



Comune di Piacenza

Il nuovo Piano Urbanistico Generale



ubi urbs

Quadro Conoscitivo e QC Diagnostico, Documento Strategico e Documento preliminare di Valsat

Consultazione Preliminare | Prima Seduta
Piacenza, 22 febbraio 2024



Indice

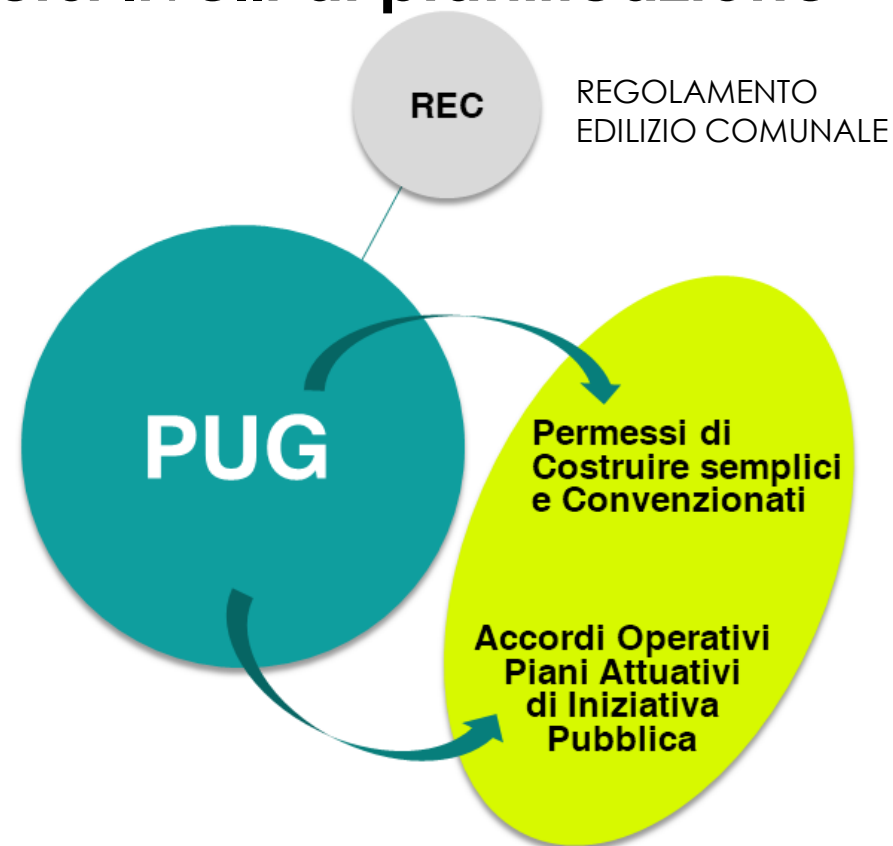
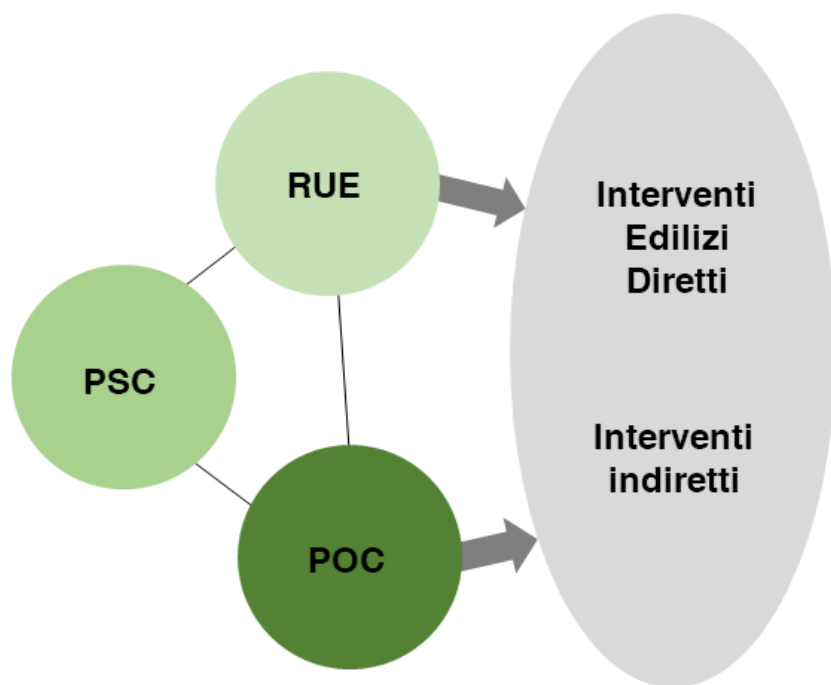
- 1 Le innovazioni del PUG**
- 2 Schema e circolarità del PUG**
- 3 Temi del QC e diagnosi**
- 4 Valutazione della sostenibilità ambientale e territoriale**
- 5 QC e diagnosi, strategie e indicatori Valsat**
- 6 Documento degli obiettivi**
- 7 SQUEA**

1

Le innovazioni del PUG

1

Dal piano tripartito a **un piano più compatto** che adatta la sua operatività alla capacità di costruire accordi, programmi, progetti e politiche nel tempo, superando stratificazioni complesse di strumenti di difficile gestione e riducendo drasticamente il ricorso alle varianti grazie a una efficace semplificazione normativa rispettosa del principio di competenza tra i diversi livelli di pianificazione



2



PIÙ strategie per una Strategia per la Qualità Urbana ed Ecologico Ambientale (SQUEA) che struttura l'intero PUG (Sfide, Strategie Urbane, Obiettivi Strategici, Obiettivi Operativi) in grado di sollecitare e integrare risorse pubbliche e private (europee, nazionali e regionali, a partire dal PNRR) nello spazio fisico, sociale ed economico di Piacenza



MENO regole prescrittive di natura conformativa per una disciplina più "leggera" che valorizzi i contenuti prestazionali, nel rispetto del "principio di competenza"

Adattamento ai rischi, qualità ecosistemica, metabolismo urbano circolare e nuova città pubblica collocano le **infrastrutture verdi e blu** al centro di una strategia di transizione ecologica della città e del territorio paesaggisticamente orientata, in cui sono coinvolti sia i luoghi dell'abitare che quelli del lavoro, come l'agricoltura, la produzione e la logistica.



La centralità della **mobilità sostenibile** per l'obiettivo della decarbonizzazione al 2050, sia per le persone – attraverso il potenziamento degli spazi centrali, la qualificazione del ring verde, l'incremento della ciclo-pedonalità e la qualificazione delle intermodalità – sia per le merci, con lo spostamento su ferro



Un piano orientato alla **riduzione del consumo di suolo** attraverso strumenti e priorità dell'azione pubblica che combinano **rigenerazione diffusa** (Qualificazione Edilizia) nei tessuti della Città Consolidata e **rigenerazione intensiva** (Ristrutturazione Urbanistica + Addensamento/Sostituzione Urbana) negli ambiti della **dismissione interni al Territorio Urbanizzato**

Qualificazione Edilizia (QE)
Intervento diretto

Ristrutturazione Urbanistica (RU)
Intervento diretto con Permesso di Costruire Convenzionato (PCC)

Addensamento o Sostituzione Urbana (AU/SU)
Intervento indiretto con Accordo Operativo (AO) o Piano Attuativo di Iniziativa Pubblica (PAIP)

Un repertorio articolato di **risorse** per finanziare la rigenerazione e la nuova Città pubblica:

- Dispositivi premiali incrementali e fiscalità ridotta per finanziare gli interventi diretti e indiretti
- Nuovi parchi e forestazione urbana finanziati dalla stessa rigenerazione nel Territorio Urbanizzato

Un piano **calibrato su 4 SFIDE** che richiede un'Amministrazione organizzata per obiettivi e non solo per competenze, con un ruolo trasversale dell'Ufficio di Piano, per promuovere le integrazioni e le complementarietà necessarie a sintonizzarsi con i grandi investimenti pubblici europei e farli atterrare dentro la visione di città del PUG, con il supporto di politiche urbane orientate

2

**Schema e
circolarità del PUG**

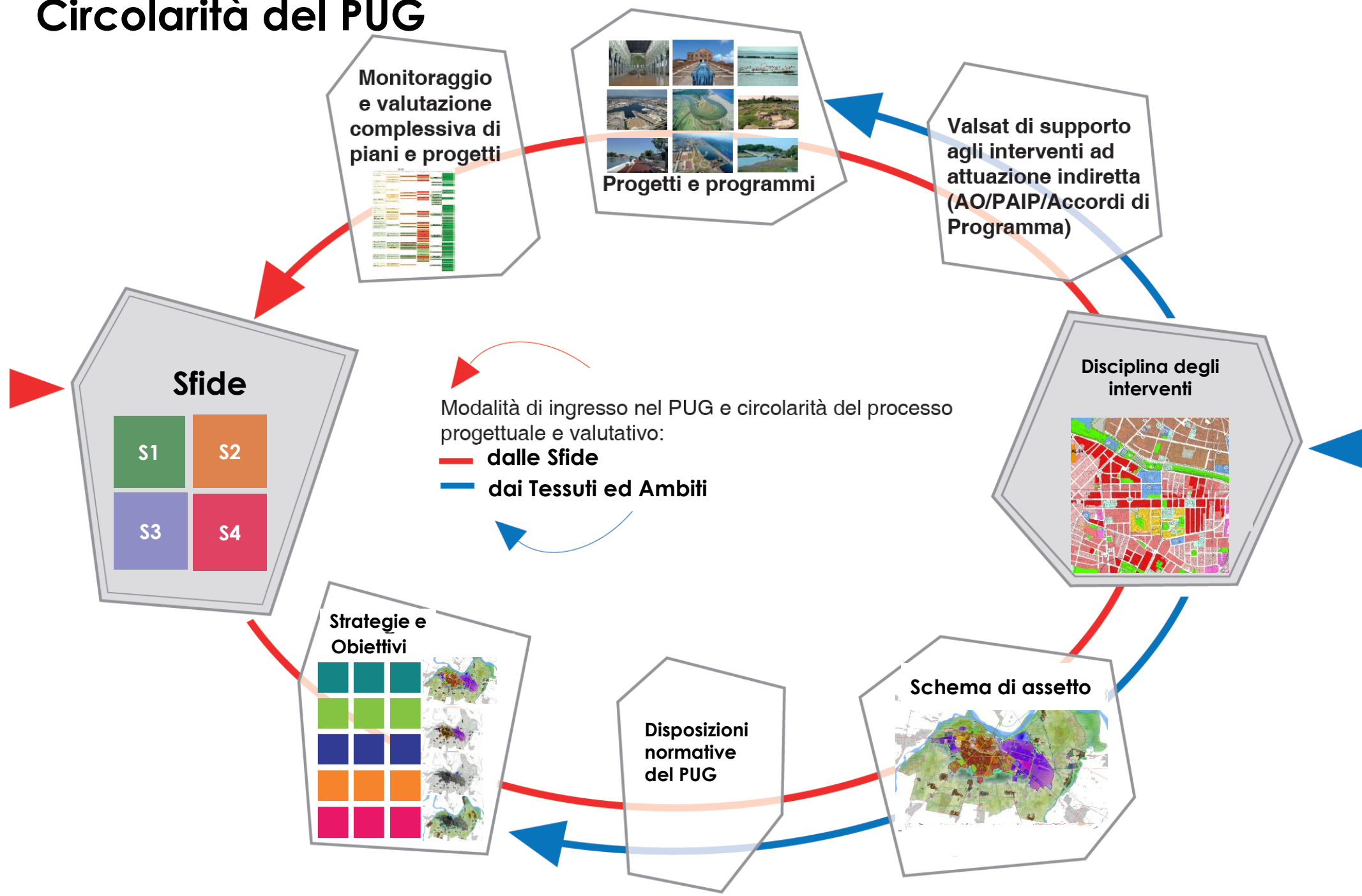
Schema di PUG | QC, Valsat e SQUEA



STRATEGIE URBANE
OBIETTIVI STRATEGICI
OBIETTIVI OPERATIVI



Circolarità del PUG



3

**Temi del QC
e diagnosi**

Quadro Conoscitivo Diagnostico | Sistemi funzionali

A | TUTELA/RIPRODUCIBILITÀ DELLE RISORSE NATURALI

B | PAESAGGIO

C | TERRITORIO RURALE

D | SICUREZZA TERRITORIALE: RISCHI NATURALI E ANTROPICI

E | BENESSERE AMBIENTALE E PSICO-FISICO

F | TERRITORI DELLO SCARTO E ASPETTI CONDIZIONANTI IL BENESSERE

G | SISTEMA INSEDIATIVO

H | INSEDIAMENTI E DOTAZIONI TERRITORIALI

I | ASSI STRUTTURANTI E POLARITÀ

L | SISTEMA PRODUTTIVO E LOGISTICO

M | SISTEMA DELLA MOBILITÀ

N | SISTEMA DELLE ACCESSIBILITÀ

Quadro Conoscitivo Diagnostico | Elenco elaborati

A

A | TUTELA/RIPRODUCIBILITÀ DELLE RISORSE NATURALI

1. A1_Rete ecologica, aree naturali ed elementi di interferenza	Tavola	scala 1:16.000
2. A2_Sistema delle acque superficiali e sotterranee	Tavola	scala 1:16.000
3. A3_Infrastrutture verdi e blu	Tavola	scala 1:16.000
4. A4.1_Servizi ecosistemici: qualità multifunzionale del suolo assoluta	Tavola	scala 1:16.000
5. A4.2_Servizi ecosistemici: qualità multifunzionale del suolo relativa	Tavola	scala 1:16.000
6. A5.1_Servizi ecosistemici di fornitura	Tavola	scala 1:16.000
7. A5.2_Servizi ecosistemici culturali	Tavola	scala 1:16.000
8. A6_Servizi ecosistemici di regolazione	Tavola	scala 1:16.000

B

B | PAESAGGIO

9. B1_Elementi e condizionamenti del paesaggio	Tavola	scala 1:16.000
10. B2_Ambiti di paesaggio	Tavola	scala 1:16.000

C

C | TERRITORIO RURALE

11. C1_Uso del suolo e dinamiche storiche	Tavola	scala 1:16.000
12. C2_Aassetto spaziale e funzionale delle aziende agricole	Tavola	scala 1:16.000

D

D | SICUREZZA TERRITORIALE: RISCHI NATURALI E ANTROPICI

13. D1_Vulnerabilità e rischi naturali	Tavola	scala 1:16.000
14. D2_Vulnerabilità e rischi antropici	Tavola	scala 1:16.000

E | BENESSERE AMBIENTALE E PSICO-FISICO

E

15. E1_Carta della permeabilità urbana	Tavola	scala 1:16.000
16. E2_Schede della permeabilità urbana e suoli impermeabili	Schede	scale varie
17. E3_Carta della temperatura al suolo	Tavola	scala 1:16.000
18. E4_Carta del comfort micro-climatico urbano e isole di calore	Tavola	scala 1:16.000

F | TERRITORI DELLO SCARTO E ASPETTI CONDIZIONANTI IL BENESSERE

F

19. F1_Aree compromesse dello scarto e del rifiuto	Tavola	scala 1:16.000
20. F2_Elementi condizionanti il comfort acustico ed elettromagnetico	Tavola	scala 1:16.000

G | SISTEMA INSEDIATIVO

G

21. G1_Classificazione in microcittà	Tavola	scala 1:16.000
22. G2_Classificazione per densità dei tessuti urbani esistenti	Tavola	scala 1:16.000
23. G3_Classificazione tipo-morfologica dei tessuti	Tavola	scala 1:10.000
24. G4_Qualità e vulnerabilità ecologico-ambientali dei tessuti urbani	Tavola	scala 1:10.000
25. G5_Classificazione del sistema insediativo storico	Tavola	scala 1:2.500
26. G6_Propensione alla rigenerazione delle aree dismesse, abbandonate e/o sottoutilizzate	Tavola	scala 1:16.000

H | INSEDIAMENTI E DOTAZIONI TERRITORIALI

H

27. H1_Articolazione delle aree di trasformazione e stato di attuazione	Tavola	scala 1:16.000
28. H2_Articolazione delle dotazioni territoriali e stato di attuazione	Tavola	scala 1:16.000
29. H3_Dotazioni territoriali per microcittà	Schede	scale varie



- 30. H4_Accessibilità, qualità e integrazione delle dotazioni territoriali
- 31. H5_Classificazione degli spazi aperti per qualità e funzionalità
- 32. H6_Impianti e reti tecnologiche: articolazione e criticità

Tavola scala 1:16.000
Tavola scala 1:16.000
Tavola scala 1:16.000

I | ASSI STRUTTURANTI E POLARITÀ

- 33. I1_Spazi di scarto ed elementi di criticità lungo via Emilia Pavese
- 34. I2_Spazi di scarto ed elementi di criticità lungo via Emilia Parmense
- 35. I3_Spazi aperti ed ambiti dismessi/sottoutilizzati lungo il ring verde
- 36. I4_Spazi e luoghi centrali: criticità e opportunità

Tavola scala 1:3.000
Tavola scala 1:5.000
Tavola scala 1:3.000
Tavola scala 1:3.000

L | SISTEMA PRODUTTIVO E LOGISTICO

- 37. L1_Piacenza e l'assetto urbano di area vasta: criticità e potenzialità
- 38. L2_Piacenza, polarità territoriali e accessibilità
- 39. L3_Poli produttivi/logistici/commerciali e assi della prossimità
- 40. L4_Spazi di scarto ed elementi di criticità lungo l'asse nord dei collegamenti dinamici

Tavola scala 1:30.000
Tavola scala 1:30.000
Tavola scala 1:16.000
Tavola scala 1:3.000

M | SISTEMA DELLA MOBILITÀ

- 41. M1_Mobilità territoriale/urbana: criticità e potenzialità
- 42. M2_Mobilità dolce: criticità e potenzialità
- 43. M3_Quadro infrastrutturale pianificatorio/programmatorio

Tavola scala 1:16.000
Tavola scala 1:16.000
Tavola scala 1:16.000


N**N | SISTEMA DELLE ACCESSIBILITÀ**

44. N1_Accessibilità alla mobilità sostenibile

Tavola scala 1:16.000

45. N2_Accessibilità alla stazione ferroviaria e al Po: criticità e opportunità

Tavola scala 1:5.000

46. N3_Spazi di scarto ed elementi di criticità lungo il margine sud

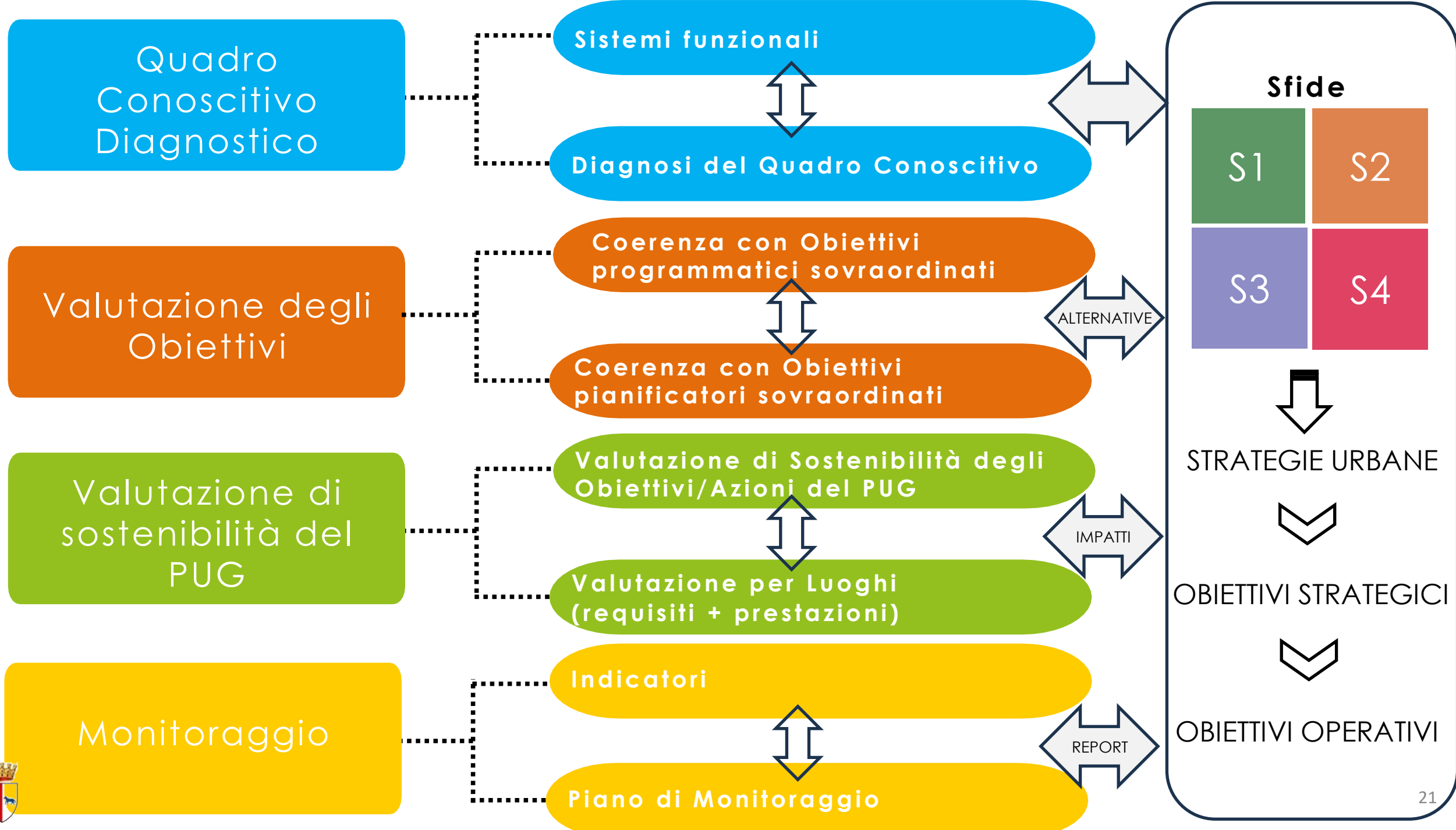
Tavola scala 1:5.000

O**O | DOCUMENTO PRELIMINARE DI VALSAT**

R**R | RELAZIONE ILLUSTRATIVA DEL QCD**

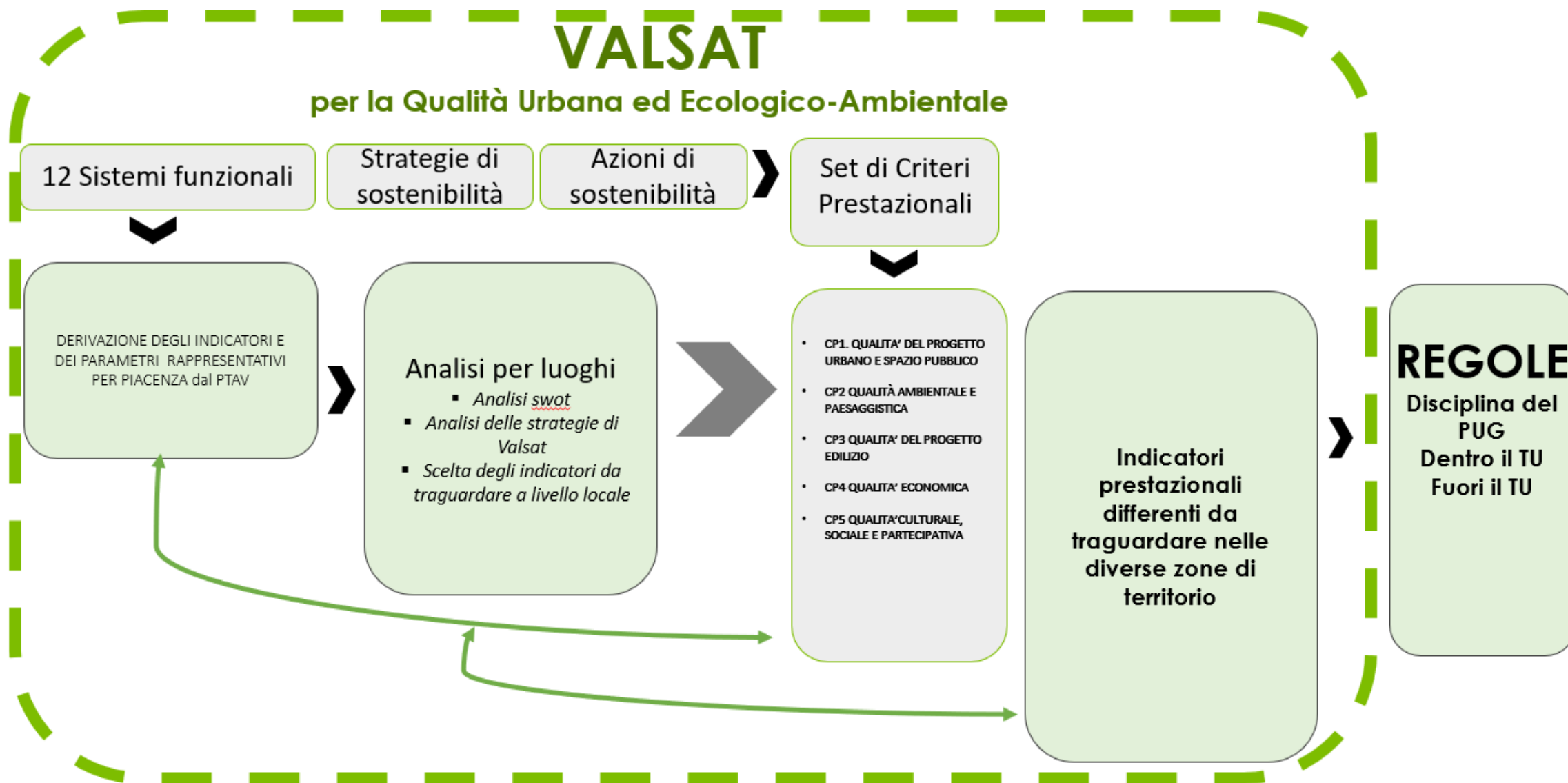
4

Valutazione della sostenibilità ambientale e territoriale

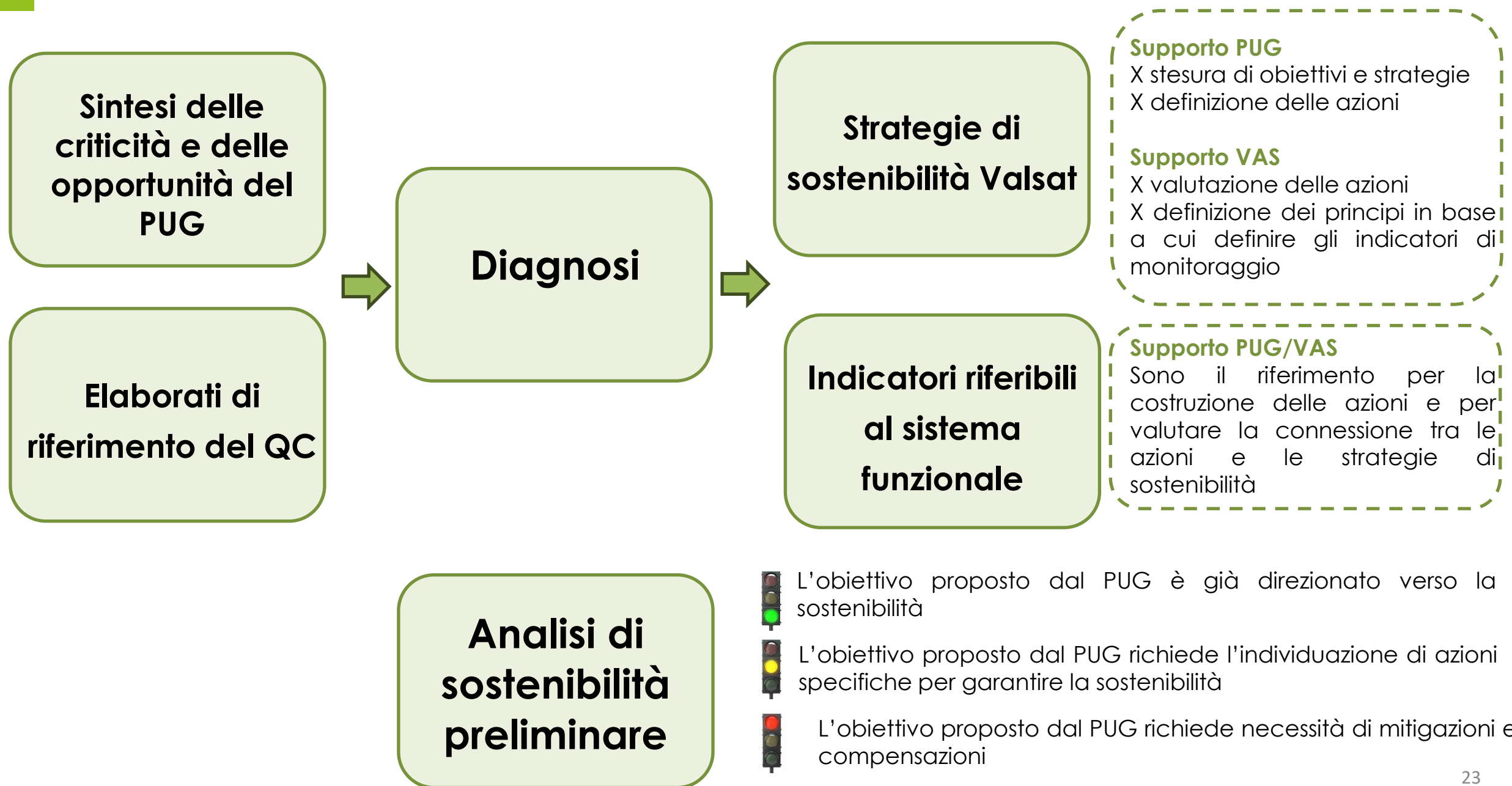


VALSAT

per la Qualità Urbana ed Ecologico-Ambientale



Valsat preliminare



5

**QC e diagnosi,
strategie e indicatori
Valsat**

A | TUTELA/RIPRODUCIBILITÀ DELLE RISORSE NATURALI

B | PAESAGGIO

C | TERRITORIO RURALE

D | SICUREZZA TERRITORIALE: RISCHI NATURALI E ANTROPICI

E | BENESSERE AMBIENTALE E PSICO-FISICO

F | TERRITORI DELLO SCARTO E ASPETTI CONDIZIONANTI IL BENESSERE

G | SISTEMA INSEDIATIVO

H | INSEDIAMENTI E DOTAZIONI TERRITORIALI

I | ASSI STRUTTURANTI E POLARITÀ

L | SISTEMA PRODUTTIVO E LOGISTICO

M | SISTEMA DELLA MOBILITÀ

N | SISTEMA DELLE ACCESSIBILITÀ

Il Sistema funzionale della tutela e riproducibilità delle risorse naturali ha l'obiettivo di fornire un quadro di sintesi delle criticità e qualità del capitale naturale del territorio piacentino, nella consapevolezza che le risorse naturali non sono inesauribili e che, pertanto, questo 'bene comune' debba essere adeguatamente protetto e valorizzato.

Questo gruppo di elaborati descrive e interpreta le forme del suolo naturali e antropizzate, le componenti ambientali e le connessioni ecologiche, le condizioni di rischio della risorsa idrica e il ruolo svolto dai servizi ecosistemici, con l'obiettivo di evidenziare le potenzialità di una rete ecologico-ambientale (evoluzione e innovazione della Rete ecologica del PSC-RUE) strutturata su un sistema di infrastrutture "verdi e blu" che possano fornire risposte integrate alle domande sociali di spazi collettivi e garantire un'adeguata resilienza e, al contempo, costituire la rete di riferimento per il riconoscimento di spazi e porzioni territoriali capaci di fornire servizi ecosistemici ai fini della sostenibilità urbana e territoriale.

ELABORATI DI RIFERIMENTO

A1_Rete ecologica, aree naturali ed elementi di interferenza, Tavola scala 1:16.000

A2_Sistema delle acque superficiali e sotterranee, Tavola scala 1:16.000

A3_Infrastrutture verdi e blu, Tavola scala 1:16.000

A4.1_Servizi ecosistemici: qualità multifunzionale del suolo assoluta, Tavola scala 1:16.000

A4.2_Servizi ecosistemici: qualità multifunzionale del suolo relativa, Tavola scala 1:16.000

A5.1_Servizi ecosistemici di fornitura, Tavola scala 1:16.000

A5.2_Servizi ecosistemici culturali, Tavola scala 1:16.000

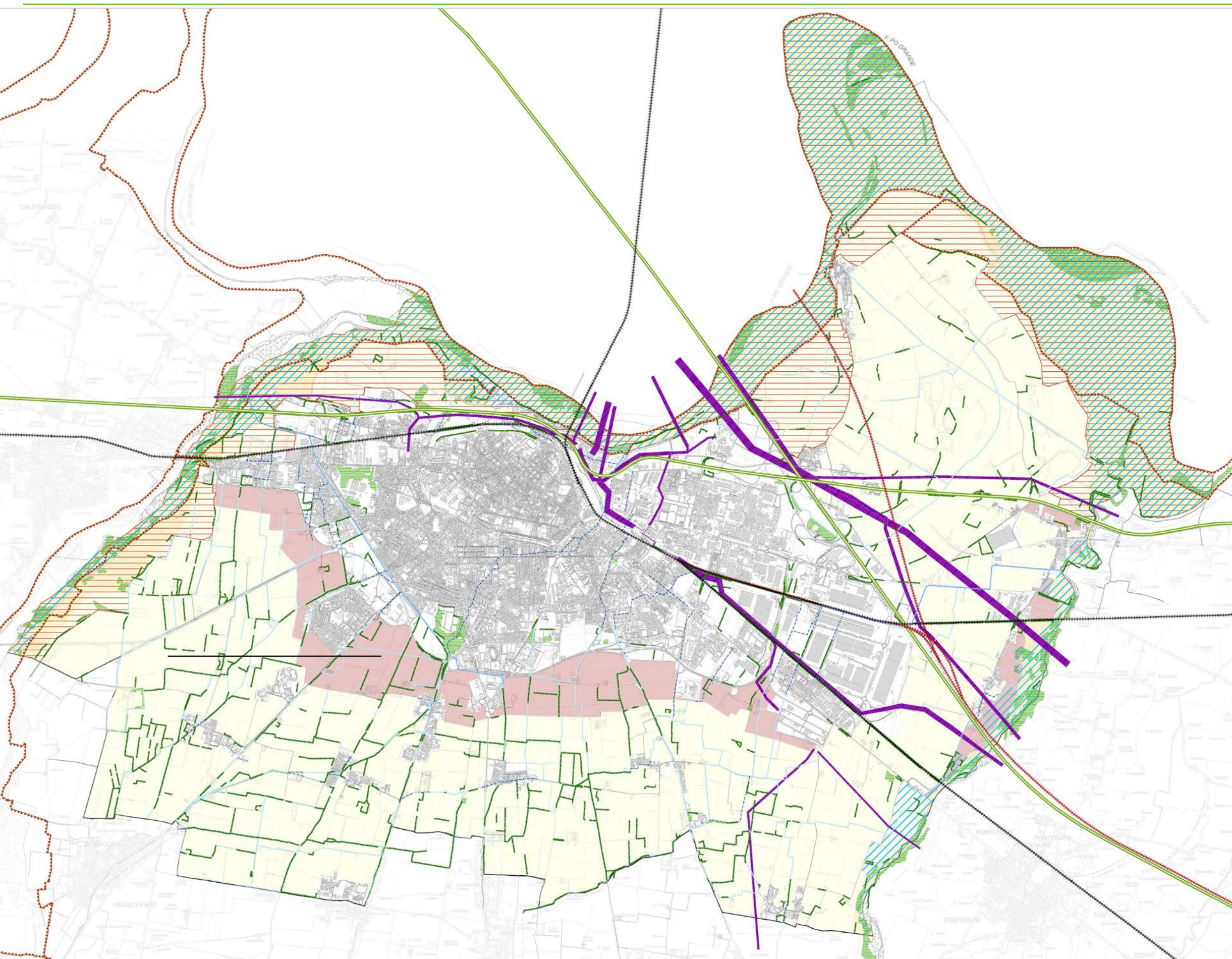
A6_Servizi ecosistemici di regolazione, Tavola scala 1:16.000

tav. A1 RETE ECOLOGICA, AREE NATURALI ED ELEMENTI DI INTERFERENZA

L'elaborato ha l'obiettivo di riconoscere le aree sensibili da un lato e le aree critiche dall'altro, al fine di fornire un quadro diagnostico di sintesi sugli elementi di qualità e di vulnerabilità della rete ecologica.

