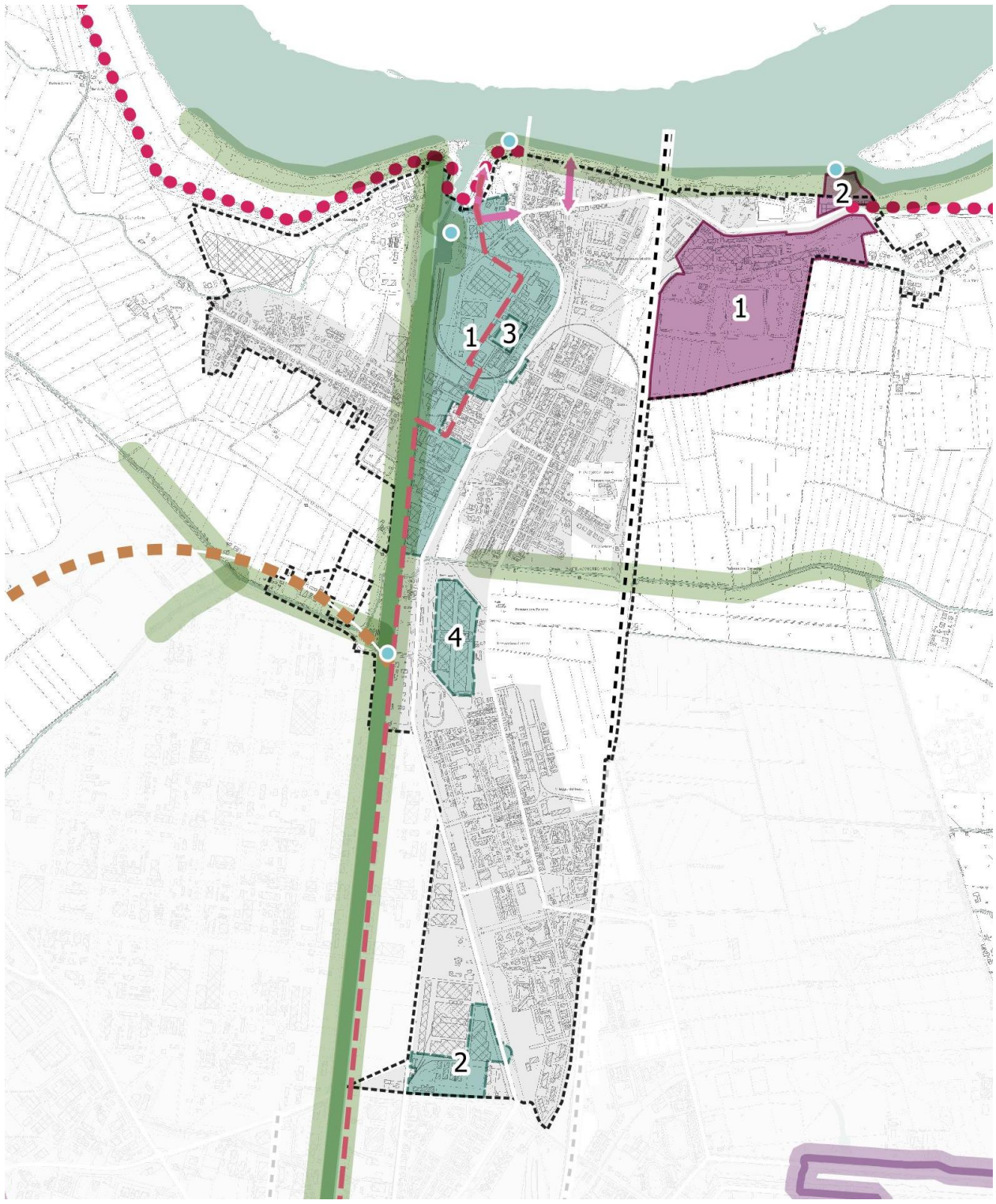
- **Valorizzazione della rete di spazi verdi come misura di contrasto ai cambiamenti climatici (OS1-LS2)**
  - Sistema delle aree verdi attrezzate da potenziare attraverso forestazione/desealing
    - Sistema giardini biblioteca Bassani
    - Area verde sportiva Via Venezia
  - Spazi aperti da riqualificare in termini di adattamento climatico (desealing)
    - Piazza Emilia a Barco
    - Area ex PUA Petrolifera Estense
  - Sistema delle aree verdi da potenziare attraverso forestazione e biodiversità
    - Infrastruttura verde su via Padova ad alto valore ecosistemico (bosco urbano ad elevata fruizione, regolazione isola di calore, forestazione aree incolte) e via della Ricostruzione anche per la riduzione dell'impatto acustico sugli insediamenti residenziali (soprattutto a Barco) e in chiave di mitigazione dell'inquinamento atmosferico
  - Maglia urbana di potenziamento dell'ombra
  - Cunei verdi di penetrazione est-ovest nella barriera rappresentata dalla cortina edilizia
    - Assi di penetrazione est-ovest
    - Area permeabile tra Pontelagoscuro e Barco
  - Creazione di una cintura verde di regolazione attorno all'abitato ad est
  - Creazione di bosco ripariale/forestazione lungo il Boicelli

SL.2

- **Potenziare la maglia di connessioni ciclo-pedonali interne ai quartieri (OS4-LS5)**
  - Attenzione alla pedonalità
    - Realizzazione marciapiedi in corrispondenza delle scuole
    - Potenziamento asse via Bentivoglio a Barco
    - Miglioramento dell'accessibilità al Parco della Libertà a Barco e creazione di una barriera visiva tra il parco e la strada di attraversamento
  - Direttrici e percorsi ciclopedonali da ricucire come connessioni paesaggistiche
  - Completare il collegamento Barco-Pontelagoscuro lungo fascia verde via Padova
  - Riqualificazione sottopasso via Canapa e connessione con Parco Bassani per l'assenza di segnalazione e tratti bui
  - Realizzazione del collegamento ciclo-pedonale e carrabile via Allende/via Bianchi con sottopasso ferroviario
  - Mitigazione dell'asse ferroviario in corrispondenza dell'abitato di Barco
  - Risoluzione criticità della rete ciclabile
    - Miglioramento delle discontinuità
    - Risolvere la carenza collegamenti est con la rete dei quartieri
    - Eliminare l'interruzione della Destra Po a Pontelagoscuro
    - Risolvere la pericolosità dei punti di immissione e attraversamento

- **Valorizzare la rete degli spazi pubblici, delle attrezzature collettive e di infrastrutturazione degli insediamenti (OS2)**
  - Miglioramento pertinenze e posti auto per i residenti
  - Centralità/identità da valorizzare e connettere
    - Riprogettazione di Piazza Emilia a Barco
  - Opportunità di rigenerazione e conversione
    - PNRR Casa Lea
    - Ex Caserma Guarda di Finanza a Pontelagoscuro
    - Ex centro civico del barco "L'Urlo"
  - Aree di completamento e trasformazione
    - lotti ACER non attuati-liberi a Barco

STRATEGIA SOVRALOCALE



Temi di base

- Perimetro del Territorio Urbanizzato
- Perimetro località/"Parte di città"
- Linea ferroviaria
- Fiumi e canali
- Ciclabile della Destra Po
- Ciclovia Vento

Accessibilità da nord con nuovo percorso di gronda

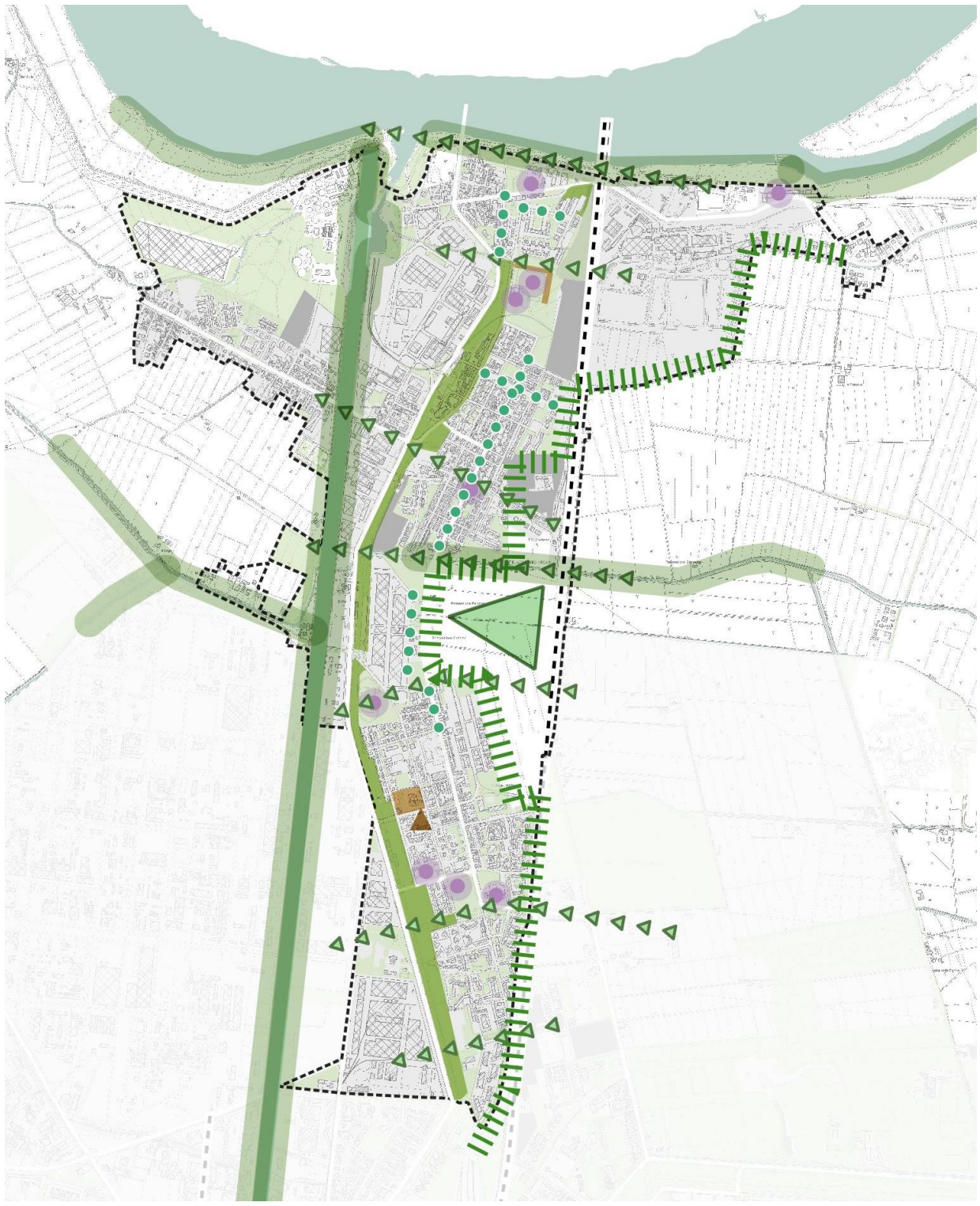
- Realizzazione della Bretella Nord via Padova-via delle Bonifiche

Sistema del canale Boicelli come asse primario di rigenerazione e infrastruttura di paesaggio verde e blu

- Attuazione previsioni idrovia e recupero sponde (Asse del Canale Boicelli)
- Realizzazione di nuovi approdi
- Forestazione sponde
- Recupero ambiti degradati o sottoutilizzati
  1. *Insediamento artigianale Pontelagoscuro*
  2. *PUA Gabana*
  3. *Ex Mobilificio Tre Stelle - Scheda progettuale d'Ambito n.18*
  4. *Centro all'ingrosso Diamante - Scheda progettuale d'Ambito n.19*

Connessione con il fiume Po (Ciclovia Vento) e rapporto con il Parco Nord

- Ricucitura del sistema ciclabile della Destra Po con gli insediamenti attraverso un miglioramento dell'accessibilità
- Asse ciclabile di raccordo tra la Destra Po, il villaggio artigianale e il sistema di via Padova
- Recupero ambiti degradati o sottoutilizzati
  1. *Ex Zuccherificio SFIR - Scheda progettuale d'Ambito n.17*
  2. *Circolo Canottieri - qualsiasi intervento di trasformazione e rigenerazione sarà sottoposto a valutazione da parte di AIPo come previsto dalla normativa vigente*



Temi di base

- Perimetro del Territorio Urbanizzato
- Perimetro località/"Parte di città"
- Linea ferroviaria
- Sistema del verde pubblico
- Fiumi e canali
- Attrezzature sportive

Valorizzazione della rete di spazi verdi come misura di contrasto ai cambiamenti climatici

- Maglia urbana di potenziamento dell'ombra
- Creazione di bosco ripariale/forestazione lungo le infrastrutture blu (Boicelli, Po)
- Coni visivi/cunei verdi di penetrazione nella cortina edilizia in direzione est-ovest

  Assi est-ovest

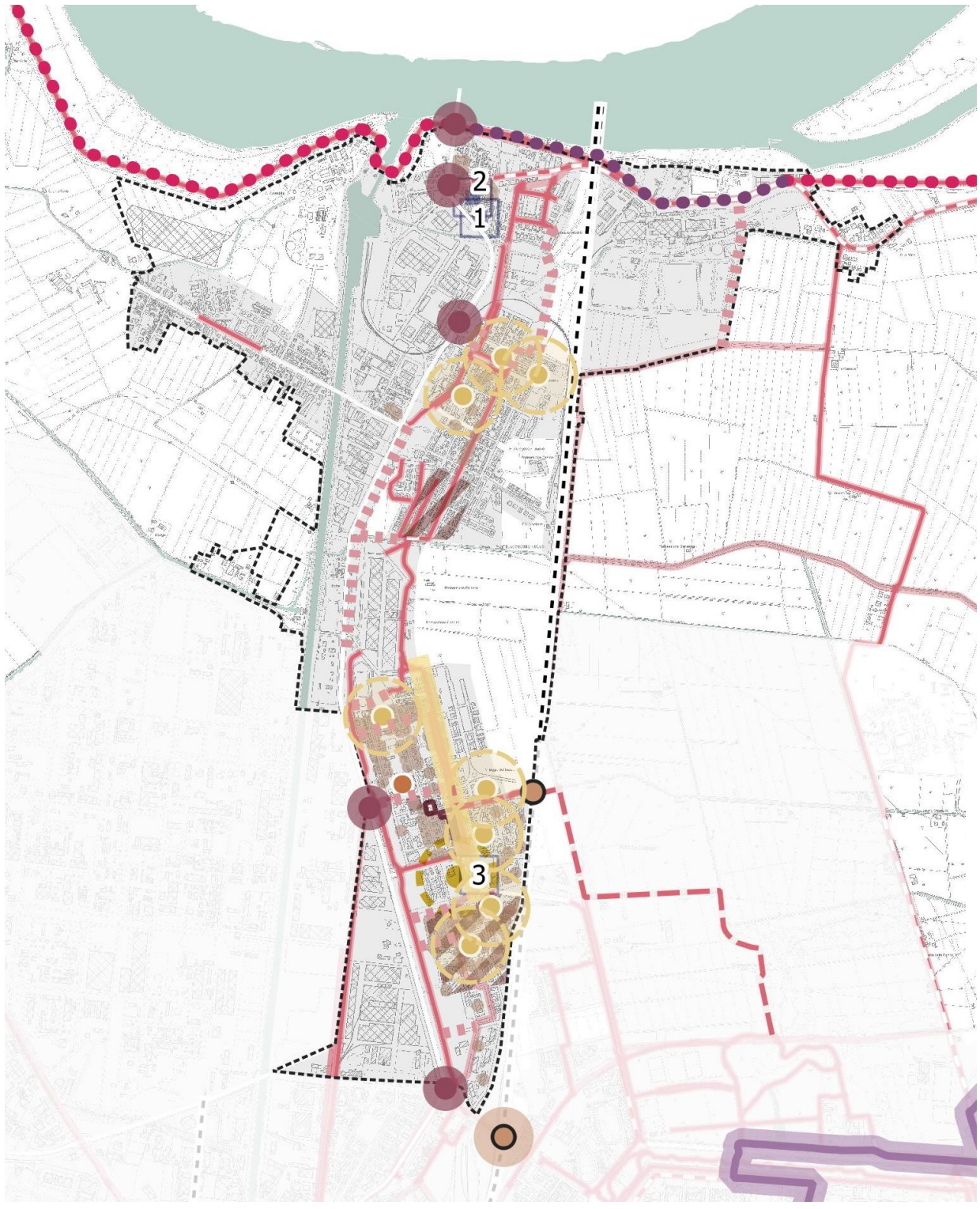
  Area verde permeabile tra Pontelagoscuro e Barco
- Creazione di una cintura verde di regolazione attorno all'abitato a est
- Sistema delle aree verdi da potenziare attraverso forestazione

  Infrastruttura verde lineare su via Padova e via della Ricostruzione
- Sistema delle aree verdi attrezzate da potenziare attraverso forestazione/desealing

  Sistema giardini Bassani

  Aree esterne al campo sportivo di via Venezia (Pontelagoscuro)
- Spazi aperti da riqualificare in termini di adattamento climatico (desigillazione)

  Piazza Emilia a Barco



Potenziare la maglia di connessioni ciclo-pedonali interne ai quartieri

Attenzione alla pedonalità (realizzazione di marciapiedi e regolamentazione parcheggi in prossimità delle scuole)

Potenziamento asse via Bentivoglio a Barco

Miglioramento dell'accessibilità al Parco della Libertà a Barco e creazione di una barriera visiva verso la strada

Risoluzione delle criticità della rete ciclabile

Ricuciture della rete ciclabile e miglioramento capillarità

Collegamento Barco-Pontelagoscuro lungo la fascia verde di via Padova

Collegamento sul retro del campo sportivo a Pontelagoscuro

Connessioni est-ovest con la rete ciclabile dei quartieri

Percorso ciclabile da Piazza Emilia verso il Parco Urbano

Connessione alla Destra Po (ambito ex Zuccherificio)

Nuove connessioni ciclabili

Miglioramento delle connessioni

Risoluzione degli attraversamenti su via Padova

Realizzazione di nuovi sottopassi ferroviari (connessione con il Centro Storico da via Allende verso via Bianchi)

Riqualificazione sottopasso ferroviario di via della Canapa

Completamento dell'interruzione del percorso ciclabile della Destra Po in corrispondenza di Pontelagoscuro

Valorizzare la rete degli spazi pubblici, delle attrezzature collettive e di infrastrutturazione degli insediamenti