Per aree sensibili si intendono gli ambiti di particolare valenza ambientale (la cui tutela deve essere garantita dal progetto urbanistico), mentre per aree critiche si intendono le parti del territorio in cui la presenza di attività/barriere antropiche o particolari condizioni ambientali (es. forte impermeabilizzazione, isole di calore, etc.) è in grado di determinare potenziali impatti sugli elementi del sistema ambientale, tali da condizionare l'eventuale trasformazione urbanistica o escludere del tutto tale possibilità.

Sul territorio comunale di Piacenza rivestono particolare valenza paesaggistico-ambiente i siti della Rete Natura 2000, il parco fluviale del Trebbia e l'ambito agricolo periurbano posto nella corona sud della Città consolidata.



ELEMENTI DI QUALITA' E RESILIENZA

Fascia ripariale corso d'acqua



Ambito agricolo di rilievo paesaggistico

A | Tutela / riproducibilità delle risorse naturali



tav. A1
RETE ECOLOGICA, AREE NATURALI
ED ELEMENTI DI INTERFERENZA

ELEMENTI DI CRITICITA'/VULNERABILITA'

Interferenza autostrada



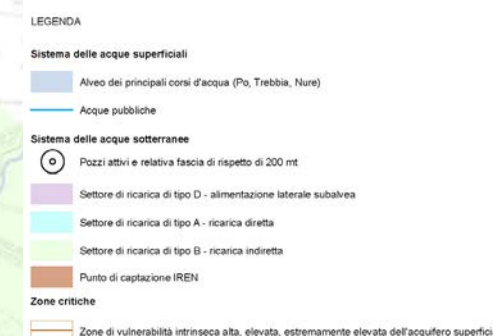
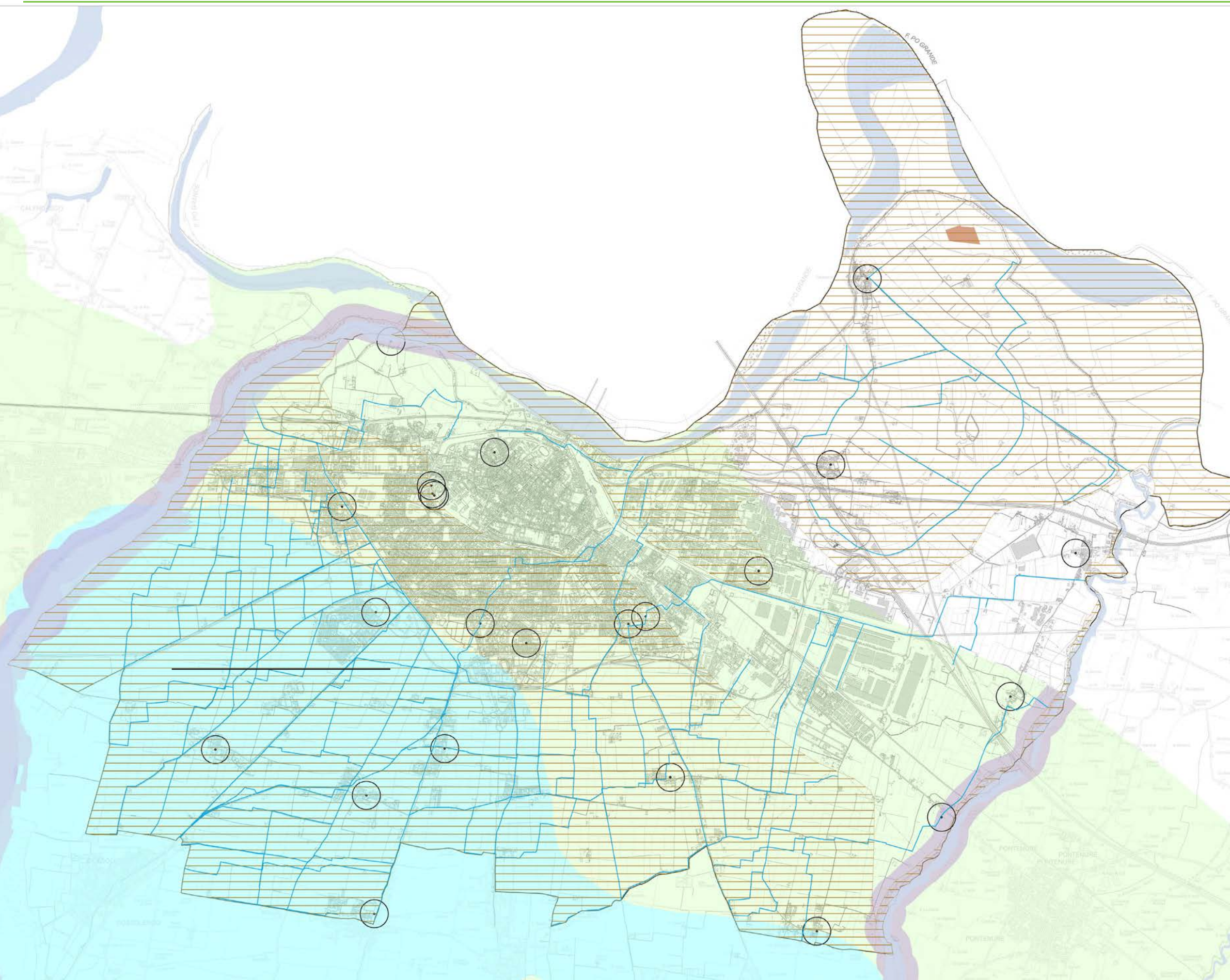
Interferenza linee elettriche media/alta tensione



tav. **A2**
SISTEMA DELLE ACQUE
SUPERFICIALI E SOTTERRANEE

L'elaborato individua qualità e vulnerabilità del sistema delle acque superficiali e sotterranee al fine di stabilire e disciplinare le aree di salvaguardia delle acque "destinate al consumo umano", garantendo, dal punto di vista qualitativo e quantitativo, l'uso potabile/igienico, attuale o potenziale, della risorsa idrica e tutti i restanti usi altrettanto indispensabili per la sopravvivenza umana, da quello irriguo a quello produttivo, oltre che ambientale/naturalistico ed anche paesaggistico.

L'elaborato individua i punti di prelievo delle acque superficiali e sotterranee, attivi e non attivi, destinati prevalentemente al consumo umano. Sono altresì classificati gli acquiferi di pianura in base ai principali meccanismi di ricarica. I più vulnerabili e quindi maggiormente tutelati sono il Settore D (aree prossime ai corsi d'acqua principali, con alimentazione laterale subalvea) e il Settore A (aree di ricarica diretta), in quanto, rispetto al Settore B di ricarica indiretta e al Settore C di alimentazione dei Settori A e B, le masse d'acqua al loro interno si trasferiscono più velocemente e quindi con minore effetto-filtro da parte dell'acquifero.



tav. A2
**SISTEMA DELLE ACQUE
SUPERFICIALI E SOTTERRANEE**



tav. A3

INFRASTRUTTURE VERDI E BLU

L'elaborato sintetizza le qualità/criticità della rete ambientale costituita dai corridoi blu strutturanti/secondari e dai corridoi verdi primari/secondari.

L'interpretazione dello stato di fatto fa riferimento anche al grado di fornitura di servizi ecosistemici negli spazi aperti, agricoli, interstiziali lungo le infrastrutture e di valenza agroecologica.



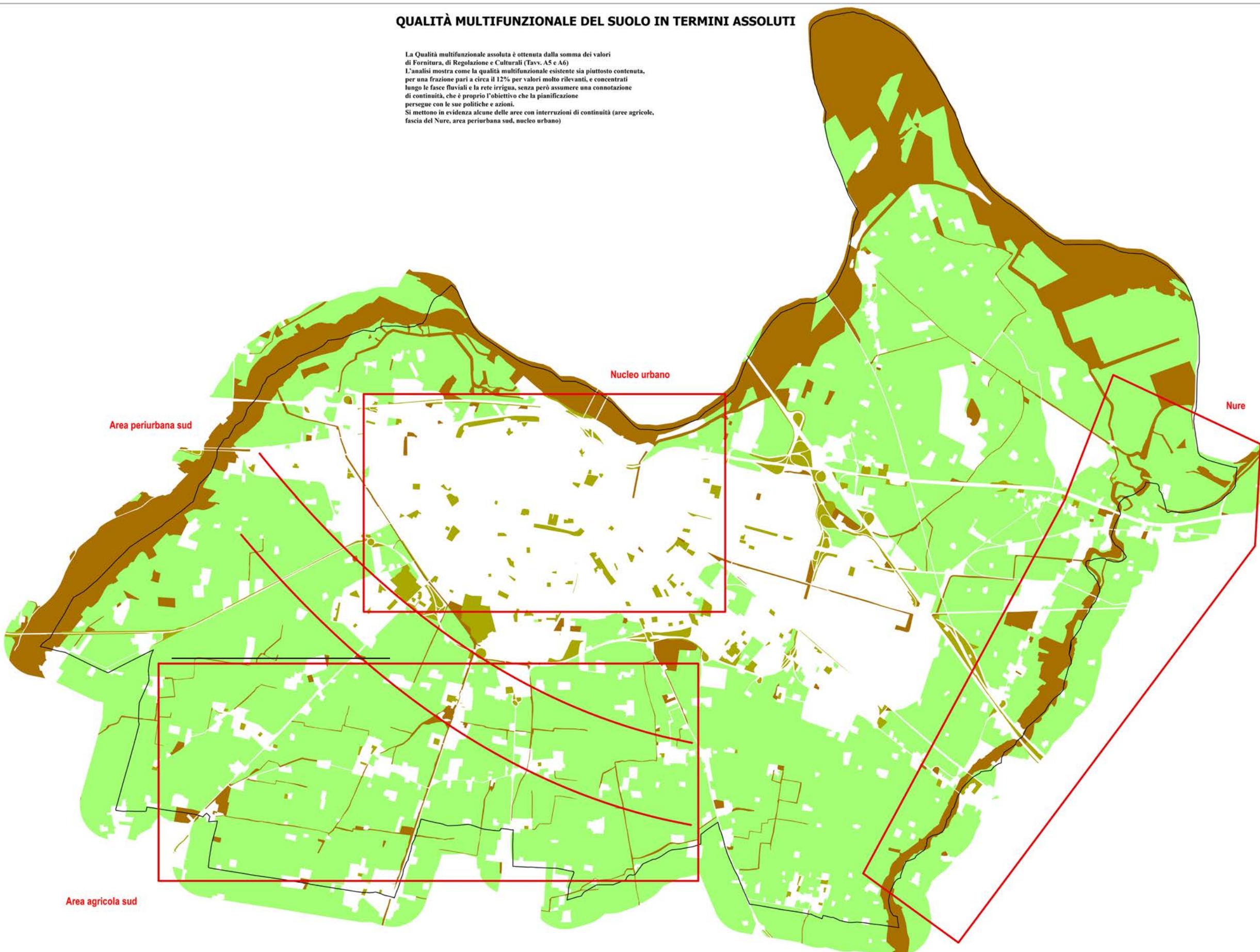
LEGENDA
Infrastrutture blu
 Infrastruttura blu strutturante
 Infrastruttura blu secondaria
 Principali corsi d'acqua
Infrastrutture verdi
 Infrastruttura verde primaria
 Infrastruttura verde secondaria
 Infrastruttura agroecologica

tav. A3
INFRASTRUTTURE VERDI E BLU



QUALITÀ MULTIFUNZIONALE DEL SUOLO IN TERMINI ASSOLUTI

La Qualità multifunzionale assoluta è ottenuta dalla somma dei valori di Fornitura, di Regolazione e Culturali (Tavv. A5 e A6).
L'analisi mostra come la qualità multifunzionale esistente sia piuttosto contenuta, per una frazione pari a circa il 12% per valori molto rilevanti, e concentrati lungo le fasce fluviali e la rete irrigua, senza però assumere una connotazione di continuità, che è proprio l'obiettivo che la pianificazione persegue con le sue politiche e azioni.
Si mettono in evidenza alcune delle aree con interruzioni di continuità (aree agricole, fascia del Nure, area periurbana sud, nucleo urbano)



tav. **A4.1**
**SERVIZI ECOSISTEMICI QUALITÀ
MULTIFUNZIONALE DEL SUOLO
ASSOLUTA**

La qualità multifunzionale assoluta è ottenuta dalla somma dei valori relativi ai servizi di fornitura, di regolazione e culturali. L'analisi evidenzia come la qualità multifunzionale esistente sia piuttosto contenuta, ad un livello pari a circa il 12% per valori molto rilevanti e rilevanti, concentrati lungo gli ambiti fluviali/irrigui, senza però assumere una connotazione di continuità.

Legenda

Comune di Piacenza

RILEVANZA

- 0 - Nessuna rilevanza significativa
- 1 - Con qualche rilevanza
- 2 - Moderatamente rilevante
- 3 - Molto rilevante

QUALITÀ MULTIFUNZIONALE DEL SUOLO IN TERMINI RELATIVI

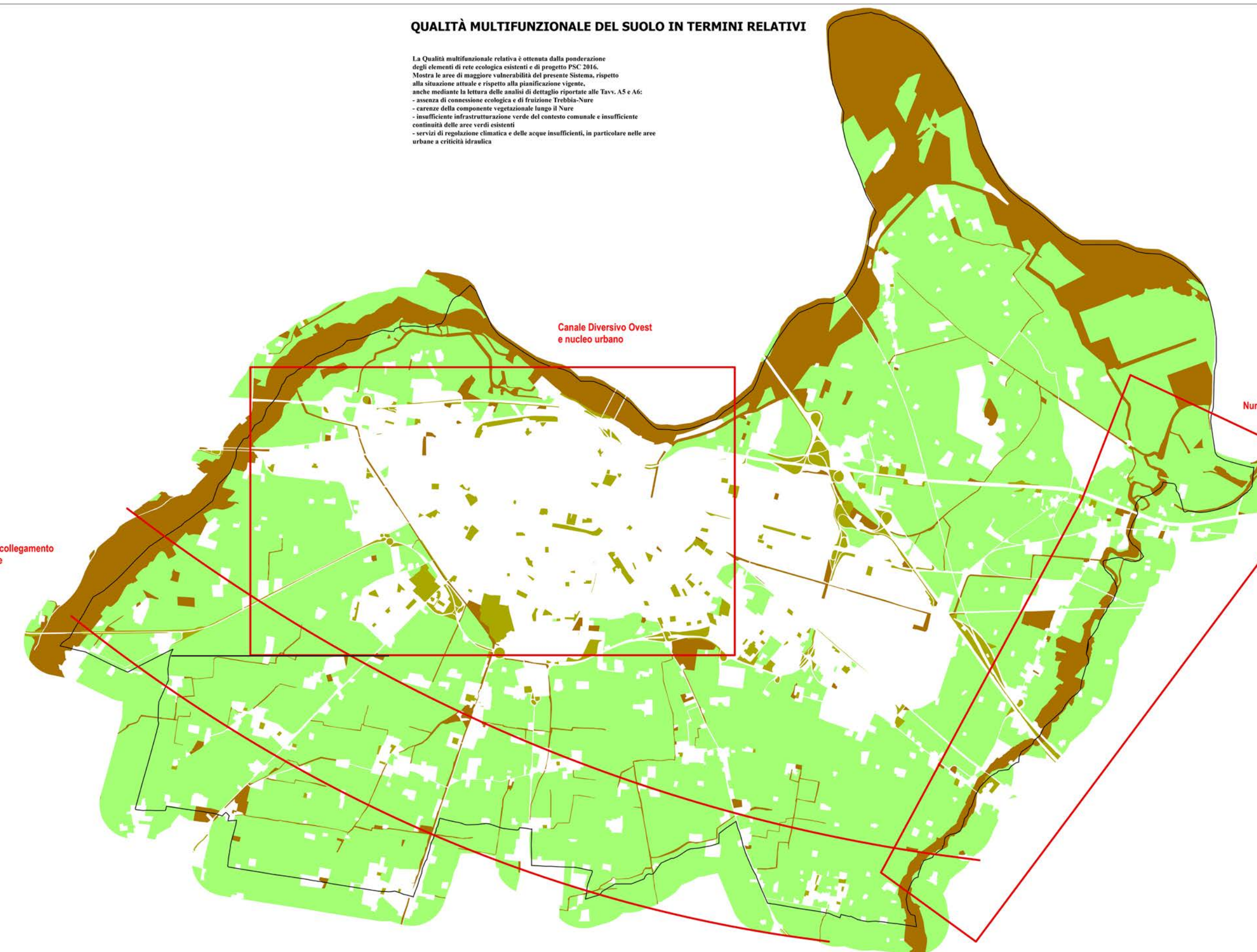
La Qualità multifunzionale relativa è ottenuta dalla ponderazione degli elementi di rete ecologica esistenti e di progetto PSC 2016. Mostra le aree di maggiore vulnerabilità del presente Sistema, rispetto alla situazione attuale e rispetto alla pianificazione vigente, anche mediante la lettura delle analisi di dettaglio riportate alle Tavv. A5 e A6:

- assenza di connessione ecologica e di fruizione Trebbia-Nure
- carenze della componente vegetazionale lungo il Nure
- insufficiente infrastrutturazione verde del contesto comunale e insufficiente continuità delle aree verdi esistenti
- servizi di regolazione climatica e delle acque insufficienti, in particolare nelle aree urbane a criticità idraulica

tav. A4.2 SERVIZI ECOSISTEMICI QUALITÀ MULTIFUNZIONALE DEL SUOLO RELATIVA

La qualità multifunzionale relativa è ottenuta dalla ponderazione degli elementi della rete ecologica esistente e di progetto. Mostra le aree di maggiore vulnerabilità del presente Sistema:

- Assenza di connessione ecologica e di fruizione Trebbia-Nure.
- Carenza della componente vegetazionale lungo il Nure.
- Insufficiente infrastrutturazione verde del contesto comunale e insufficiente continuità delle aree verdi esistenti.
- Servizi di regolazione climatica e delle acque insufficienti, in particolare nelle aree urbane a criticità idraulica



Legenda

Comune di Piacenza

RILEVANZA

- 0 - Nessuna rilevanza significativa
- 1 - Con qualche rilevanza
- 2 - Moderatamente rilevante
- 3 - Molto rilevante

SERVIZI ECOSISTEMICI DI FORNITURA

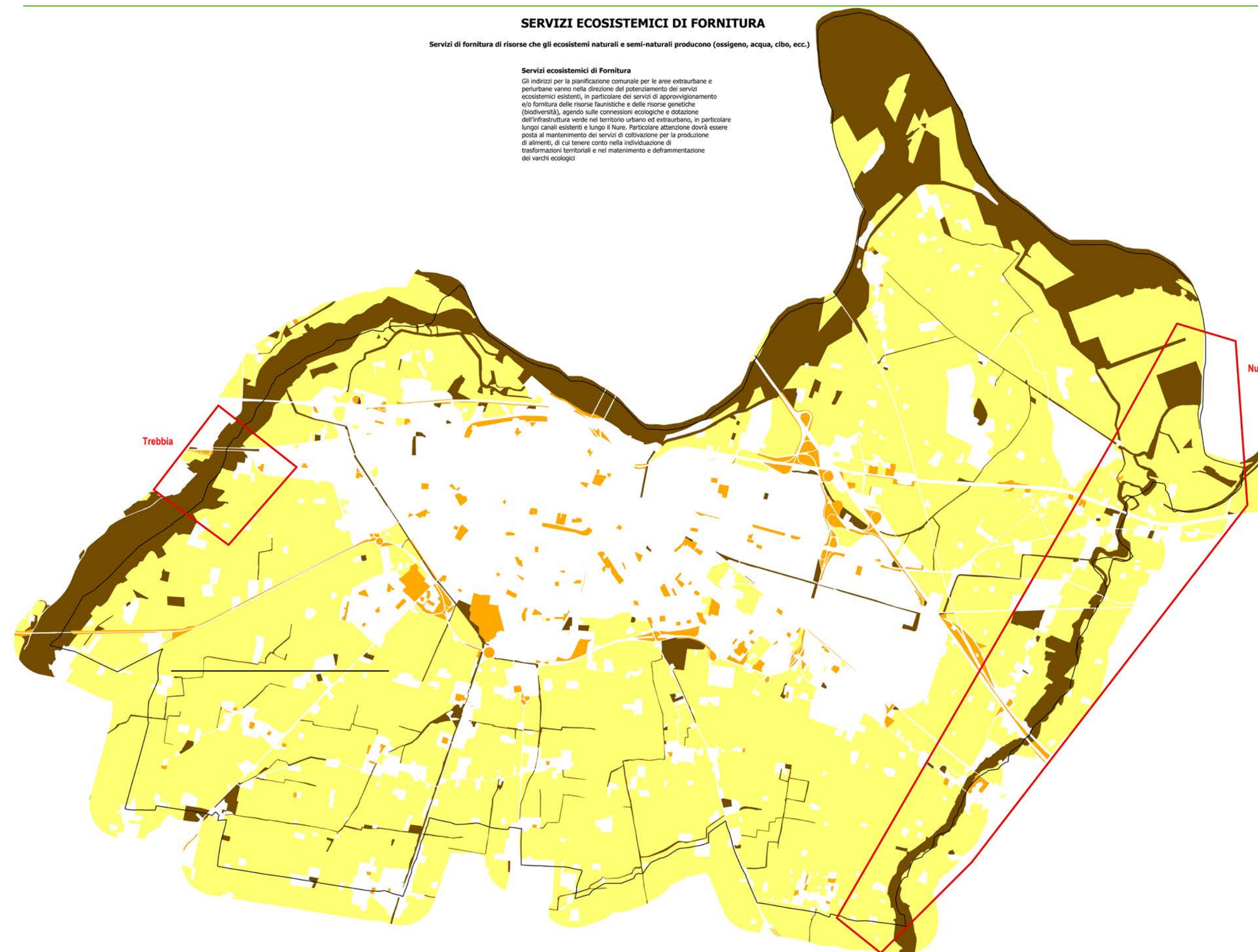
Servizi di fornitura di risorse che gli ecosistemi naturali e semi-naturali producono (ossigeno, acqua, cibo, ecc.)

Servizi ecosistemici di Fornitura

Gli indirizzi per la pianificazione comunale per le aree extraurbane e periurbane vanno nella direzione del potenziamento dei servizi ecosistemici esistenti, in particolare dei servizi di approvvigionamento e/o fornitura delle risorse faunistiche e delle risorse genetiche (biodiversità), agendo sulle connessioni ecologiche e dotazione dell'infrastruttura verde nel territorio urbano ed extraurbano, in particolare lungo i canali esistenti e lungo il Nure. Particolare attenzione dovrà essere posta al mantenimento dei servizi di coltivazione per la produzione di alimenti, di cui tenere conto nella individuazione di trasformazioni territoriali e nel mantenimento e deframmentazione dei varchi ecologici

tav. A5.1
**SERVIZI ECOSISTEMICI
DI FORNITURA**

I Servizi ecosistemici di fornitura sono riconoscibili nelle risorse naturali e semi-naturali che gli ecosistemi producono (coltivazioni per la produzione di alimenti, foraggi e pascoli, risorse faunistiche, produzione di materie prime, risorse genetiche legate alla biodiversità).

**Legenda**

Comune di Piacenza

RILEVANZA

0 - Nessuna rilevanza significativa

1 - Con qualche rilevanza

2 - Moderatamente rilevante

3 - Molto rilevante

SERVIZI ECOSISTEMICI CULTURALI

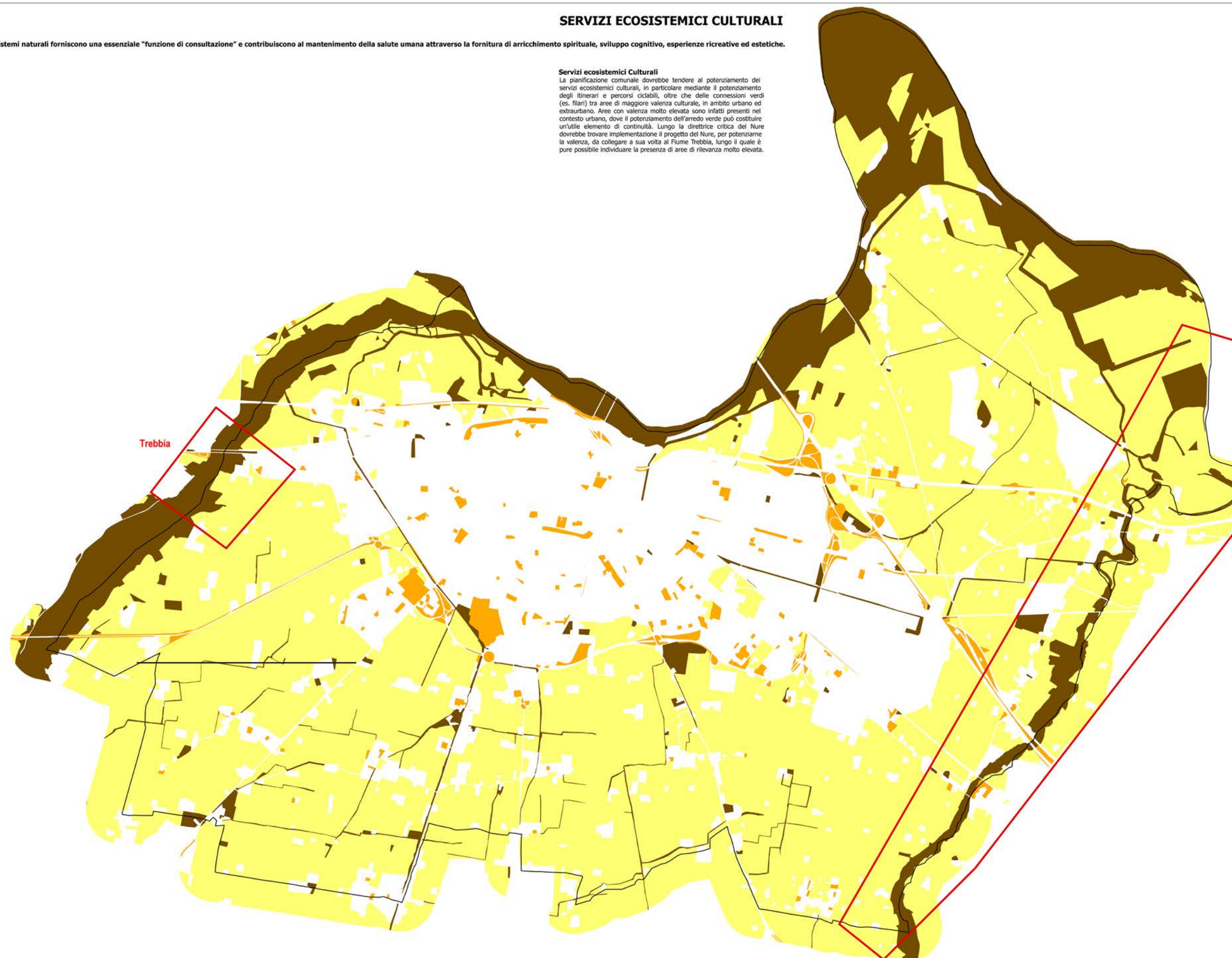
Gli ecosistemi naturali forniscono una essenziale "funzione di consultazione" e contribuiscono al mantenimento della salute umana attraverso la fornitura di arricchimento spirituale, sviluppo cognitivo, esperienze ricreative ed estetiche.

Servizi ecosistemici Culturali

La pianificazione comunale dovrebbe tendere al potenziamento dei servizi ecosistemici culturali, in particolare mediante il potenziamento degli itinerari e percorsi ciclabili, oltre che delle connessioni verdi (es. filari) tra aree di maggiore valenza culturale, in ambito urbano ed extraurbano. Aree con valenza molto elevata sono infatti presenti nel contesto urbano, dove il potenziamento dell'arredo verde può costituire un'utile elemento di continuità. Lungo la direttrice critica del Nure dovrebbe trovare implementazione il progetto del Nure, per potenziarne la valenza, da collegare a sua volta al Fiume Trebbia, lungo il quale è pure possibile individuare la presenza di aree di rilevanza molto elevata.

tav. A5.2 SERVIZI ECOSISTEMICI CULTURALI

I Servizi ecosistemici culturali sono riconoscibili nel valore estetico dei paesaggi e nella capacità di svolgere un ruolo ricreativo e legato al tempo libero (ecoturismo, attività all'aperto, etc.).



Legenda

Comune di Piacenza

RILEVANZA

0 - Nessuna rilevanza significativa

1 - Con qualche rilevanza

2 - Moderatamente rilevante

3 - Molto rilevante

SERVIZI ECOSISTEMICI DI REGOLAZIONE

Servizio di mantenimento della salute e del funzionamento degli ecosistemi, funzioni regolative che comportano benefici diretti e indiretti per l'uomo (come la stabilizzazione del clima, il riciclo dei rifiuti),

I servizi di regolazione hanno elevata rilevanza nel territorio comunale, sicuramente da potenziare nelle aree caratterizzate da allagamenti storici e in generale nel territorio comunale urbano e periurbano, in gran parte caratterizzato da medio pericolo di probabilità di alluvioni e moderato livello di criticità idraulica, dove le indicazioni/previsioni di rigenerazione urbana dovrebbero contemplare soluzioni di permeabilità quali soluzioni inerenti la regimazione delle acque (de-paving, fossi inondabili, bacini inondabili, verde pensile, etc...).

Gli interventi da promuovere devono quindi mirare a incentivare l'assorbimento di carbonio e a regolare il microclima, puntando tra le varie possibilità a un'adeguata scelta dei materiali (vegetali e non), oltre alle infrastrutture verdi (spazi verdi pubblici, filari, orti, giardini), prati e tetti verdi.

Le principali aree di attenzione per il potenziamento dei SE di regolazione sono definite quindi dalle aree contornate di rosso:

- centro città, in cui regolare il microclima e l'assorbimento di carbonio
- fascia del Nure e le aree prossime alla foce del Trebbia in cui potenziare i servizi di regolazione degli habitat per la biodiversità, la regolazione delle acque e la difesa dai dissesti idrologici
- aree dell'urbanizzato in cui potenziare i servizi di difesa dai dissesti idrologici

tav. A6 SERVIZI ECOSISTEMICI DI REGOLAZIONE

I Servizi ecosistemici di regolazione assumono la funzione di mantenimento della salute e del funzionamento degli ecosistemi, attraverso l'integrazione di funzioni regolative riconducibili alla capacità di assorbimento del carbonio, alla regolazione del micro-clima, alla regolazione delle acque (ricarica delle falde), alla purificazione dell'acqua, alla protezione dai dissesti idrologici, al controllo biologico e alla presenza d habitat per la biodiversità.

Legenda

Comune di Piacenza

RILEVANZA

- 0 - Nessuna rilevanza significativa
- 1 - Con qualche rilevanza
- 2 - Moderatamente rilevante
- 3 - Molto rilevante

A | TUTELA/RIPRODUCIBILITÀ DELLE RISORSE NATURALI

B | PAESAGGIO

C | TERRITORIO RURALE

D | SICUREZZA TERRITORIALE: RISCHI NATURALI E ANTROPICI

E | BENESSERE AMBIENTALE E PSICO-FISICO

F | TERRITORI DELLO SCARTO E ASPETTI CONDIZIONANTI IL BENESSERE

G | SISTEMA INSEDIATIVO

H | INSEDIAMENTI E DOTAZIONI TERRITORIALI

I | ASSI STRUTTURANTI E POLARITÀ

L | SISTEMA PRODUTTIVO E LOGISTICO

M | SISTEMA DELLA MOBILITÀ

N | SISTEMA DELLE ACCESSIBILITÀ

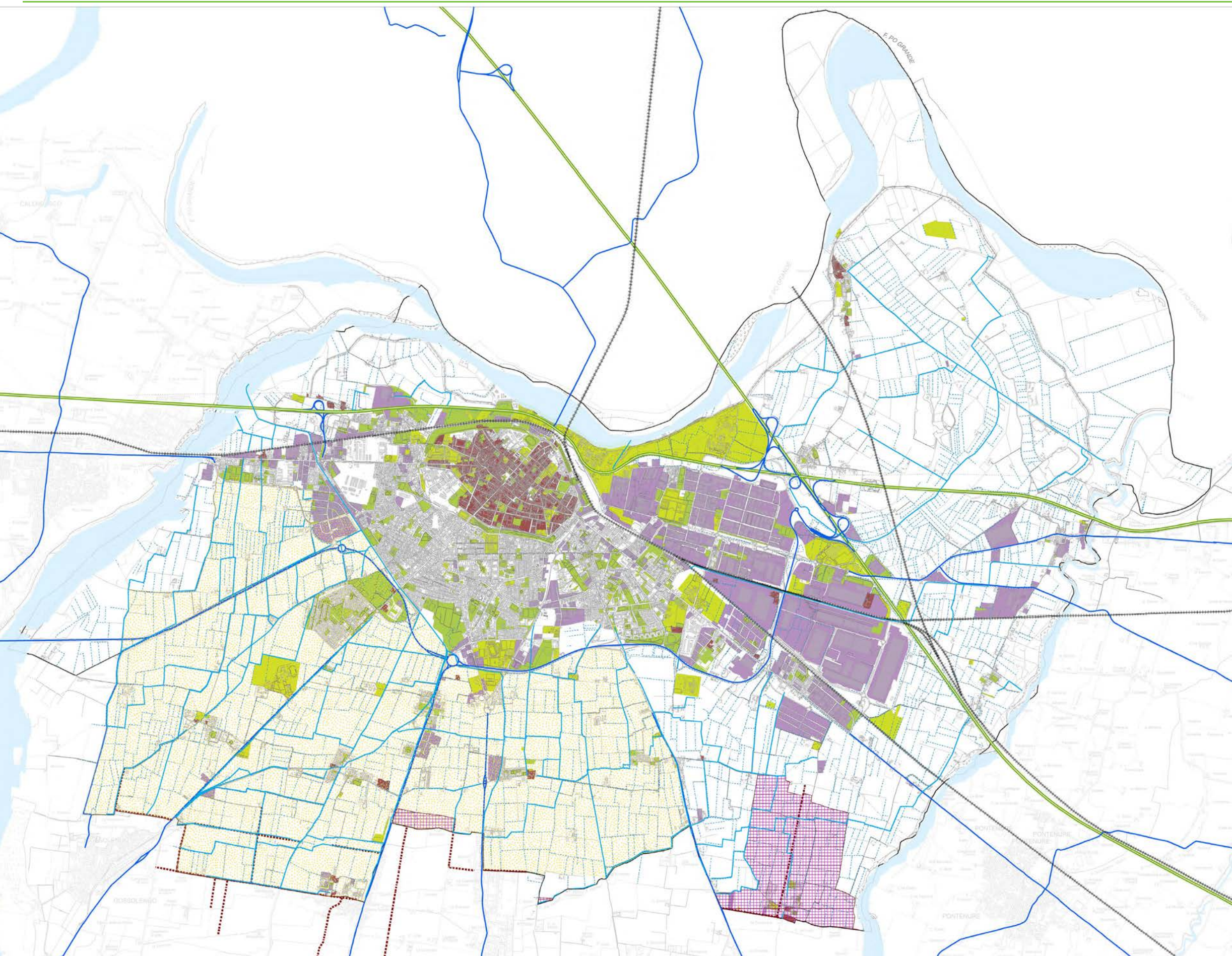
Il Sistema funzionale del paesaggio è costituito dal complesso di risorse prodotte da fattori fisico-ambientali, storico-antropici e culturali che restituiscono una componente significativa dell’identità di una porzione del territorio piacentino. Questo gruppo di elaborati evidenzia gli elementi di vulnerabilità/resilienza del patrimonio paesaggistico/identitario, per individuarne le fragilità ed i rischi, intrinsecamente legati agli impatti antropici connessi alla valorizzazione e fruizione di tali risorse. Per fornire questo quadro, è opportuno da un lato individuare gli elementi naturali/antropici che condizionano il paesaggio e, dall’altro, fornire una lettura sistemica degli elementi che connotano il territorio, effettuata per ambiti di paesaggio. Ciò consente di mettere in evidenza le particolari relazioni tra le componenti fisico-ambientali, storico-insediative e culturali che connotano l’identità di lunga durata del territorio piacentino, tra le quali si evidenzia la presenza di un fitto reticolo idraulico lungo il quale sono sorte le storiche vie di comunicazione che collegavano Piacenza alle sue valli.

ELABORATI DI RIFERIMENTO
 B1_ Elementi e condizionamenti del paesaggio, Tavola scala 1:16.000
 B2_ Ambiti di paesaggio, Tavola scala 1:16.000

tav. B1 ELEMENTI E CONDIZIONAMENTI DEL PAESAGGIO

L'elaborato contiene gli elementi e le forme che costituiscono delle invarianze di paesaggio superficiale.

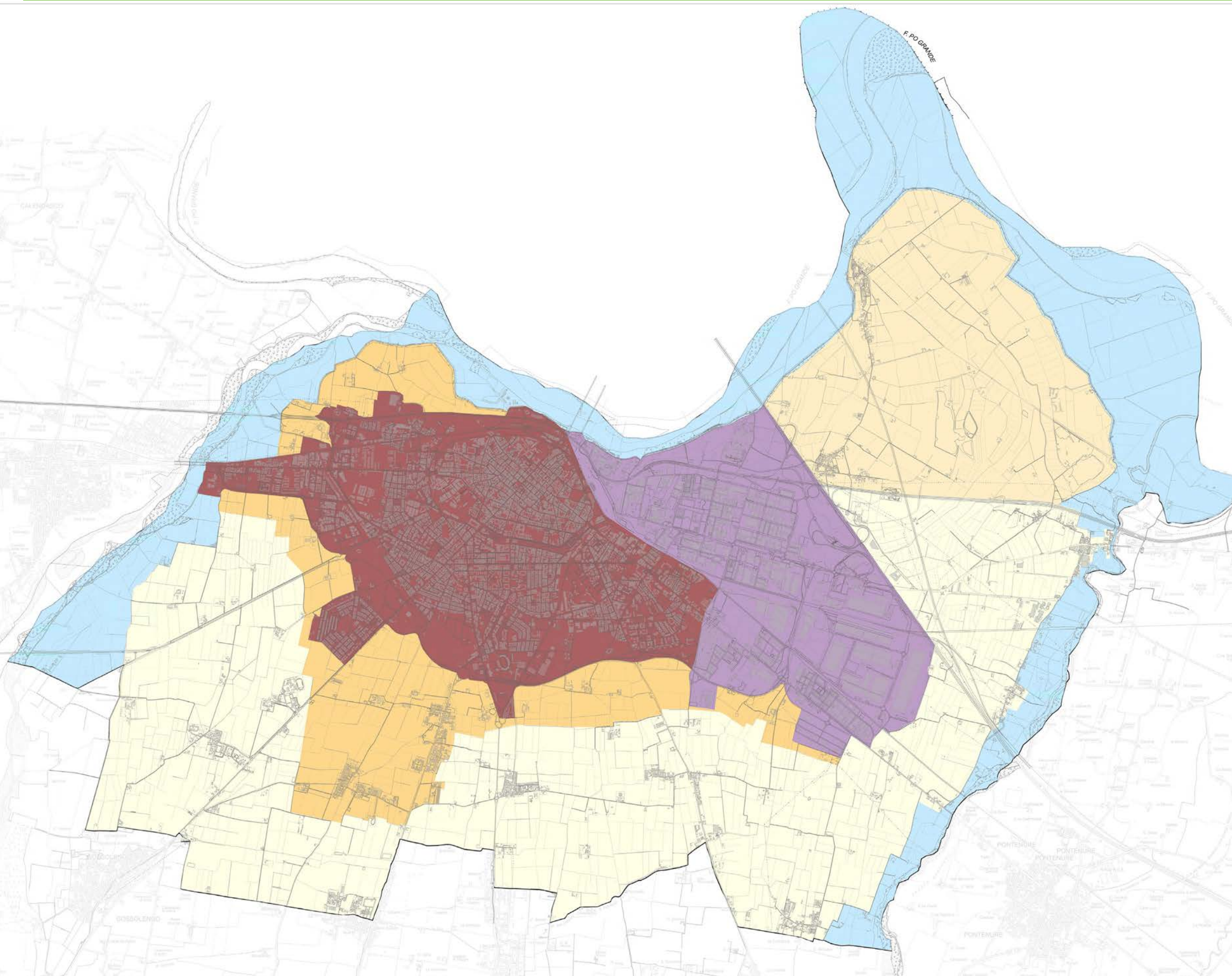
Le strutture morfologiche di Piacenza si sono modificate attraverso processi dinamici, di origine naturale e antropica, fino all'aspetto attuale. L'evoluzione dei caratteri morfologici è avvenuta come continuo adattamento alla modellazione della superficie generata dai corsi d'acqua (vedi in particolare le anse del Po e gli altri elementi del reticolo idraulico), alla comparsa o scomparsa di aree umide e boscate, ma anche a causa di interventi antropici specifici, come la realizzazione dei grandi assi infrastrutturali, di interventi di bonifica di alcune porzioni di territorio a favore dell'agricoltura, così come la realizzazione di canalizzazioni artificiali.



- LEGENDA
- Elementi del paesaggio fluviale**
- Ambito fluviale di rilevanza paesaggistica del Po, Trebbia e Nure
 - Corsi d'acqua e canali del paesaggio rurale
 - Tessiture idrauliche del territorio agricolo
- Elementi del paesaggio storico-culturale**
- Area della centuriazione
 - Elementi lineari della centuriazione
 - Area delle bonifiche storiche
- Elementi del paesaggio infrastrutturale**
- Autostrade
 - Strade extraurbane
 - Ferrovia
- Elementi del paesaggio urbano**
- Tessuti storici e insediamenti storico-culturali
 - Servizi di quartiere
 - Servizi urbano-territoriali
 - Tessuti produttivi consolidati e in trasformazione

tav. B2
AMBITI DI PAESAGGIO

La Convenzione Europea sul Paesaggio (adottata il 19/7/2000 dal Comitato dei Ministri per il Consiglio d'Europa e ratificata in Italia con la Legge 14/2006) definisce la Gestione del paesaggio come "l'insieme delle azioni volte, in una prospettiva di sviluppo sostenibile, a garantire il governo del paesaggio al fine di orientare ed armonizzare le trasformazioni dovute alle evoluzioni sociali, economiche ed ambientali." (CEP art. 1, comma "e"). Con questo ed altri principi la Convenzione estende il concetto di paesaggio a tutto il territorio e all'insieme degli aspetti che lo investono e contemporaneamente coinvolge la popolazione e le comunità locali in tutte le fasi della sua gestione. Ogni individuo e ogni comunità incidono segni sul territorio in cui vivono. Anche i paesaggi che ora noi troviamo, il territorio che viviamo, sono esito di percorsi di questo tipo. Perciò la loro leggibilità va ricercata cercando di separarli, di disaggregare i segni per ricostruire matrici di lettura e insiemi di elementi che permettono di confrontarsi in maniera fertile (dotata di senso in funzione delle trasformazioni) con il territorio. Il tema del paesaggio è stato perciò affrontato individuando i diversi elementi che compongono quegli insiemi articolati e complessi che sono gli ambiti di paesaggio.



LEGENDA

■	Ambito di paesaggio fluviale
■	Ambito di paesaggio agrario della bonifica
■	Ambito di paesaggio agrario puntellato
■	Ambito di paesaggio della corona perurbana
■	Ambito di paesaggio urbano
■	Ambito di paesaggio della produzione

A | TUTELA/RIPRODUCIBILITÀ DELLE RISORSE NATURALI

C | PAESAGGIO

C | TERRITORIO RURALE

D | SICUREZZA TERRITORIALE: RISCHI NATURALI E ANTROPICI

E | BENESSERE AMBIENTALE E PSICO-FISICO

F | TERRITORI DELLO SCARTO E ASPETTI CONDIZIONANTI IL BENESSERE

G | SISTEMA INSEDIATIVO

H | INSEDIAMENTI E DOTAZIONI TERRITORIALI

I | ASSI STRUTTURANTI E POLARITÀ

L | SISTEMA PRODUTTIVO E LOGISTICO

M | SISTEMA DELLA MOBILITÀ

N | SISTEMA DELLE ACCESSIBILITÀ

Il Sistema funzionale del territorio rurale assume un ruolo significativo a Piacenza per la sua rilevanza ed estensione territoriale. Le porzioni del territorio agricolo poste a sud del nucleo centrale costituiscono infatti la parte del territorio piacentino meno densamente abitata e con valori ambientali e naturalistici più pronunciati. Questo gruppo di elaborati ha l'obiettivo di restituire un quadro diagnostico delle qualità/criticità dello spazio agricolo, soggetto negli scorsi decenni alla pressione della nuova urbanizzazione e, in misura più modesta, ad interventi di riuso del patrimonio edilizio e di nuova edificazione per esigenze legate alla conduzione del fondo agricolo, in taluni casi estranei al contesto paesaggistico.

Gli elaborati prodotti, oltre a fotografare la situazione attuale di uso del suolo e l'assetto delle aziende agricole, restituiscono le dinamiche storiche, anche attraverso degli indicatori che misurano nel tempo il consumo di suolo a favore di nuove trasformazioni insediative e/o infrastrutturali. Dall'analisi diagnostica emergono le potenzialità del territorio agricolo, da salvaguardare, e le vulnerabilità, sulle quali il PUG dovrà intervenire per arrestare il processo di consumo di suolo e concentrare la Strategia di piano sulla rigenerazione urbana.

ELABORATI DI RIFERIMENTO

C1_Uso del suolo e dinamiche storiche, Tavola scala 1:16.000

C2_Arassetto spaziale e funzionale delle aziende agricole, Tavola scala 1:16.000

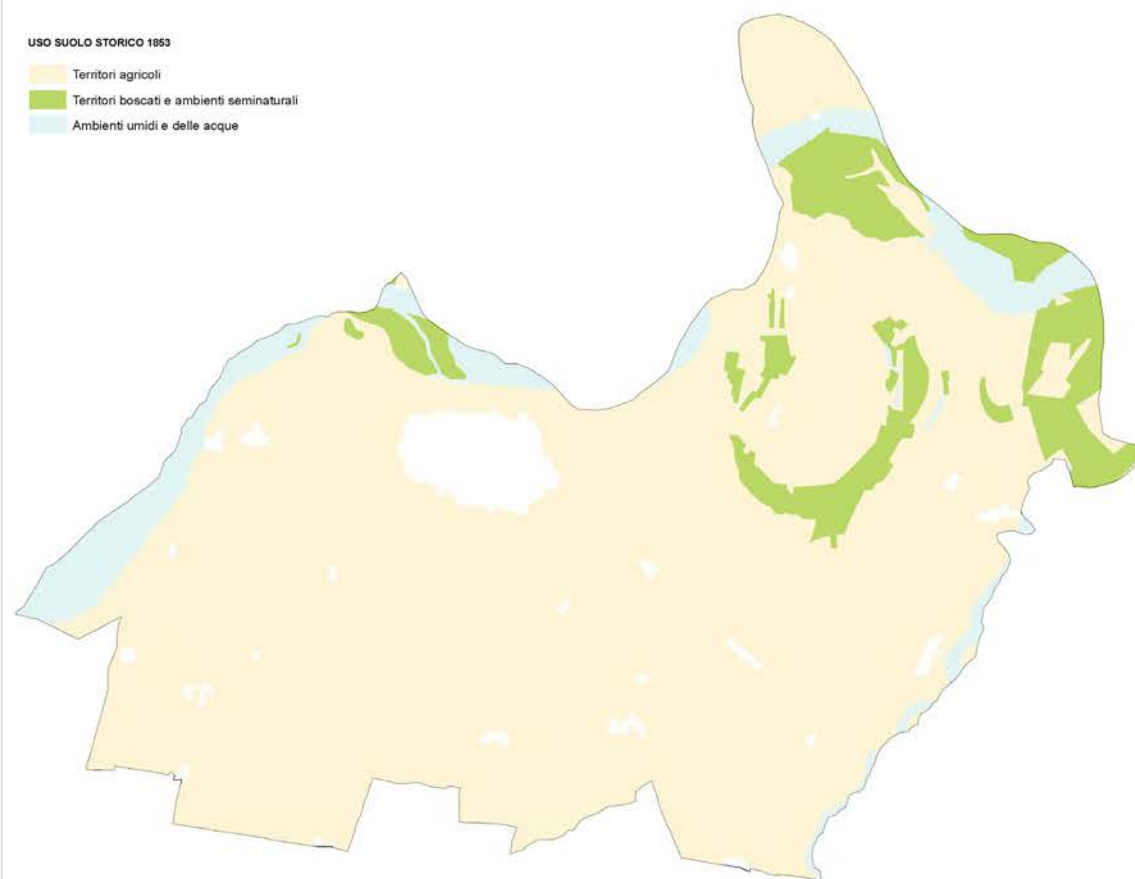
tav. C1
**USO DEL SUOLO E
DINAMICHE STORICHE**

L'elaborato contiene:

- una valutazione storica del consumo di suolo e dei relativi processi di impermeabilizzazione negli ultimi decenni;
- le dinamiche degli usi agricoli e forestali e di impoverimento/riduzione delle coperture vegetali comprensive di una valutazione critica dei processi di abbandono, insularizzazione delle aree agricole e forestali, impoverimento pedologico, inadeguatezza delle coperture vegetali;
- la qualità e consistenza del verde boscato negli spazi aperti agricoli.

USO SUOLO STORICO 1953

Territori agricoli
 Territori boscati e ambienti seminaturali
 Ambienti umidi e delle acque



USO SUOLO STORICO 1976

Territori agricoli
 Territori boscati e ambienti seminaturali
 Ambienti umidi e delle acque



USO SUOLO 2008

Territori agricoli
 Territori boscati e ambienti seminaturali
 Ambienti umidi e delle acque



USO SUOLO 2020

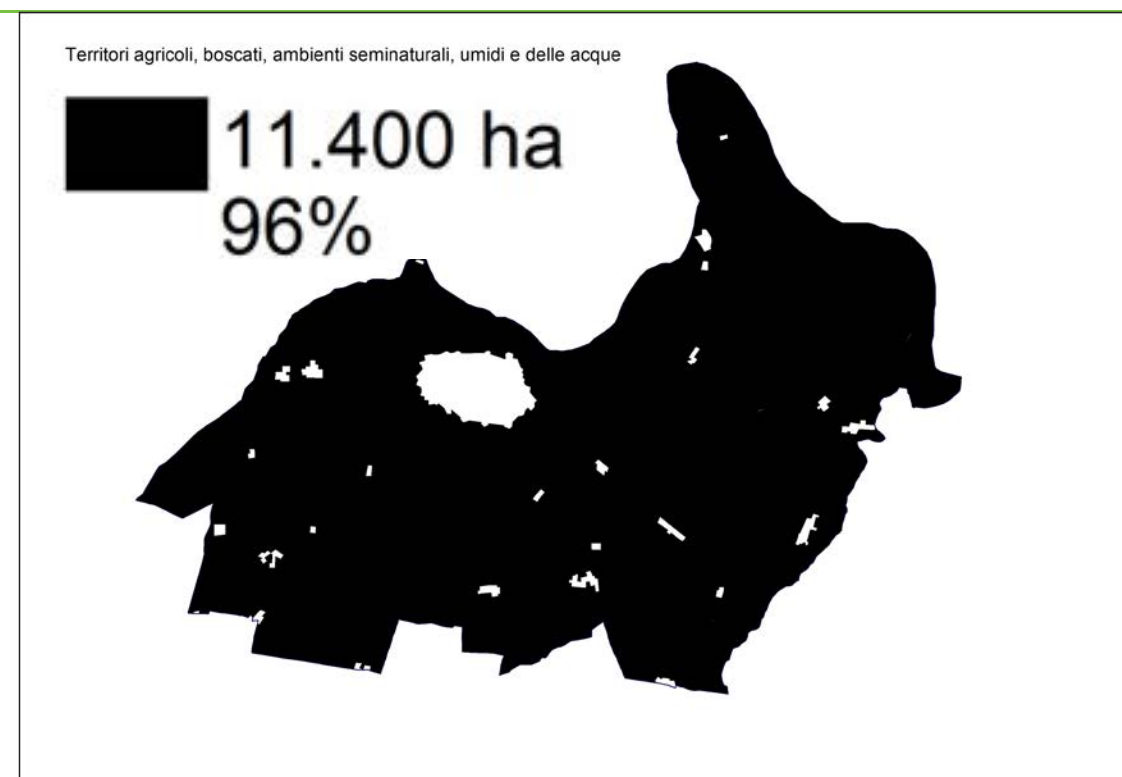
Territori agricoli
 Territori boscati e ambienti seminaturali
 Ambienti umidi e delle acque



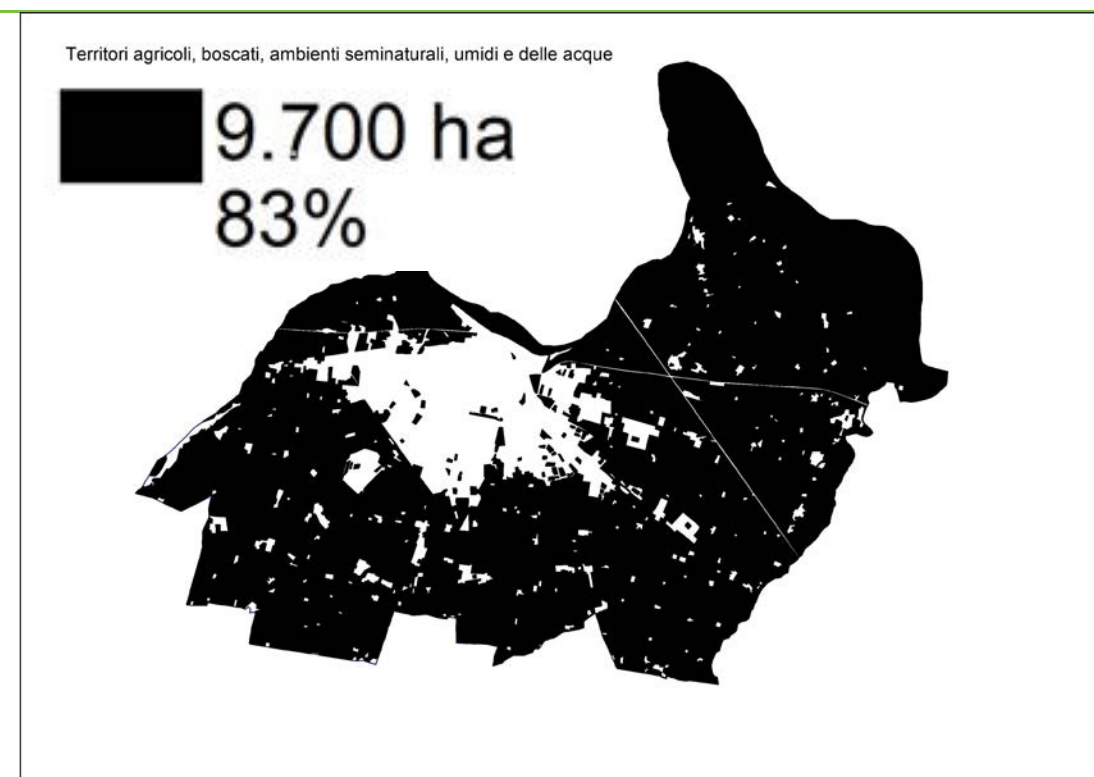
USO SUOLO STORICO 1976

Territori agricoli
 Territori boscati e ambienti seminaturali
 Ambienti umidi e delle acque

Uso del suolo 1853



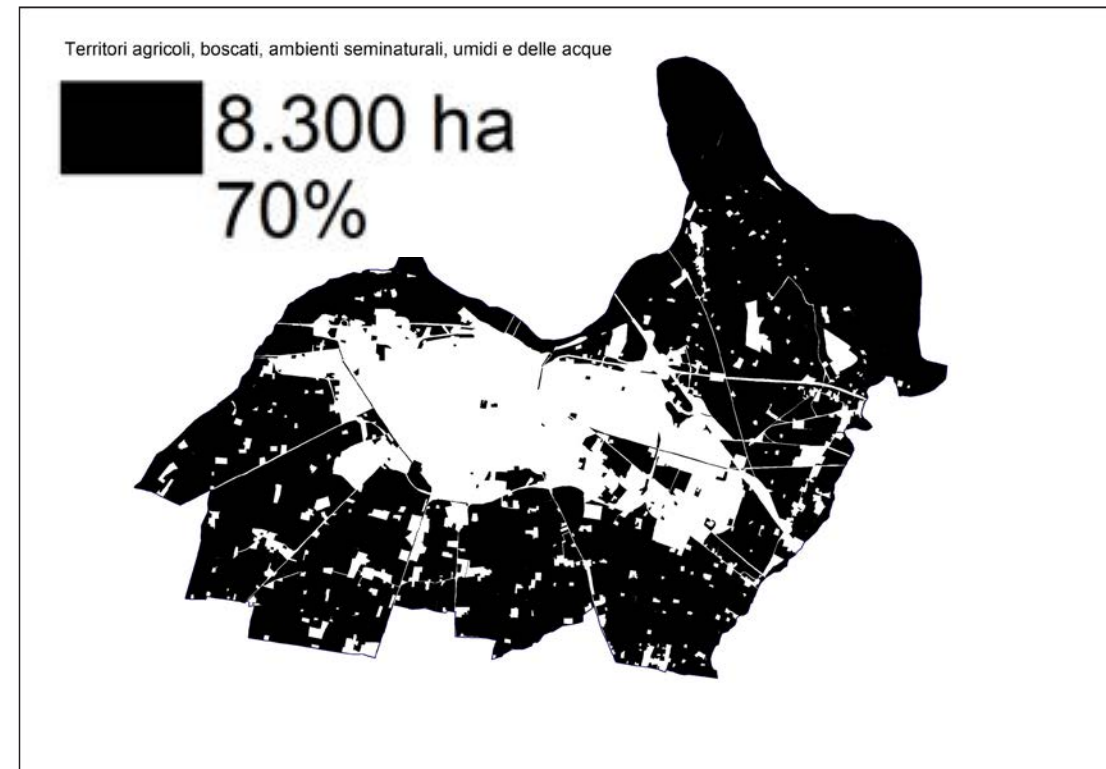
Uso del suolo 1976



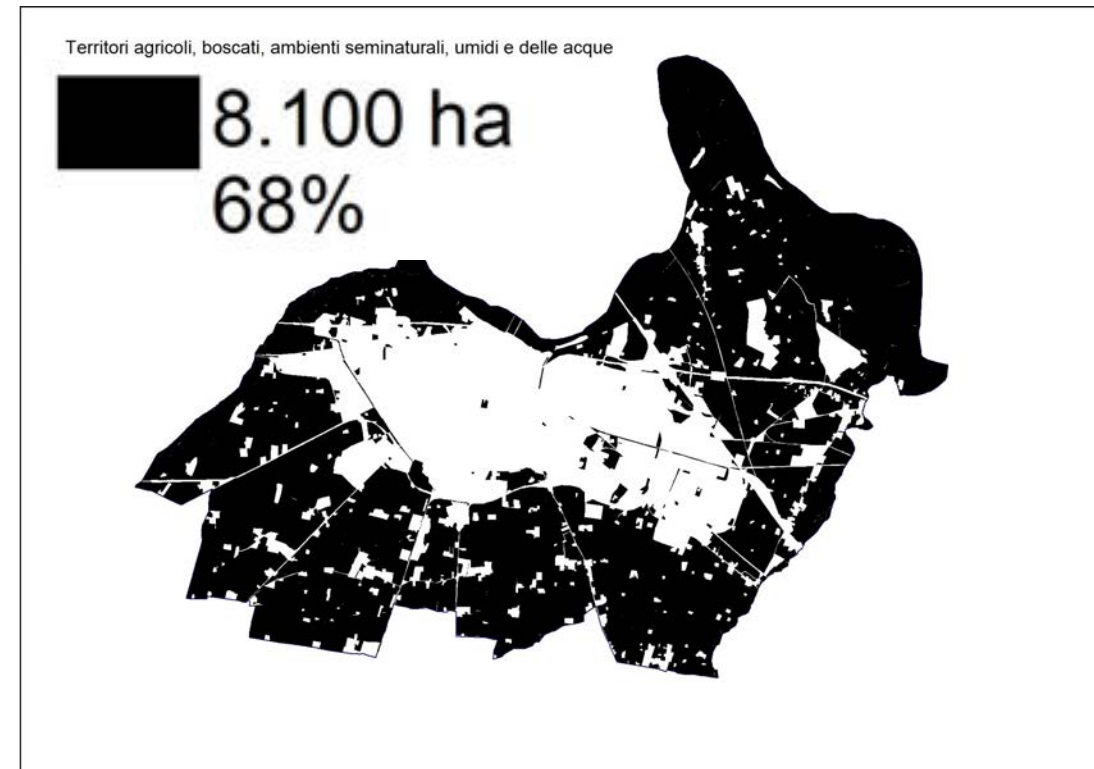
C | Territorio rurale

tav. C1
USO DEL SUOLO E
DINAMICHE STORICHE

Uso del suolo 2008



Uso del suolo 2020



tav. C2
**ASSETTO SPAZIALE E FUNZIONALE
DELLE AZIENDE AGRICOLE**

L'agricoltura è un comparto importante che connota da sempre il territorio e l'economia piacentina, presentando diverse vocazioni e specializzazioni: prevale un'agricoltura di tipo estensivo con alternanza tra seminativi e colture permanenti.

L'elaborato analizza l'articolazione spaziale e funzionale delle aziende agricole sul territorio piacentino, soprattutto nelle porzioni meridionale e orientale. La diagnosi restituisce un territorio caratterizzato da una nuova dimensione assunta dall'agricoltura, con la progressiva meccanizzazione delle coltivazioni e il conseguente ampliamento delle dimensioni delle aziende agricole e, allo stesso tempo, la necessità di introdurre una diversificazione produttiva in grado di garantire più elevati livelli di compatibilità ambientale e di multifunzionalità.



A | TUTELA/RIPRODUCIBILITÀ DELLE RISORSE NATURALI

C | PAESAGGIO

C | TERRITORIO RURLAE

D | SICUREZZA TERRITORIALE: RISCHI NATURALI E ANTROPICI

E | BENESSERE AMBIENTALE E PSICO-FISICO

F | TERRITORI DELLO SCARTO E ASPETTI CONDIZIONANTI IL BENESSERE

G | SISTEMA INSEDIATIVO

H | INSEDIAMENTI E DOTAZIONI TERRITORIALI

I | ASSI STRUTTURANTI E POLARITÀ

L | SISTEMA PRODUTTIVO E LOGISTICO

M | SISTEMA DELLA MOBILITÀ

N | SISTEMA DELLE ACCESSIBILITÀ

Il Sistema funzionale della sicurezza territoriale include gli aspetti che influenzano la condizione e/o la percezione della sicurezza per la incolumità di persone e cose. Tra questi si segnalano i rischi naturali derivanti da fenomeni fisico-ambientali (esondazioni, dissesti idrogeologici, etc.) e i rischi antropici (inquinamento elettromagnetico, sicurezza stradale, siti inquinati, etc.).

Questo gruppo di elaborati ha l'obiettivo di individuare la molteplicità dei rischi naturali e antropici al fine di comprendere quali sono le porzioni di territorio più critiche, anche in relazione alla propensione degli elementi (persone, edifici, infrastrutture, attività economiche) a subire danneggiamenti in conseguenza delle sollecitazioni indotte da un determinato fenomeno.

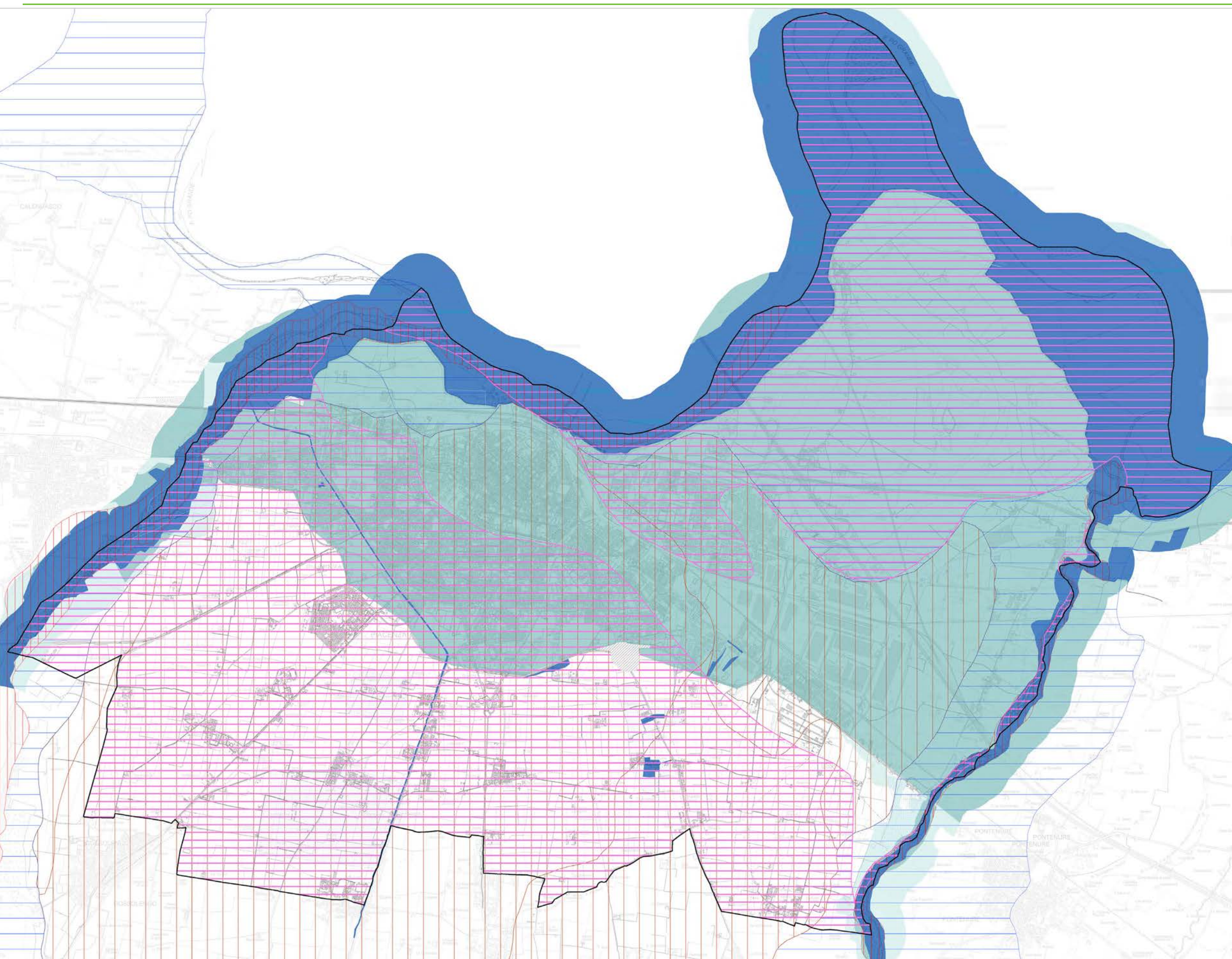
ELABORATI DI RIFERIMENTO

D1_Vulnerabilità e rischi naturali, Tavola scala 1:16.000

D2_Vulnerabilità e rischi antropici, Tavola scala 1:16.000

tav. D1
**VULNERABILITA' E
RISCHI NATURALI**

Il reticolo idrografico è variegato, gerarchizzato in termini di rilevanza idraulica e affidato a diversi soggetti che cooperano per garantirne la gestione ottimale, innanzitutto in termini idraulici. I soggetti gestori competenti in senso stretto per gli aspetti idraulici (Autorità idrauliche) sono, in base al tratto di reticolo, AIPO (Autorità Interregionale per il fiume Po), Agenzia Regionale per la Sicurezza Territoriale e la Protezione Civile e Consorzio di bonifica. L'elaborato rappresenta, allo stato delle conoscenze, la sintesi delle condizioni di rischio idraulico e delle vulnerabilità del sistema idrogeologico.