Centralità/identità da valorizzare e connettere

Riprogettazione di Piazza Emilia a Barco

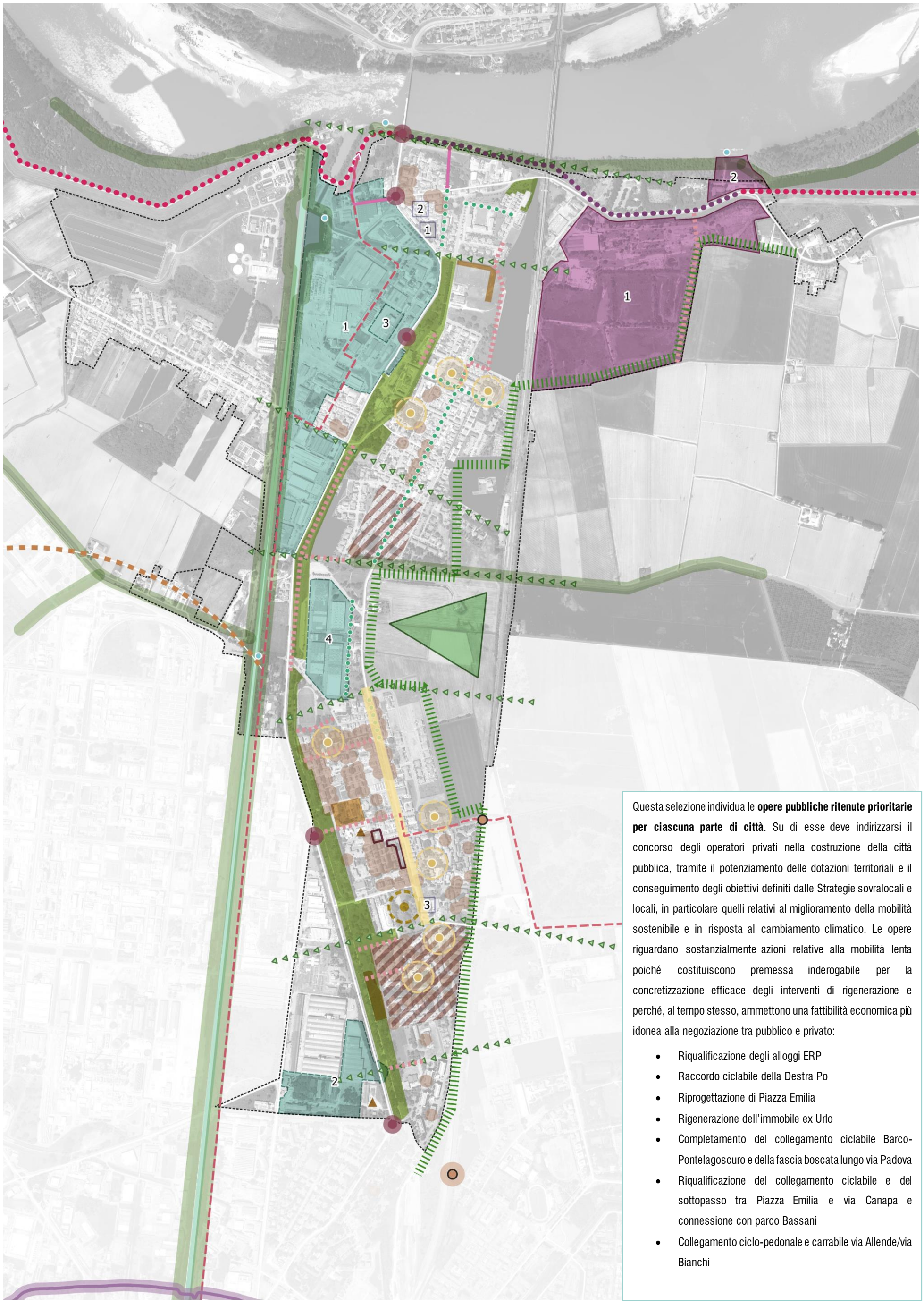
Riqualificazione degli alloggi ERP (ACER)

Miglioramento pertinenze e posti auto per i residenti

Opportunità di rigenerazione e conversione

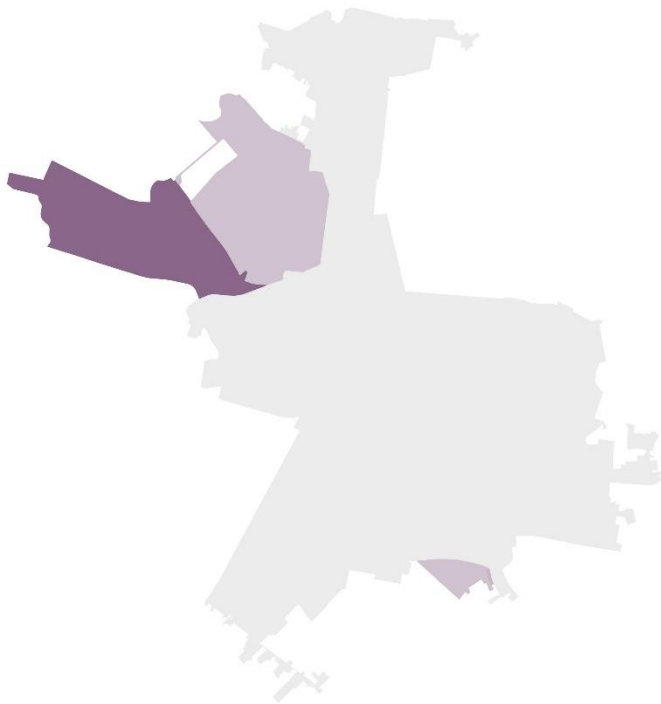
1. *PNRR Casa Lea a Pontelagoscuro*
2. *Ex Caserma Guarda di Finanza a Pontelagoscuro*
3. *Ex centro civico del Barco "L'Urlo"*

Aree di completamento e trasformazione



Questa selezione individua le **opere pubbliche ritenute prioritarie per ciascuna parte di città**. Su di esse deve indirizzarsi il concorso degli operatori privati nella costruzione della città pubblica, tramite il potenziamento delle dotazioni territoriali e il conseguimento degli obiettivi definiti dalle Strategie sovralocali e locali, in particolare quelli relativi al miglioramento della mobilità sostenibile e in risposta al cambiamento climatico. Le opere riguardano sostanzialmente azioni relative alla mobilità lenta poiché costituiscono premessa inderogabile per la concretizzazione efficace degli interventi di rigenerazione e perché, al tempo stesso, ammettono una fattibilità economica più idonea alla negoziazione tra pubblico e privato:

- Riqualificazione degli alloggi ERP
- Raccordo ciclabile della Destra Po
- Riprogettazione di Piazza Emilia
- Rigenerazione dell'immobile ex Urlo
- Completamento del collegamento ciclabile Barco-Pontelagoscuro e della fascia boscata lungo via Padova
- Riqualificazione del collegamento ciclabile e del sottopasso tra Piazza Emilia e via Canapa e connessione con parco Bassani
- Collegamento ciclo-pedonale e carrabile via Allende/via Bianchi



PRODUTTIVO

P.M.I. Piccola Media Industria

INDICE DELLA SCHEDA

0. DESCRIZIONE DEL QUARTIERE

1. PROFILO DIAGNOSTICO

1.1 TERRITORIO

1.2 QUALITA' URBANA

1.3.1 Tessuto urbano ed edilizio

1.3.2 Attrezzature collettive, servizi e dotazioni a servizio dell'insediamento

1.3 PRODUZIONE – COMMERCIO – SITI CONTAMINATI

1.3.1 Attività commerciali di rilevanza provinciale o sovra-comunale (POIC)

1.3.2 Ambiti produttivi di rilevanza sovra-comunale

1.3.3 Siti contaminati

1.4 MOBILITA' E ACCESSIBILITA'

1.4.1 Viabilità carrabile

1.4.2 Accessibilità ferroviaria

1.4.3 Trasporto pubblico

1.4.4 Percorsi ciclabili

1.5 QUALITÀ ECOLOGICO- AMBIENTALE

1.5.1 Spazi verdi e qualità ecologica

1.5.2 Rischi antropici e ambientali

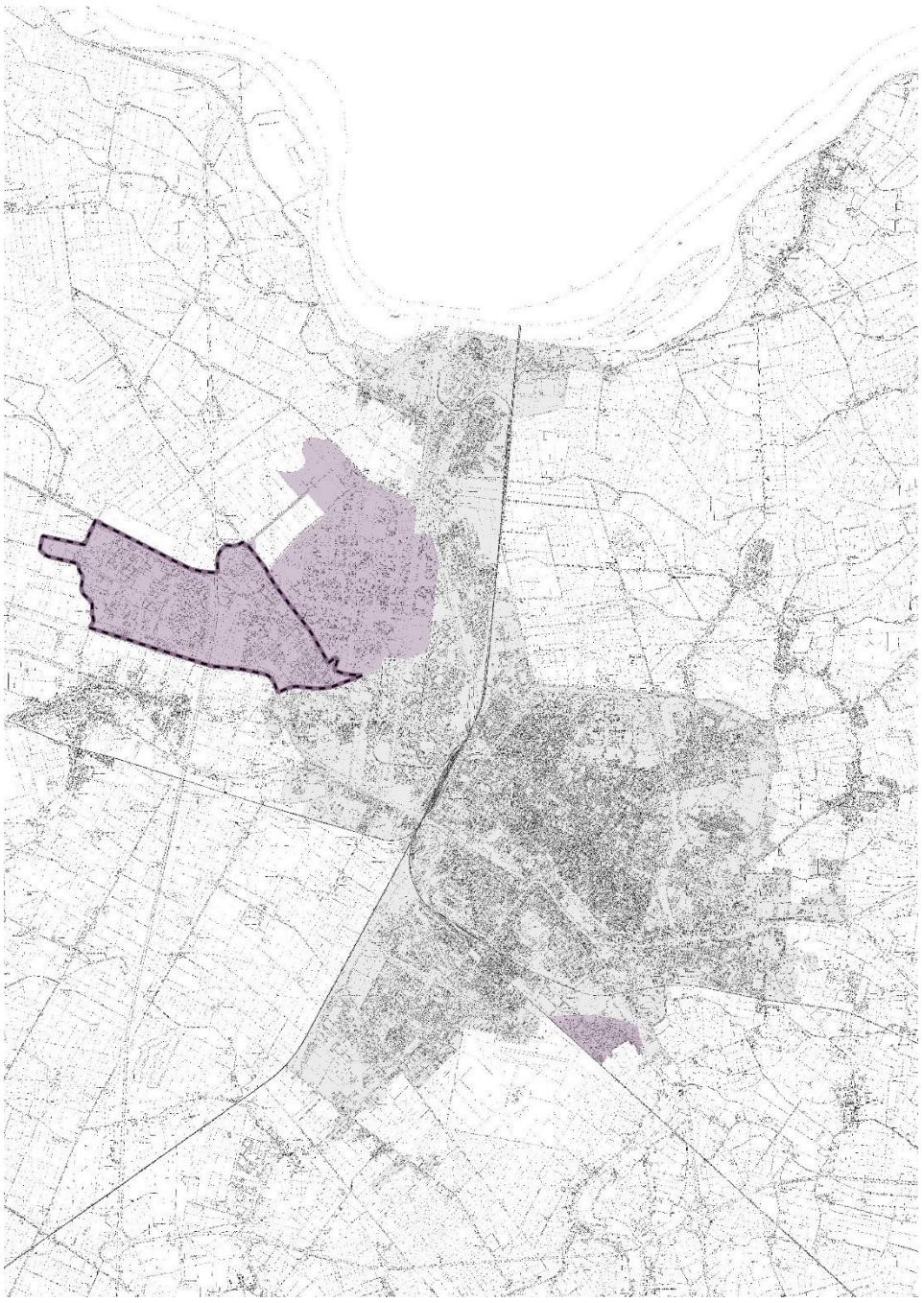
1.6 VINCOLI

IMMAGINE DI SINTESI DELL'INSEDIAMENTO

2. PARTE STRATEGICA

STRATEGIA SOVRALOCALE

STRATEGIA LOCALE





DESCRIZIONE DEL QUARTIERE

Ambito per attività produttive costituito da insediamenti sviluppati in prossimità del casello autostradale di Ferrara Nord, ai margini dei sistemi insediativi di Porotto-Cassana, Mizzana, Polo Chimico e delimitata da aree agricole, nel quale sono presenti la piccola media impresa, attività terziarie e grandi servizi tecnici.

L'area comprende anche il polo funzionale di via Eridano con la grande struttura commerciale-mista "Diamante" e altre medie strutture commerciali collocate nell'intorno del nodo viario v. Eridano - v. Diamantina. Le attività esistenti sono caratterizzate da una fruizione a carattere prevalentemente automobilistico.

PMI – PICCOLA MEDIA INDUSTRIA

PROFILO DIAGNOSTICO

TERRITORIO

ESTENSIONE **321,7 ha**

AREE PERMEABILI **16,5 ha – 5%** (art. 32 c.3 lettera c L.R. 24/2017)

Dati

SUPERFICIE COPERTA	**54,6 ha**
ATTIVITÀ ECONOMICHE ATTIVE	**Circa 800**

Quotazioni immobiliari *(fonte OMI)*

Zona OMI	Denominazione	Tipologia	Stato conservativo	Valore Mercato €/mq	Superficie (L/N)
D9	Polo Chimico e Piccola Media Industria	Capannoni industriali *	Normale	370 (min) 550 (max)	L
D9	Polo Chimico e Piccola Media Industria	Capannoni tipici	Normale	510 (min) 640 (max)	L
D9	Polo Chimico e Piccola Media Industria	Laboratori	Normale	550 (min) 780 (max)	L

*Tipologia prevalente

QUALITA' URBANA

Tessuto urbano ed edilizio

L'area è caratterizzata principalmente da edifici produttivi-terziari (capannoni) con dimensione medio-piccola (1.700 mq di superficie coperta).

Rispetto alle attività economiche, esse sono concentrate principalmente nel parco commerciale e nell'area produttiva compresa tra l'autostrada e via Eridano. La grande e media distribuzione si trova in corrispondenza del Centro Diamante – edificio a due piani insediato tra le vie Eridano e Diamantina - (l'area è attualmente inserita nel POIC come ambito attuato con superficie di vendita pari a circa 15.000 mq), nel quale la grande distribuzione di tipo alimentare è rappresentata dall'IperTosano, mentre la piccola distribuzione si distribuisce in modo capillare sul resto dell'area (sono presenti esercizi commerciali di vicinato, medio-piccole e medio-grandi attività commerciali, attività di ristoro e di divertimento).

Oltre l'autostrada, verso ovest, il tessuto è principalmente di tipo produttivo, qualche attività economica si trova ai margini.

La genesi dell'insediamento fa riferimento ai PIP e alla pianificazione attuativa, in particolare l'area tra via Eridano e il Burana è frutto di un piano particolareggiato (PIP Mizzana) approvato e poi soggetto a variante di riconfigurazione dello schema urbanistico negli anni '80, mentre l'area ad ovest dell'autostrada si è formata a seguito di un piano del 1985 oggetto poi di varianti ed ulteriori convenzioni per l'attuazione di ulteriori porzioni interne lungo via Finati da parte della società Sipro Spa. Più ad ovest, oltre via Poltronieri-via Canal Bianco era stato approvato un PIP (Sipro Spa) per il quale però è stato attuato un solo stralcio per una superfici e di circa 8 ha e del quale rimangono ad oggi dei lotti liberi.

La maggior parte dei lotti liberi dell'intera area di studio fanno parte del tessuto consolidato mentre solo alcuni (area verde su via Sutter e su via Diana) sono individuati come dotazioni ecologico-ambientali; i lotti derivano tutti dalle pianificazioni attuative non completate.

È presente un solo Piano Urbanistico Attuativo vigente adiacente al casello di Ferrara Nord (PUA Imap srl) il quale presenta ancora 4 lotti liberi; l'area è inserita nel POIC tra gli "Ambiti commerciali di attrazione di livello inferiore" per una superficie di vendita massima pari a 8.000 mq, come ambito non attuato.

LOTTI LIBERI:

- SF LIBERA: 20 ha
- SF media lotto: 6.300 mq
- Uso principale produttivo; principalmente non sono in affitasi/vendesi; lo stato di conservazione è principalmente ordinario; tecnica costruttiva in prefabbricato; magazzini con annesso corpo di fabbrica ad uso uffici

RESIDUO DELLA PIANIFICAZIONE ATTUATIVA

- PUA a destinazione produttiva IMAP srl
  STATO: urbanizzato con lotti liberi
  LOCALIZZAZIONE: via Eridano

Attrezzature collettive, servizi e dotazioni a servizio dell'insediamento

I principali servizi a servizio delle imprese e dei lavoratori presenti nell'area sono:

- Impianto gestione rifiuti HERA
- Ristoranti, supermercati, negozi di vendita (nel parco commerciale) e strutture ricettive
- Società sportive e palestre
- Centro ricreativo "La Casona" su via C. Diana

Diagnosi

Il comparto presenta una maggiore vivacità sul fronte verso via Eridano dove si concentrano i serivzi, le attività economiche e il parco commerciale; al contrario si riscontra una maggiore monofunzionalità dell'area oltre l'autostrada data dalla presenza di un settore produttivo denso lungo la fascia nord-sud tra il Canale Burana e il Canal Bianco e più marginale nell'area ad ovest (dove si concentrano i maggiori lotti liberi), in gran parte occupata dalla sede Hera di impianti per la gestione dei rifiuti.

La maggior parte di lotti liberi all'interno degli insediamenti produttivi e terziari si concentra nella zona ovest. Vi sono difatti porzioni di terreno che si prestano alla realizzazione di nuovi interventi, intercluse fra le aree edificate o lotti liberi dell'insediamenoto SIPRO. In generale il livello di urbanizzazione dell'area è tale da non richiedere ulteriori opere infrastrutturali.

In termini dimensionali, la superficie media dei lotti liberi nelle aree consolidate è molto bassa.

Si evidenzia la presenza di fabbricati in disuso in quasi tutte le sottoparti dell'area, prevalentemente nella porzione d ovest, senza tuttovia riscontrare fenomeni di concentrazione in "sacche" di abbandono.

La peculiarità della PMI rispetto alle altre zone emerge anche dall'analisi delle caratteristiche dimensionali, dei lotti e dei fabbricati; difatti in alcuni casi superano i 5.000 mq. Analogamente, la dimensione dei fabbricati è mediamente alta, anche rispetto al resto delle zone produttive del comune. Ulteriore criticità è relativa al periodo di costruzione di questi fabbricati (anni '80) tranne qualche eccezione costituita da interventi puntuali più recenti, in prevalenza nella zona sud. La problematica per questi immobili riguarda principalmente l'adeguamento alle normative più recenti in materia di edilizia, di accessibilità, di sicurezza sul luogo di lavoro, etc.

A livello di attrezzature collettive e servizi essi sono polarizzati nella parte più commerciale dell'area, con conseguenza di squilibrio rispetto alla zona produttiva ad ovest dove vi è una generale carenza di servizi per i lavoratori.

Per quanto riguarda il parco commerciale, di fatto la struttura del Centro Diamante in quanto aggregazione di strutture commerciali, ad oggi attive e funzionanti (requisiti che aumentano l'attrattività del polo), ha caratteristiche simili a quelle di un centro commerciale, benché non riconosciuto tale, sul piano amministrativo (le attività commerciali al suo interno sono trattate singolarmente): le attività al suo interno sono sempre state state trattate singolarmente e la sua configurazione può essere intesa come un agglomerato commerciale aperto, progettato e gestito in modo unitario, dove la prevalenza degli esercizi commerciali è rappresentata

principalmente da una pluralità di medie/grandi strutture con accesso diretto del pubblico dal parcheggio o da passaggi pedonali aperti.

Permangono circa 50 edifici ad uso abitativo, tra cui una struttura ricettiva, circoscritti nel tratto iniziale di via Eridano – via Levi.