- LEGENDA
- Vincolo idrogeologico
 - Allagamenti storici
 - Zone di vulnerabilità intrinseca alta, elevata, estremamente elevata dell'acquifero superficiale
 - Disesti attivi
 - Disesti potenziali | AES6 - Subintesa di Ravenna
 - Disesti potenziali | AES6a - Unità di Modena
 - P3 - Alluvioni frequenti (PGRA 2022)
 - P2 - Alluvioni poco frequenti (PGRA 2022)
 - P1 - Alluvioni rare (PGRA 2022)

ELEMENTI DI CRITICITA'/VULNERABILITA'

Zone di esondazione

D | Sicurezza territoriale: rischi naturali e antropici

tav. D1
VULNERABILITA' E
RISCHI NATURALI



tav. D2
**VULNERABILITA' E
RISCHI ANTROPICI**

L'elaborato restituisce un quadro integrato dei principali rischi antropici derivanti in modo particolare dalle reti infrastrutturali.

Il territorio comunale di Piacenza è caratterizzato da una estensiva presenza di infrastrutture aeree (linee elettriche ad alta e media tensione) che condizionano in misura significativa l'inquinamento elettromagnetico. Analogamente, il Comune è interessato dalla presenza di impianti per radio-telecomunicazione, che comprendono principalmente le stazioni radio base (SRB) per la telefonia mobile o cellulare. Oltre a questi, vi sono ulteriori rischi antropici legati alle infrastrutture per la mobilità, caratterizzate da alcuni nodi e assi a maggiore incidentalità.



LEGENDA

-  Termovalorizzatore
-  Stazioni Radio Base
-  Impianto di consegna utente in ingresso termovalorizzatore
-  Linee elettriche alta e media tensione
-  Siti inquinati
-  Strade a maggiore incidentalità
-  Incroci a maggiore incidentalità

A | TUTELA/RIPRODUCIBILITÀ DELLE RISORSE NATURALI

C | PAESAGGIO

C | TERRITORIO RURLAE

D | SICUREZZA TERRITORIALE: RISCHI NATURALI E ANTROPICI

E | BENESSERE AMBIENTALE E PSICO-FISICO

F | TERRITORI DELLO SCARTO E ASPETTI CONDIZIONANTI IL BENESSERE

G | SISTEMA INSEDIATIVO

H | INSEDIAMENTI E DOTAZIONI TERRITORIALI

I | ASSI STRUTTURANTI E POLARITÀ

L | SISTEMA PRODUTTIVO E LOGISTICO

M | SISTEMA DELLA MOBILITÀ

N | SISTEMA DELLE ACCESSIBILITÀ

Il Sistema funzionale del benessere ambientale e psico-fisico comprende un complesso di aspetti che condizionano la qualità della vita della comunità.

Questo gruppo di elaborati ha l'obiettivo di fornire una sintesi diagnostica delle qualità e delle criticità/vulnerabilità dell'ambiente urbano legate in modo particolare ad alcuni indicatori di sintesi in grado di restituire un giudizio complessivo sulla vivibilità di un'area urbana insediata.

I temi più significativi per la Città di Piacenza, indagati nel nuovo PUG, sono quelli legati alla permeabilità urbana e, conseguentemente, alla presenza di suoli impermeabili che non garantiscono un adeguato drenaggio urbano, oltre che gli aspetti legati al comfort micro-climatico e alla presenza di isole di calore in alcune parti urbane.

Nell'ambito di questo Sistema funzionale, assume rilevanza anche la percezione sociale di un valore attribuito, non sempre misurabile attraverso dati oggettivi, ma più spesso da leggere, attraverso i processi partecipativi, come valore e patrimonio di una comunità.

ELABORATI DI RIFERIMENTO

E1_Carta della permeabilità urbana, Tavola scala 1:16.000

E2_Schede della permeabilità urbana e suoli impermeabili, Schede scale varie

E3_Carta della temperatura al suolo, Tavola scala 1:16.000

E4_Carta del comfort micro-climatico urbano e isole di calore, Tavola scala 1:16.000

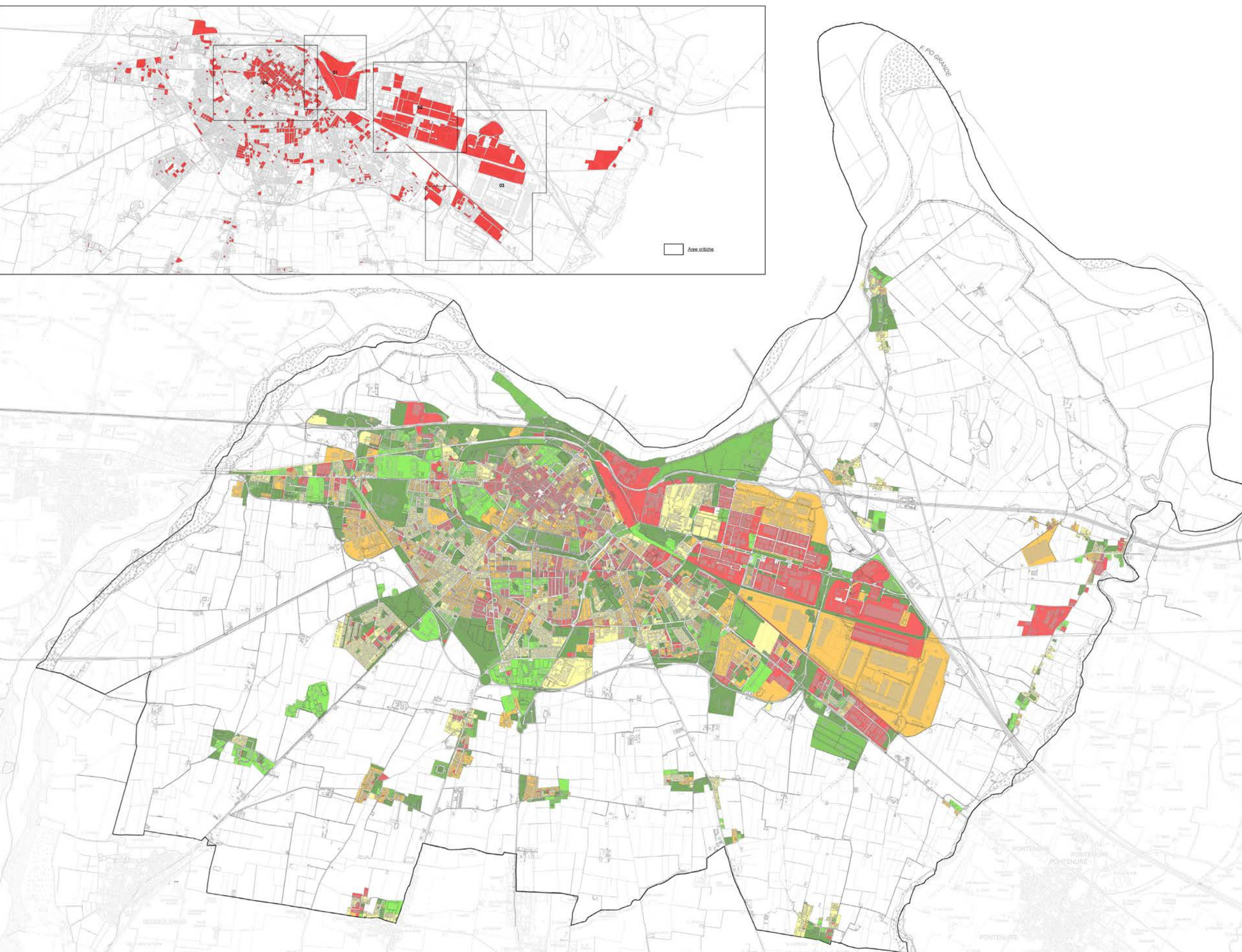
tav. **E1**
CARTA DELLA PERMEABILITA' URBANA

I fenomeni legati al cambiamento climatico, oltre ad essere individuabili alla scala globale e continentale, sono percepibili e rilevabili anche alla scala urbana e locale. L'elaborato classifica i tessuti urbanizzati del territorio comunale secondo le classi di permeabilità dei suoli.

L'analisi dell'elaborato è avvenuta tramite il calcolo e l'elaborazione dell'indice NDVI (Normalized Difference Vegetation Index), ovvero l'indice di presenza di vegetazione estrapolato dalle immagini satellitari fornite dalla Regione Emilia Romagna composte da 4 bande RGBI.

In linea generale si evince che:

- la permeabilità più alta (maggiore del 60%) della città è riconoscibile sia nel sistema degli spazi aperti posti lungo il ring verde della Città storica, sia nelle porzioni di territorio a ridosso del Po, sia nelle porzioni interstiziali poste lungo la tangenziale sud;
- la permeabilità più bassa (minore del 30%) è posta prevalentemente nelle zone industriali Le Mose, Caorsana e Giarona e in corrispondenza della stazione ferroviaria.

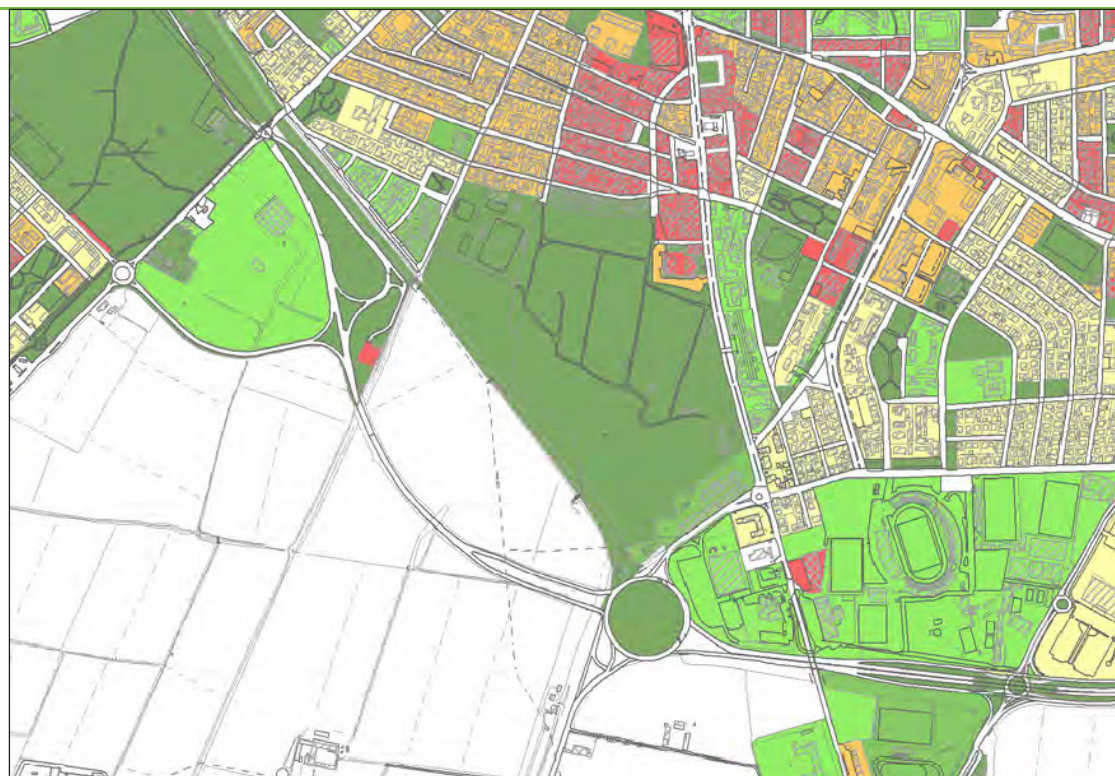


LEGENDA

Indice di permeabilità esistente

	Permeabilità maggiore del 75%
	Permeabilità compresa tra il 60 e il 75%
	Permeabilità compresa tra il 45 e il 60%
	Permeabilità compresa tra il 30 e il 45%
	Permeabilità compresa tra il 15 e il 30%
	Permeabilità minore del 15%

ELEMENTI DI QUALITA' E RESILIENZA
Aree a permeabilità elevata



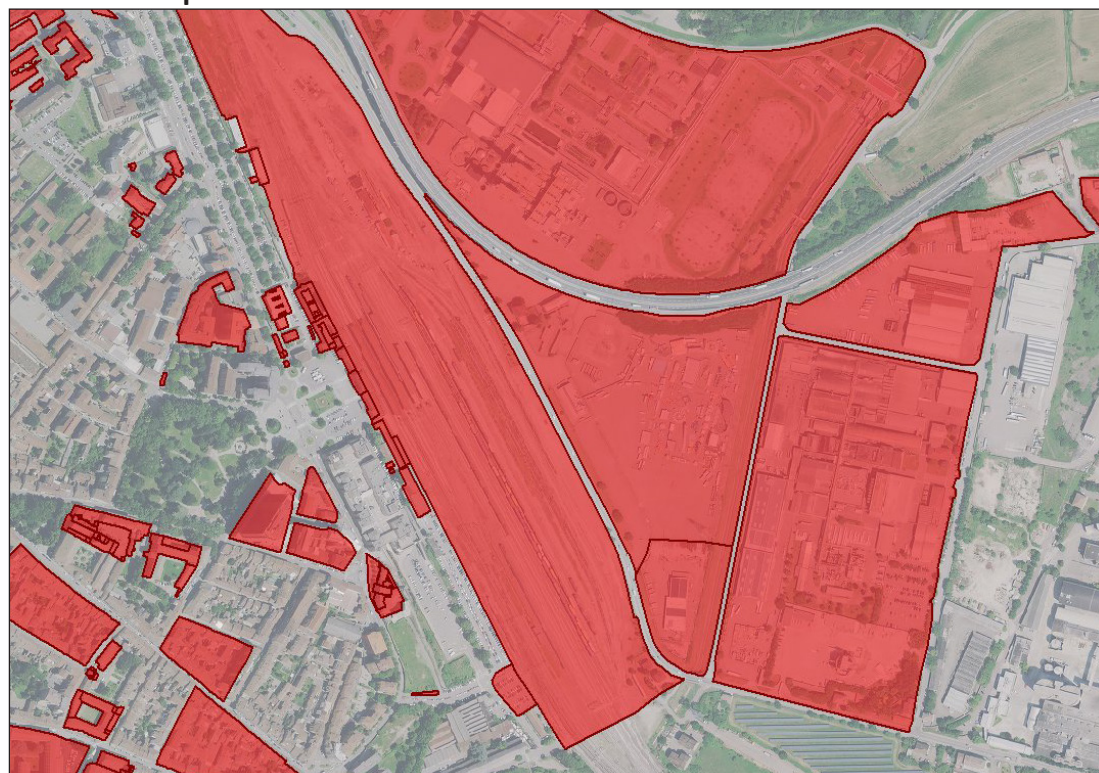
Aree a permeabilità elevata



E | Benessere ambientale e psico-fisico

tav. E1
**CARTA DELLA PERMEABILITA'
 URBANA**

ELEMENTI DI CRITICITA'/VULNERABILITA'
Aree critiche permeabilità minore del 15%



Aree critiche permeabilità minore del 15%



SKE. E2

SCHEDE DELLA PERMEABILITA' URBANA E SUOLI IMPERMEABILI

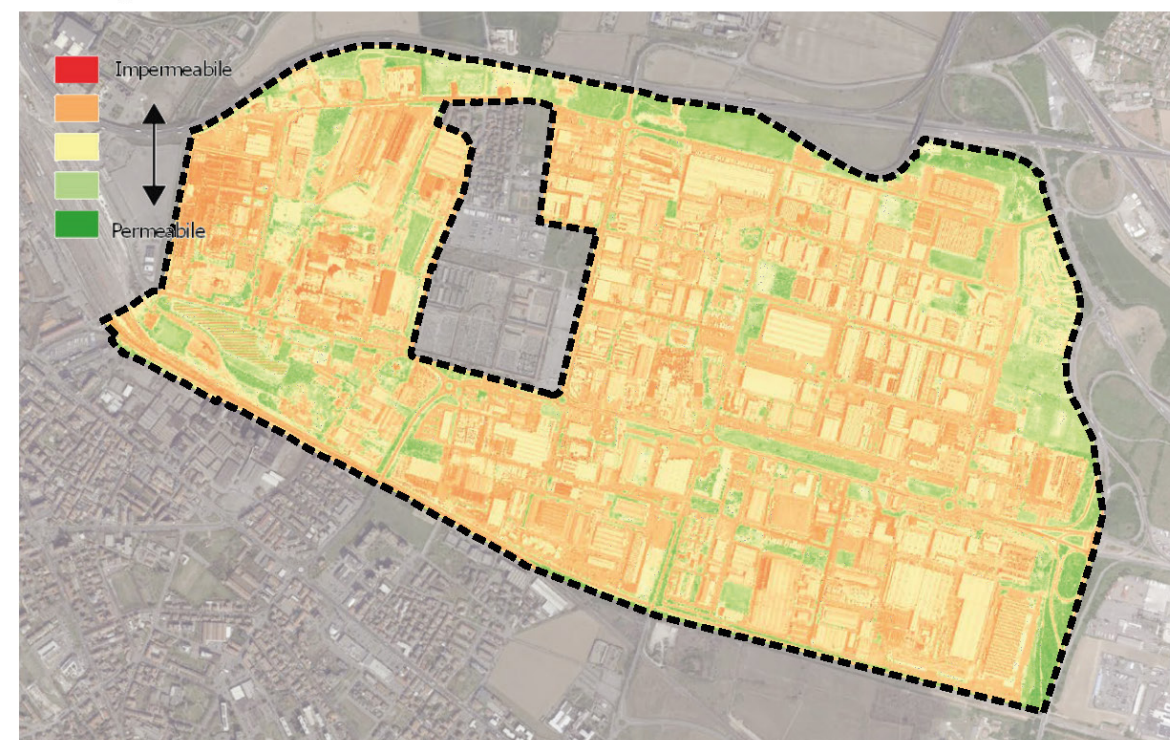
L'elaborato, redatto sottoforma di schede, rappresenta un'analisi specifica della permeabilità per parti di città ed è finalizzato ad individuare le porzioni del territorio urbanizzato con indice di permeabilità inferiore al 20%, da de-sigillare.

Nello specifico le schede riportano gli ambiti del Centro Storico, Borgotrebbia, Sant Antonio Veggioletta, Infrangibile, Belvedere, Besurica - Polo scolastico - Rainieri - Marcora, Galleana, Via Bianchi - Viale Dante, Cornegliana, Stadio, Via Colombo - Via Conciliazione - Baia del Re, Farnesiana, San Lazzaro, ZI - Giarona, Giarona, Stazione - Lungo Po, ZI - Caorsana, Capitolo, ZI - Le Mose, Montale, Gerbido, Mortizza, Roncaglia, Borghetto, Ivaccari, Mucinasso, San Bonico, La Verza, Pittolo, Quarto, Vallera.

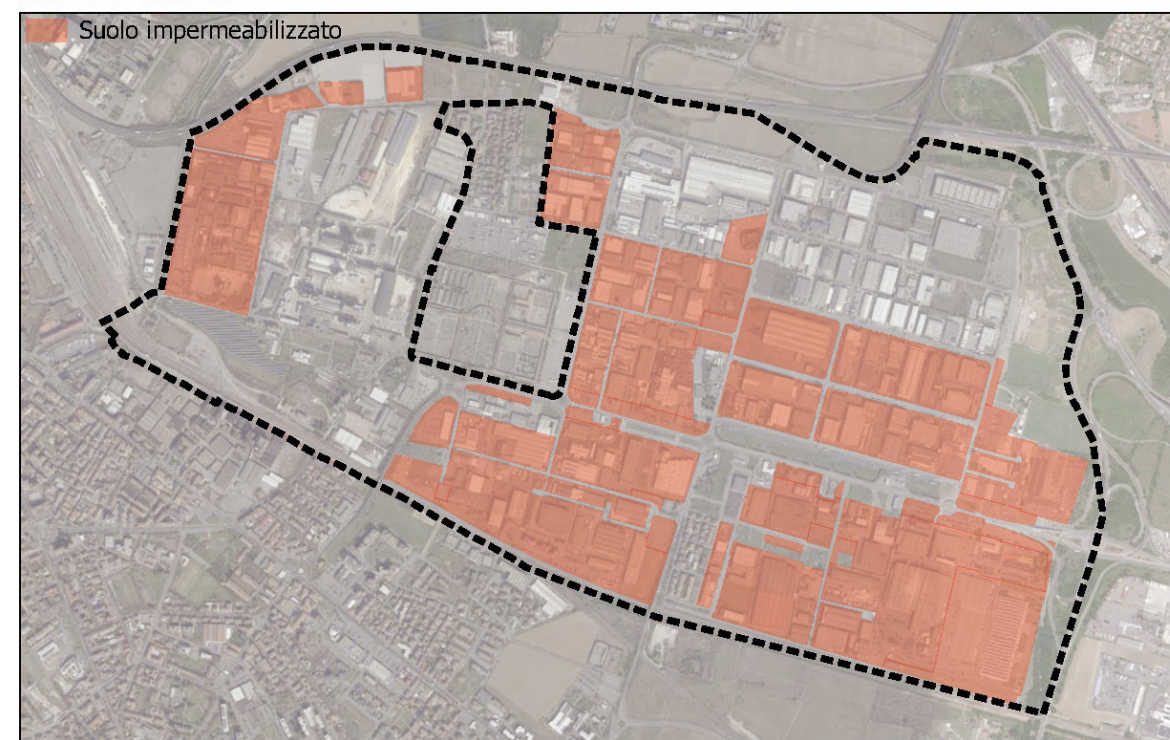
PERMEABILITA' TERRITORIALE ESISTENTE

Superficie Territoriale Ambito: 3.435.264 mq

Indice di permeabilità territoriale esistente: 32%



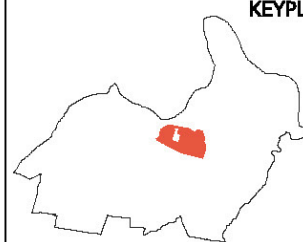
SUOLI IMPERMEABILI



Ambito territoriale

ZI - Caorsana

KEYPLAN



PERMEABILITA' FONDIARIA ESISTENTE

Superficie Lotti: 3.548.477 mq

Superficie lotti impermeabili ($ip \leq 20\%$): 1.469.095 mq

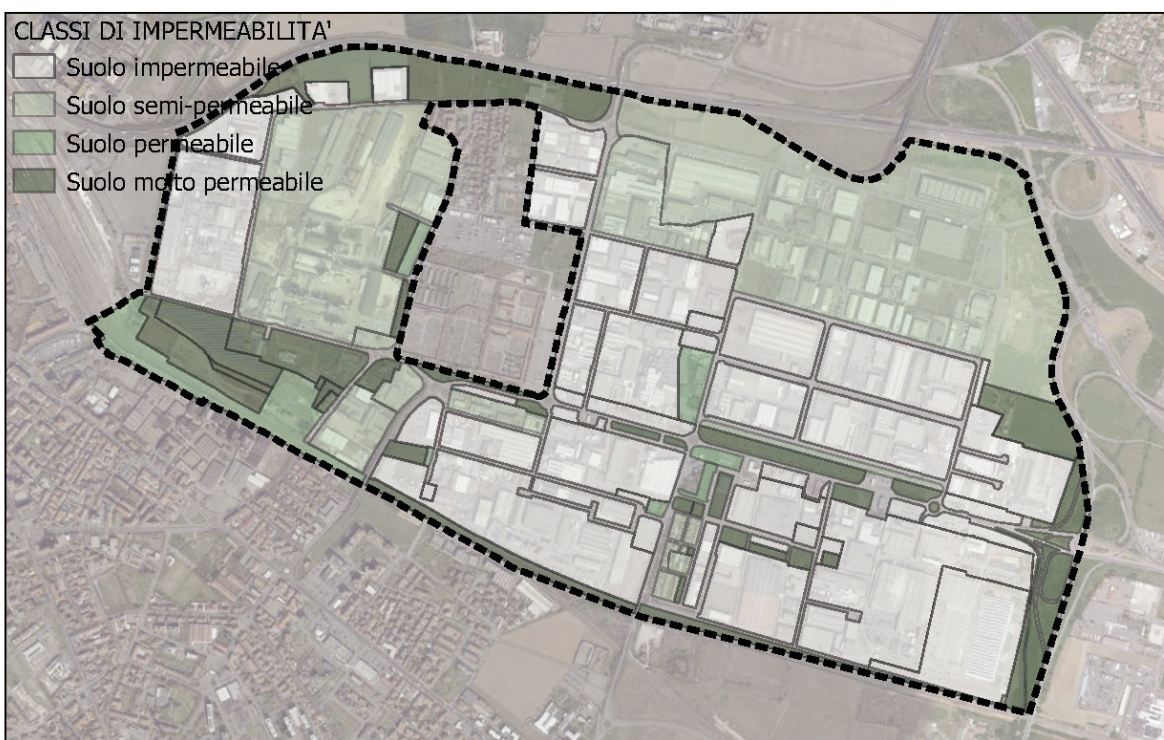
Superficie lotti semi-permeabili ($20\% < ip \leq 40\%$): 1.490.402 mq

Superficie lotti permeabili ($40\% < ip \leq 60\%$): 115.079 mq

Superficie lotti molto permeabili ($ip > 60\%$): 473.902 mq

CLASSI DI IMPERMEABILITA'

- Suolo impermeabile
- Suolo semi-permeabile
- Suolo permeabile
- Suolo molto permeabile

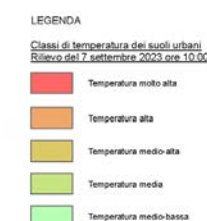
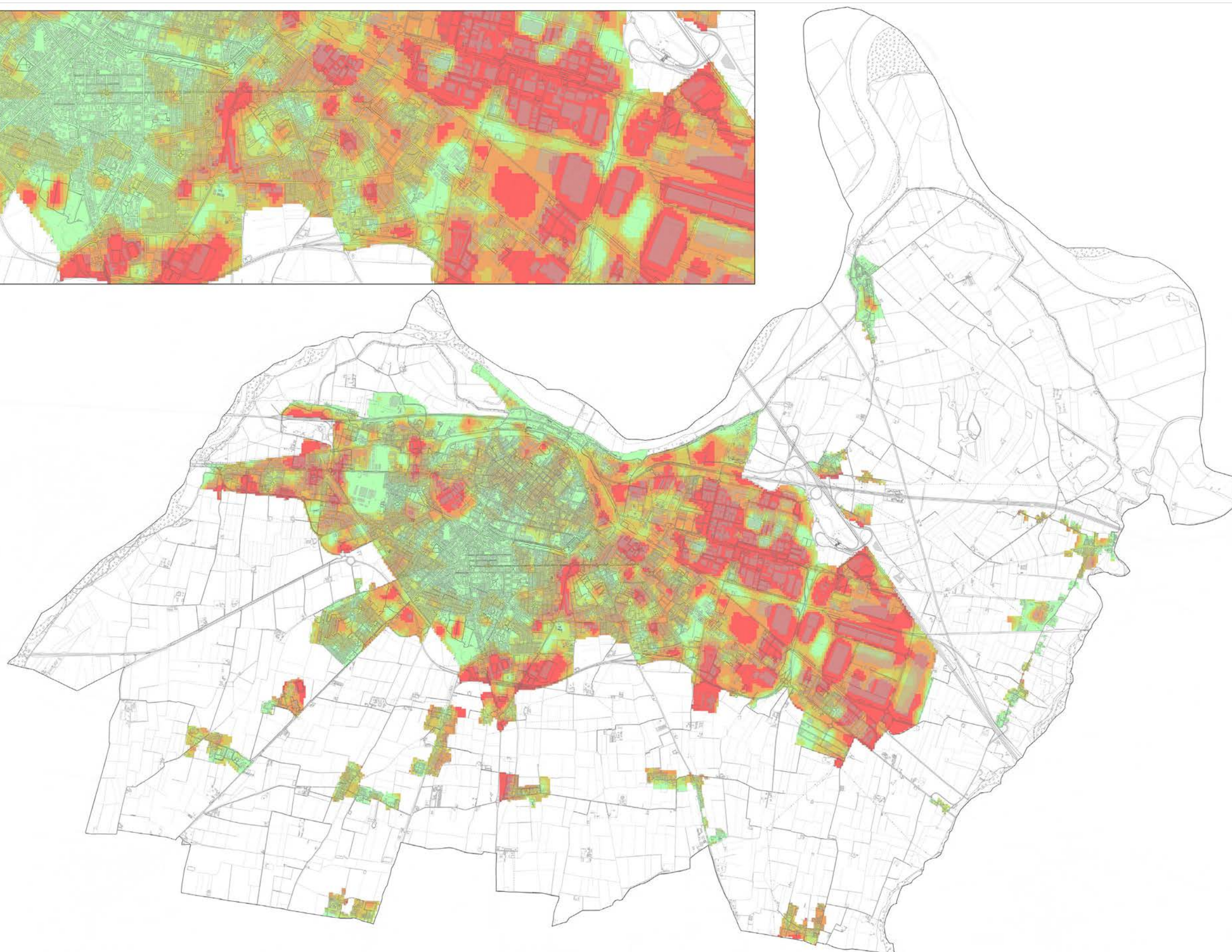
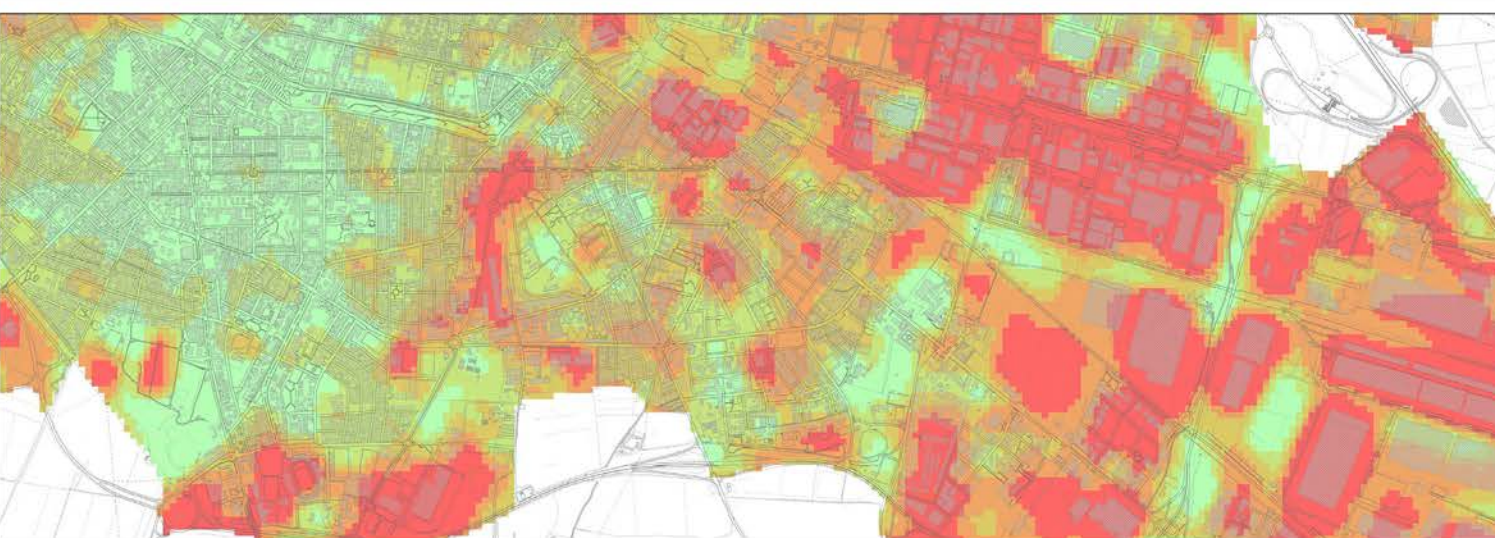


tav. E3
**CARTA DELLA TEMPERATURA
AL SUOLO**

I fenomeni legati alla presenza delle isole di calore sono sempre più estesi e pervasivi nelle nostre città. A livello regionale, ARPAE ha registrato un marcato e generalizzato aumento delle temperature, in particolare durante il periodo estivo e nei valori massimi, e una diminuzione delle precipitazioni, in particolare nella stagione estiva, del numero di giorni piovosi e della nevosità.

L'elaborato consente di individuare le criticità legate al microclima urbano, che esprime l'effetto più rilevante percepito dagli abitanti relativo alle cosiddette isole di calore. Ciò è avvenuto tramite il calcolo e l'elaborazione dell'indice NDVI (Normalized Difference Vegetation Index), ovvero l'indice di presenza di vegetazione estrapolato dalle immagini satellitari Landsat 8.