PRODUZIONE – COMMERCIO – SITI CONTAMINATI

Attività commerciali di rilevanza provinciale o sovra-comunale (POIC)

Nella parte di città il POIC individua i seguenti:

- Area commerciale A_2 “Diamante” – ATTUATO
- Ambito commerciale di attrazione di livello inferiore programmato B1_5 “Via Eridano – Fe nord” - NON ATTUATO

Ambiti produttivi di rilevanza sovra-comunale

Nella parte di città il PTCP individua il seguente:

- Ambito specializzato per attività produttive di rilievo sovracomunale SC4 Ferrara Nord-Ovest *(art. 40 PTCP - cfr 5.4.13 Valsat)*



Il sistema delle attività economico-commerciale, dei servizi e delle dotazioni nella PMI

Servizi – attività economiche

Grande distribuzione

Media distribuzione

Circoli

Esercizi di vicinato

Strutture ricettive

Pubblici esercizi e circoli

Attrezzature e spazi collettivi

Infrastrutture per l’urbanizzazione degli insediamenti (sede Hera e altri servizi)

Aree verdi attrezzate

Attrezzature sportive

Attività commerciali

Ambiti POIC B1_5, A_2

Ambiti produttivi

Ambito sovracomunale SC4 (PTCP)

Siti contaminati

Indicazione ideogrammatica dei siti presenti nell’Anagrafe regionale dei siti contaminati istituita ai sensi della DGR 1106/2016



Potenzialmente contaminato

Non contaminato

MOBILITA' E ACCESSIBILITA'

Viabilità carrabile

Le strade principali che attraversano il comparto sono

- Via Eridano
- Via Diamantina
- Via F. Luigi Ferrari
- Via C. Diana
- Via O. Poltronieri

Il comparto è attraversato dall'Autostrada A13 Bologna-Padova. Il casello di Ferrara Nord si trova sul limite nord dell'area a meno di 1 km dal Centro Diamante e accessibile dalla rotonda di via Eridano.

È stata recentemente completata da parte di ANAS la tangenziale che chiude la "piccola U" a ovest della città, mentre la bretella fra via Fiera, via Ferraresi, via Marconi e via Eridano fa da spina portante alla fascia commerciale, terziaria e di servizio sul lato ovest della città.

Le analisi effettuate nell'ambito del PUMS (Quaderno delle simulazioni – Grado di saturazione - stato attuale) evidenziano le seguenti strade a maggior traffico e a rischio congestione:

- via Eridano, tra il casello autostradale Ferrara Nord e l'intersezione con via Michelini
- via Modena, in particolare traffico in entrata tra via Eridano e via Marconi

La previsione del PUMS di realizzazione della bretella Nord è stata accompagnata da simulazioni dalle quali è possibile evincere che la nuova bretella risulta molto efficace, negli obiettivi prefissati, ovvero nel ridurre i flussi di traffico su via Eridano, via Michelini e nel tratto di via Padova compresa tra via Marconi e via delle Bonifiche.

Per approfondimenti si rimanda alle simulazioni allegate alla ValSAT del PUG.

Accessibilità ferroviaria

Non sono presenti tracciati ferroviari. La stazione e lo scalo merci distano in media 3 km.

Trasporto pubblico

Non sono presenti linee urbane. Su via Eridano sono presenti le fermate del servizio di trasporto pubblico extraurbano Ferrara-Bentivoglio Z.I. e Ferrara – Bondeno - S. Martino Spino.

Percorsi ciclabili

L'area è lambita sul confine sud, sul lato destro del Canale Burana, dalla Ciclovia Vento; lungo via Eridano il PUMS prevede un percorso di progetto per la connessione con via Modena. All'interno, un percorso di progetto lungo via F. Luigi Ferrari, permetterebbe la connessione con il percorso esistente su via Diana proveniente da Porotto.



Diagnosi

Per quanto riguarda la viabilità carrabile, via Eridano risulta adeguatamente dimensionata e infrastrutturata per potersi configurare come asse di ingresso occidentale alla città.

L'area risulta carente di percorsi ciclo-pedonali soprattutto nelle aree interne, i quali potrebbero essere a servizio dei lavoratori per migliorarne l'accessibilità ai luoghi di lavoro e di svago, mentre lungo il confine sud l'asse turistico della Ciclovia Vento permette una connessione con il Centro Storico.

Non sono presenti linee di trasporto pubblico nella zona produttiva ad ovest dell'autostrada.

Interventi (di rigenerazione) in corso

- **PNRR | Ingresso OVEST**

  Riqualificazione dell'area di accesso nord - ovest al Centro Storico (asse via Modena) attraverso la riprogettazione dell'assetto viabilistico, delle sezioni stradali e della rete di collegamenti ciclabili (anche lungo via Marconi), la realizzazione di cortine alberate e spazi verdi e di una rotatoria all'intersezione tra via Modena e via Marconi.

QUALITÀ ECOLOGICO- AMBIENTALE

Spazi verdi e qualità ecologica

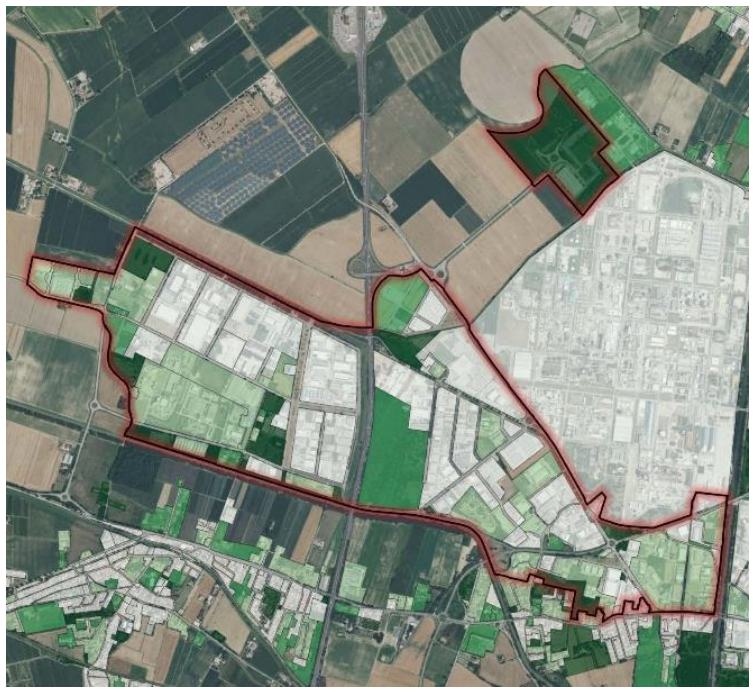
DOTAZIONE DI AREE VERDI

Aree pubbliche/Uso pubblico	**53,8 ha**	**46%**
Aree private	**64 ha**	**54%**

INDICE DI PERMEABILITÀ

Diamantina	**42,8%**
PMI	**37,4%**
Via Eridano - via Modena	**32,7%**

Permeabilità *(cfr. QC 5.5.3b)*



Legenda
Ambito urbano di riferimento
Classi di permeabilità
Suolo impermeabile (Ip ≤ 15%)
Suolo semi-permeabile (15% < Ip ≥ 30%)
Suolo permeabile (30% < Ip ≥ 45%)
Suolo molto permeabile (Ip > 45%)

Isole di calore *(cfr. QC 5.5.7)*



LEGENDA
Immagine termica diurna (volo del 16 luglio 2023 tra le 14:35 e le 16:00)
Temperatura approssimata della superficie in gradi Celsius
25
31.4
35
38.2
43
49
53
58.2
65



Verde pubblico e ad uso pubblico

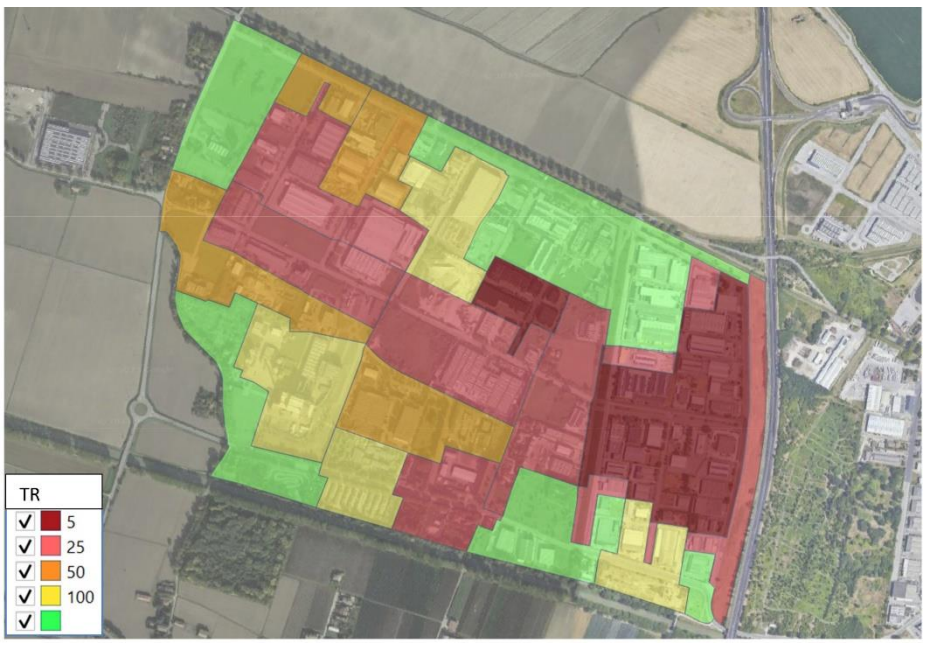
Verde privato

L'infrastruttura verde è costituita principalmente da

- Verde stradale e/o di filtro agli insediamenti (vegetazione erbacea e filari alberati) lungo via Eridano
- Verde di mitigazione attorno al blocco di insediamenti produttivi tra via Vespucci, via Diana e via Colombo
- Alcune aree boscate verso ovest e lungo il corso del Burana (confine sud)
- Un'ampia area verde semi-boscata situata tra l'autostrada e il confine ovest del polo funzionale-commerciale la quale si caratterizza come dotazione ecologico-ambientale
- Aree verdi costituite dalle urbanizzazioni primarie dei PIP
- Forestazione lungo il Burana

L'infrastruttura blu è costituita dal Canale Burana che scorre a sud dell'area e dal Canal Bianco a nord.

Grado di sofferenza idraulica *(cfr. QC.5.5.2b "Studio idraulico area produttiva PMI")*



TR
5
25
50
100

TR: tempo di ritorno

Rischi antropici e ambientali

I principali rischi antropici ed ambientali della parte di città sono

- Prossimità con il Polo industriale chimico
- Area soggette ad allagamenti
- Zona ad alta-elevata vulnerabilità della falda freatica
- 1 azienda soggetta a normativa RIR (via Monari); via Eridano in parte all'interno delle aree di danno delle aziende soggette a RIR dentro il Polo Chimico.
- Presenza di ambiti produttivi individuati dalla Valsat del PTCP (Relazione ambientale, art. 2.2.7) come uniche aree idonee ad accogliere eventuali nuovi stabilimenti con valore di Rischio Rilevante.

Diagnosi

La maggior parte delle aree verdi presenti nell'area fanno parte di lotti rimasti vuoti dei piani attuativi vigenti e scaduti. Non sono presenti aree attrezzate a parco; vi sono aree libere permeabili anche di grandi dimensioni (area verde su via C. Diana) la quale potrebbe costituire oltre un polmone verde, anche un valore naturalistico se riqualificata ambientalmente, essa però risulta interclusa tra il passaggio dell'autostrada e i retri delle attività economiche-produttive di via Ferrari – via Diamantina.

A corona degli insediamenti vi sono una serie di aree verdi a prato e filari alberati che si costituiscono come filtro verde e di mitigazione tra questi e le infrastrutture viarie.

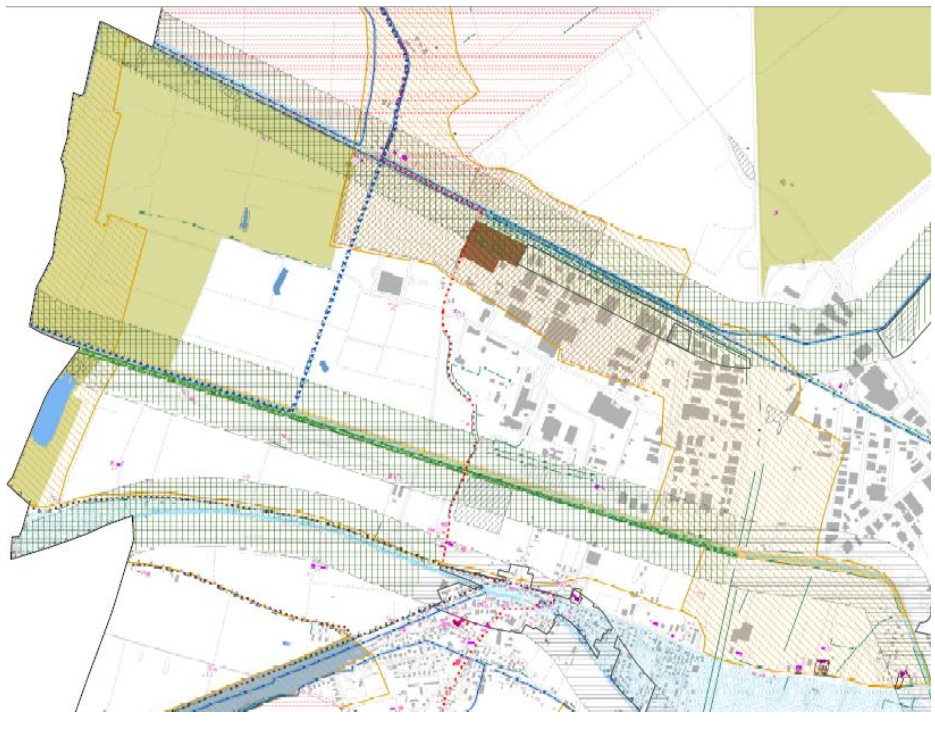
All'esterno dell'area il Bosco della Bota, oltre il Canale di Burana, rappresenta uno spazio verde significativo anche se non fruibile.

Per il Canale Burana si rileva un cattivo stato ecologico (rif. QC0 paragrafo 5.5.6).

Per quanto riguarda i rischi ambientali, è stato effettuato uno studio idraulico specialistico che ha evidenziato un elevato grado di sofferenza idraulica dell'area in relazione ad eventi piovosi estremi *(cfr. QC.5.5.2b "Studio idraulico area produttiva PMI")*

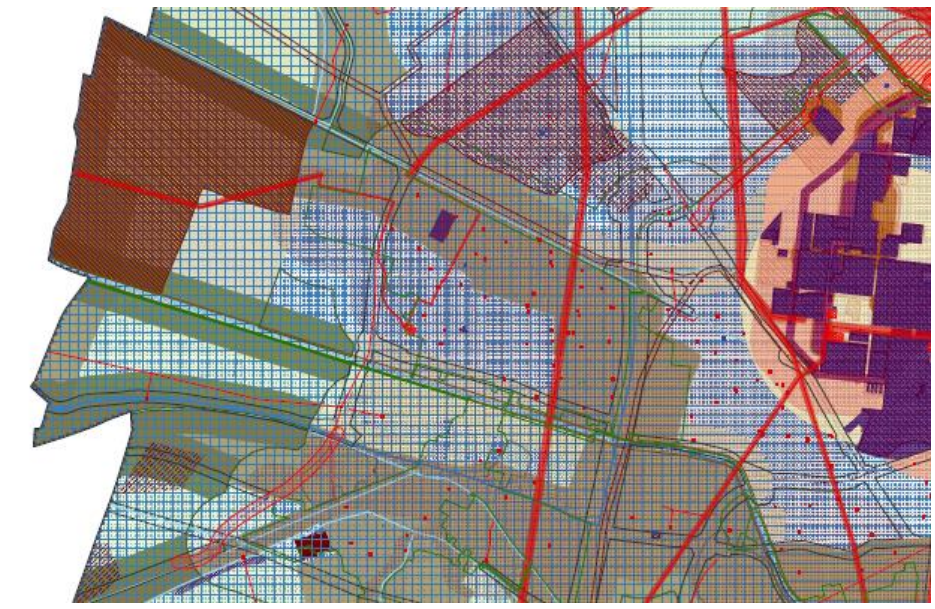
VINCOLI

Tutele paesaggistico, ambientali; tutele storico-culturali, archeologiche



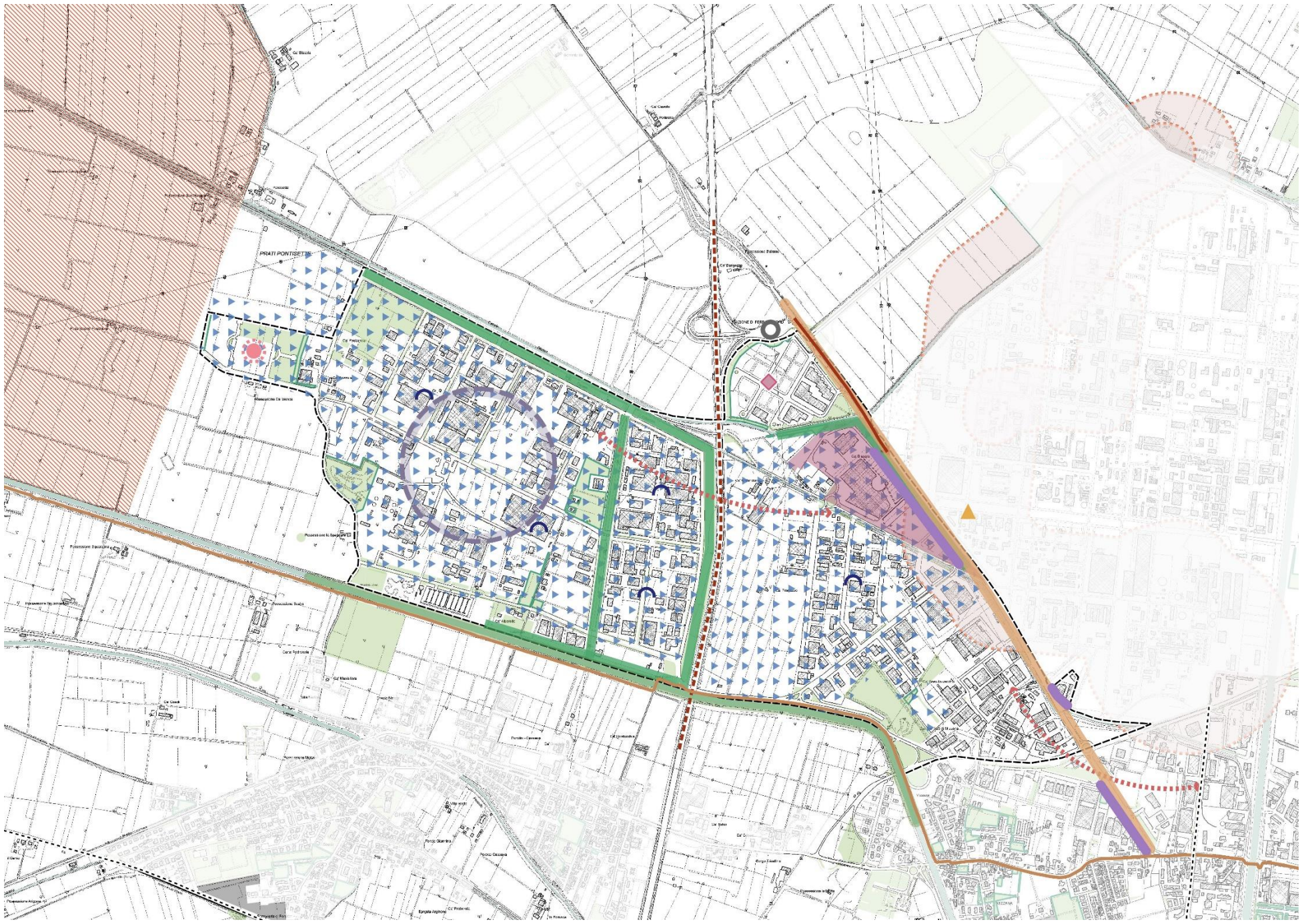
- *Zona di particolare interesse paesaggistico-ambientale:* Canal Bianco e Canale Burana
- *Complessi archeologici*
- *Canali storici:* Canal Bianco
- *Sito Unesco – buffer zone:* Diamantina
- *Filari e alberi di tutela comunale:* lungo i canali e le principali infrastrutture
- *Dossi di rilevanza idrogeologica*
- *Rete ecologica provinciale:* Nodo ecologico di progetto
- *Strade di rilievo paesaggistico*
- *Filari e siepi*

Rispetti, rischi naturali, industriali, sicurezza



- *Fascia di rispetto stradale:* autostrada, via Poltronieri, via Diana
- *Fascia di rispetto gasdotti*
- *Passaggio elettrodotto AT*
- *Area compatibile con stabilimenti RIR*
- *Zona di rispetto idrico*
    - *Paleoalveo*
- *Aree allagabili*
    - *Alluvioni frequenti:* ad ovest dell'autostrada
    - *Alluvioni meno frequenti:* ad est dell'autostrada
- *Aree a pericolosità sismica*

IMMAGINE SINTESI DELL'INSEDIAMENTO



Opportunità

- Casello autostradale
- Parco commerciale POIC – A_2 Diamante
- Passaggio di ciclovia nazionale
- Fasce verdi di mitigazione e filtro ai margini degli insediamenti produttivi e commerciali
- Direttrice commerciale
- Sistema di servizi di vendita e ristorazione ad insediamento recente/molto recente lungo via Eridano
- Infrastruttura blu: canale Burana
- Prossimità al sito Unesco "Diamantina"
- Disponibilità generalizzata in tutto il comparto di coperture da sfruttare per il fotovoltaico
- Situazioni incompiute nell'urbano: PUA Imap che presenta lotti vuoti edificabili

Criticità

- Presenza di lotti liberi a ovest derivanti dal PUA scaduto Sipro
- Flusso di attraversamento dal casello su via Eridano
- Passaggio di infrastruttura viaria (autostrada)
- Carenza di servizi e aree verdi attrezzate
- Prossimità a siti contaminati con procedimenti di bonifica in corso (zona del Polo Chimico)
- Interferenza con l'areale RIR data dalla prossimità al Polo Chimico
- Mancanza di connessioni ciclo-pedonali
  - Tra il parco commerciale e l'area produttiva ad ovest
  - Tra il parco commerciale e il quartiere Mizzana
- Areali urbani con criticità di gestione delle acque meteoriche

Temi di base

- Spazi verdi attrezzati
- Verde urbano

PARTE STRATEGICA

STRATEGIA SOVRALOCALE

Accessibilità da nord con nuovo percorso di gronda (OS4)

- Realizzazione della Bretella Nord via Padova-via delle Bonifiche (risoluzione traffico di penetrazione verso la città)
- Potenziamento della viabilità di raccordo verso Cento (via Poltronieri)

Sviluppo delle filiere produttive e commerciali lungo il canale Boicelli (OS3)

- Sviluppo delle aree della ZLS e delle attività economiche da insediare
- Riqualificare le aree industriali dal punto di vista paesaggistico ed ecologico-ambientale
- Consolidamento dei distretti-obiettivo finalizzati al raggiungimento di specifici target funzionali complessi in ambiti urbani determinati.
- Potenziare e rigenerare il parco commerciale POIC interno al comparto (A_2 Diamante)
- Qualificare la porta di ingresso occidentale alla città dal punto di vista paesaggistico, ecologico-ambientale, della qualità dello spazio pubblico e funzionale
- Potenziare via Eridano come asse direttore del commercio sovralocale

STRATEGIA LOCALE

SL.1

Valorizzare la rete di spazi verdi come misura di contrasto ai cambiamenti climatici (OS1-LS2)

- Maglia urbana di potenziamento dell'ombra
- Creazione di un bosco ripariale/forestazione lungo il canale Burana e il Canal Bianco che funga anche da infrastruttura verde di penetrazione est-ovest
- Sistema delle aree verdi da potenziare attraverso forestazione e laminazione delle acque meteoriche (area ad ovest tra via Poltronieri e via Canal Bianco)

Potenziare le connessioni ambientali e paesaggistiche (OS1-LS2; PG1)

- Riqualificazione ambientale del canale Burana e creazione di connessioni con i quartieri e gli insediamenti

Tutelare gli spazi vuoti interclusi nella trama dell'edificato come "cunei verdi" (OS1-LS2; PG1)

- Aree permeabili intercluse al territorio urbanizzato da tutelare

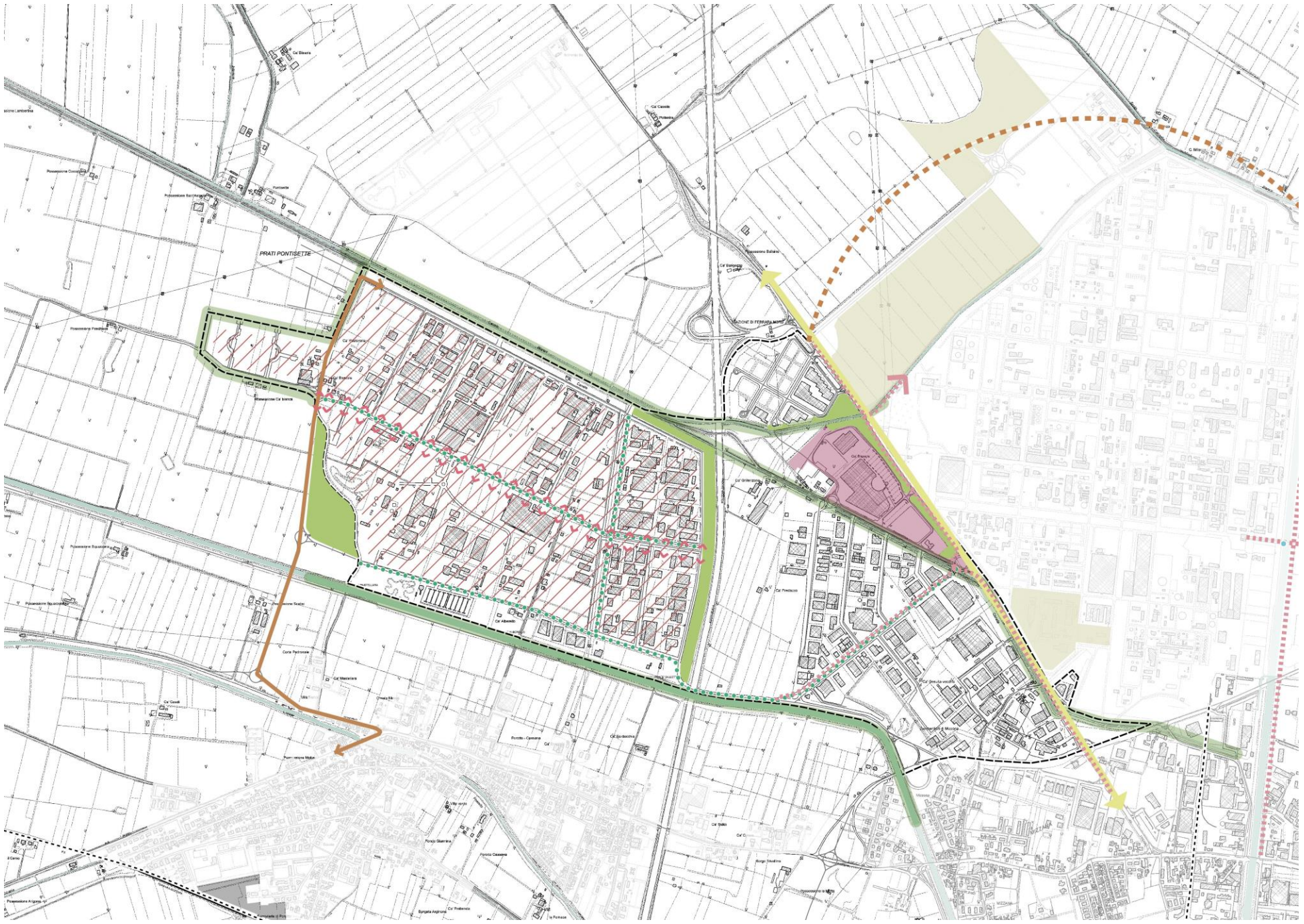
SL.2

Potenziare la maglia di connessioni ciclo-pedonali interne ai quartieri (PG1)

- Qualificazione dei percorsi lenti su via Eridano, verso il quartiere Mizzana e connessione con il percorso di gronda di progetto
- Potenziamento delle connessioni interne all'insediamento

Valorizzare la rete degli spazi pubblici, delle attrezzature collettive e di infrastrutturazione degli insediamenti (OS2; PG1)

- Potenziamento delle attrezzature e dei servizi per lavoratori
- Potenziamento del sistema delle fermate del trasporto pubblico



Realizzazione della Bretella Nord

Viabilità di raccordo provinciale

Aree da sviluppare della ZLS confinanti con l'ambito della PMI

Direttrici del commercio sovralocale

Parco commerciale POIC – A_2 Diamante da rigenerare

Maglia urbana di potenziamento dell'ombra

Creazione di bosco ripariale/forestazione lungo il Burana e il Canal Bianco e a protezione del sito Unesco "Diamantina"

Riqualificazione ambientale e recupero sponde (Asse del Canale Burana)

Sistema delle aree verdi da potenziare attraverso forestazione e di laminazione delle acque meteoriche

Ricuciture della rete ciclopedonale e miglioramento capillarità

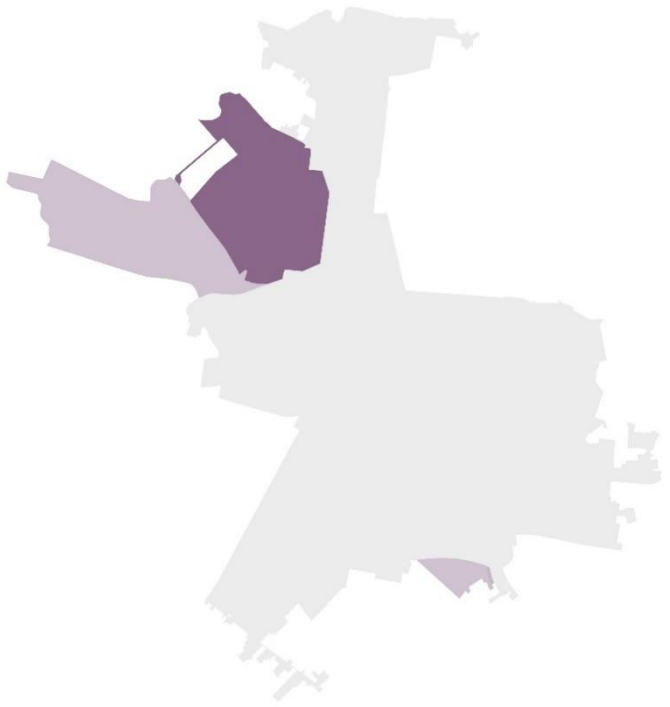
potenziamento delle connessioni interne

connessione con il percorso di gronda di progetto

Potenziamento delle attrezzature e dei servizi per i lavoratori

Questa selezione individua le **opere pubbliche ritenute prioritarie per ciascuna parte di città**. Su di esse deve indirizzarsi il concorso degli operatori privati nella costruzione della città pubblica, tramite il potenziamento delle dotazioni territoriali e il conseguimento degli obiettivi definiti dalle Strategie sovralocali e locali, in particolare quelli relativi al miglioramento della mobilità sostenibile e in risposta al cambiamento climatico. Le opere riguardano sostanzialmente azioni relative alla mobilità lenta poiché costituiscono premessa inderogabile per la concretizzazione efficace degli interventi di rigenerazione e perché, al tempo stesso, ammettono una fattibilità economica più idonea alla negoziazione tra pubblico e privato:

- Qualificazione dei percorsi lenti su via Eridano, verso il quartiere Mizzana e connessione con il percorso di gronda di progetto
- Potenziamento del sistema di trasporto pubblico
- Interventi di de-impermeabilizzazione sulle aree di proprietà pubblica per contribuire a risolvere i problemi di sofferenza idraulica
- Valorizzare la rete di spazi verdi attraverso il potenziamento della dotazione arborea in funzione di mitigazione paesaggistica lungo la ciclabile del Burana (via Cesare Diana) e verso il complesso della Diamantina



PRODUTTIVO

Polo Chimico

INDICE DELLA SCHEDA

0. DESCRIZIONE DEL QUARTIERE

1. PROFILO DIAGNOSTICO

1.1 TERRITORIO

1.2 QUALITA' URBANA

1.2.1 Tessuto urbano ed edilizio

1.2.2 Attrezzature collettive, servizi e dotazioni a servizio dell'insediamento

1.3 PRODUZIONE – SITI CONTAMINATI

1.3.1 Siti contaminati

1.3.2 Ambiti produttivi di rilevanza sovra-comunale

1.4 MOBILITA' E ACCESSIBILITA'

1.4.1 Viabilità carrabile

1.4.2 Accessibilità ferroviaria

1.4.3 Trasporto pubblico

1.4.4 Percorsi ciclabili

1.5 QUALITÀ ECOLOGICO- AMBIENTALE

1.5.1 spazi verdi e qualità ecologica

1.5.2 Rischi antropici e ambientali

1.6 VINCOLI

IMMAGINE DI SINTESI DELL'INSEDIAMENTO

2. PARTE STRATEGICA

STRATEGIE SOVRALOCALI

STRATEGIE LOCALI





DESCRIZIONE DEL QUARTIERE

Ambito specializzato per attività produttive consolidate di rango sovracomunale costituito da stabilimenti industriali insediatisi in un'area compresa fra il villaggio del Barco, via Eridano e via delle Bonifiche, attraversato dal canale Boicelli. Il polo, che si estende per circa 2,5 kmq a nord-ovest della città, comprende anche una parte dell'area di progetto per la Bretella Nord tra via delle Bonifiche e via Battistella. L'area di insediamento del sito che oggi è una realtà multi-societaria, si è trasformata a tutti gli effetti nel "Polo Chimico" nel secondo dopoguerra e la scelta del sito risulta ottimale sia per la logistica del trasporto su gomma (casello autostradale di Ferrara Nord) e su rotaie (l'area è dotata di una ferrovia per la movimentazione delle materie prime connessa alla stazione di Ferrara), nonché via acqua per l'affaccio sul Canale Boicelli, inserito nel sistema Idrovia Ferrarese.

Nello specifico, la parte di città comprende:

- Polo Chimico: realtà multisocietaria gestita attraverso un consorzio di servizi e di per sé "inaccessibile"
- Insediamenti produttivi lungo via Marconi
- Lottizzazione Sipro in via di completamento

POLO CHIMICO

PROFILO DIAGNOSTICO

TERRITORIO

ESTENSIONE **335,5 ha**

AREE PERMEABILI **0 ha – 0%** (art. 32 c.3 lettera c L.R. 24/2017)

Dati

SUPERFICIE COPERTA	**43,4 ha**

Quotazioni immobiliari *(fonte OMI)*

Zona OMI	Denominazione	Tipologia	Stato conservativo	Valore Mercato €/mq	Superficie (L/N)
D9	Polo Chimico e Piccola Media Industria	Capannoni industriali *	Normale	370 (min) 550 (max)	L
D9	Polo Chimico e Piccola Media Industria	Capannoni tipici	Normale	510 (min) 640 (max)	L
D9	Polo Chimico e Piccola Media Industria	Laboratori	Normale	550 (min) 780 (max)	L

*Tipologia prevalente

QUALITA' URBANA

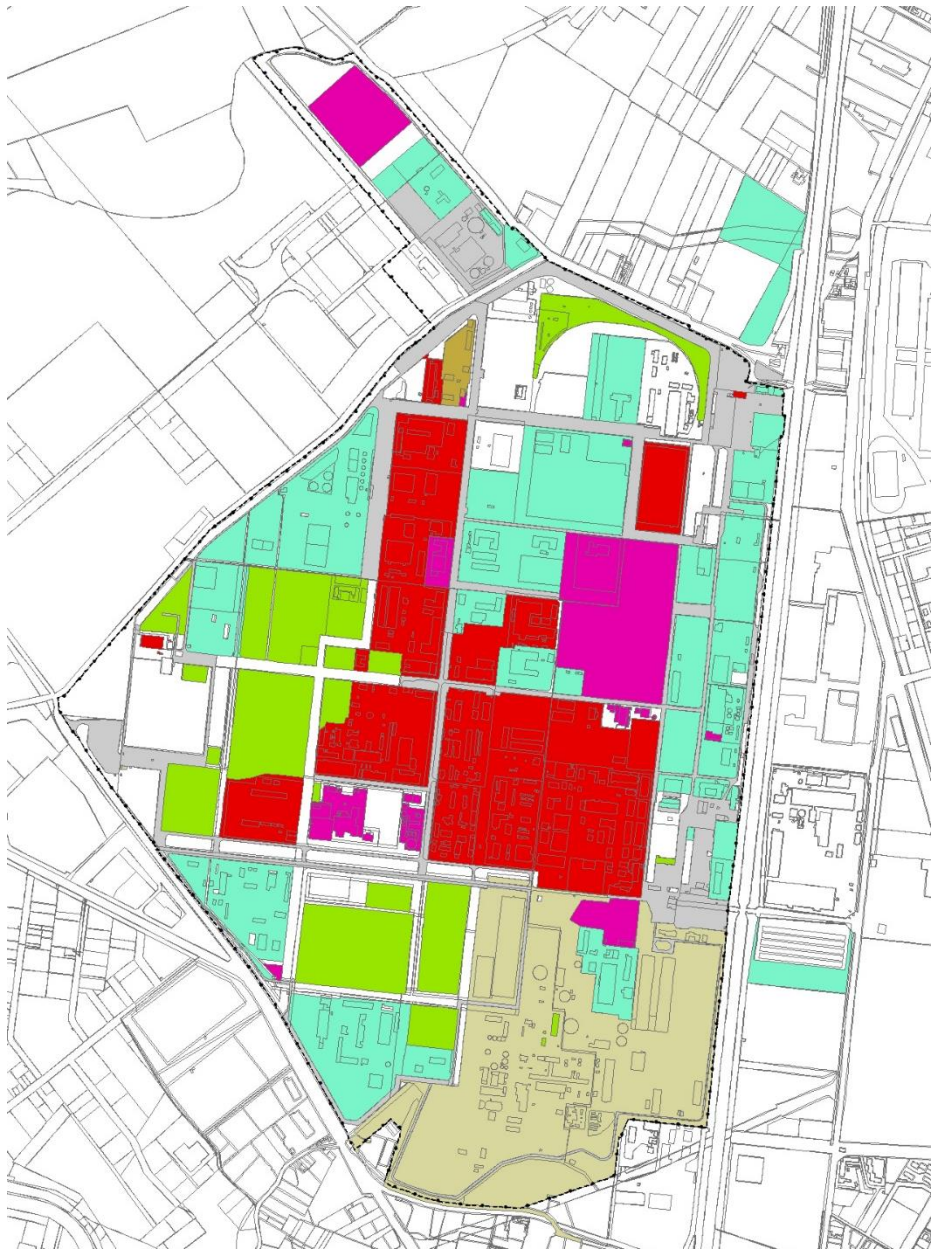
Tessuto urbano ed edilizio

L'insediamento produttivo, ad ovest del Canale Boicelli, nasce, tra gli anni Trenta e Quaranta del '900, trasformandosi poi a tutti gli effetti nel Polo Chimico nel secondo dopoguerra con l'insediamento della Montecatini.