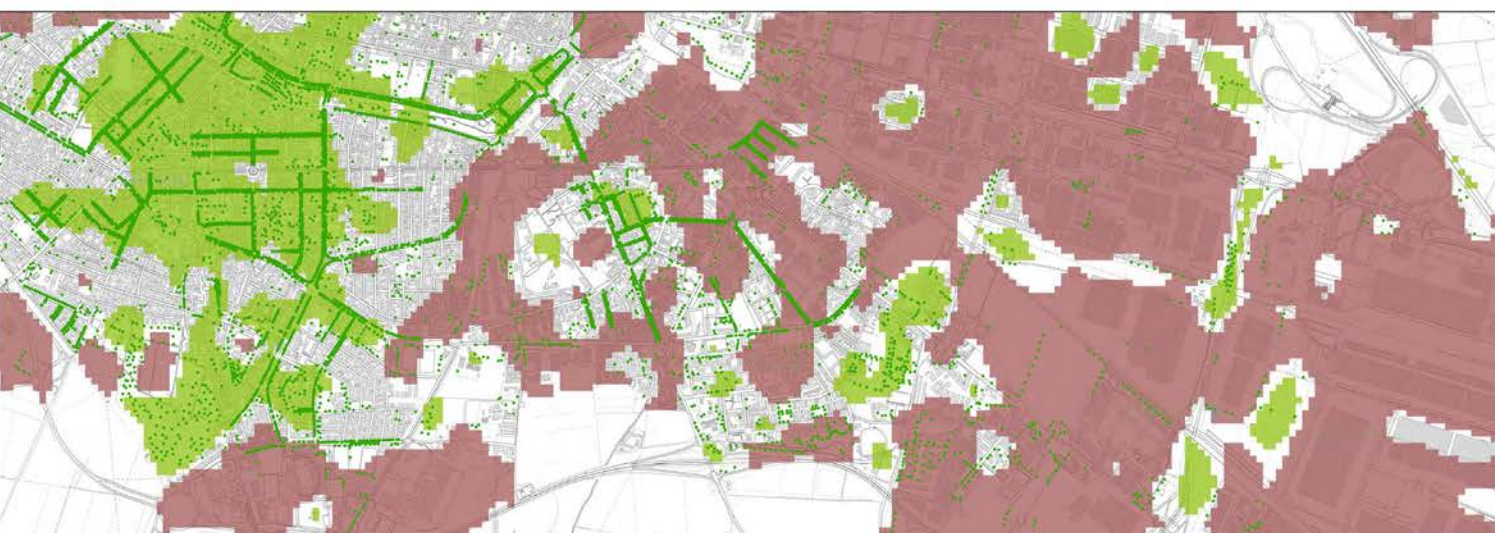
Le parti del territorio più critiche per la presenza di isole di calore sono riconoscibili nelle zone industriali Le Mose, Caorsana e Giarone, in alcune aree commerciali e in alcune aree urbanizzate poste lungo via Emilia Parmense e via Emilia Pavese.



tav. E4

**CARTA DEL COMFORT
MICRO-CLIMATICO URBANO
E ISOLE DI CALORE**

L'elaborato rappresenta la sintesi diagnostica della Carta della temperatura al suolo, individuando da un lato gli ambiti critici caratterizzati dalla presenza di isole di calore e, dall'altro, gli ambiti di comfort micro-climatico urbano, riconoscibili prevalentemente in alcuni quartieri residenziali posti a sud della Città storica.

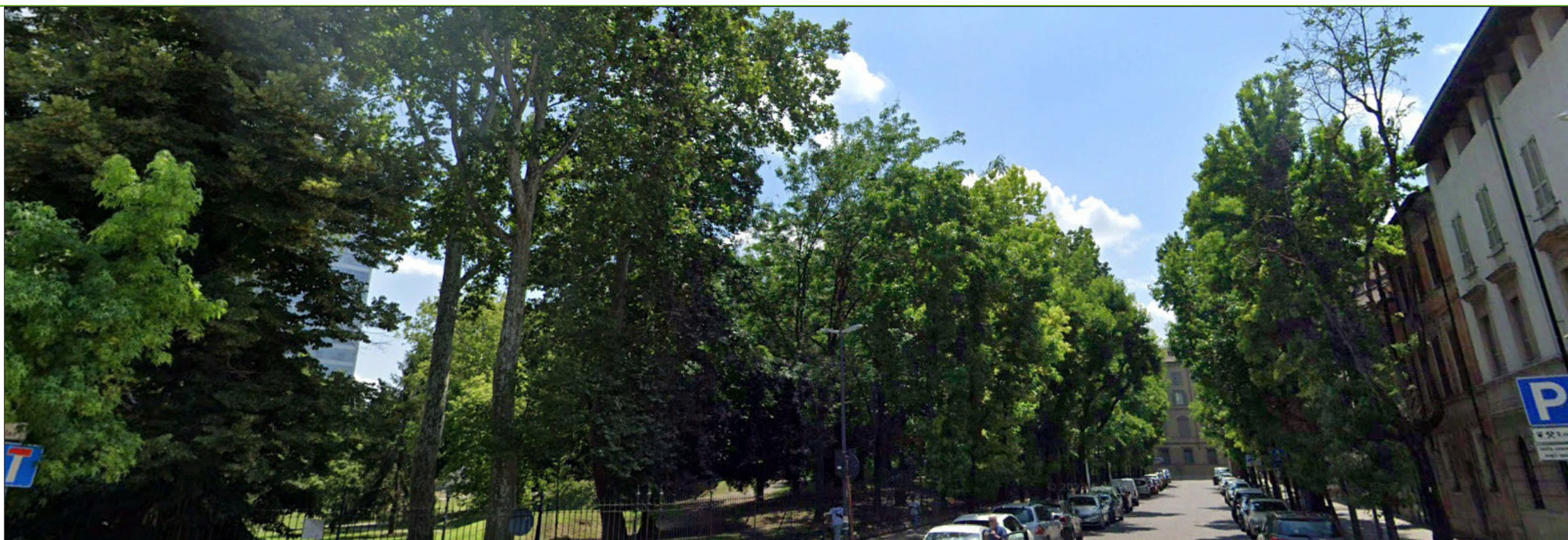


LEGENDA

- Ambito di comfort micro-climatico urbano
- Isola di calore

ELEMENTI DI QUALITA' E RESILIENZA
Ambito di comfort micro-climatico urbano

E | Benessere ambientale e psico-fisico



tav. E4
CARTA DEL COMFORT
MICRO-CLIMATICO URBANO
E ISOLE DI CALORE

ELEMENTI DI CRITICITA'/VULNERABILITA'
Isola di calore



A | TUTELA/RIPRODUCIBILITÀ DELLE RISORSE NATURALI

C | PAESAGGIO

C | TERRITORIO RURLAE

D | SICUREZZA TERRITORIALE: RISCHI NATURALI E ANTROPICI

E | BENESSERE AMBIENTALE E PSICO-FISICO

F | TERRITORI DELLO SCARTO E ASPETTI CONDIZIONANTI IL BENESSERE

G | SISTEMA INSEDIATIVO

H | INSEDIAMENTI E DOTAZIONI TERRITORIALI

I | ASSI STRUTTURANTI E POLARITÀ

L | SISTEMA PRODUTTIVO E LOGISTICO

M | SISTEMA DELLA MOBILITÀ

N | SISTEMA DELLE ACCESSIBILITÀ

Il Sistema funzionale dei territori dello scarto comprende la costellazione dei materiali urbani che hanno esaurito o stanno esaurendo il proprio ciclo di vita (le aree e gli edifici dismessi e/o degradati, le aree interstiziali delle infrastrutture, i terreni abbandonati in ambito urbano, le cave e le discariche abbandonate o in esaurimento).

Questo gruppo di elaborati ha l'obiettivo di analizzare il complesso dei flussi e dell'accumulo di materiali e di energia, acqua, nutrienti, che "escono" dalla città intesa come un vero e proprio ecosistema e ne sostengono, trasformandosi, le attività (la costruzione, il funzionamento, lo stoccaggio di risorse, i consumi, ecc.), producendone scarti e rifiuti.

ELABORATI DI RIFERIMENTO

F1_Aree compromesse dello scarto e del rifiuto, Tavola scala 1:16.000

F2_Spazi dell'attraversamento e aree interstiziali, Tavola scala 1:16.000

F3_Elementi condizionanti il comfort acustico ed elettromagnetico, Tavola scala 1:16.000

F4_Spazi dimenticati del retro Città, Tavola scala 1:5.000

tav. F1
**AREE COMPROMESSE DELLO
SCARTO E DEL RIFIUTO**

L'elaborato contiene la costellazione dei materiali urbani che hanno esaurito o stanno esaurendo il proprio ciclo di vita:

- le cave abbandonate e in esercizio;
- le aree interstiziali delle infrastrutture;
- le aree di abbandono agricolo localizzate nella Città consolidata;
- la discarica (ecocentro) posta nell'estremo meridionale della Città costruita, a ridosso della tangenziale sud, la discarica posta nell'estremo sud-est del Comune lungo l'autostrada e la discarica posta a nord ovest in prossimità dello svincolo autostradale di Piacenza Ovest;
- le aree dismesse, sottoutilizzate o abbandonate, poste in ambito urbano e caratterizzate dalla prevalenza di aree militari ed edifici produttivi.



LEGENDA

- Aree estrattive
- Terreni incolti
- Discariche
- Terreni abbandonati/sottoutilizzati
- Siti inquinati

Area estrattiva

F | Territorio dello scarto e aspetti condizionanti il benessere



tav. F1
AREE COMPROMESSE DELLO
SCARTO E DEL RIFIUTO

Discarica Ecocentro



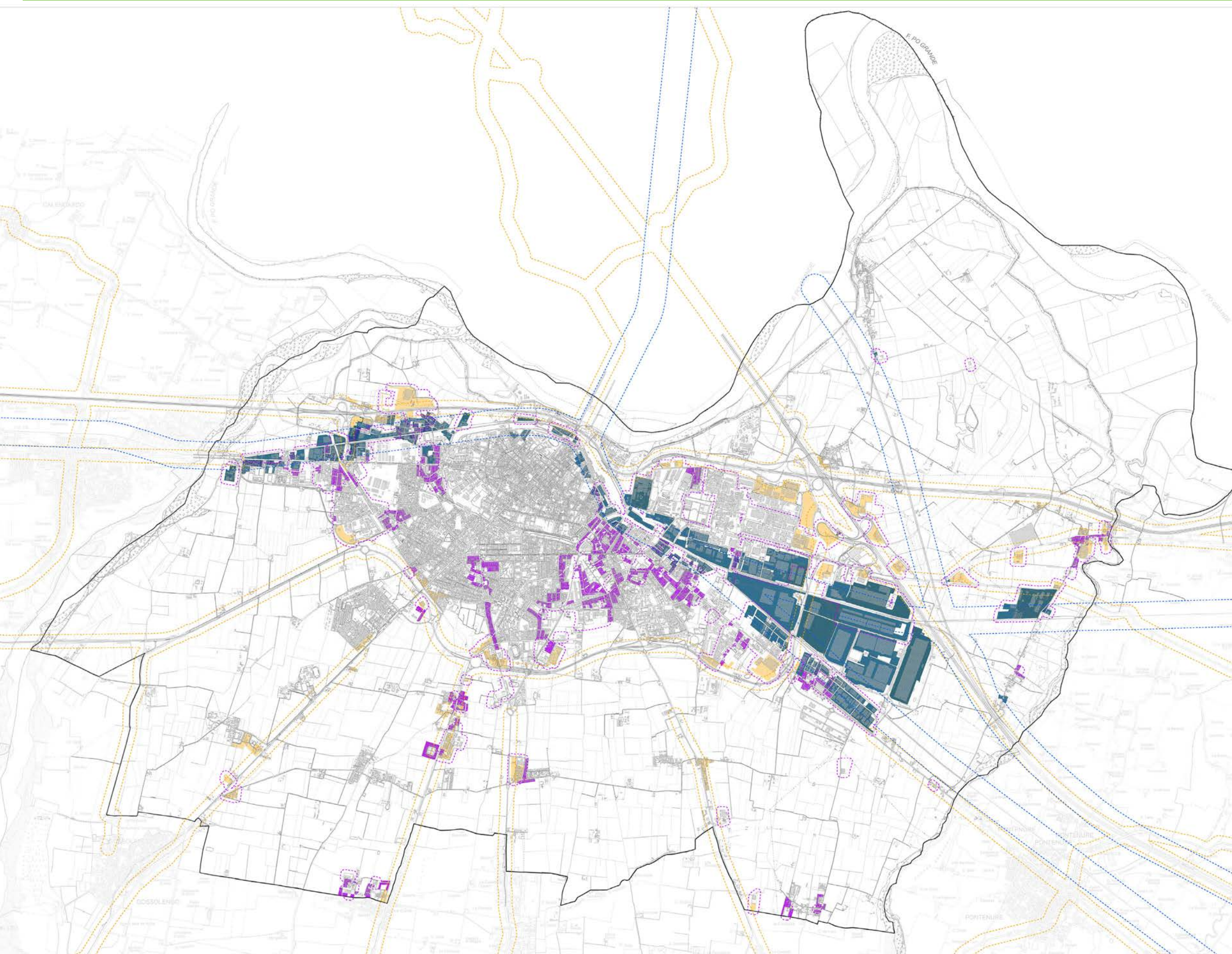
(F) Territorio dello scarto e aspetti con-
dizionanti il benessere

tav. F2

ELEMENTI CONDIZIONANTI IL COMFORT ACUSTICO ED ELETTROMAGNETICO

L'elaborato rappresenta un quadro di sintesi dei principali elementi condizionanti il comfort acustico ed elettromagnetico:

- tessuti urbani con criticità acustiche legate al traffico stradale;
- tessuti urbani con criticità acustiche derivanti dai tessuti produttivi;
- tessuti urbani con criticità legate al traffico ferroviario.



LEGENDA

- Tessuti urbani con criticità acustiche legate al traffico stradale
- Tessuti urbani con criticità acustiche derivanti dai tessuti produttivi
- Tessuti urbani con criticità acustiche legate al traffico ferroviario
- Fascia acustica dalla viabilità
- Fascia acustica dalla ferrovia
- Fascia acustica dalle zone produttive

A | TUTELA/RIPRODUCIBILITÀ DELLE RISORSE NATURALI

C | PAESAGGIO

C | TERRITORIO RURLAE

D | SICUREZZA TERRITORIALE: RISCHI NATURALI E ANTROPICI

E | BENESSERE AMBIENTALE E PSICO-FISICO

F | TERRITORI DELLO SCARTO E ASPETTI CONDIZIONANTI IL BENESSERE

G | SISTEMA INSEDIATIVO

H | INSEDIAMENTI E DOTAZIONI TERRITORIALI

I | ASSI STRUTTURANTI E POLARITÀ

L | SISTEMA PRODUTTIVO E LOGISTICO

M | SISTEMA DELLA MOBILITÀ

N | SISTEMA DELLE ACCESSIBILITÀ

Il Sistema funzionale insediativo comprende l'analisi critica dei tessuti urbani esistenti appartenenti al Sistema insediativo residenziale e produttivo.

Questo gruppo di elaborati fa riferimento prioritario a quanto già prodotto col Piano vigente con alcuni aggiornamenti interpretativi che si ritiene opportuno inserire: l'articolazione identitaria della Città costruita, l'interpretazione tipo-morfologica dei tessuti urbani e del sistema insediativo storico, l'individuazione delle qualità e vulnerabilità ecologico ambientali della Città consolidata e, infine, gli elementi condizionanti la rigenerazione delle aree dismesse, abbandonate e/o sottoutilizzate.

Obiettivo di questi elaborati è la lettura e la restituzione delle aree prioritarie dove ridurre le vulnerabilità e incrementare la resilienza, anche attraverso l'identificazione di parti urbane e territoriali a cui applicare obiettivi, prestazioni e famiglie di azioni strategiche tra loro coerenti e omogenee.

ELABORATI DI RIFERIMENTO

G1_Classificazione in microcittà, Tavola scala 1:16.000

G2_Classificazione per densità dei tessuti urbani esistenti, Tavola scala 1:16.000

G3_Classificazione tipo-morfologica dei tessuti, Tavola scala 1:10.000

G4_Qualità e vulnerabilità ecologico-ambientali dei tessuti urbani, Tavola scala 1:10.000

G5_Classificazione del sistema insediativo storico, Tavola scala 1:2.500

G6_Propensione alla rigenerazione delle aree dismesse, abbandonate e/o sottoutilizzate, Tavola scala 1:16.000

tav. G1

CLASSIFICAZIONE IN MICROCITTÀ'

L'elaborato è finalizzato a identificare il mosaico delle "microcittà" - e cioè degli ambiti socialmente e topologicamente identificati e riconosciuti dalle comunità locali in termini identitari e di appartenenza - in cui si articola la città costruita di Piacenza e gli altri centri insediati, con riferimento all'incrocio di diversi fattori:

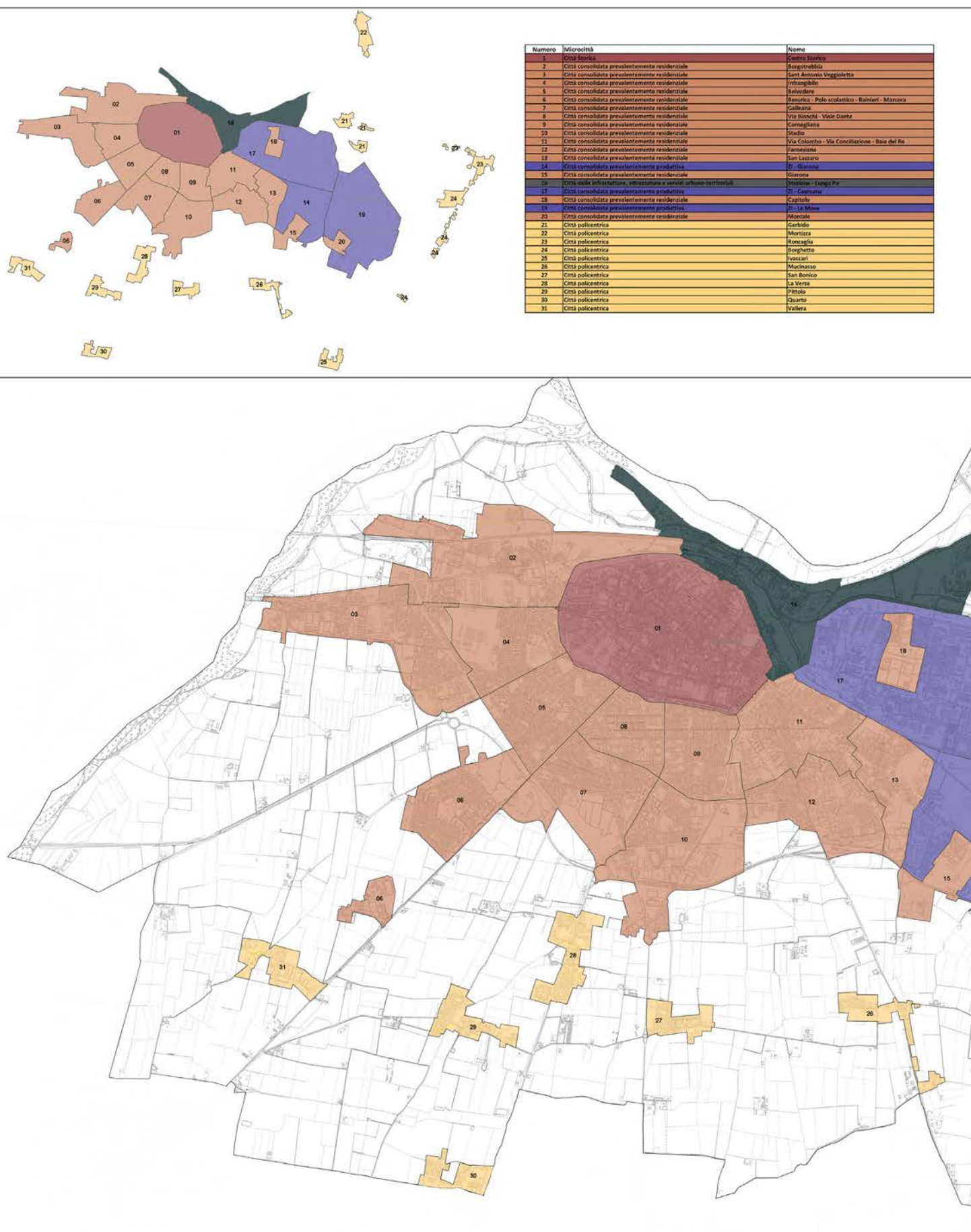
- di carattere morfologico-spaziale (legati alla conformazione fisica, architettonica e urbana del tessuto-quartiere) e di carattere funzionale (legati alla presenza di luoghi di aggregazione e centralità locali);
 - di carattere sociale e simbolico (legati alla presenza di spazi ed edifici di valore identitario, di comunità e comitati che esprimono specifiche domande locali);
- La lettura per "microcittà", utile anche ai fini di una partecipazione riferita agli spazi e ai luoghi di appropriazione identitaria e di vita degli abitanti, è confrontata anche con l'articolazione in ambiti urbani utilizzata nel precedente PSC.

L'elaborato potrà costituire anche in futuro uno strumento utile per orientare le azioni di partecipazione e le scelte d'intervento anche di scala locale, lasciando emergere e intercettando le domande esplicite e latenti delle comunità locali.

LEGENDA

Classificazione parti in microcittà

	Città storica
	Città consolidata prevalentemente residenziale
	Città consolidata prevalentemente produttiva
	Città delle infrastrutture, attrezzature e servizi urbano-territoriali
	Città policentrica



tav. G2
**CLASSIFICAZIONE PER DENSITA'
DEI TESSUTI URBANI ESISTENTI**

L'elaborato classifica le parti del territorio urbanizzato di tipo residenziale e produttivo secondo differenti gradienti di densità esistente.

Per il tessuto residenziale sono individuate quattro classi di densità:

- tessuto residenziale a bassa densità;
- tessuto residenziale a medio-bassa densità;
- tessuto residenziale a media densità;
- tessuto residenziale a medio-alta densità;
- tessuto residenziale a alta densità.

I tessuti produttivi sono stati invece classificati in base all'indice di copertura esistente.



LEGENDA

Densità esistente dei tessuti residenziali

- Tessuto residenziale a bassa densità
- Tessuto residenziale a medio bassa densità
- Tessuto residenziale a media densità
- Tessuto residenziale a medio alta densità
- Tessuto residenziale ad alta densità

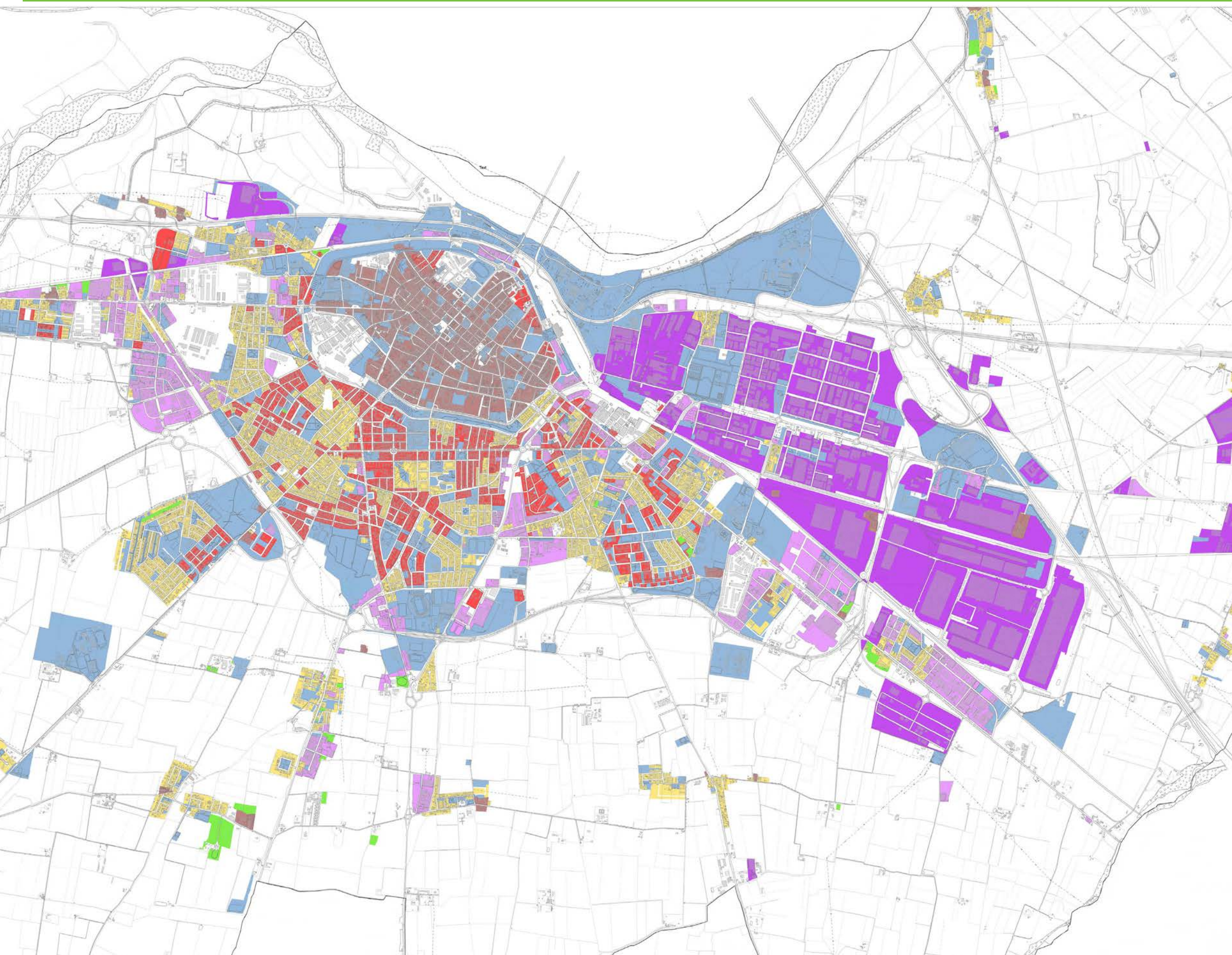
Densità esistente dei tessuti produttivi

- Tessuto produttivo a bassa densità
- Tessuto produttivo a media densità
- Tessuto produttivo ad alta densità

tav. G3
CLASSIFICAZIONE

TIPO-MORFOLOGICA DEI TESSUTI

L'elaborato approfondisce i tessuti urbani della città consolidata diversamente declinata negli elaborati normativi e cartografici del RUE (residenza, produttivo, produttivo polifunzionale, etc.). L'analisi è volta a comprendere il sistema insediativo e le regole urbanistiche della città esistente, mediante l'interpretazione morfogenetica e tipo-morfologica dei tessuti esistenti, riconoscibili all'interno del territorio urbanizzato.



LEGENDA

- Tessuto storico
- Tessuto residenziale a blocchi o in linea (media/alta densità)
- Tessuto residenziale degli edifici isolati su lotto
- Verde privato
- Tessuto produttivo polifunzionale
- Tessuto produttivo
- Servizi e attrezzature collettive

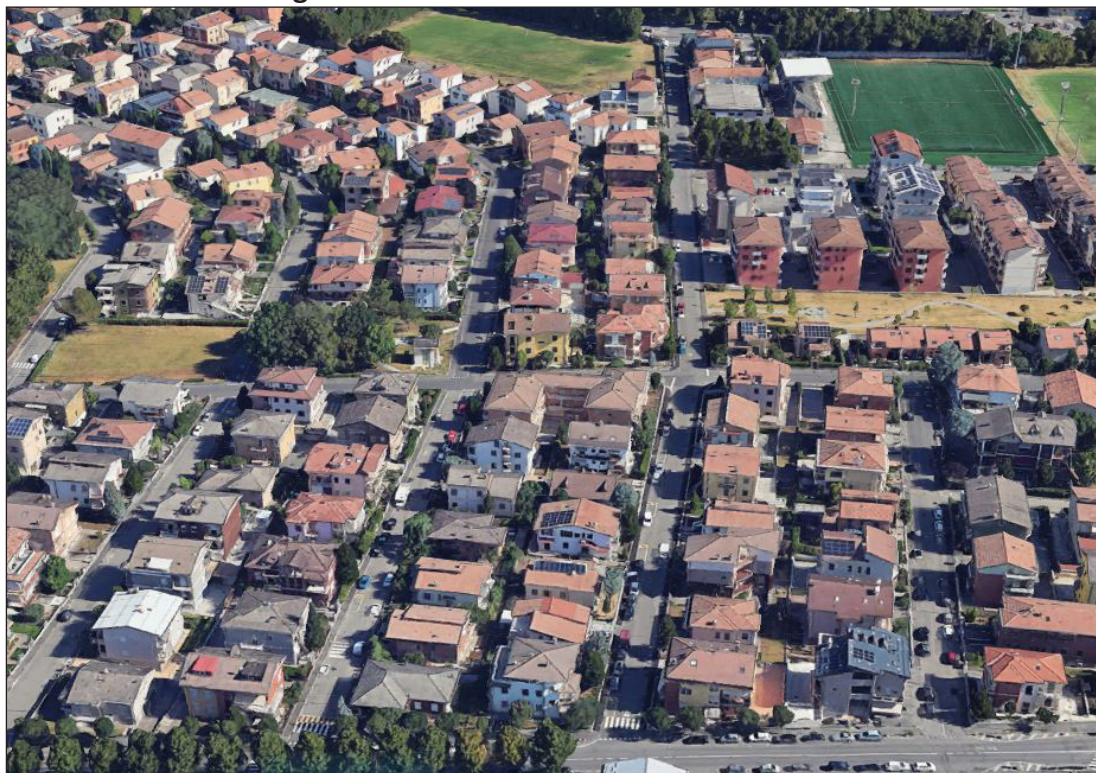
CLASSIFICAZIONE DEI TESSUTI ESISTENTI
Tessuti residenziali a blocco



Tessuti residenziali in linea



Tessuti residenziali degli edifici isolati su lotto



Tessuti produttivi



G | Sistema insediativo

tav. G3
CLASSIFICAZIONE
TIPO-MORFOLOGICA DEI TESSUTI

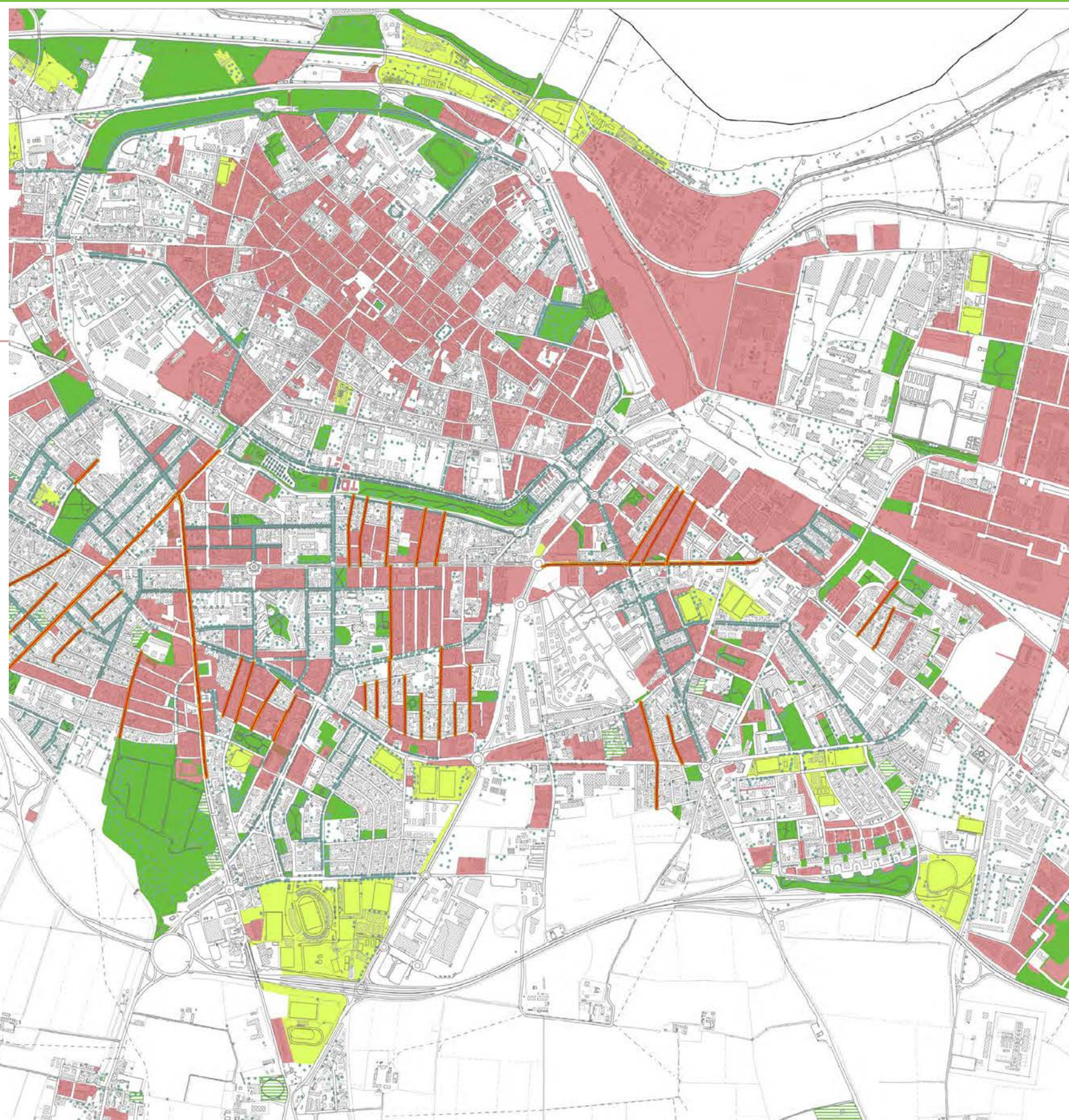
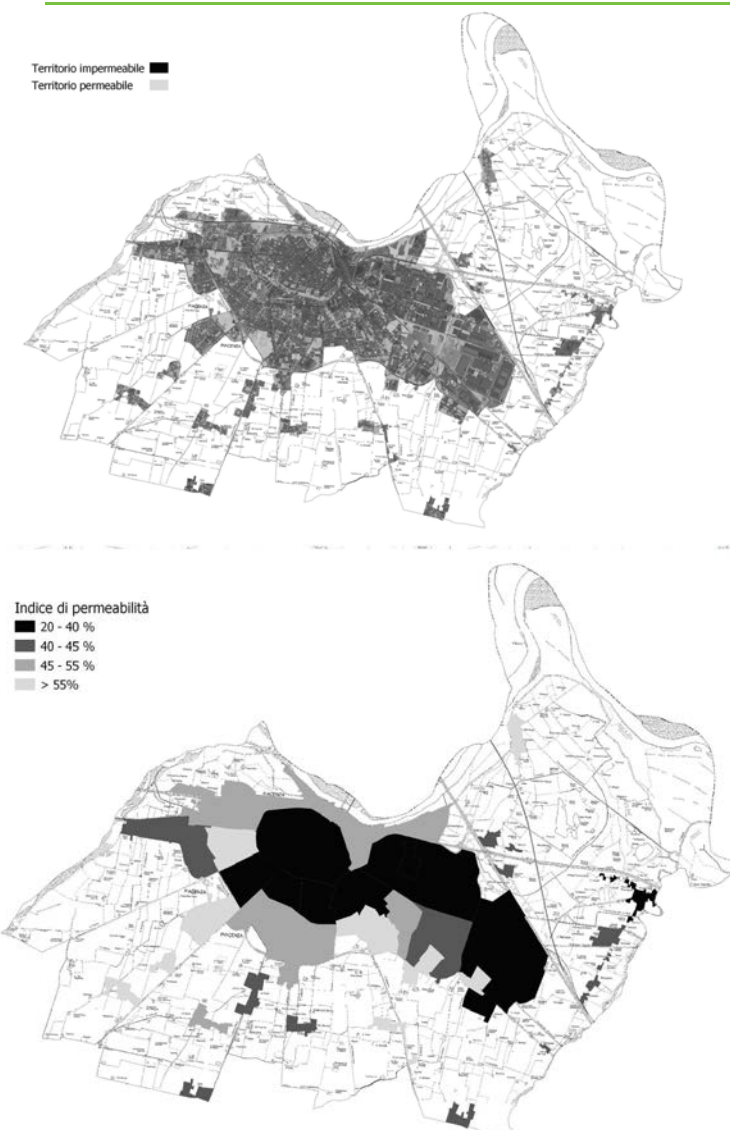


(G) sistema insediativo

tav. G4
**QUALITA' E VULNERABILITA'
ECOLOGICO-AMBIENTALI
DEI TESSUTI URBANI**

L'elaborato fornisce un quadro di sintesi delle qualità e delle vulnerabilità ecologico-ambientali dei tessuti urbani.