Le vicissitudini del Polo sono state quelle di un'unica azienda fino ai primi anni Novanta quando iniziò la ripartizione proprietaria. Ad oggi, la proprietà è frammentata tra le diverse imprese insediate, alle quali si aggiungono due aziende di servizi (bonifica e analisi ambientali gestite dalla Eni Rewind S.p.a. e IFM che gestisce i servizi di sicurezza, le reti, vigilianza e salute). Esso viene comunque identificato come comparto unitario ed è perimetrato.

Attualmente le imprese del Polo gestiscono le trasformazioni tramite singoli Piani Urbanistici Attuativi, convenzionati oltre dieci anni fa e tuttora vigenti.

Lungo via Marconi, fuori dal perimetro delle mura del polo e affacciati sul Canale Boicelli, si attestano gli insediamenti cosiddetti "ex Solvay" e la cartiera, impianto produttivo novecentesco riconosciuto di interesse storico-testimoniale.



RESIDUO DELLA PIANIFICAZIONE ATTUATIVA VIGENTE

- PUA a destinazione produttiva Sipro Spa
  STATO: urbanizzato con lotti liberi
  LOCALIZZAZIONE: via Battistella

- 6 PUA a destinazione produttiva del Polo Chimico (Basell Poliolefine, Polimeri Europa - ora Versalis, SEF, YARA, IFM, Syndial)
  STATO: urbanizzato con lotti liberi e indice fondiario residuo
  LOCALIZZAZIONE: Polo Chimico

Interventi di rigenerazione in corso:

Recentemente le imprese del Polo e il Comune di Ferrara hanno definito, istituendo un Tavolo Tecnico, un progetto di efficientamento energetico dell'insediamento industriale e azioni di mitigazione e adattamento ai cambiamenti climatici a partire dall'individuazione di alcune criticità, quali: il prelievo di acqua dal Po, il mancato riuso di acque meteoriche e di raffreddamento; l'impiego di mezzi tecnologicamente obsoleti o sovradimensionati per la produzione e distribuzione delle utenze; l'elevato consumo di energia elettrica e le scarse performance energetiche degli edifici, oltre allo scarso recupero di energia dai cicli produttivi; la necessità di migliorare le emissioni in atmosfera di gas climalteranti.

Il Tavolo tecnico ha individuato e condiviso sei linee di intervento:

- Revamping del Ciclo idrico del Polo Chimico di Ferrara con interventi volti al recupero e riutilizzo delle acque di processo e meteoriche;
- Produzione di energia da fonti rinnovabili e scambio sul posto;
- Interventi di efficientamento energetico degli edifici;

- Interventi di efficientamento energetico dei cicli produttivi;
- Il Polo Chimico come protagonista nel PAESC del Comune di Ferrara;
- Interventi per il recupero della materia prima seconda

(fonte: Progetto di efficientamento energetico, transizione ecologica e azioni di mitigazione e adattamento ai cambiamenti climatici del Polo Industriale e Tecnologico di Ferrara).

Attrezzature collettive, servizi e dotazioni a servizio dell'insediamento

I principali servizi a servizio delle imprese e dei lavoratori presenti nell'area sono:

- Circolo sociale dopo-lavoro con attrezzature sportive
- Un istituto di credito
- Due aree verdi attrezzate, una di tipo stradale e un verde di laminazione (nel lotto oltre il canale di via delle Bonifiche)

Diagnosi

In base ai dati, la quantità di superficie fondiaria fabbricata ma non utilizzata è molto rilevante, raggiungendo da sola quasi il 40% sul totale del territorio comunale. Inoltre, solo all'interno del polo la dimensione media dei lotti raggiunge dimensioni significative, di circa 20.000 mq.

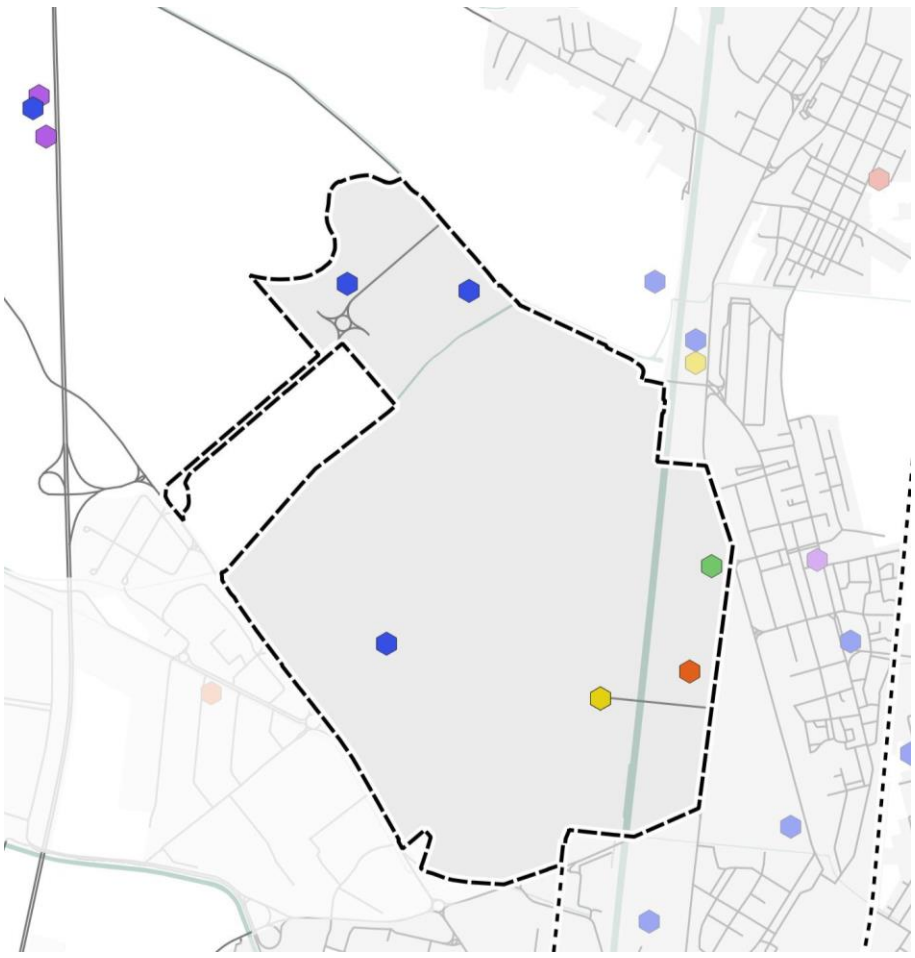
Si rileva criticità a livello di tessuto urbano per quanto riguarda le trasformazioni gestite attraverso lo strumento urbanistico indiretto, particolare si registra: rigidità da frammentazione data dai piani divisi per proprietà, la presenza di aree escluse dai perimetri con conseguente ricorso a procedimenti speciali per interventi molto limitati, tipologie edilizie peculiari difficilmente inquadrabili nelle norme immobiliari di carattere generale.

Infine, l'area è generalmente carente di servizi, è presente un solo centro ricreativo all'ingresso del polo industriale.

PRODUZIONE – SITI CONTAMINATI

Siti contaminati

Indicazione ideogrammatica dei siti presenti nell'Anagrafe regionale dei siti contaminati istituita ai sensi della DGR 1106/2016

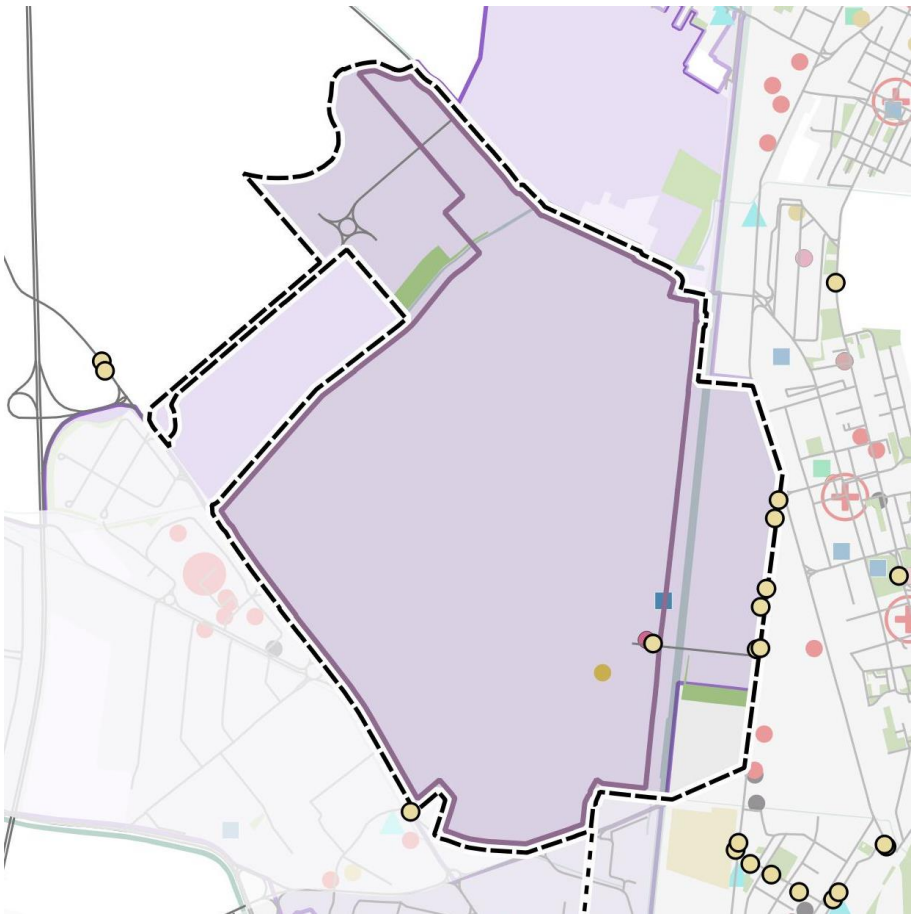


Potenzialmente contaminato
Non contaminato
Da monitorare
Attivata la bonifica

Ambiti produttivi di rilevanza sovra-comunale

Nella parte di città il PTCP individua il seguente:

- Ambito specializzato per attività produttive di rilievo sovracomunale SC4 Ferrara Nord-Ovest



Mura del Polo Chimico
Servizi – attività economiche
Circoli
Attrezzature e spazi collettivi
Istituti di credito/banche
Attrezzature sportive
Ambiti produttivi
Ambito sovracomunale SC4 (PTCP)

POLO CHIMICO

MOBILITA' E ACCESSIBILITA'

Viabilità carrabile

Le strade principali che fanno da confine al comparto sono

- Via Eridano
- Via delle Bonifiche
- Via Padova (SS16)
- Via Marconi
- Via Michelini
- Via Battistella

Le analisi effettuate nell'ambito del PUMS (Quaderno delle simulazioni – Grado di saturazione - stato attuale) evidenziano le seguenti strade a maggior traffico e a rischio congestione:

- via Eridano, tra il casello autostradale Ferrara Nord e l'intersezione con via Michelini

La previsione del PUMS di realizzazione della bretella Nord è stata accompagnata da simulazioni dalle quali è possibile evincere che la nuova bretella risulta molto efficace, negli obiettivi prefissati, ovvero nel ridurre i flussi di traffico su via Eridano, via Michelini e nel tratto di via Padova compresa tra via Marconi e via delle Bonifiche.

Per approfondimenti si rimanda alle simulazioni allegate alla ValSAT del PUG.

Accessibilità ferroviaria

È presente un tracciato ferroviario che collega la stazione (distanza 2,5 km) con l'interno del Polo Chimico per il trasporto delle merci.

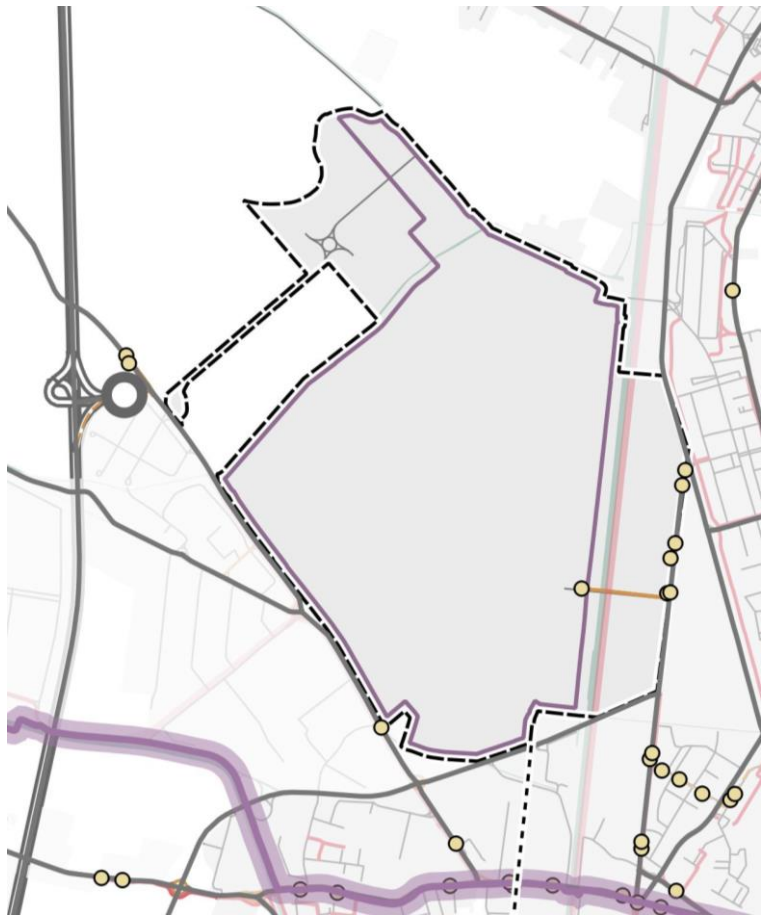
Trasporto pubblico

Il polo è servito dal trasporto pubblico urbano, la fermata più vicina è la "Montedison Piazzale Sud" su via Roiti che collega l'area sulla linea extraurbana che giunge da Bondeno e sulla linea urbana Pontelagoscuro-Chiesuol del Fosso e con la linea che arriva all'Autostazione di via del Lavoro. L'ingresso ovest è invece servito dalla linea extraurbana passante su via Eridano (verso Bondeno).

Percorsi ciclabili

È presente un percorso esistente su via Marconi.

In generale le connessioni ciclabili con il resto del tessuto urbano-cittadino sono scarse e non sicure, criticità che disincentiva gli spostamenti attraverso la mobilità lenta casa-lavoro.



Mura del Polo Chimico

Autostrada
Caselli autostradali
Assi carrabili principali
Ferrovia
Fermate TPL
Linee TPL
Rete ciclabile esistente
Rete ciclabile di progetto
Ciclabile Vento

Interventi (di rigenerazione) in corso

- **IDROVIA FERRARESE**
  - Dragaggio del Canale Boicelli e trattamento/smaltimento/recupero dei fanghi dragati (area definitiva stoccaggio fanghi in via delle bonifiche);
  - Adeguamento dei ponti

Diagnosi

Via Marconi risulta congestionata soprattutto durante le ore di punta sia per il traffico di mezzi pesanti (provenienti dalla SS16) diretto o in uscita dal Casello dell'autostrada, sia per il traffico di scarico-carico merci delle industrie che si affacciano sulla strada, sia per il numero di lavoratori che dal centro città si dirige verso il Polo, la PMI e/o il casello autostradale; via Eridano raccoglie il traffico di arrivo al Casello in aggiunta a quello diretto o in uscita dal polo commerciale.

QUALITÀ ECOLOGICO- AMBIENTALE

Spazi verdi e qualità ecologica

DOTAZIONE DI AREE VERDI

Aree pubbliche/Uso pubblico	**19 ha**	**20,8 %**
Aree private	**72,1 ha**	**79,2 %**

Permeabilità *(cfr. QC 5.5.3b)*

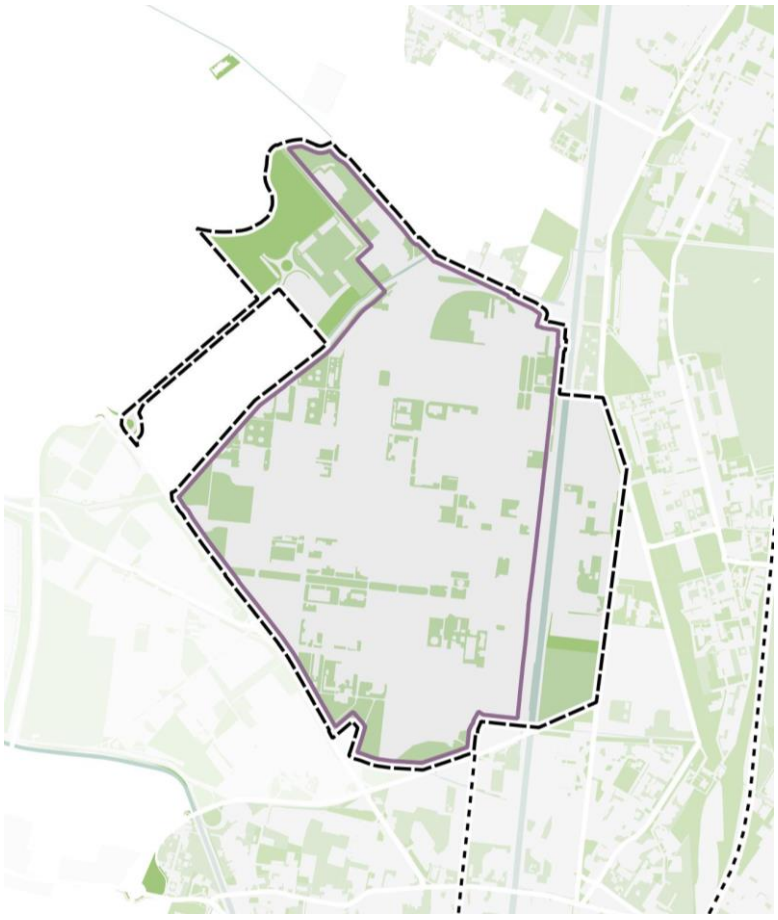


Legenda
Ambito urbano di riferimento
Classi di permeabilità
Suolo impermeabile (Ip ≤ 15%)
Suolo semi-permeabile (15% < Ip ≥ 30%)
Suolo permeabile (30% < Ip ≥ 45%)
Suolo molto permeabile (Ip > 45%)

Isole di calore *(cfr. QC 5.5.7)*



LEGENDA
Immagine termica diurna (volo del 16 luglio 2023 tra le 14:35 e le 16:00)
Temperatura approssimata della superficie in gradi Celsius
25
31.4
35
38.2
43
49
53
58.2
65



Mura del Polo Chimico

Verde pubblico e ad uso pubblico

Verde privato

L'infrastruttura verde è costituita principalmente da

- Aree verdi private interne ai PUA
- Aree pubbliche cedute e lotti liberi in attesa di essere edificati (PUA Sipro)
- Aree verdi di laminazione o verde stradale

L'infrastruttura blu è costituita dal Canale Boicelli.