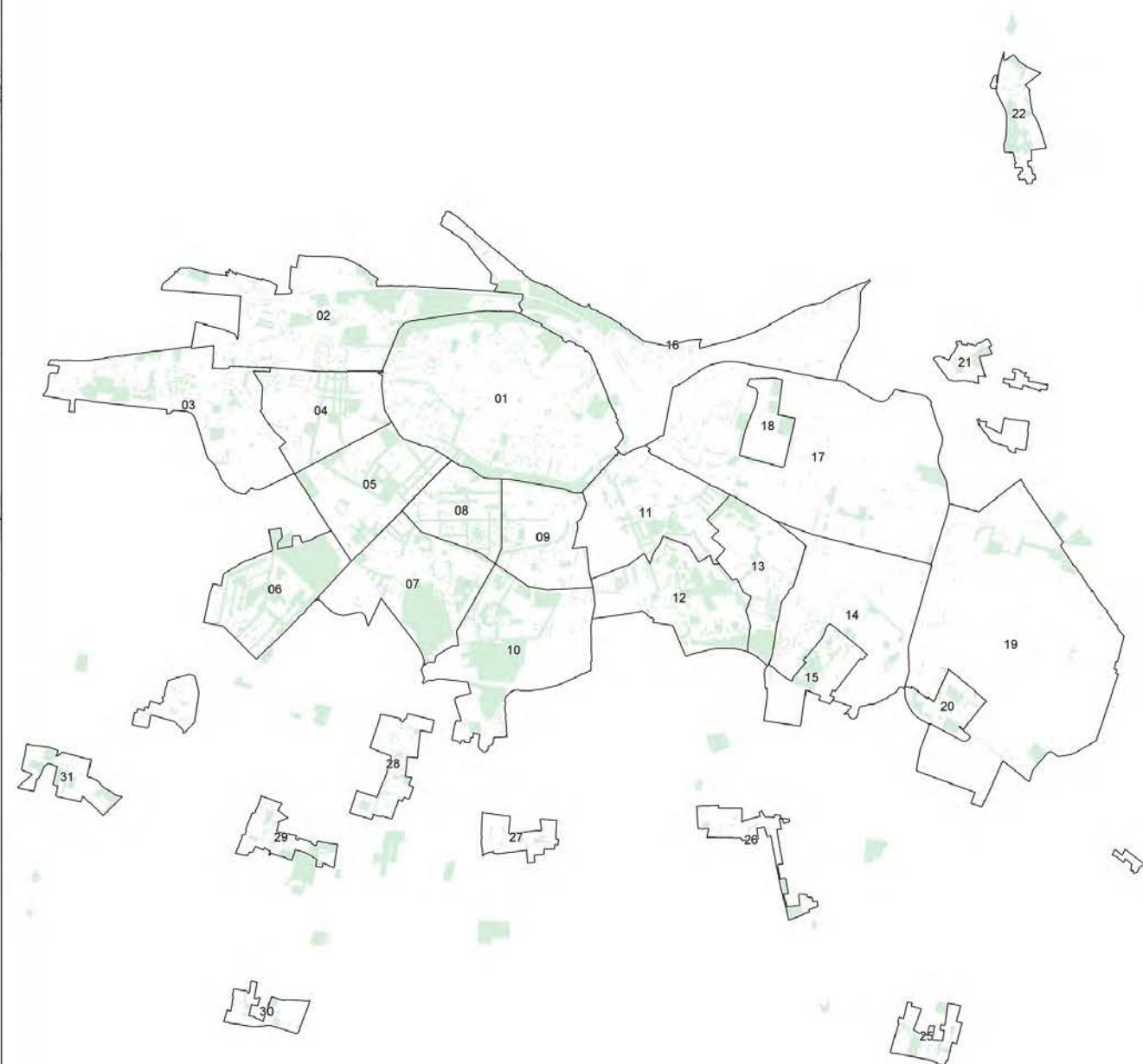
Oltre all'individuazione degli spazi aperti verdi e/o interclusi in ambito urbano, pubblici e privati, sono identificati i tessuti produttivi e residenziali maggiormente critici per condizioni di permeabilità. L'elaborato identifica anche alcuni assi stradali particolarmente vulnerabili per la presenza di isole di calore.



- LEGENDA**
- Spazi verdi e qualità ecologico-ambientale**
- Albero o filare alberato
 - Verde attrezzato/sportivo
 - Verde pubblico
 - Verde privato intercluso nei tessuti urbani
- Vulnerabilità dei tessuti**
- Tessuto urbano impermeabile
 - Viabilità critica per la formazione di isole di calore

tav. G4
QUALITA' E VULNERABILITA'
ECOLOGICO-AMBIENTALI
DEI TESSUTI URBANI

TIPOLOGIE DI VERDE



01 Centro Storico	Alberature	6%
	Verde attrezzato	0%
	Verde pubblico	12%
	Attrezzature sportive ricreative	0%
TOTALE		18%

02 Borgotrebbe	Alberature	4%
	Residenza con giardino	0%
	Verde attrezzato	4%
	Verde pubblico	10%
	Attrezzature sportive ricreative	1%
	Verde privato	0%
TOTALE		19%

03 Sant Antonio Veggioletta	Alberature	2%
	Residenza con giardino	1%
	Verde attrezzato	4%
	Verde pubblico	3%
	Verde privato	1%
TOTALE		11%

04 Infrangibile	Alberature	10%
	Verde attrezzato	2%
	Verde pubblico	2%
TOTALE		14%

05 Belvedere	Alberature	10%
	Residenza con giardino	1%
	Verde attrezzato	4%
	Verde pubblico	6%
	Verde privato	0%
TOTALE		22%

06 Besurica - Polo scolastico - Rainieri - Marcora	Alberature	7%
	Residenza con giardino	2%
	Verde attrezzato	2%
	Verde pubblico	25%
	Attrezzature sportive ricreative	1%
	Verde privato	1%
TOTALE		38%

07 Galleana	Alberature	7%
	Residenza con giardino	1%
	Verde attrezzato	1%
	Verde pubblico	22%
TOTALE		31%

08 Via Bianchi - Viale Dante	Alberature	17%
	Verde pubblico	4%
	TOTALE	21%

09 Cornegiana	Alberature	6%
	Verde pubblico	3%
TOTALE		9%

10 Stadio	Alberature	4%
	Verde attrezzato	3%
	Verde pubblico	2%
	Attrezzature sportive private	1%
	Attrezzature sportive ricreative	15%
	Verde privato	1%
TOTALE		27%

11 Via Colombo - Via Conciliazione - Baia del Re	Alberature	8%
	Verde attrezzato	3%
	Verde pubblico	1%
TOTALE		13%

12 Farnesiana	Alberature	6%
	Residenza con giardino	1%
	Verde attrezzato	4%
	Verde pubblico	11%
	Verde privato	1%
TOTALE		24%

13 San Lazzaro	Alberature	3%
	Verde attrezzato	8%
	Verde pubblico	7%
TOTALE		19%

14 ZI - Giarona	Alberature	1%
	Residenza con giardino	0%
	Verde pubblico	1%
	Verde privato	0%
TOTALE		3%

15 Giarona	Alberature	2%
	Verde pubblico	11%
TOTALE		12%

16 Stazione - Lungo PO	Alberature	2%
	Verde pubblico	4%
	Attrezzature sportive ricreative	6%
	TOTALE	13%

17 ZI - Caorsana	Alberature	1%
	Residenza con giardino	0%
	Verde pubblico	3%
TOTALE		4%

18 Capitolo	Alberature	1%
	Verde attrezzato	8%
	Verde pubblico	9%
TOTALE		17%

19 ZI - Le Mose	Alberature	0%
	Verde pubblico	2%
TOTALE		2%

20 Montale	Alberature	3%
	Residenza con giardino	5%
	Verde pubblico	6%
	Verde privato	6%
TOTALE		20%

21 Gerbido	Alberature	2%
	Residenza con giardino	4%
	Verde attrezzato	3%
	Verde pubblico	3%
TOTALE		11%

22 Mortizza	Alberature	4%
	Residenza con giardino	6%
	Verde attrezzato	3%
	Verde pubblico	2%
	Attrezzature sportive private	5%
	Verde privato	8%
TOTALE		28%

23 Roncaglia	Alberature	2%
	Residenza con giardino	9%
	Verde attrezzato	1%
	Verde pubblico	0%
TOTALE		12%

24 Borghetto	Alberature	4%
	Residenza con giardino	15%
	Verde attrezzato	2%
TOTALE		21%

25 Ivaccari	Alberature	3%
	Residenza con giardino	1%
	Verde pubblico	2%
	Attrezzature sportive ricreative	4%
	Verde privato	5%
TOTALE		14%

28 La Verza	Alberature	3%
	Verde pubblico	3%
	Verde privato	3%
TOTALE		10%

29 Pittolo	Alberature	4%
	Residenza con giardino	5%
	Verde attrezzato	4%
	Verde pubblico	3%
	Verde privato	5%
TOTALE		21%

30 Quarto	Alberature	2%
	Residenza con giardino	1%
	Verde pubblico	2%
	Verde privato	5%
TOTALE		10%

31 Vallera	Alberature	3%
	Residenza con giardino	10%
	Verde pubblico	5%
	Attrezzature sportive ricreative	5%
	Verde privato	1%
TOTALE		23%

**SISTEMA INSEDIATIVO
STORICO DEL PSC****SISTEMA INSEDIATIVO STORICO**

perimetro della città storica (art.3.1)

immobile sottoposto a tutela diretta - D.Lgs 42/2004 (cfr. Tavola Aspetti Condizionanti - Tutele - Centro Storico, e All. 1 - A - Scheda dei vincoli) art.5.13

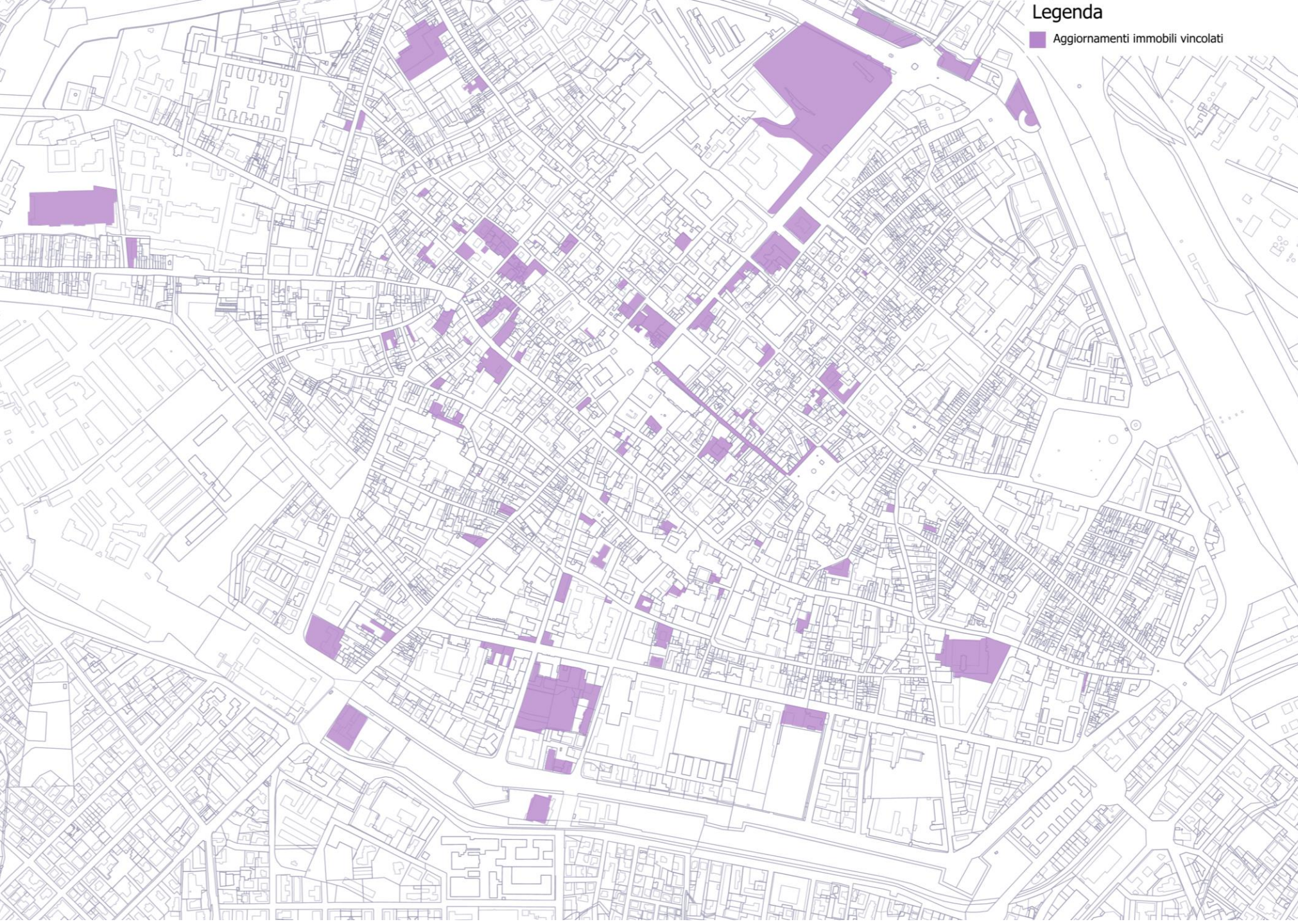
immobile sottoposto a tutela diretta - D.Lgs 42/2004 (cfr. Tavola Aspetti Condizionanti - Tutele, e All. 1 - A - Scheda dei vincoli) art.5.13

immobile di interesse storico architettonico (art.5.13)

immobile di pregio storico - culturale e testimoniale (art.5.13)

verde storico (art. 5.13)

ambiti privi di carattere storico - architettonici, culturali e testimoniali di cui all'art. A7 comma 4 della L.R.20/2000 e s.m.i. (art.4.3)



Legenda

■ Aggiornamenti immobili vincolati

G | Sistema insediativo

tav. G5

**AGGIORNAMENTO DEGLI EDIFICI
TUTELATI DAL CODICE DEI BENI
CULTURALI E DEL PAESAGGIO**



**SISTEMA INSEDIATIVO
STORICO A CONFRONTO**



Legenda

- Immobile di interesse storico architettonico
- Immobile di pregio storico-culturale e testimoniale
- Verde storico

Tavola sistema insediativo storico - 2016



Proposta aggiornamento della Tavola sistema insediativo storico

Legenda

- Immobile di interesse storico architettonico
- Immobile di pregio storico-culturale e testimoniale
- Verde storico

**PROPOSTA AGGIORNAMENTO
SISTEMA INSEDIATIVO STORICO****Legenda**

-  Immobile di interesse storico architettonico
-  Immobile di pregio storico-culturale e testimoniale
-  Verde storico
-  Tutele di vincolo dirette
-  Tutele di vincolo indirette

L'elaborato individua e classifica ambiti, complessi ed edifici speciali dismessi, abbandonati o sottoutilizzati, ubicati in aree significative della città per dimensioni e caratteristiche.

Gli ambiti individuati sono:

- ambiti militari dismessi e/o sottoutilizzati;
- ambiti abbandonati e/o sottoutilizzati di significativa consistenza;
- ambiti interstiziali degradati;
- edifici e/o aree puntuali abbandonate e/o sottoutilizzate.

Tali condizioni di abbandono e sottoutilizzo sono state incrociate quindi con alcuni indicatori di sintesi al fine di identificare le parti di città più o meno propense ad essere rigenerate.

I parametri/indicatori adottati al fine di valutare la propensione alla trasformazione sono:

- integrazione con le altre componenti/sistemi dell'ambiente urbano (es. scuole, servizi primari, parchi e spazi verdi attrezzati, etc.);
- accessibilità alle diverse forme della mobilità sostenibile.


LEGENDA
Aree di rigenerazione

■ Ambito militare dismesso e/o sottoutilizzato

■ Ambito abbandonato e/o sottoutilizzato di significativa consistenza

■ Ambito interstiziale degradato

■ Edificio e/o area puntuale abbandonata e/o sottoutilizzata

■ Ottima propensione alla rigenerazione
Integrazione con le altre componenti/sistemi dell'ambiente urbano e con l'accessibilità alle diverse forme di mobilità sostenibile

■ Buona propensione alla rigenerazione
Integrazione con le altre componenti/sistemi dell'ambiente urbano

■ Buona propensione alla rigenerazione
Accessibilità alle diverse forme di mobilità sostenibile

■ Sufficiente propensione alla rigenerazione



tav. G6
PROPENSIONE ALLA RIGENERAZIONE
DELLE AREE DISMESSE,
ABBANDONATE E SOTTOUTILIZZATE

Ambito militare dismesso e/o sottoutilizzato



Ambito abbandonato e/o sottoutilizzato di significativa consistenza



Ambito interstiziale degradato



Edificio e/o area puntuale abbandonata e/o sottoutilizzata



A | TUTELA/RIPRODUCIBILITÀ DELLE RISORSE NATURALI

C | PAESAGGIO

C | TERRITORIO RURLAE

D | SICUREZZA TERRITORIALE: RISCHI NATURALI E ANTROPICI

E | BENESSERE AMBIENTALE E PSICO-FISICO

F | TERRITORI DELLO SCARTO E ASPETTI CONDIZIONANTI IL BENESSERE

G | SISTEMA INSEDIATIVO

H | INSEDIAMENTI E DOTAZIONI TERRITORIALI

I | ASSI STRUTTURANTI E POLARITÀ

L | SISTEMA PRODUTTIVO E LOGISTICO

M | SISTEMA DELLA MOBILITÀ

N | SISTEMA DELLE ACCESSIBILITÀ

Il Sistema funzionale relativo agli insediamenti e alle dotazioni territoriali comprende gli spazi della “città costruita” quale campo preferenziale del PUG per perseguire una serie di obiettivi più ampi: la sostenibilità ambientale e il contrasto ai cambiamenti climatici; il miglioramento della vivibilità dei sistemi insediativi e della qualità urbana/edilizia; il mantenimento e miglioramento dello stato sociale, la riduzione delle disuguaglianze e soddisfacimento del diritto all’abitazione; l’attrattività e competitività di un rinnovato sviluppo economico; la tutela e valorizzazione del patrimonio culturale, paesaggistico e ambientale; la coesione territoriale.

Questo gruppo di elaborati, oltre alla restituzione dello stato di attuazione del PSC/RUE vigente e del loro “residuo”, ha l’obiettivo di fornire un’analisi qualitativa della Città pubblica (prestazioni, flessibilità degli usi, etc.), anche in rapporto al suo ruolo di governo delle trasformazioni urbane nel Piano (vedi propensione alla rigenerazione di alcune parti urbane).

ELABORATI DI RIFERIMENTO

H1_Articolazione delle aree di trasformazione e stato di attuazione, Tavola scala 1:16.000

H2_Articolazione delle dotazioni territoriali e stato di attuazione, Tavola scala 1:16.000

H3_Dotazioni territoriali per microcittà, Schede scale varie

H4_Accessibilità, qualità e integrazione delle dotazioni territoriali, Tavola scala 1:16.000

H5_Classificazione degli spazi aperti per qualità e funzionalità, Tavola scala 1:16.000

H6_Impianti e reti tecnologiche: articolazione e criticità, Tavola scala 1:16.000

tav. H1

STATO DI ATTUAZIONE
DELLE AREE DI TRASFORMAZIONE

L'elaborato è finalizzato alla restituzione dello stato di attuazione del PSC/RUE vigente e del loro "residuo", ossia la capacità edificatoria non attuata di tipo residenziale, produttivo e terziario, evidenziando i diritti edificatori non ancora esercitati nel processo attuativo.

Questa rappresentazione tiene conto delle variazioni intervenute dall'approvazione dello strumento urbanistico generale ad oggi, in termini di varianti urbanistiche che abbiano eventualmente modificato i diritti edificatori originari. Nel conteggio sono compresi anche gli interventi solo presentati e in fase istruttoria, in corso di approvazione, quindi non rilevabili dall'aerofotogrammetria.

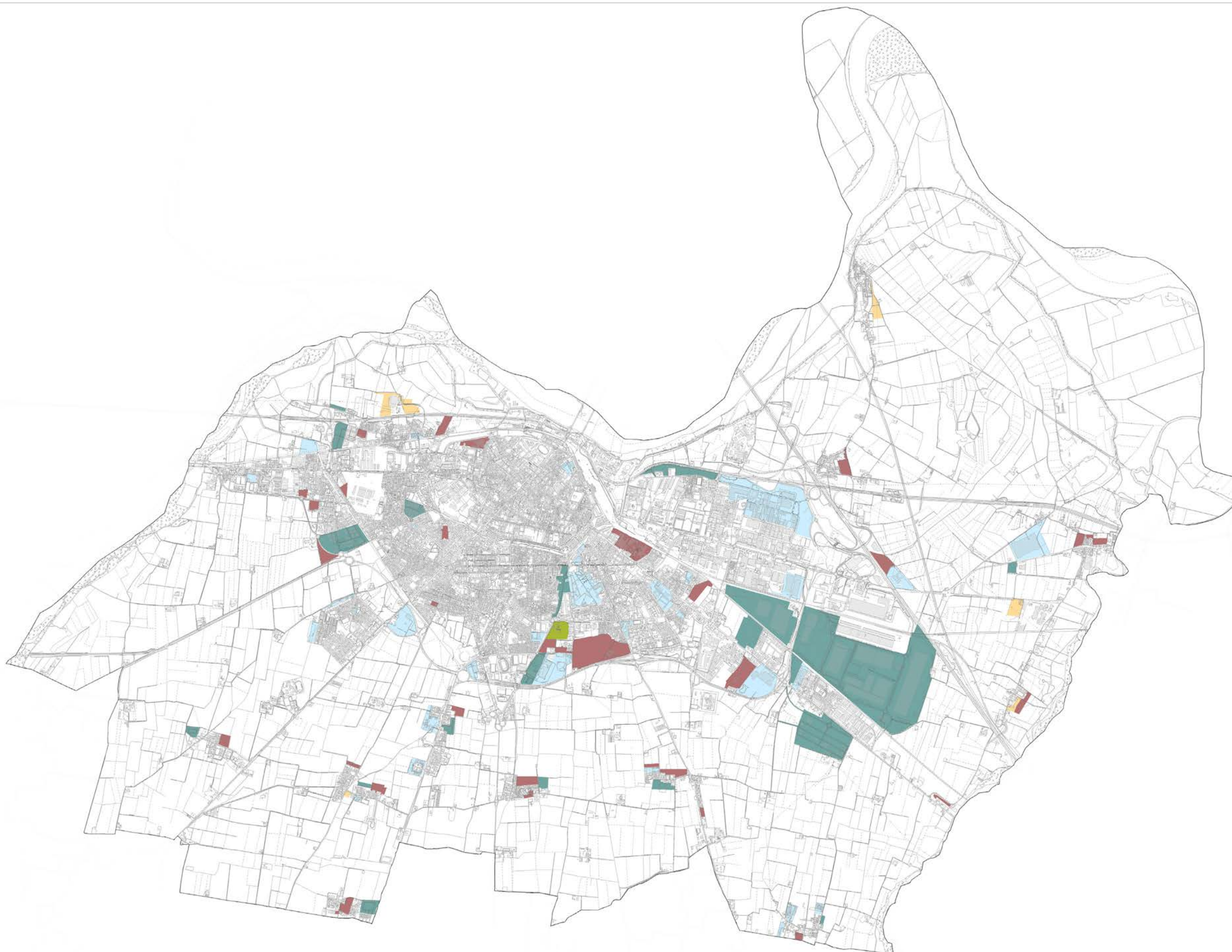
Le aree di trasformazione sono quindi confrontate con il perimetro del Territorio Urbanizzato (TU), come definito dall'articolo 32 della LR 24/2017, al fine di quantificare la superficie di espansione esterna al TU. Il perimetro da prendere in considerazione è quello al 1° gennaio 2018. Le aree sono state suddivise in classi di attuazione:

- area oggetto di Accordo Operativo (in istruttoria/attuazione);
- aree con strumento urbanistico attuativo convenzionato, urbanizzato ed edificato o parzialmente edificato;
- aree con strumento urbanistico attuativo convenzionato, ma non urbanizzate;
- aree non attuate.

LEGENDA

Aree di trasformazione

- Area oggetto di Accordo Operativo (art. 4, L.R. 24/2017)
- Area con strumento urbanistico attuativo convenzionato, urbanizzata ed edificata
- Area con strumento urbanistico attuativo convenzionato, urbanizzata e parzialmente edificata
- Area con strumento urbanistico attuativo convenzionato, non urbanizzata
- Area non attuata



tav. H1

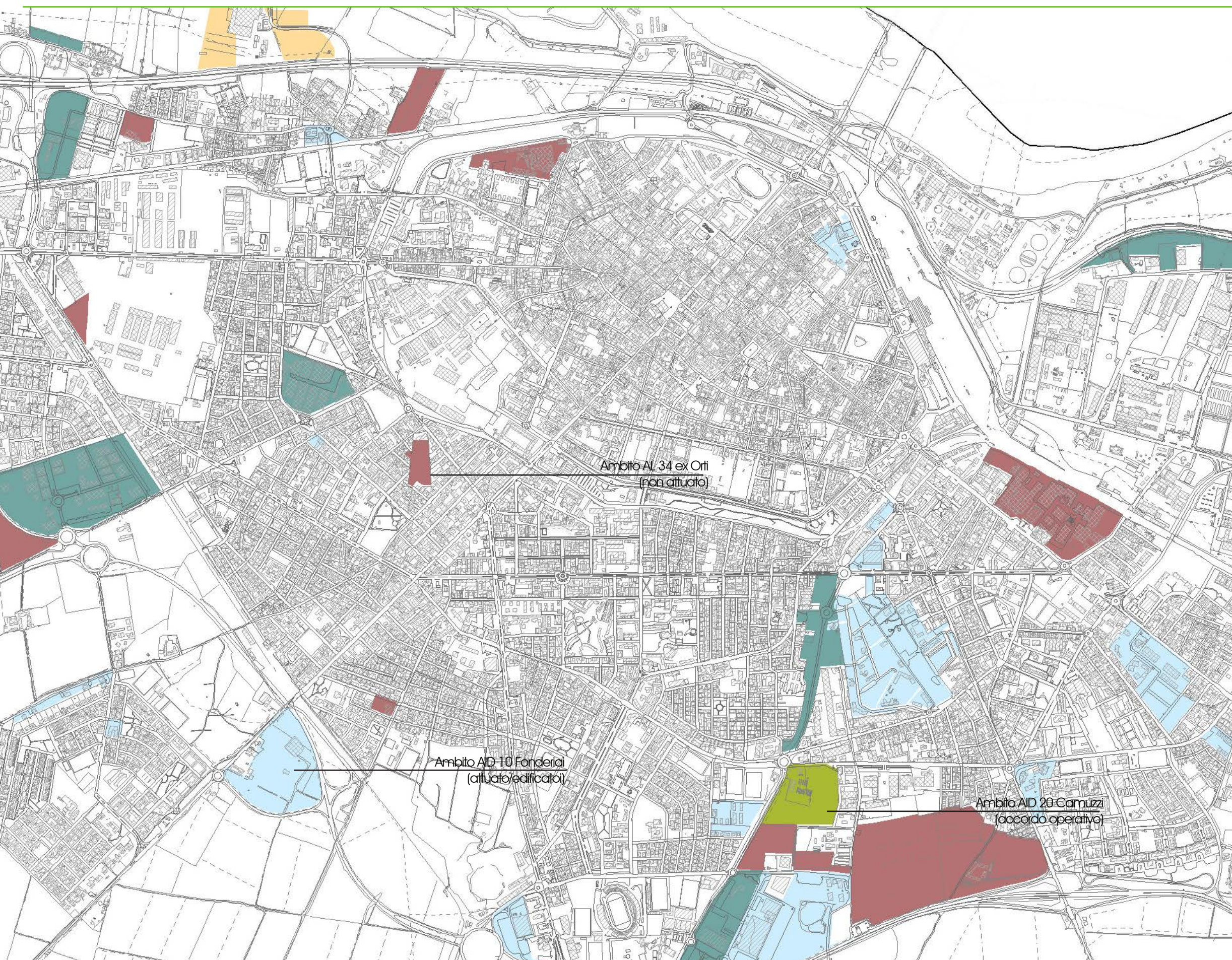
STATO DI ATTUAZIONE DELLE AREE DI TRASFORMAZIONE

Le aree oggetto di strumento urbanistico attuativo convenzionato, urbanizzate ed edificate occupano una superficie territoriale di 2.105.000 mq.

Quelle urbanizzate e parzialmente edificate riguardano una superficie complessiva di 3.560.000 mq. Infine, gli interventi indiretti convenzionati ma non ancora urbanizzati interessano una superficie territoriale di 186.000 mq.

L'ambito oggetto di accordo operativo (ex AID 20 Camuzzi) interessa una superficie di 64.400 mq.

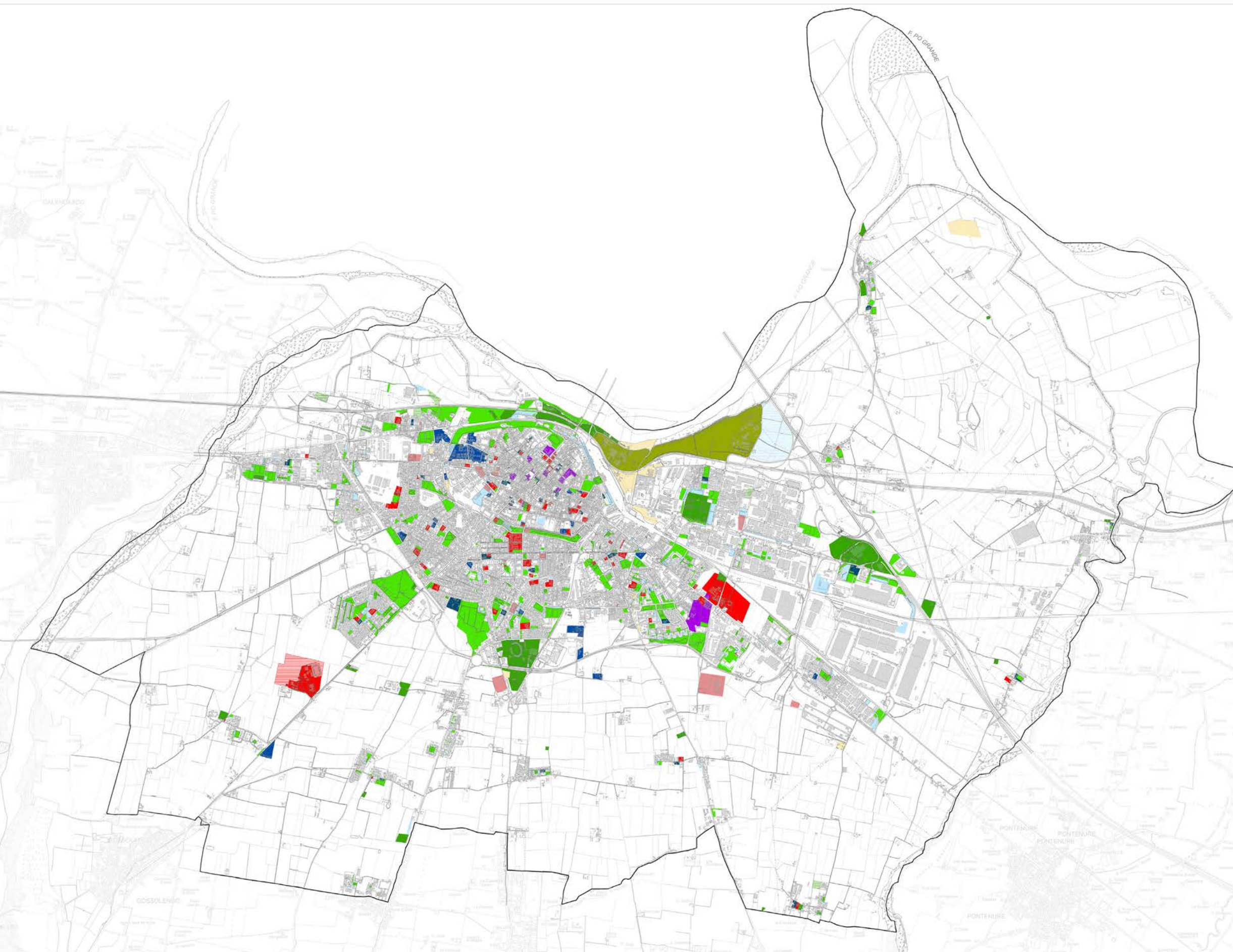
Le aree non attuate interessano una superficie di 1.135.000 mq.



tav. H2 ARTICOLAZIONE

DELLE DOTAZIONI TERRITORIALI E STATO DI ATTUAZIONE

L'elaborato è finalizzato alla restituzione dello stato di attuazione del PSC/RUE vigente, evidenziando il quadro delle attrezzature e dei servizi, ai sensi del DM 1444/68 e dell'Atto di coordinamento regionale sulle dotazioni territoriali, realizzati ad oggi.