Rischi antropici e ambientali

I principali rischi antropici ed ambientali della parte di città sono

- Presenza di siti a rischio contaminazione ("Quadrante ovest"): il Polo chimico è una macroarea interessata da procedimenti di bonifica attivati (44 ettari con procedimento chiuso) dalle varie aziende insediate, per gestire gli impatti esercitati sull'ambiente dalle attività del passato, mentre su tutte le proprietà dello stabilimento multisocietario (250 ettari) permane il vincolo della bonifica della falda confinata.
- Presenza delle pipeline che collegano il polo industriale chimico con gli impianti di Ravenna e Marghera e tre elettrodotti dell'alta tensione.
- Rischio di inquinamento del Boicelli
- 4 aziende soggette a normativa RIR
- Presenza di ambiti produttivi individuati dalla Valsat del PTCP (Relazione ambientale, art. 2.2.7) come uniche aree idonee ad accogliere eventuali nuovi stabilimenti con valore di Rischio Rilevante.

Diagnosi

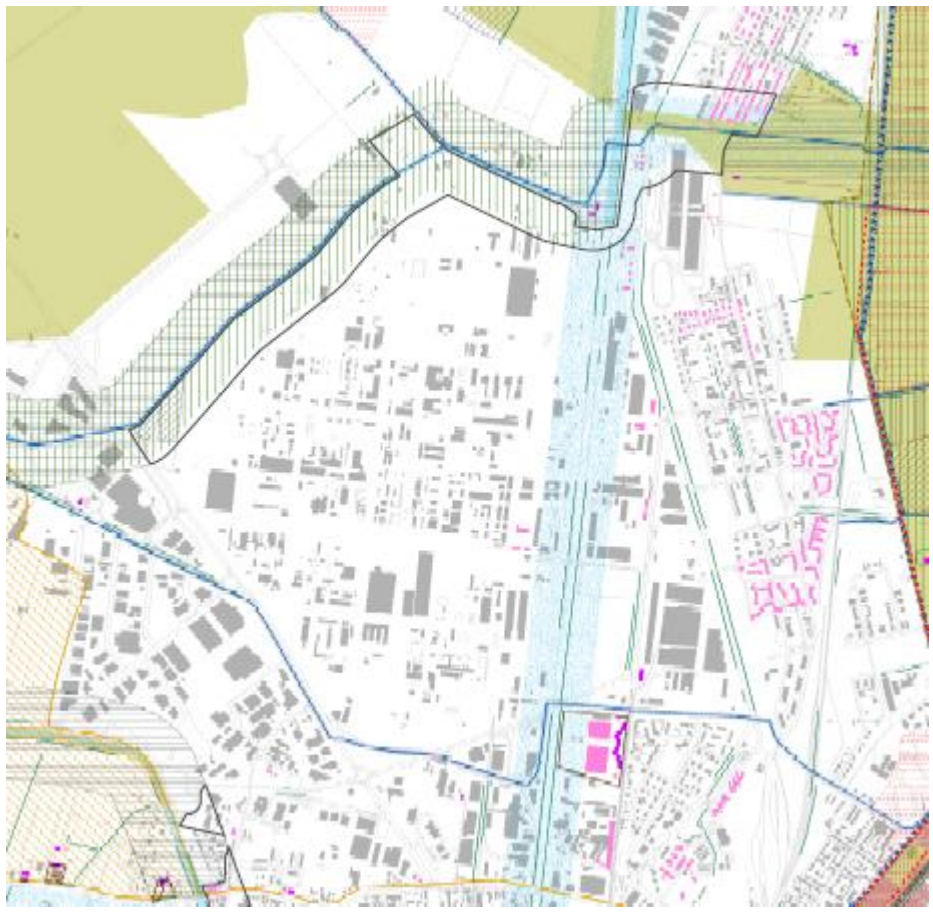
La dotazione di infrastruttura verde è caratterizzata da una presenza significativa di aree private, di risulta rispetto ai Piani Attuativi o lotti liberi edificabili.

L'area, in termini di verde pubblico, risulta carente di spazi attrezzati per lo svago e fruibili dai lavoratori del polo industriale. Inoltre le aree verdi presentano una scarsa qualità ecologia

Per quanto riguarda la questione dei siti contaminati, quasi la metà (49,8%) risultano recuperati agli usi legittimi, mentre solo l'1,3% è in corso di bonifica.

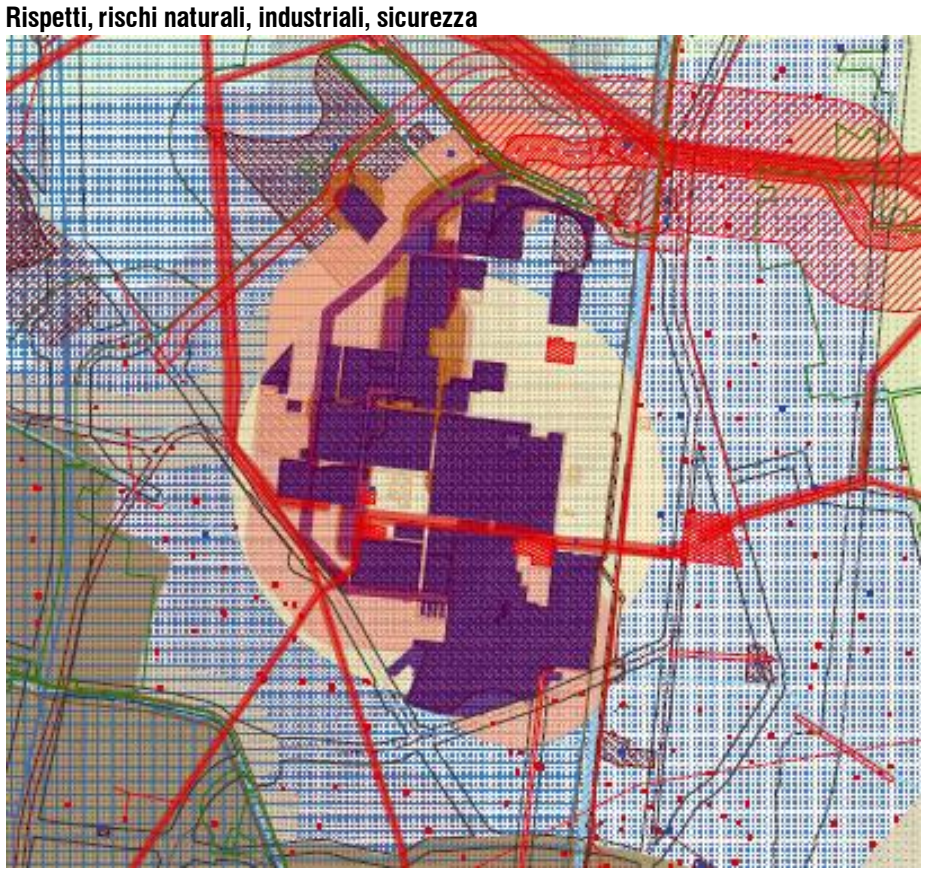
VINCOLI

Tutele paesaggistico, ambientali; tutele storico-culturali, archeologiche



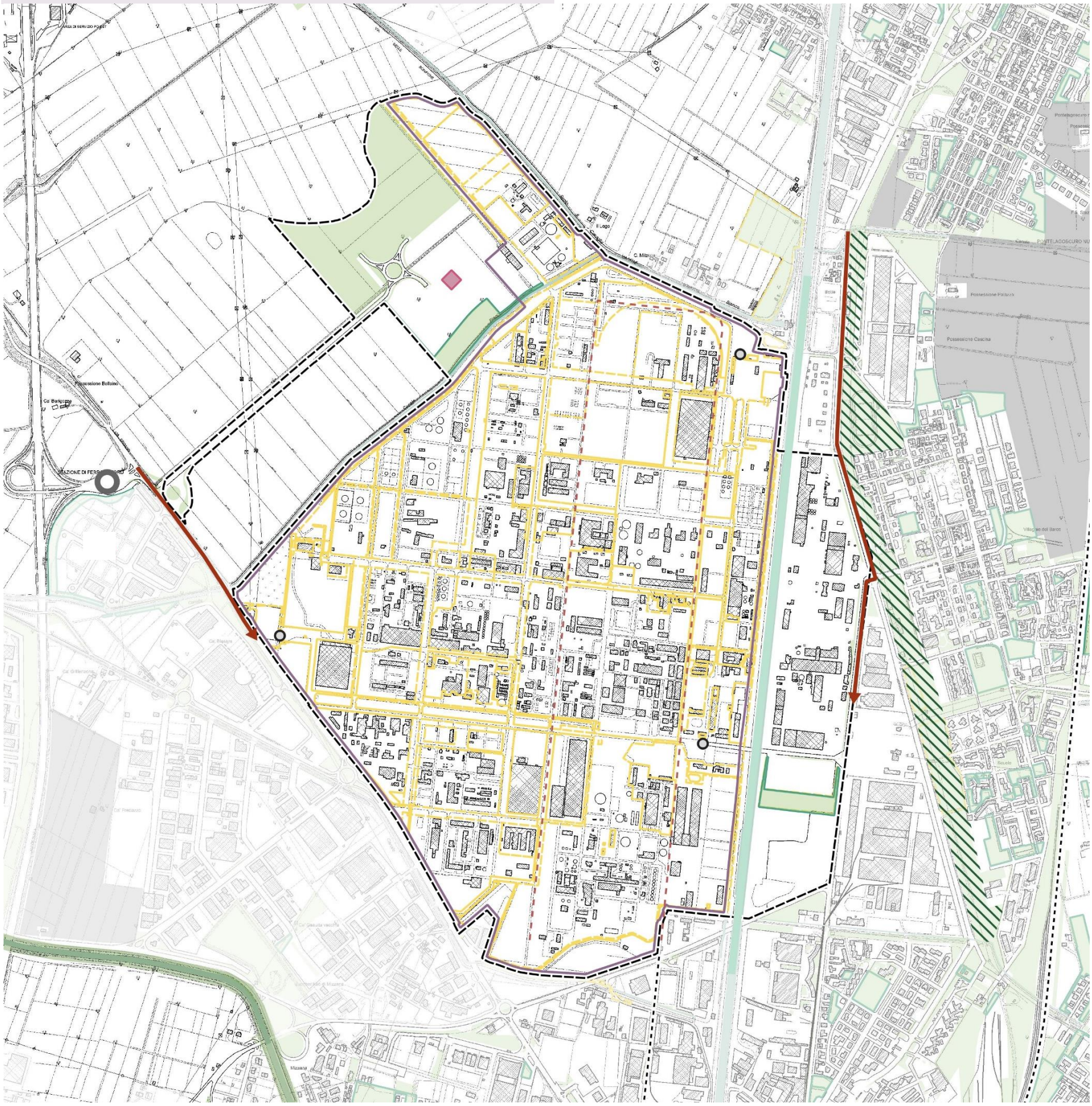
- *Zona di particolare interesse paesaggistico-ambientale:* Canal Bianco
- *Canali storici:* Canal Bianco

Rispetti, rischi naturali, industriali, sicurezza



- *Siti soggetti a procedura di bonifica per contaminazione*
- *Fascia di rispetto stradale:* via Padova, via Marconi, via Michelini, via Eridano, via delle Bonifiche
- *RIR:* aree di danno (fonte PSC)
- *Aree allagabili - Alluvioni meno frequenti*

IMMAGINE SINTESI DELL'INSEDIAMENTO



Opportunità

- Infrastruttura blu: canale Boicelli
- Infrastruttura verde di mitigazione e filtro (lungo via Padova) tra gli stabilimenti del Polo Chimico e l'insediamento residenziale di Barco
- Passaggio interno della linea ferroviaria per il trasporto delle merci
- Casello autostradale Ferrara Nord

Criticità

- Situazioni incompiute nell'urbano: PUA Sipro
- Presenza di numerosi PUA vigenti interni al Polo Chimico
- Assi stradali congestionati

Temi di base

- Ingressi al Polo Chimico
- Mura del Polo Chimico
- Spazi verdi
- Verde urbano (tra cui il lotto libero edificabile del PUA Sipro e altre aree di laminazione)

PARTE STRATEGICA

STRATEGIA SOVRALOCALE

Accessibilità da nord con nuovo percorso di gronda (OS4)

- Realizzazione della Bretella Nord via Padova-via delle Bonifiche (risoluzione traffico di penetrazione verso la città)
- Adeguamento degli assi stradali attorno al Polo Chimico

Riqualificazione del Polo Chimico in sinergia con la definizione della ZLS (OS3-LS2)

- Sviluppo della ZLS del Comune di Ferrara e delle attività economiche da insediare in coerenza con il "Piano di Sviluppo Strategico della Zona Logistica Semplificata Emilia-Romagna" (DPCM del 10 ottobre 2024 Istituzione della ZLS dell'Emilia-Romagna), creando le condizioni per garantire le connessioni di tutte le aree in essa ricomprese
- Stesura di una disciplina delle trasformazioni edilizie specifica per il contesto

Sistema del canale Boicelli come asse primario di rigenerazione e infrastruttura di paesaggio verde e blu (PG1)

- Attuazione previsioni idrovia-primo stralcio (asse Boicelli) e recupero sponde con realizzazione di nuovi approdi, spazi di socialità, forestazione e fruibilità ciclo-pedonale

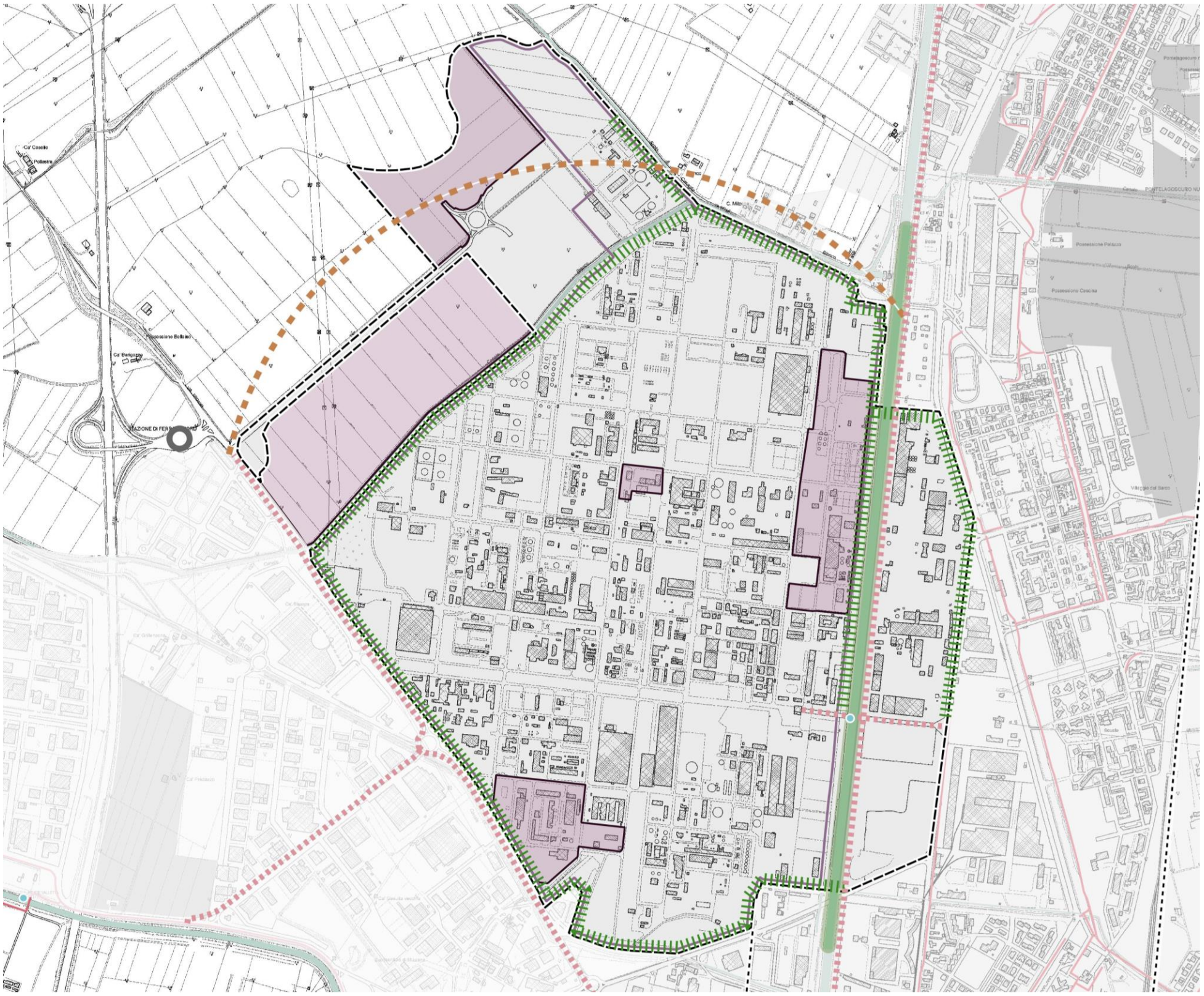
STRATEGIA LOCALE

Valorizzare la rete di spazi verdi come misura di contrasto ai cambiamenti climatici (OS1-LS2)

- Anello verde di forestazione urbana per il contrasto ai rischi ecosistemici e paesaggistici generati dalle attività produttive
- Sviluppo (attraverso l'individuazione di opportune risorse) del progetto di efficientamento energetico e transizione ecologica già in atto nel polo industriale con l'obiettivo di ridurre il "metabolismo" del Polo, generando una riduzione dei costi di produzione e dell'impatto delle attività insediate, divenendo così anche più attrattivo per possibili nuovi insediamenti *(fonte: Progetto di efficientamento energetico, transizione ecologica e azioni di mitigazione e adattamento ai cambiamenti climatici del Polo Industriale e Tecnologico di Ferrara).*

Potenziare la maglia di connessioni ciclo-pedonali interne ai quartieri (OS4-LS4)

- Risoluzione delle criticità della rete ciclabile
    - Connessione ciclopedonale tra l'ingresso su via Roiti e il percorso esistente su via Marconi
    - Realizzazione della connessione ciclopedonale lungo via Eridano (lato ovest) verso via Modena
    - Realizzazione della connessione ciclopedonale lungo la sponda sinistra del Boicelli