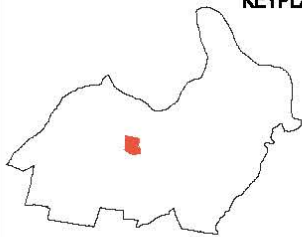


- LEGENDA**
- a) l'istruzione
 - Attuato
 - Non attuato
 - b) l'assistenza e i servizi sociali e igienico sanitari
 - Attuato
 - c) la pubblica amministrazione, la sicurezza pubblica e la protezione civile
 - Attuato
 - d) le attività culturali, associative e politiche
 - Attuato
 - e) il culto
 - Attuato
 - f) gli spazi attrezzati a verde per il gioco, la ricreazione, il tempo libero e le attività sportive
 - Attuato
 - Non attuato
 - g) gli altri spazi di libera fruizione per usi pubblici collettivi
 - Attuato
 - h) i parcheggi pubblici diversi da quelli al diretto servizio dell'insediamento
 - Attuato
 - Non attuato
 - Dotazioni ecologiche e ambientali
 - Infrastrutture per l'urbanizzazione degli insediamenti

Ambito territoriale
Corneliana



KEYPLAN



DATI DOTAZIONI TERRITORIALI

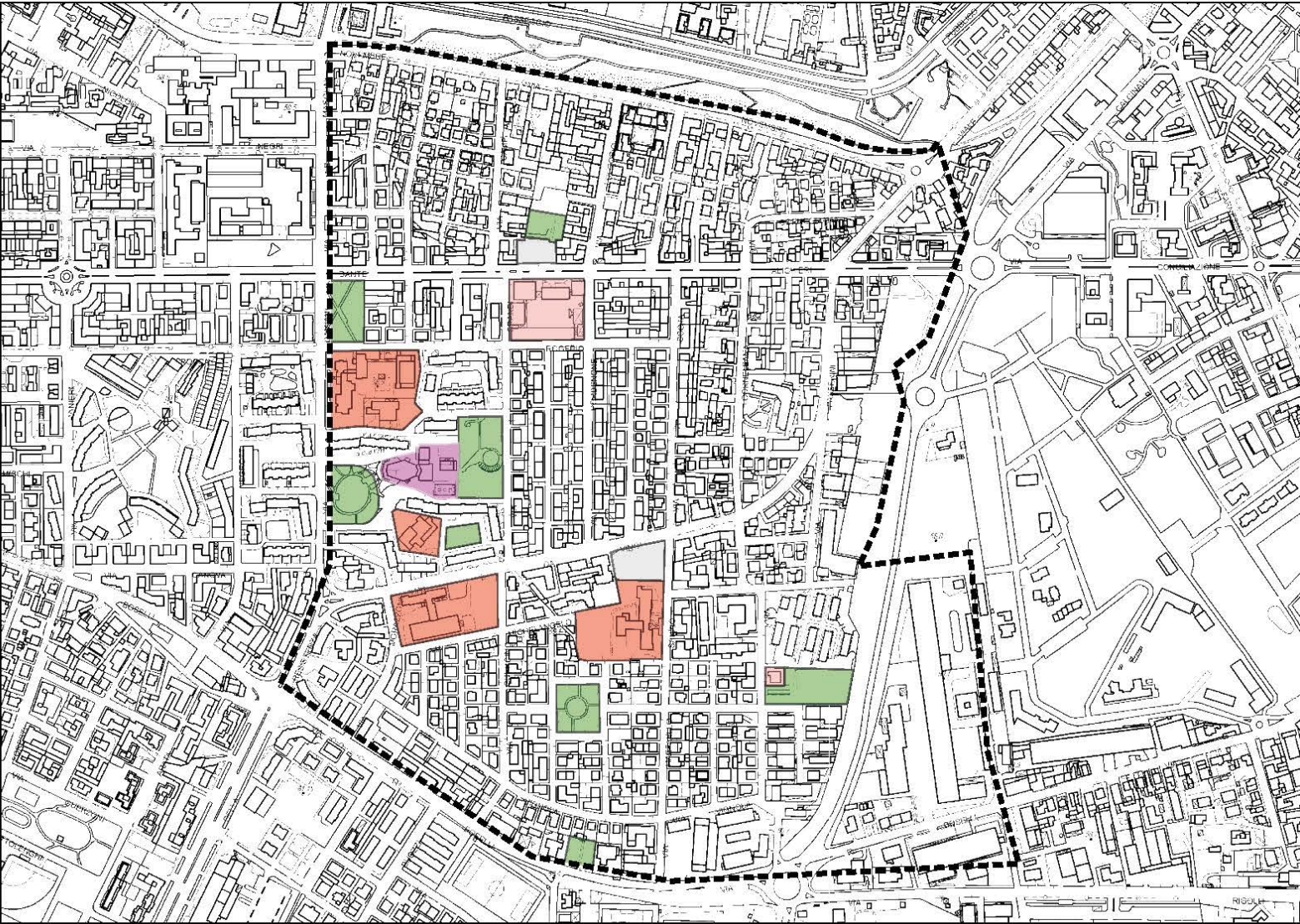
a) l'istruzione	33.034 mq	4 mq/ab
b) l'assistenza e i servizi sociali e igienico sanitari	0 mq	0 mq/ab
c) la pubblica amministrazione, la sicurezza pubblica e la protezione civile	8.122 mq	1 mq/ab
d) le attività culturali, associative e politiche	0 mq	0 mq/ab
e) il culto	5.336 mq	1 mq/ab
f) gli spazi attrezzati a verde per il gioco, la ricreazione, il tempo libero e le attività sportive	26.548 mq	3 mq/ab
g) gli altri spazi di libera fruizione per usi pubblici collettivi	0 mq	0 mq/ab
h) i parcheggi pubblici diversi da quelli al diretto servizio dell'insediamento	4.463 mq	0 mq/ab

ABITANTI 9.170

TOT 8 mq/ab

ske. H3
DOTAZIONI TERRITORIALI
PER MICROCITTÀ'

L'elaborato, redatto in forma di schede diagnostiche, restituisce un quadro di sintesi delle dotazioni territoriali per ogni microcittà. Obiettivo è quello di evidenziare le criticità e/o maggiori carenze relative alla qualità e consistenza dei servizi e delle attrezzature collettive, al fine di valutare la qualità di ciascuna parte urbana.



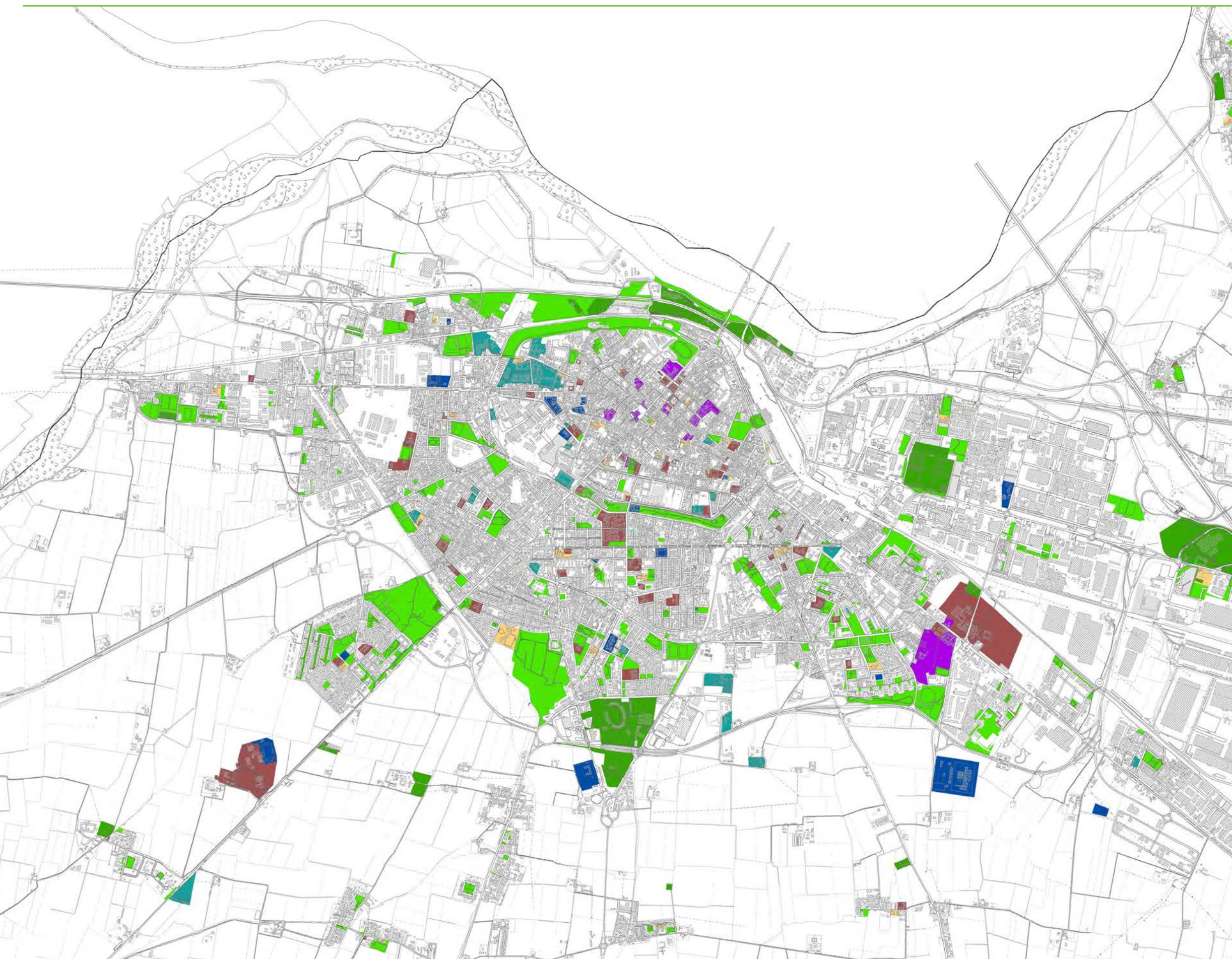
Dotazioni territoriali

- a) l'istruzione
- c) la pubblica amministrazione, la sicurezza pubblica e la protezione civile
- e) il culto
- f) gli spazi attrezzati a verde per il gioco, la ricreazione, il tempo libero e le attività sportive
- h) i parcheggi pubblici diversi da quelli al diretto servizio dell'insediamento

tav. H4
**ACCESSIBILITA', QUALITA' E
 INTEGRAZIONE DELLE
 DOTAZIONI TERRITORIALI**

L'elaborato ha l'obiettivo di valutare il livello prestazionale delle dotazioni territoriali del territorio piacentino, attraverso l'ausilio di specifici indicatori riguardanti:

- l'accessibilità alle diverse forme di mobilità sostenibile;
- l'integrazione e/o interazione con le altre componenti dell'ambiente urbano;
- la qualità degli spazi e delle attrezzature collettive.



LEGENDA

■	a) Istruzione
■	b) Assistenza e i servizi sociali e igienico sanitari
■	c) la pubblica amministrazione, la sicurezza pubblica e la protezione civile
■	d) le attività culturali, associative e politiche
■	e) il culto
■	f) gli spazi attrezzati a verde per il gioco, la ricreazione, il tempo libero e le attività sportive
■	g) gli altri spazi di libera fruizione per usi pubblici collettivi
■	h) i parcheggi pubblici diversi da quelli al diretto servizio dell'insediamento

tav. H4
**ACCESSIBILITA', QUALITA' E
INTEGRAZIONE DELLE
DOTAZIONI TERRITORIALI**

Tavola di supporto "Accessibilità alle diverse forme di mobilità sostenibile"

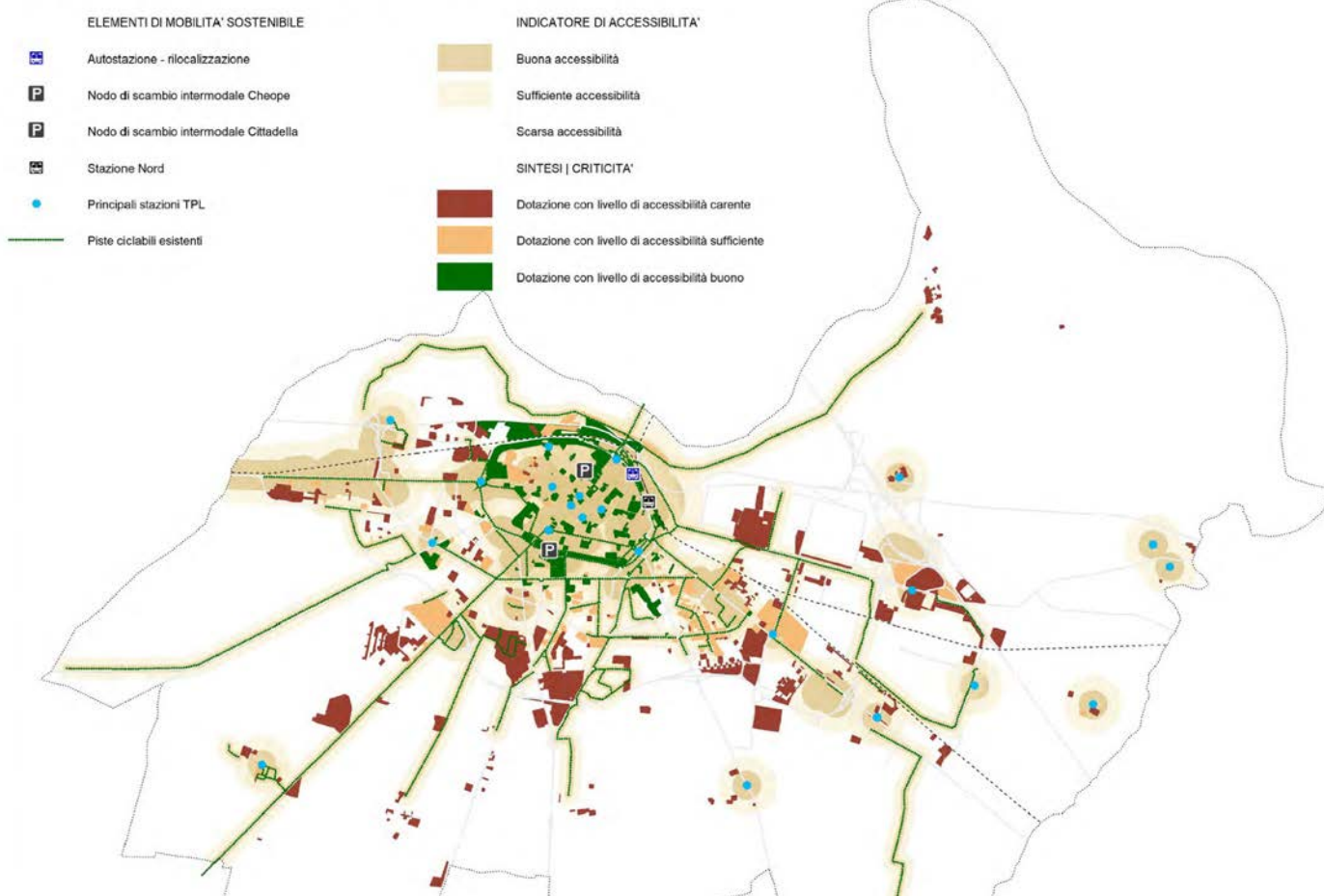


Tavola di supporto "Integrazione con le altre componenti/sistemi dell'ambiente urbano"

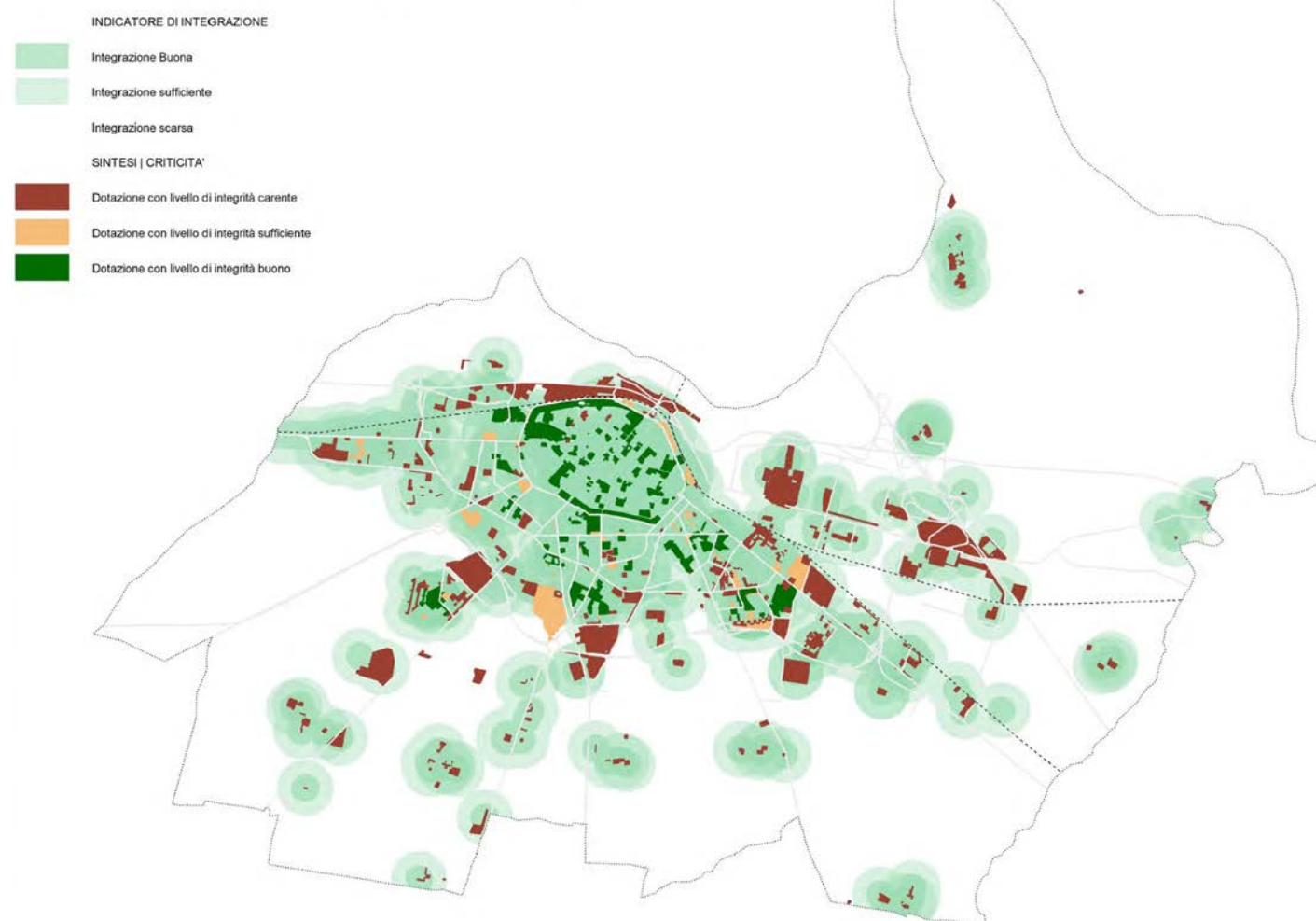
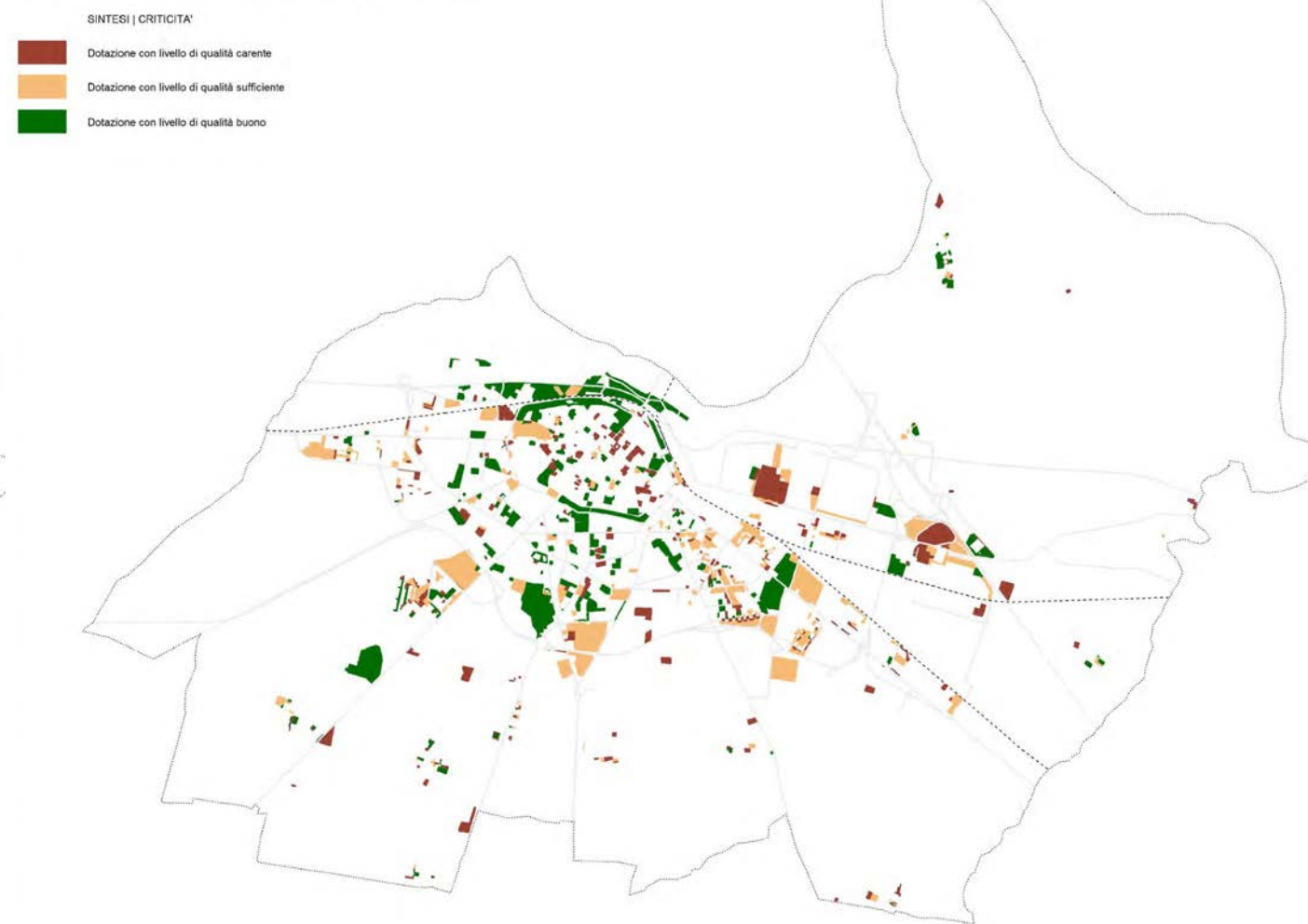


Tavola di supporto "Qualità degli spazi e delle attrezzature"



tav. H5
**CLASSIFICAZIONE DEGLI SPAZI
 APERTI PER QUALITA'
 E FUNZIONALITA'**

L'elaborato approfondisce il tema degli spazi aperti, individuando gli elementi portanti della rete del verde per qualità e funzionalità:

- spazi aperti di mitigazione, posti lungo le infrastrutture della mobilità principali;
- spazi aperti interclusi, posti prevalentemente lungo la tangenziale;
- spazi aperti perirbani, situati nella corona agricola sud della Città;
- spazi aperti urbani;
- spazi verdi residuali posti lungo le altre infrastrutture lineari.



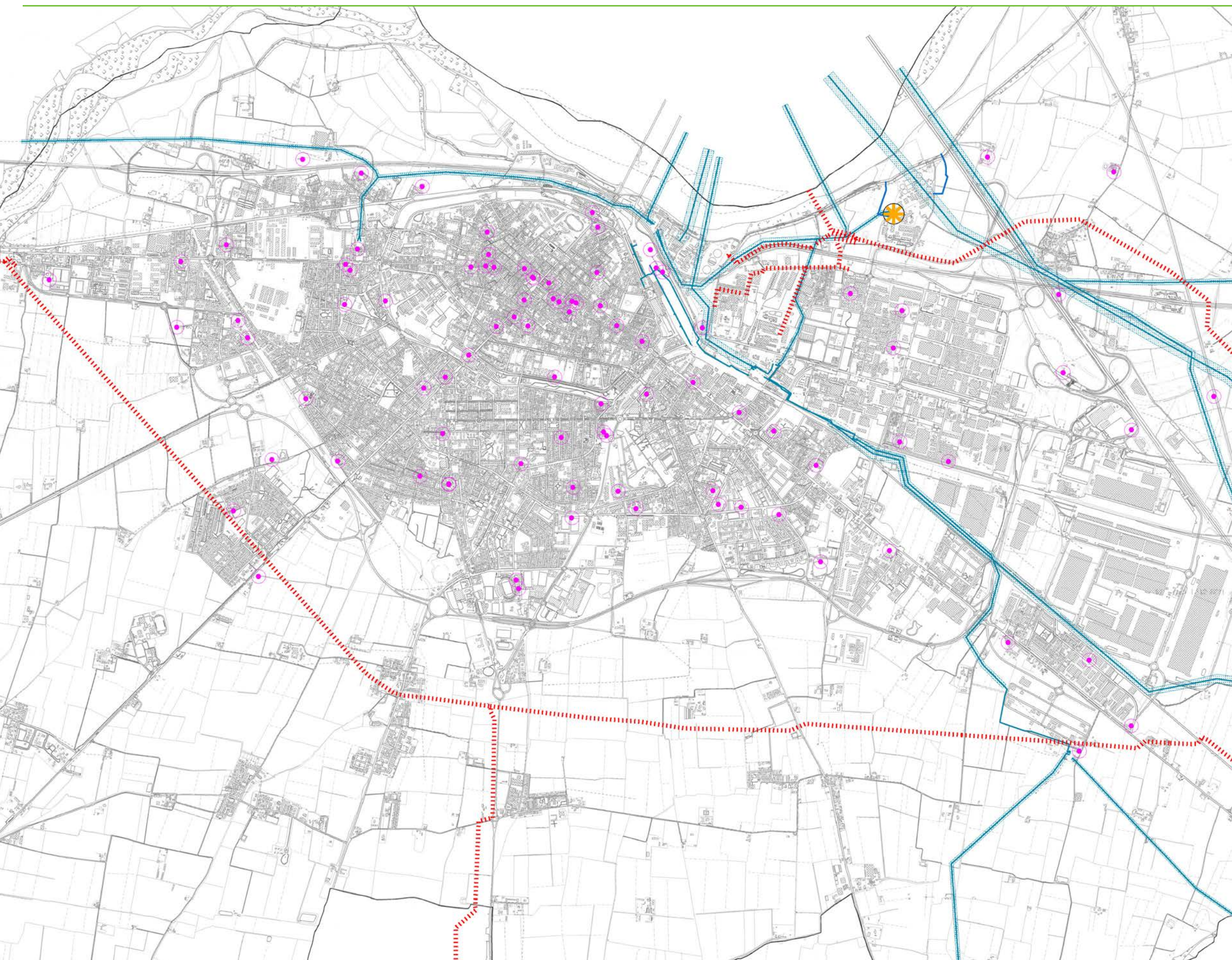
LEGENDA

■	Spazi aperti di mitigazione
■	Spazi aperti interclusi
■	Spazi aperti perirbani
■	Spazi aperti urbani
■	Spazi verdi legati alle infrastrutture lineari

tav. H6

**IMPIANTI E RETI TECNOLOGICHE:
ARTICOLAZIONE E CRITICITA'**

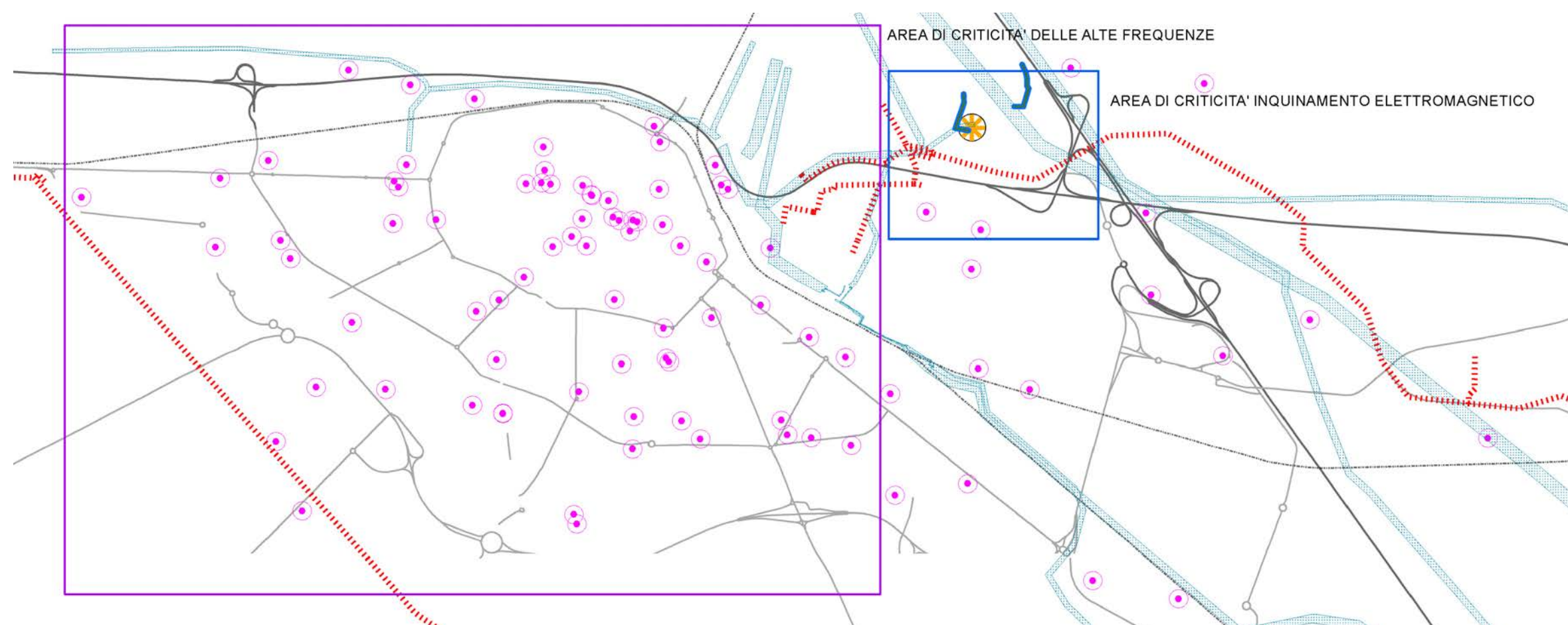
L'elaborato individua le principali condizioni di criticità legate agli impianti e alle reti tecnologiche.



LEGENDA

- Termovalorizzatore
- Stazioni Radio Base
- Fasce di rispetto dal depuratore
- Rete regionale gasdotti
- Linee elettriche alta e media tensione
- Fasce di rispetto dalle linee elettriche

tav. H6
IMPIANTI E RETI TECNOLOGICHE:
ARTICOLAZIONE E CRITICITA'



A | TUTELA/RIPRODUCIBILITÀ DELLE RISORSE NATURALI

C | PAESAGGIO

C | TERRITORIO RURLAE

D | SICUREZZA TERRITORIALE: RISCHI NATURALI E ANTROPICI

E | BENESSERE AMBIENTALE E PSICO-FISICO

F | TERRITORI DELLO SCARTO E ASPETTI CONDIZIONANTI IL BENESSERE

G | SISTEMA INSEDIATIVO

H | INSEDIAMENTI E DOTAZIONI TERRITORIALI

I | ASSI STRUTTURANTI E POLARITÀ

L | SISTEMA PRODUTTIVO E LOGISTICO

M | SISTEMA DELLA MOBILITÀ

N | SISTEMA DELLE ACCESSIBILITÀ

Il Sistema funzionale relativo agli assi strutturali e polarità comprende gli elementi di criticità/vulnerabilità (spazi di scarto, aree interstiziali, etc.) presenti lungo alcuni assi ritenuti strategici per la rigenerazione urbana nel nuovo PUG: via Emilia Pavese, via Emilia Parmense, il ring verde attorno alla Città storica e i luoghi della centralità.

Nell'individuazione delle aree di scarto e/o di criticità, assumono un ruolo strategico le aree militari dismesse o in corso di dismissione e le aree abbandonate/sottoutilizzate, per le quali il PUG dovrà individuare le azioni da mettere in campo al fine di rifunzionalizzare quelle che attualmente si configurano come aree di "scarto".

Queste aree, che hanno esaurito o stanno esaurendo il proprio ciclo di vita, necessitano di essere ripensate sotto il profilo funzionale, ambientale e paesaggistico, favorendo però anche l'imprenditoria immobiliare privata per attivare processi virtuosi.