Casello autostradale Ferrara Nord

Realizzazione della Bretella Nord via Padova-via delle Bonifiche

Sviluppo della ZLS

Attuazione previsioni idrovia (asse Boicelli) e recupero sponde con realizzazione di nuovi approdi, spazi di socialità e forestazione

Realizzazione di nuovi approdi

Creazione di bosco ripariale/forestazione lungo il Boicelli e il Po di Volano

Creazione di un anello verde di forestazione

Ricuciture della rete e miglioramento capillarità

Temi di base

Ingressi al Polo Chimico

Mura del Polo Chimico

Rete ciclabile esistente

Questa selezione individua le **opere pubbliche ritenute prioritarie per ciascuna parte di città**. Su di esse deve indirizzarsi il concorso degli operatori privati nella costruzione della città pubblica, tramite il potenziamento delle dotazioni territoriali e il conseguimento degli obiettivi definiti dalle Strategie sovralocali e locali, in particolare quelli relativi al miglioramento della mobilità sostenibile e in risposta al cambiamento climatico. Le opere riguardano sostanzialmente azioni relative alla mobilità lenta poiché costituiscono premessa inderogabile per la concretizzazione efficace degli interventi di rigenerazione e perché, al tempo stesso, ammettono una fattibilità economica più idonea alla negoziazione tra pubblico e privato:

- Sviluppo della ZLS
- Connessione ciclopedonale tra l'ingresso su via Roiti e il percorso esistente su via Marconi
- Realizzazione della connessione ciclopedonale lungo via Eridano (lato ovest) verso via Modena
- Interventi di forestazione urbana a mitigazione degli impatti generati dalle attività produttive, in particolare lungo il perimetro in prossimità delle abitazioni



PRODUTTIVO

C.A.S. Centro Artigianale San Giorgio

INDICE DELLA SCHEDA

0. DESCRIZIONE DEL QUARTIERE

1. PROFILO DIAGNOSTICO

1.1 TERRITORIO

1.2 QUALITA' URBANA

1.2.1 Tessuto urbano ed edilizio

1.2.2 Attrezzature collettive, servizi e dotazioni a servizio dell'insediamento

1.2 MOBILITA' E ACCESSIBILITA'

1.2.1 Viabilità carrabile

1.2.2 Accessibilità ferroviaria

1.2.3 Trasporto pubblico

1.2.4 Percorsi ciclabili

1.2.5 Interventi (di rigenerazione) in corso

1.3 QUALITÀ ECOLOGICO- AMBIENTALE

1.3.1 spazi verdi e qualità ecologica

1.3.2 Rischi antropici e ambientali

1.4 VINCOLI

IMMAGINE DI SINTESI DELL'INSEDIAMENTO

2. PARTE STRATEGICA

STRATEGIA SOVRALOCALE

STRATEGIA LOCALE





DESCRIZIONE DEL QUARTIERE

Il Centro Artigianale San Giorgio è un ambito di rango comunale specializzato per le attività artigianali e terziarie sorto tra gli anni ’80 e poi ampliato negli anni ‘90 a sud dell’area Rivana e delimitato dall’asse carrabile di via Wagner, dalla linea ferroviaria Ferrara-Ravenna, dal Po di Primaro e da aree agricole. È caratterizzato dalla presenza da piccole-medie imprese e da attività commerciali che prevedono anche la vendita diretta. Le attività esistenti sono caratterizzate da una fruizione a carattere prevalentemente automobilistico.

PROFILO DIAGNOSTICO

TERRITORIO

ESTENSIONE **33,6 ha**

AREE PERMEABILI **1,1 ha – 3%** (art. 32 c.3 lettera c L.R. 24/2017)
porzione di Po di Primaro ricadente nell'ambito

Dati

SUPERFICIE COPERTA	**7,11 ha**
ATTIVITÀ ECONOMICHE	**ca. 70**

Quotazioni immobiliari *(fonte OMI)*

Zona OMI	Denominazione	Tipologia	Stato conservativo	Valore Mercato €/mq	Superficie (L/N)
D11	* Prima cintura sud ovest – dal Po di Primaro a via Aldo Ferraresi	Capannoni industriali **	Normale	370 (min) 550 (max)	L
D11	Prima cintura sud ovest – dal Po di Primaro a via Aldo Ferraresi	Capannoni tipici	Normale	510 (min) 640 (max)	L
D11	Prima cintura sud ovest – dal Po di Primaro a via Aldo Ferraresi	Laboratori	Normale	640 (min) 920 (max)	L

* Non è disponibile il dato disaggregato per la sola zona del C.A.S.

** Tipologia prevalente

QUALITA' URBANA

Tessuto urbano ed edilizio

L'area è caratterizzata principalmente da edifici a funzione artigianale e terziaria-commerciale di dimensione medio-piccola, i quali sostanzialmente saturano il comparto.

L'insediamento nasce su iniziativa del Consorzio Artigianale San Giorgio (CAS) che ha promosso l'attuazione di un piano particolareggiato di iniziativa privata datato 1986. L'insediamento si è poi raddoppiato verso la ferrovia grazie ad un secondo Piano attuativo di iniziativa privata denominato "Consorzio Artigiani via Wagner", approvato nel 1995. Varianti normative successive hanno ampliato gli usi ammissibili e uniformato le NTA alla disciplina del sopravvenuto PRG.

I pochi lotti liberi presenti nell'area fanno riferimento a PIP datati e non più vigenti: la maggior parte di questi fanno parte del tessuto consolidato. Le aree verdi pubbliche lungo via Wagner e la linea ferroviaria sono individuate come dotazioni ecologico-ambientali

Non sono presenti Piani Urbanistici Attuativi vigenti.

LOTTI LIBERI:

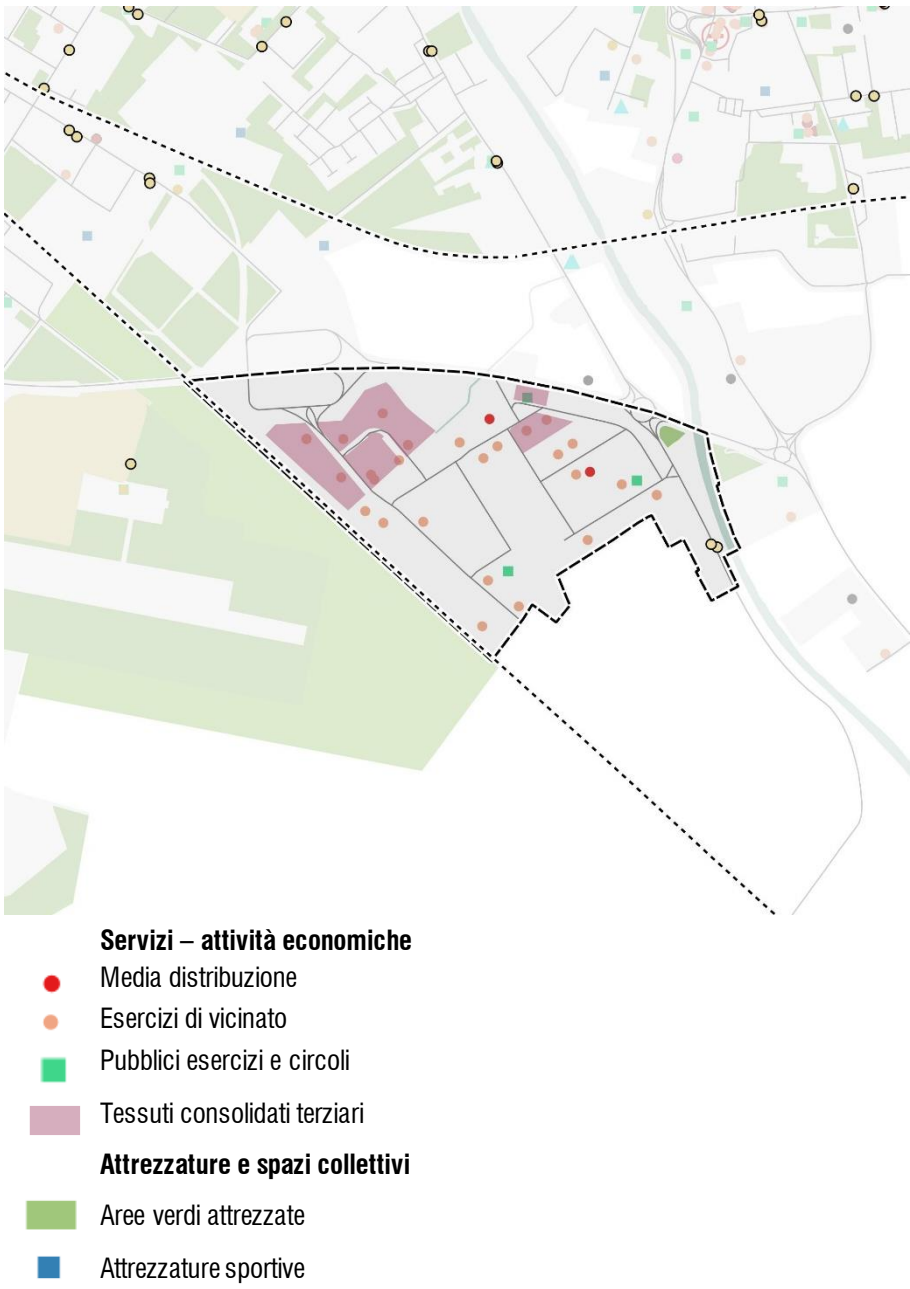
- SF LIBERA: 5.700 mq
- SF media lotto: fino a 2.000 mq

Attrezzature collettive, servizi e dotazioni a servizio dell'insediamento

I principali servizi a servizio delle imprese e dei lavoratori presenti nell'area sono:

- un bar-ristorante
- un panificio
- un supermercato
- attività con vendita diretta di prodotti e servizi rivolte anche alle altre imprese insediate

I distributori di carburante più vicini sono localizzati lungo via Ravenna



Diagnosi

Il comparto risulta sostanzialmente saturo e il numero di lotti è esiguo (tre, se si accorpano quelli contigui tra loro). In termini dimensionali, la superficie media dei lotti liberi è molto bassa, pertanto il comparto non può offrire opportunità di insediamento per attività che richiedono superfici più ampie, a meno di non considerare interventi di accorpamento fondiario.

Per quanto riguarda invece i lotti edificati non utilizzati o parzialmente inutilizzati, il CAS – in termini di superficie percentuale - registra una percentuale compresa tra il 5 e il 10% (in termini di superficie fondiaria), si tratta dunque di superfici medie molto basse, sia in termini di superficie fondiaria dei lotti che di superficie coperta dei fabbricati.

L'area è generalmente carente di dotazioni a servizio dei lavoratori del comparto, in particolare si rileva la sostanziale assenza di aree verdi attrezzate e fruibili. Per quanto riguarda i pubblici esercizi, data la dimensione contenuta del comparto e della tipologia delle attività insediate, non si rilevano particolari criticità (è presente un bar ristorante e un supermercato).

MOBILITA' E ACCESSIBILITA'

Viabilità carrabile

Le principale strada a servizio e accesso a comparto è data dalla SS16 asse via Wagner-via Ravenna e secondariamente da via Fabbri, che collega il CAS al centro urbano di Ferrara.

Attraverso via Ravenna/SS16, il comparto è raggiungibile dal Raccordo Autostradale RA8 Ferrara-Porto Garibaldi, che dista circa 2,8km. Il Raccordo Autostradale consente inoltre di raggiungere il casello autostradale dell'A13 più vicino, quello di Ferrara sud, che dista dal comparto 9,2 km. Al comparto si accede per mezzo di due accessi carrabili dalla SS16 e da un terzo accesso su via Fabbri.

Le analisi effettuate nell'ambito del PUMS (Quaderno delle simulazioni – Grado di saturazione - stato attuale) evidenziano le seguenti strade a maggior traffico e a rischio congestione:

- via Wagner in direzione est/ovest in particolare nel tratto compreso tra le 2 rotatorie via Wagner/via Ravenna e via Wagner/via Fabbri

Accessibilità ferroviaria

Non sono presenti tracciati ferroviari a servizio del comparto. La stazione e lo scalo merci più vicini si trovano a una distanza di circa 7 km.

Trasporto pubblico

Il comparto è servito da una linea suburbana - che corre lungo via Fabbri - attiva nei giorni feriali. La fermata si trova in posizione eccentrica rispetto al comparto, in corrispondenza dell'agglomerato residenziale che costituisce l'estremità sud-est del comparto. Il comparto non è servito da linee extra-urbane.

Percorsi ciclabili

L'area è lambita a est dall'itinerario ciclabile FE401 che – in sede promiscua con le automobili – corre lungo via Fabbri: l'itinerario mette potenzialmente in collegamento il CAS con l'insediamento con le frazioni insediate lungo il Po di Primaro e il centro urbano. A est del comparto, Il PUMS prevede la realizzazione di una pista ciclabile lungo la sponda in sinistra idraulica del Po di Rimaro e una lungo via Marvelli.

Interventi (di rigenerazione) in corso

Assenti.



Diagnosi

L'area risulta facilmente raggiungibile in ogni sua parte unicamente attraverso la mobilità su gomma privata attraverso la viabilità carrabile principale che risulta esterna al comparto (SS16/via Wagner).

L'unica fermata del trasporto pubblico è più a servizio dell'abitato residenziale di via Fabbri che del comparto artigianale (anche data la sua posizione eccentrica). Il comparto inoltre non è raggiungibile dal centro urbano e dalle altri parti urbane del territorio per mezzo di percorsi ciclabili in sicurezza e quindi si può considerare difficilmente accessibile per spostamenti casa-lavoro sotto il profilo della mobilità lenta.

Inoltre sono assenti percorsi ciclabili o misure di mitigazione del traffico capaci di incentivare gli spostamenti dei lavoratori all'interno del comparto per raggiungere i luoghi di lavoro e i pubblici esercizi.

QUALITÀ ECOLOGICO- AMBIENTALE

Spazi verdi e qualità ecologica

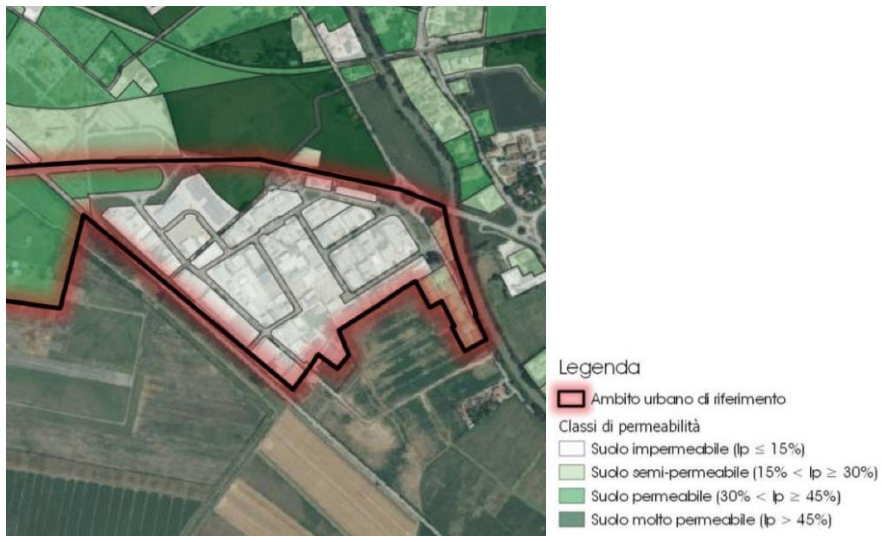
DOTAZIONE DI AREE VERDI

Aree pubbliche/Uso pubblico	**3,8 ha**	**53%**
Aree private	**3,4 ha**	**47%**

INDICE DI PERMEABILITÀ

CAS	**27,8%**

Permeabilità *(cfr. QC 5.5.3b)*



Isole di calore *(cfr. QC 5.5.7)*





Verde pubblico e ad uso pubblico

Verde privato

L'infrastruttura verde è costituita principalmente da

- Verde di rispetto delle infrastrutture viarie (vegetazione erbacea e alberi isolai) lungo via Wagner e la ferrovia (che presenta però una fascia arbustiva nella sua area di pertinenza)
- Aree verdi costituite dalle urbanizzazioni primarie
- Vegetazione ripariale lungo il Po di Primaro
- Aree a seminativo a sud e a nord di via Wagner

Poiché le pertinenze dei fabbricati – esigue – all'interno dei lotti sono per lo più destinate alla circolazione dei veicoli, la dotazione arborea e in generale il verde privato si possono considerare irrisori. Sono inoltre assenti alberature lungo gli assi della viabilità interna.

L'infrastruttura blu è costituita dal Po di Primaro e dallo scolo Mambro.

Rischi antropici e ambientali

I principali rischi antropici ed ambientali della parte di città sono:

- Zone tutelate dei piani di rischio aeroportuale
- Zone a minima soggiacenza falda freatica
- Interferenza col la ZPS "Po di Primaro e bacini di Traghetto"

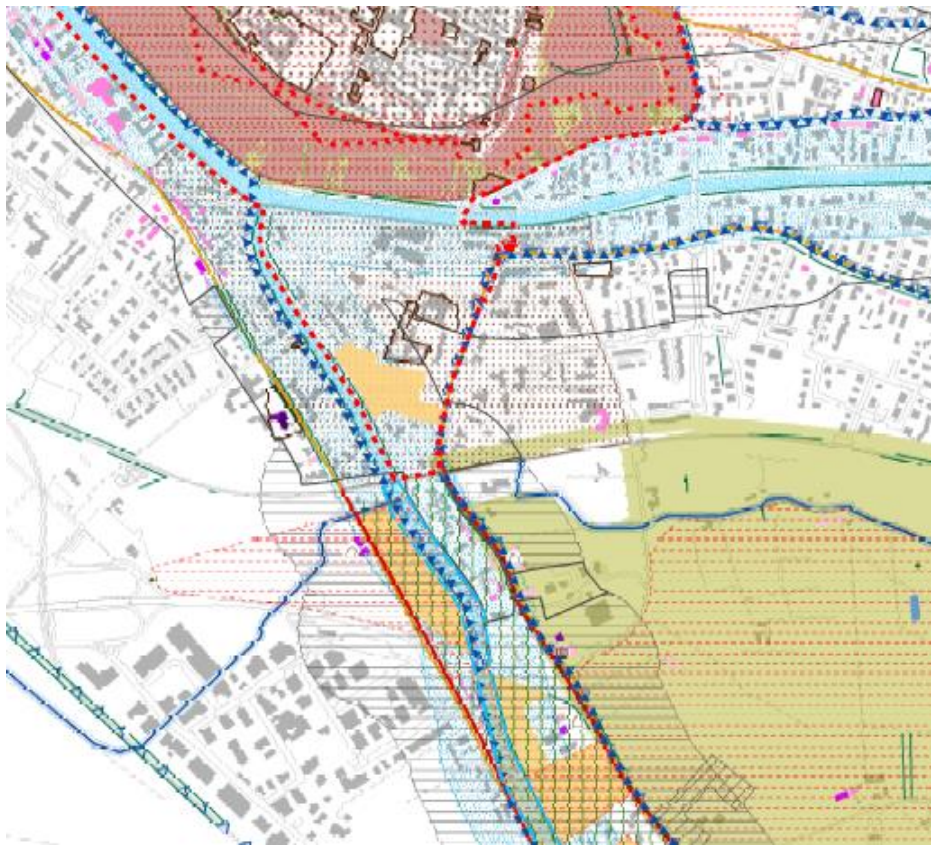
Diagnosi

Le aree verdi all'interno del comparto sono prevalentemente localizzate ai suoi margini: si tratta di aree pubbliche cedute nell'ambito dei Piani Particolareggiati con cui è stato attuato il comparto e di rispetto delle infrastrutture viarie (via Fabbri, via Wagner/SS16, linea ferroviaria), mentre all'interno solo due ei lotti liberi e di possibile completamente risultano inerbiti. Sebbene si tratti di aree individuate prevalentemente come dotazioni ecologico-ambientali, trattandosi quasi totalmente aree inerbite o dotate di alberi prevalentemente in forma isolara, le tali aree forniscono bassi livelli di servizi ecosistemici di regolazione. Fatta eccezione per il margine che comprende il Po di Primaro – area di valore ecologico in quanto parte della ZPS "Po di Primaro e bacini di Traghetto" - gli altri fronti sono circondati da aree agricole anche se per la maggior parte sono separati da esse dalle infrastrutture viarie e ferroviarie che circondano il comparto: solo lungo la ferrovia è presente un'infrastruttura verde lineare costiutita dalla vegetazione arbustiva cresciuta all'interno della fascia di pertinenza. Per il Po di Primaro si rileva uno scarso stato ecologico (rif. QC0 paragrafo 5.5.6).

L'area, in termini di verde pubblico, risulta priva di spazi attrezzati per lo svago e fruibili dai lavoratori del comparto, come anche di un'infrastruttura verde per l'ombreggiamento e di mitigazione dell'isola di calore.

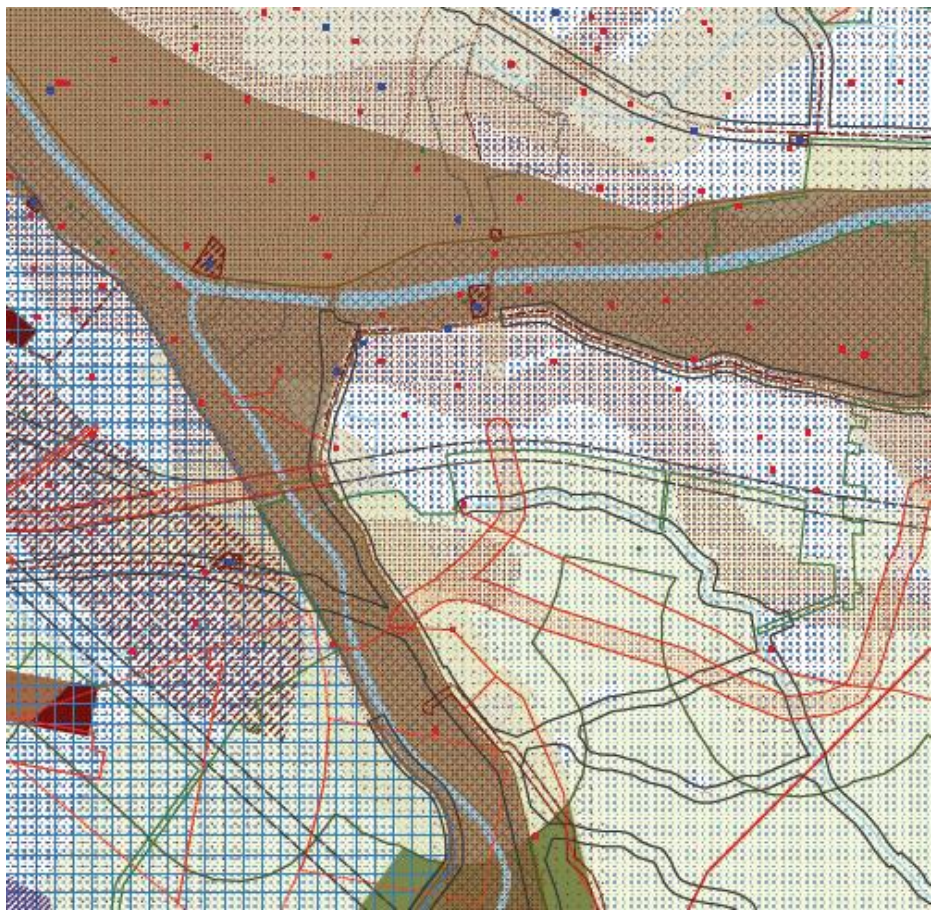
VINCOLI

Tutele paesaggistico, ambientali; tutele storico-culturali, archeologiche



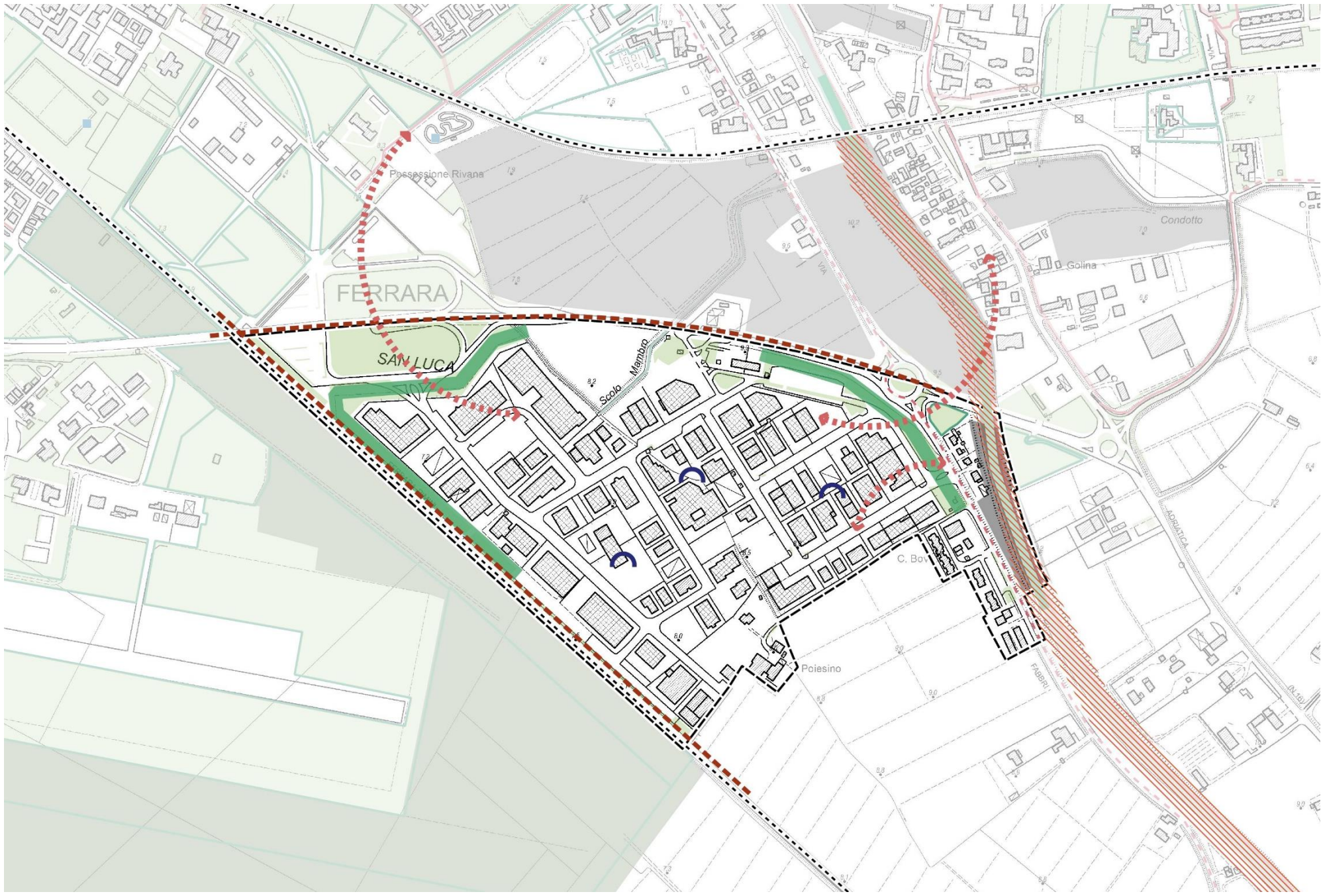
- *Rete Natura 2000: ZPS Po di Primaro e Bacini di Traghetto*
- *Zona di particolare interesse paesaggistico-ambientale:* Po di Primaro
- *Viabilità panoramica: via Fabbri*
- *Invasi ed alvei di fiumi e canali principali: Po di Primaro*
- *Dossi: dosso del Po di Primaro*
- *Fasce di rispetto dei percorsi di rilievo panoramico e paesaggistico di tutela comunale*
- *Vincoli paesaggistici: fiumi e corsi d'acqua – art. 142 co. 1 lett. c – D.Lgs. 42/2004*
- *Canali storici di tutela comunale:* scolo Mambro
- *Sito Unesco:* Po di Primaro
- *Zona tampone sito Unesco*
- *Filari e alberi di tutela comunale:* lungo i canali e le principali infrastrutture
- *Edifici di interesse storico testimoniale di tutela comunale*

Rispetti, rischi naturali, industriali, sicurezza



- *Fascia di rispetto stradale:* autostrada, via Poltronieri, via Diana
- *Zone di rispetto ferroviario*
- *Zone di rispetto idrico*
    - Fiumi e canali principali: Po di Primaro
    - Zone di rispetto arginature: porzione a est di via Fabbri
    - Aree golenali: porzione a est di via Fabbri
    - Paleoalvei: porzione a est di via Fabbri
- *Cabine elettriche*
- *Zone di rispetto aeroportuale*
    - Zona di rispetto aeroportuale
    - Zone di tutela dei Piani di Rischio aeroportuale
- *Scenari di pericolosità delle aree allagabili PGRA*
    - *Alluvioni frequenti:* a ovest di via Fabbri
    - *Alluvioni meno frequenti:* ad est di via Fabbri
- *Aree a pericolosità sismica*
    - *Zone suscettibili di instabilità:* ad est di via Fabbri
    - *Zone suscettibili di amplificazioni locali* a ovest di via Fabbri

IMMAGINE SINTESI DELL'INSEDIAMENTO



Opportunità

- Fasce verdi di mitigazione e filtro potenziabili ai margini dell'insediamento artigianale e delle infrastrutture viarie che lo delimitano
- Infrastruttura blu: Po di Primaro
- Area permeabile inedificata e interclusa tra gli insediamenti e l'infrastruttura viaria
- Disponibilità di coperture da sfruttare per il fotovoltaico

Criticità

- Infrastrutture che si configurano come cesure per la mobilità lenta
- Mancanza di connessioni ciclo-pedonali
  - col quartiere di via Fabbri
  - col quartiere di via Comacchio
  - con le dorsali di progetto di collegamento con le frazioni sorte lungo il Po di Primaro
- Interferenze col sito Rete Natura 2000 "Po di Primaro e Bacini di Traghetto"

Temi di base

- Spazi verdi attrezzati
- Verde urbano
- Linee ferroviarie di progetto
- Linee ferroviarie di futura dismissione
- Percorsi ciclabili in sede promiscua

PARTE STRATEGICA

STRATEGIA SOVRALOCALE

Accessibilità da Est e connessione con il centro storico (OS4)

- Realizzazione della Bretella Est di San Giorgio
    - Completamento anello viario delle tangenziali tra gli assi radiali di via Pomposa, via Comacchio e via Ravenna
    - Realizzazione di connessioni lente in sicurezza con le fermate della metropolitana di superficie e con l'ambito dell'aeroporto
    - Diramazioni verdi della cintura di connessione est-ovest

STRATEGIA LOCALE

SL.1

Valorizzare la rete di spazi verdi come misura di contrasto ai cambiamenti climatici

- Maglia urbana di potenziamento dell'ombra
- Sistema delle aree verdi da potenziare attraverso forestazione nelle aree pubbliche lungo via Wagner e la linea ferroviaria
- Creazione di una margine boscato di regolazione nell'area della Rivana e nelle aree agricole a sud-est del comparto

Potenziare le connessioni ambientali e paesaggistiche

- Riqualificazione ambientale Po di Primaro e creazione di connessioni con i quartieri e gli insediamenti attraverso la progettazione di un nuovo approdo

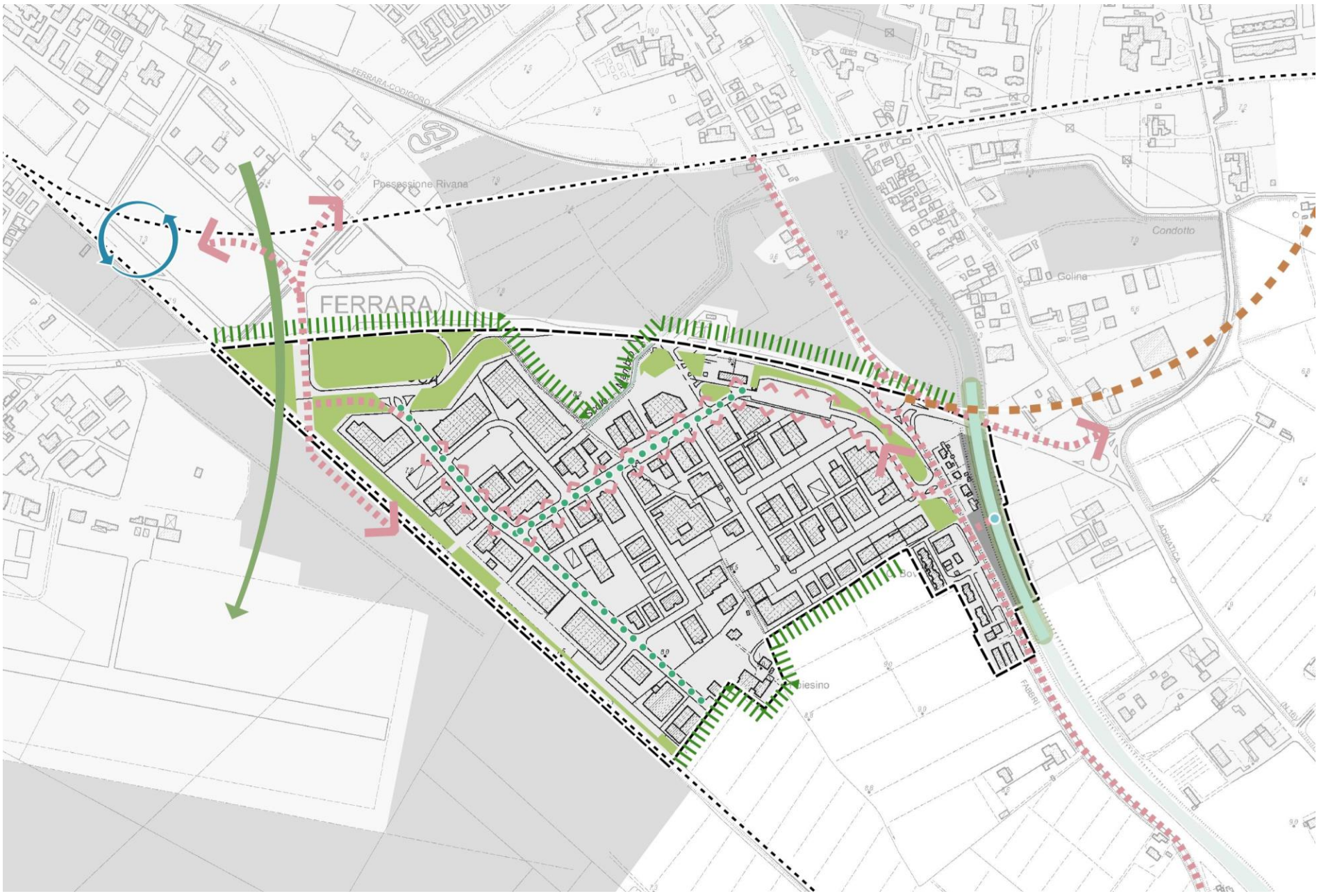
Tutelare gli spazi vuoti interclusi nella trama dell'edificato come "cunei verdi"

- Aree permeabili intercluse al territorio urbanizzato da tutelare

SL.2

Potenziare la maglia di connessioni ciclo-pedonali interne ai quartieri

- Risoluzione delle criticità della rete ciclabile
    - Creazione di connessioni ciclabili verso il quartiere di via Fabbri, il quartiere di via Comacchio e con gli assi ciclabili di collegamento con le frazioni sorte lungo il Po di Primaro (percorso ciclabile provinciale FE401 da mettere in sicurezza)
    - Potenziamento dei percorsi interni anche in relazione alle aree impermeabili intercluse
    - Connessione in sicurezza con nuovo approdo sul Po di Primaro
- Connessione con il nodo intermodale di progetto in corrispondenza della fermata di progetto della metropolitana di superficie nell'area Rivana
- Potenziamento del sistema delle fermate del trasporto pubblico



Realizzazione della Bretella Est di San Giorgio

Realizzazione di nuovi approdi

Diramazioni verdi della cintura di connessione est-ovest

Potenziamento del bosco ripariale/forestazione lungo il Po di Primaro

Sistema delle aree verdi da potenziare attraverso forestazione delle aree verdi pubbliche esistenti lungo le infrastrutture viarie e ferroviarie a mitigazione dell'impatto acustico e assorbimento degli inquinanti

Aree permeabili intercluse al territorio urbanizzato da tutelare

Creazione di un "bordo" verde di mitigazione ambientale e paesaggistica nelle aree agricole limitrofe

Maglia urbana di potenziamento dell'ombra

Ricuciture della rete e miglioramento capillarità

Potenziamento delle connessioni interne al comparto

Connessione con il percorso ciclabile di via Fabbri (percorso ciclabile provinciale FE 401) da mettere in sicurezza e con altri percorsi e polarità dei comparti limitrofi (esistenti e di progetto)

Nodo intermodale di progetto associato alla nuova fermata della metropolitana di superficie prossima all'area Rivana al quale collegarsi

Temi di base

Linee ferroviarie di progetto

Linee ferroviarie interrate di progetto

Questa selezione individua le **opere pubbliche ritenute prioritarie per ciascuna parte di città**. Su di esse deve indirizzarsi il concorso degli operatori privati nella costruzione della città pubblica, tramite il potenziamento delle dotazioni territoriali e il conseguimento degli obiettivi definiti dalle Strategie sovralocali e locali, in particolare quelli relativi al miglioramento della mobilità sostenibile e in risposta al cambiamento climatico. Le opere riguardano sostanzialmente azioni relative alla mobilità lenta poiché costituiscono premessa inderogabile per la concretizzazione efficace degli interventi di rigenerazione e perché, al tempo stesso, ammettono una fattibilità economica più idonea alla negoziazione tra pubblico e privato:

- Realizzazione di connessioni ciclabili insicurezza con le fermate della metropolitana di superficie e con l'ambito dell'aeroporto, verso il quartiere di via Fabbri, il quartiere di via Comacchio e con gli assi ciclabili di collegamento con le frazioni sorte lungo il Po di Primaro
- Valorizzare la rete di spazi verdi attraverso il potenziamento della dotazione arborea in particolare delle aree già di proprietà comunale