ELABORATI DI RIFERIMENTO

I1_Spazi di scarto ed elementi di criticità lungo via Emilia Pavese, Tavola scala 1:3.000

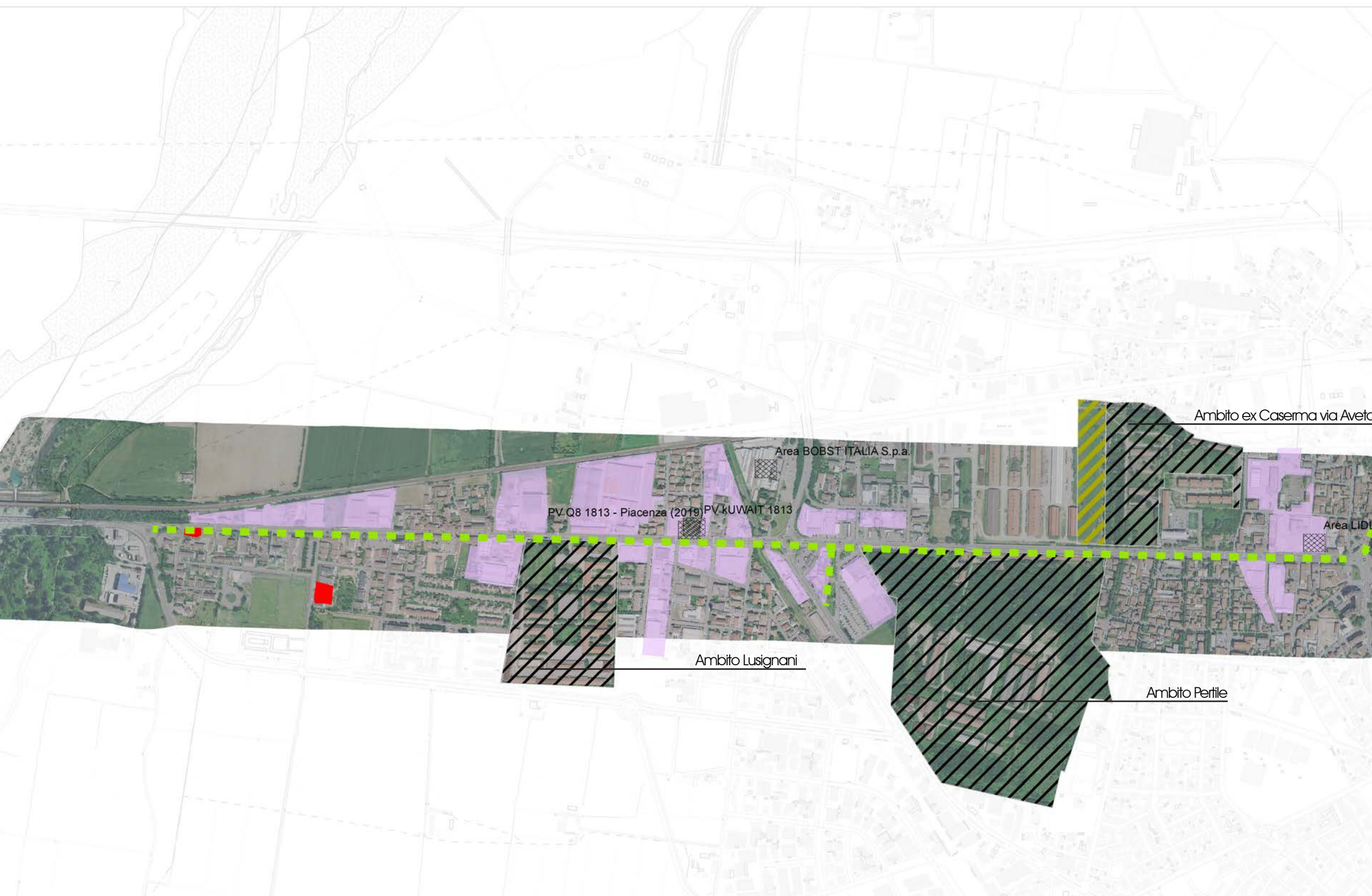
I2_Spazi di scarto ed elementi di criticità lungo via Emilia Parmense, Tavola scala 1:5.000

I3_Spazi aperti ed ambiti dismessi/sottoutilizzati lungo il ring verde, Tavola scala 1:5.000

I4_Spazi e luoghi centrali: criticità e opportunità, Tavola scala 1:5.000

tav. I1
**SPAZI DI SCARTO ED
ELEMENTI DI CRITICITA'
LUNGO VIA EMILIA PAVESE**

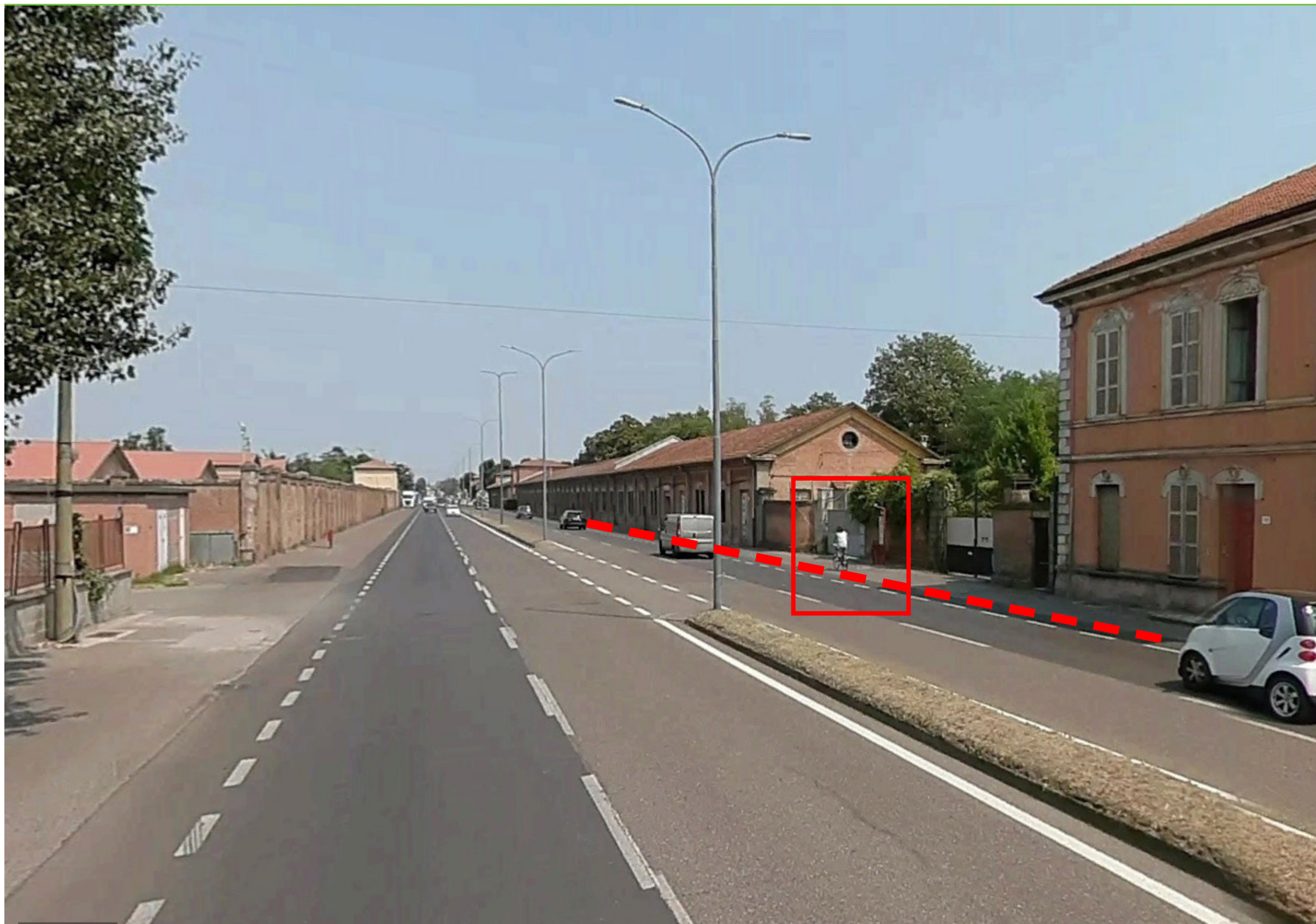
L'elaborato individua le principali aree in stato di abbandono, dismesse o sottoutilizzate lungo il percorso di via Emilia Pavese. Le tre zone principali rientranti in questa categoria lungo l'asse sono identificate come l'ambito Lusignani, l'ambito Pertile e l'ambito ex Caserma via Aveto. Lungo questa strada, si riscontrano diversi complessi produttivi polifunzionali. Inoltre, emerge la criticità dell'asse viario, caratterizzato dalla presenza di una pista ciclabile condivisa con i veicoli, la quale si configura come non idonea a garantire la sicurezza degli utenti più vulnerabili.



ELEMENTI DI CRITICITÀ VULNERABILITÀ
Pista ciclabile promiscua con veicoli

I | Assi strutturanti e polarità

tav. I1
SPAZI DI SCARTO ED
ELEMENTI DI CRITICITÀ
LUNGO VIA EMILIA PAVESE



tav. 12

SPAZI DI SCARTO ED ELEMENTI DI CRITICITA' LUNGO VIA EMILIA PARMENSE

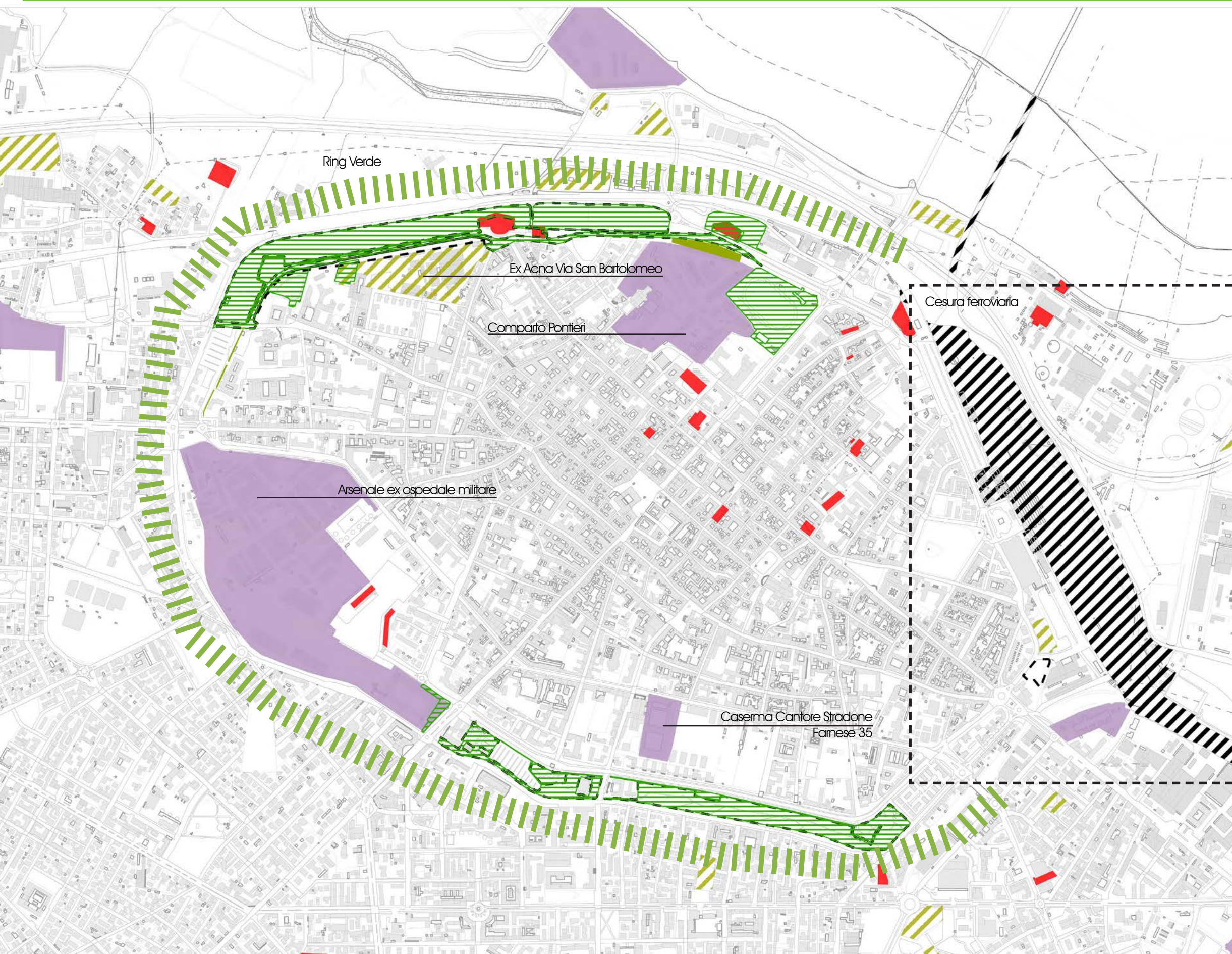
L'elaborato individua le principali aree marginali, spazi dismessi e luoghi abbandonati o sottoutilizzati lungo via Emilia Parmense. La zona principale inclusa in questa categoria lungo il percorso è identificata come l'ambito Macra Staveco. Lungo questa arteria stradale, sono presenti diversi complessi produttivi polifunzionali. Inoltre, si osservano alcuni edifici abbandonati e/o sottoutilizzati, nonché un'area interstiziale in stato di abbandono.

Macra Staveco

- LEGENDA**
- Asse di via Emilia Parmense
 - Piste ciclopeditoni esistenti
- Spazi di scarto**
- Tessuto produttivo polifunzionale
 - Ambito interstiziale degradato
 - Ambito militare dismesso e/o sottoutilizzato
 - Edificio e/o area puntuale abbandonata e/o sottutilizzata
- Elementi di criticità**
- Mancanza di collegamento ciclabile
 - Siti inquinati Censiti (Fonte RER)
 - PVF 1156 ESSO in loc. Montale
 - Incroci a maggiore incidenza

SPAZI APERTI ED AMBITI DISMESSI/ SOTTOUTILIZZATI LUNGO IL RING VERDE

L'elaborato individua i principali spazi di scarto, aree dismesse, abbandonate e/o sottoutilizzate posti lungo il ring verde. Tra questi, si segnala la presenza dell'ambito circoscritto alla stazione ferroviaria come grande cesura che impedisce la continuità del ring verde nella parte orientale della Città storica.

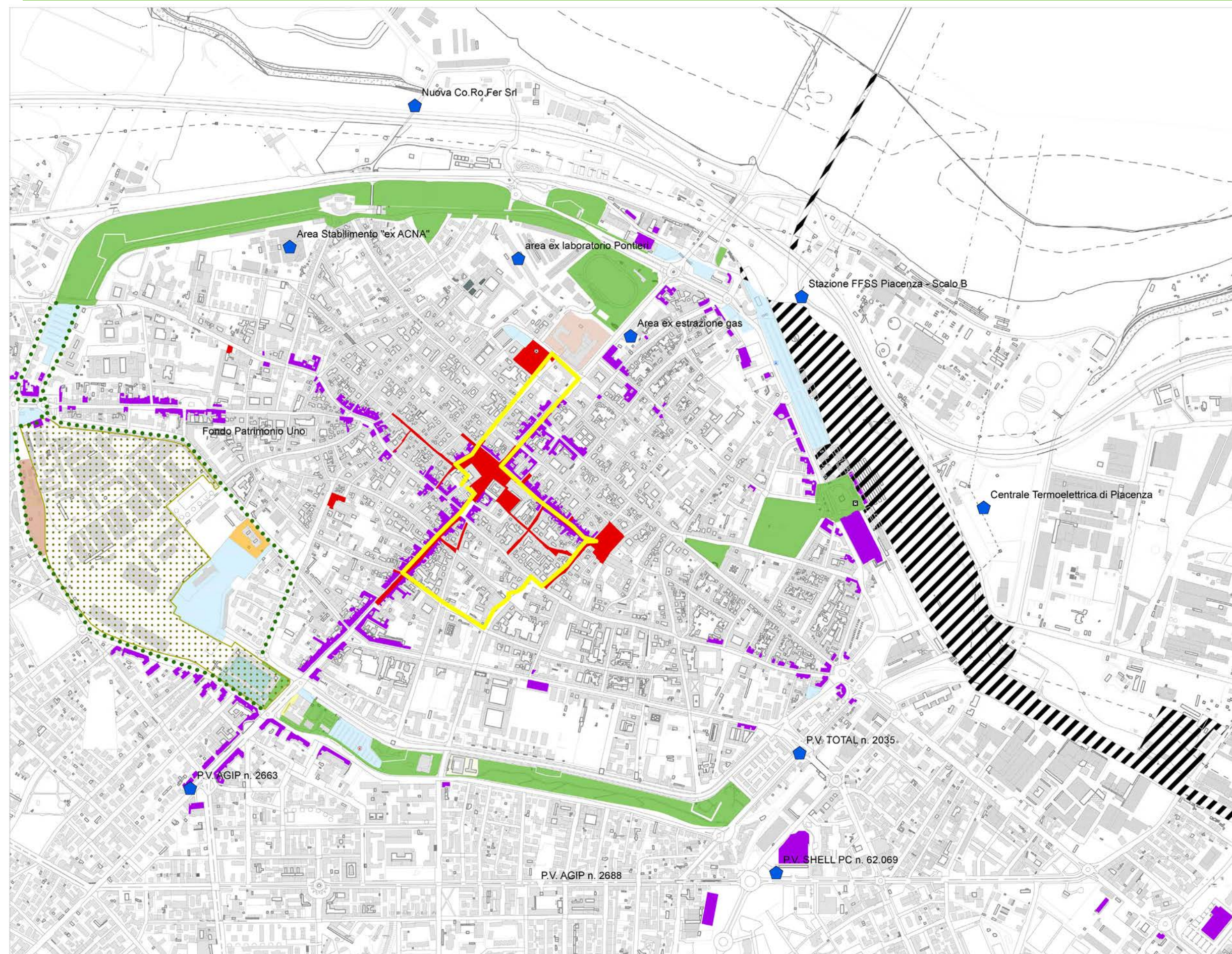


- LEGENDA
- Ring Verde
 - Spazi aperti lungo il ring
 - Spazi aperti urbani
 - Spazi verdi legati alle infrastrutture lineari
 - Spazio delle infrastrutture ferroviarie
 - Ambiti dismessi/sottoutilizzati lungo il ring
 - Ambito interstiziale degradato
 - Ambito militare dismesso e/o sottoutilizzato
 - Edificio e/o area puntuale abbandonata e/o sottoutilizzata

tav. 14

SPAZI E LUOGHI CENTRALI: CRITICITA' E OPPORTUNITA'

L'elaborato individua le principali sfide e opportunità legate alla riqualificazione e/o valorizzazione di alcune aree centrali all'interno della Città Storica. Il nucleo centrale della città è chiaramente identificabile e delimitato dalle mura, caratterizzato da un sistema di spazi verdi pubblici e un asse che ospita i principali esercizi commerciali pubblici



- LEGENDA
- Spazi e luoghi centrali**
- Stazione Nord
 - Interesse comune
 - Religiosi
 - Verde pubblico
 - Parcheggi
 - Strutture sanitarie assistenziali
 - Attrezzature scolastiche superiori
 - Attrezzature tecnologiche
 - Infrastrutture ferroviarie
 - Ordine pubblico, sicurezza
 - Sedi amministrative
- Criticità/opportunità**
- Autostazione - rilocalizzazione
 - Nodo di scambio intermodale Cheope
 - Nodo di scambio intermodale Cittadella
 - Ambito interstiziale degradato
 - Ambito militare dismesso e/o sottoutilizzato
 - Edificio e/o area puntuale abbandonata e/o sottoutilizzata
 - Percorso di accessibilità del centro storico ai disabili
 - Piste ciclopedonali esistenti
 - Zone pedonali
 - Esercizi pubblici commerciali
 - Siti inquinati

A | TUTELA/RIPRODUCIBILITÀ DELLE RISORSE NATURALI

C | PAESAGGIO

C | TERRITORIO RURLAE

D | SICUREZZA TERRITORIALE: RISCHI NATURALI E ANTROPICI

E | BENESSERE AMBIENTALE E PSICO-FISICO

F | TERRITORI DELLO SCARTO E ASPETTI CONDIZIONANTI IL BENESSERE

G | SISTEMA INSEDIATIVO

H | INSEDIAMENTI E DOTAZIONI TERRITORIALI

I | ASSI STRUTTURANTI E POLARITÀ

L | SISTEMA PRODUTTIVO E LOGISTICO

M | SISTEMA DELLA MOBILITÀ

N | SISTEMA DELLE ACCESSIBILITÀ

Il Sistema funzionale relativo alla produzione e alla logistica configura il ruolo di Piacenza, grazie alla sua posizione strategica, all'incrocio delle principali vie di comunicazione nord-sud ed est-ovest al centro della Pianura Padana, come polo fortemente attrattivo in campo logistico, richiamando sul suo territorio importanti investimenti di imprese multinazionali e nazionali del settore. Non per questo ha però abbandonato la vocazione nell'industria manifatturiera, un settore che rimane, accanto a quello oggi preminente dei servizi, di grande importanza per la produzione del valore aggiunto a livello locale.

Entro questo quadro di riferimento, gli elaborati prodotti ricostruiscono la sintesi delle principali criticità e potenzialità, partendo da una lettura interpretativa di area vasta e facendo un approfondimento diagnostico sugli elementi di criticità e vulnerabilità attualmente presenti lungo l'asse nord dei collegamenti dinamici.

ELABORATI DI RIFERIMENTO

L1_Piacenza e l'assetto urbano di area vasta: criticità e potenzialità, Tavola scala 1:30.000

L2_Piacenza, polarità territoriali e accessibilità, Tavola scala 1:30.000

L3_Poli produttivi/logistici/commerciali e assi della prossimità, Tavola scala 1:16.000

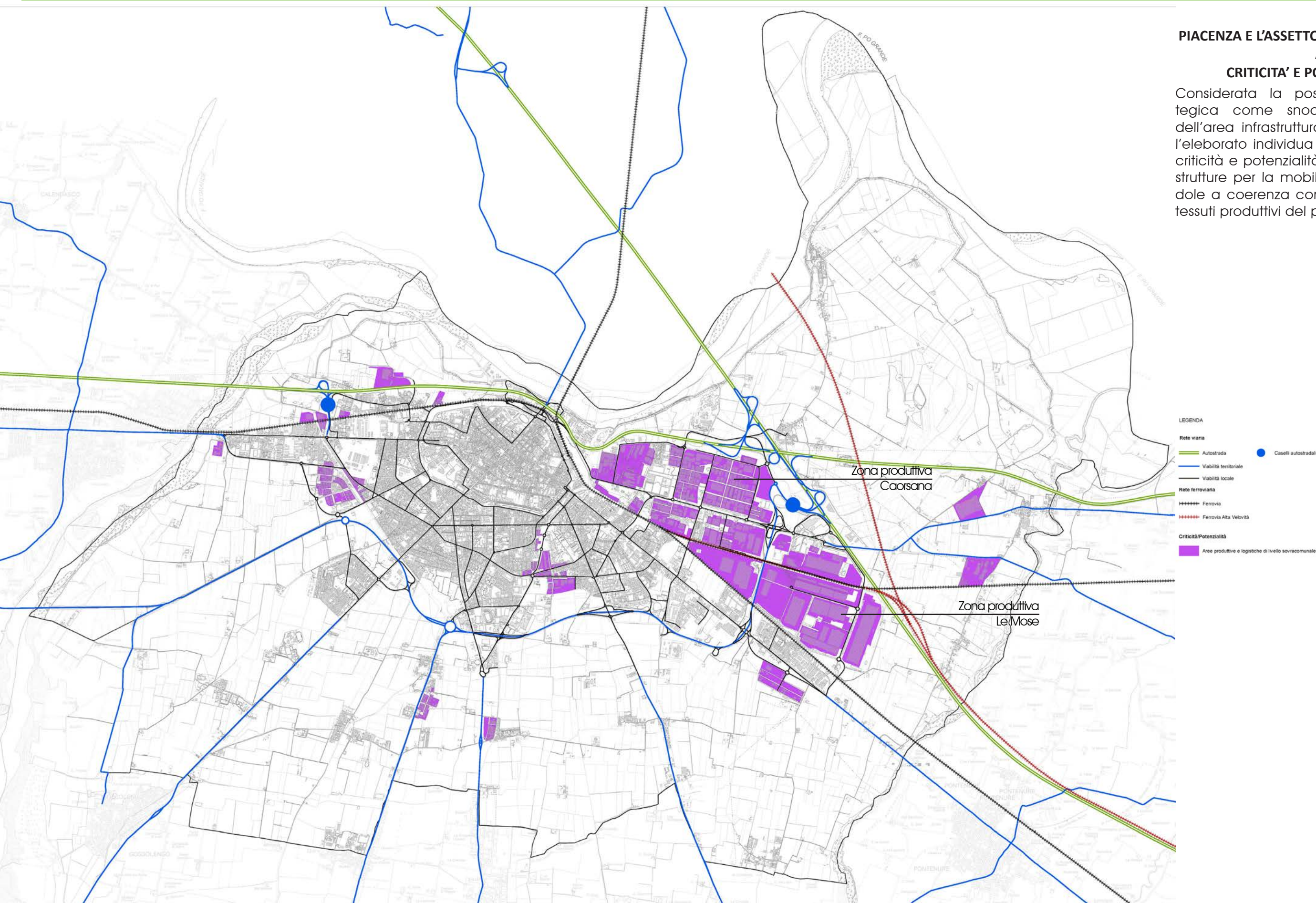
L4_Spazi di scarto ed elementi di criticità lungo l'asse nord dei collegamenti dinamici, Tavola scala 1:3.000

tav. L1

PIACENZA E L'ASSETTO URBANO DI AREA VASTA:

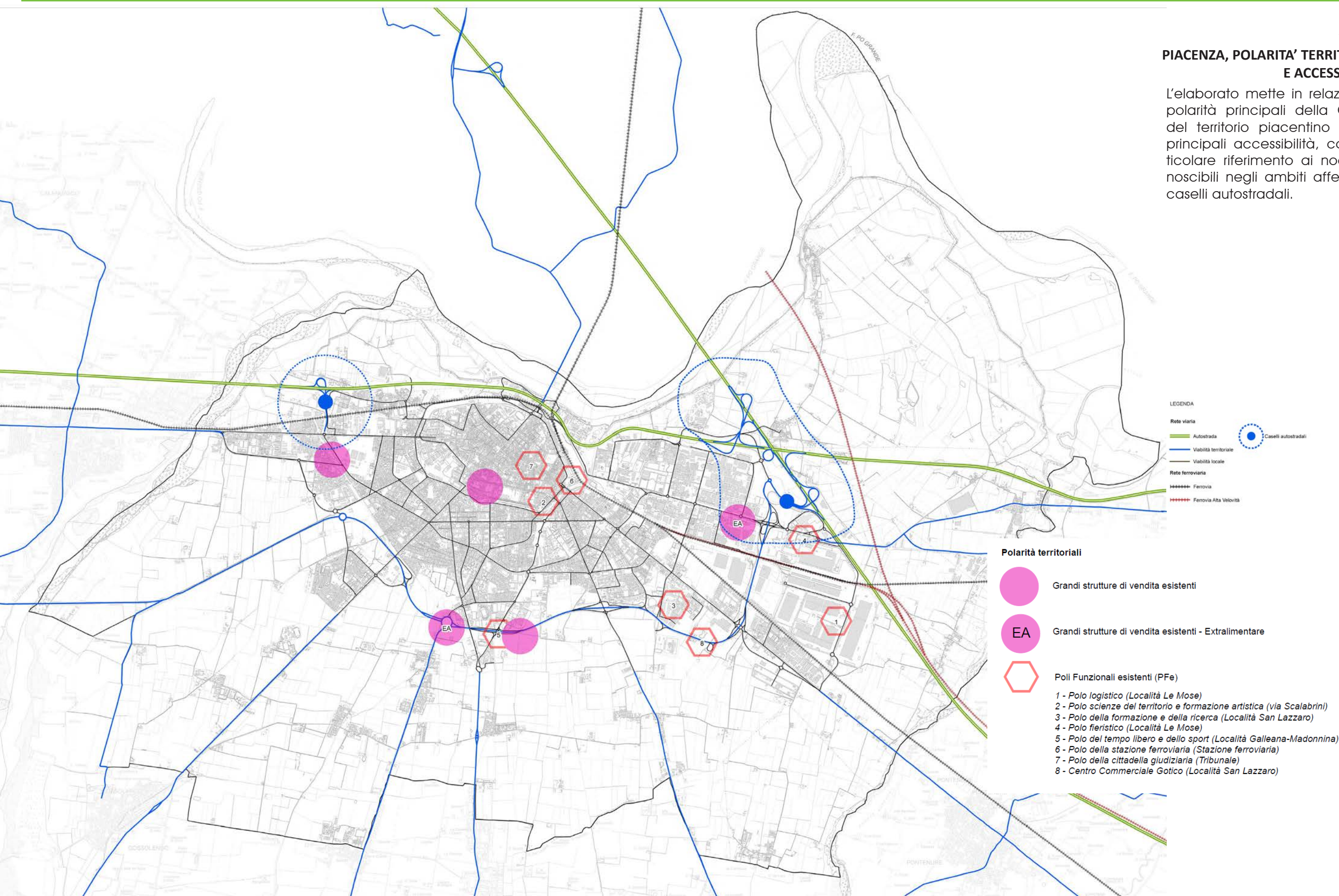
CRITICITA' E POTENZIALITA'

Considerata la posizione strategica come snodo centrale dell'area infrastrutturale Padana, l'elaborato individua le principali criticità e potenzialità delle infrastrutture per la mobilità, mettendole a coerenza con i principali tessuti produttivi del piacentino.



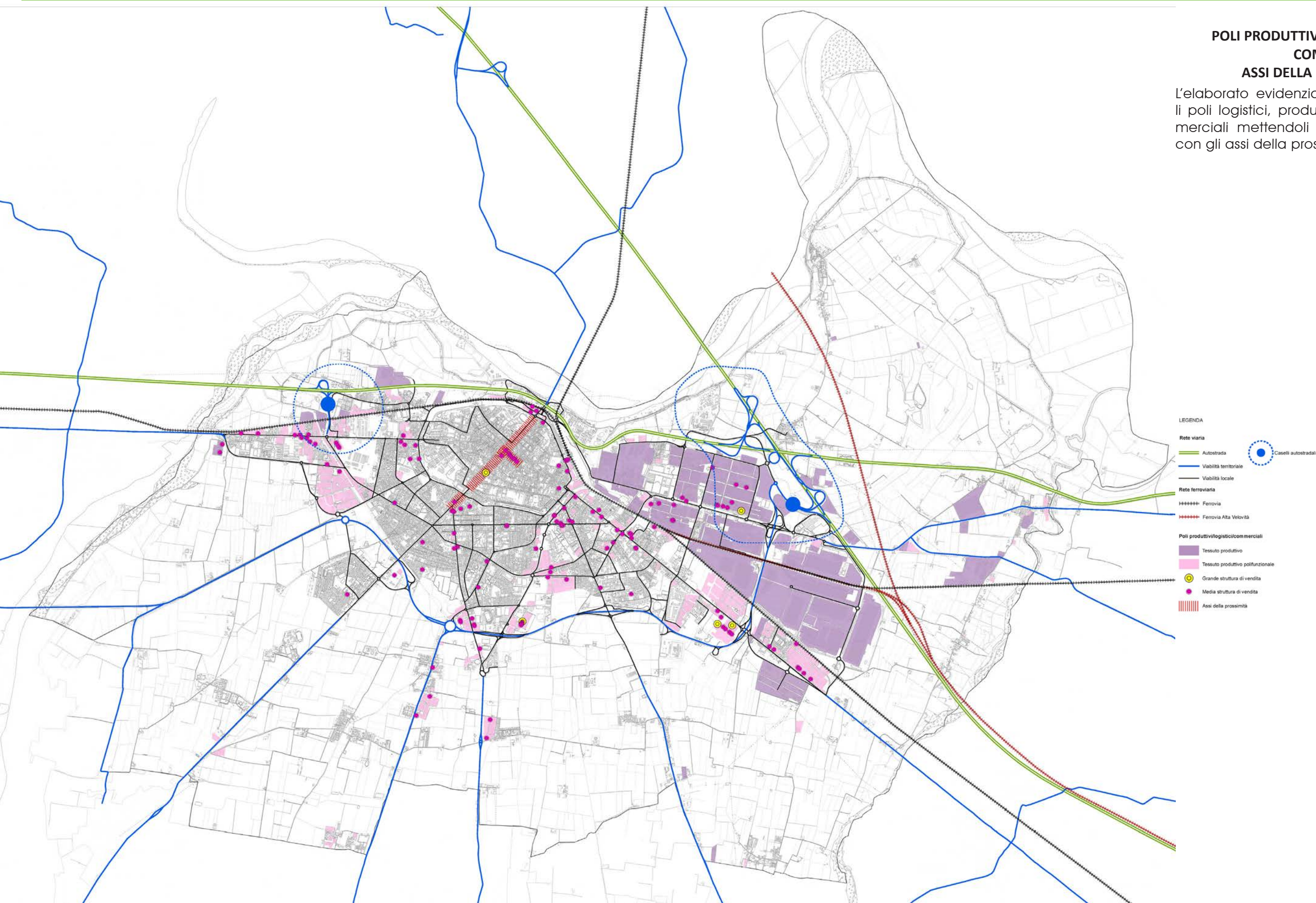
tav. L2
**PIACENZA, POLARITA' TERRITORIALI
E ACCESSIBILITA'**

L'elaborato mette in relazione le polarità principali della Città e del territorio piacentino con le principali accessibilità, con particolare riferimento ai nodi riconoscibili negli ambiti afferenti ai caselli autostradali.



tav. L3
**POLI PRODUTTIVI/LOGISTICI/
 COMMERCIALI E
 ASSI DELLA PROSSIMITA'**

L'elaborato evidenzia i principali poli logistici, produttivi e commerciali mettendoli in relazione con gli assi della prossimità.



SPAZI DI SCARTO ED ELEMENTI DI CRITICITA' LUNGO L'ASSE NORD DEI COLLEGAMENTI DINAMICI

L'elaborato individua gli spazi di scarto, abbandonati, sottoutilizzati e dismessi lungo l'asse nord dei cosiddetti 'collegamenti dinamici'.

Le principali infrastrutture dell'autostrada e della ferrovia fungono da barriera fisica tra il centro storico e il fiume Po, rendendo complessa la connessione tra il nucleo urbano e le zone naturali lungo il corso del fiume



A | TUTELA/RIPRODUCIBILITÀ DELLE RISORSE NATURALI

C | PAESAGGIO

C | TERRITORIO RURLAE

D | SICUREZZA TERRITORIALE: RISCHI NATURALI E ANTROPICI

E | BENESSERE AMBIENTALE E PSICO-FISICO

F | TERRITORI DELLO SCARTO E ASPETTI CONDIZIONANTI IL BENESSERE

G | SISTEMA INSEDIATIVO

H | INSEDIAMENTI E DOTAZIONI TERRITORIALI

I | ASSI STRUTTURANTI E POLARITÀ

L | SISTEMA PRODUTTIVO E LOGISTICO

M | SISTEMA DELLA MOBILITÀ

N | SISTEMA DELLE ACCESSIBILITÀ

Il Sistema funzionale relativo alla mobilità assume una rilevanza strategica perchè rappresenta, soprattutto negli ultimi decenni, la struttura portante sulla quale si fonda la quasi totalità dell'economia di Piacenza.

Questo gruppo di elaborati è finalizzato a razionalizzare e sviluppare il sistema integrato della mobilità centrato sullo stato, le criticità e le prospettive delle connessioni ferroviarie ad alta velocità, dell'intermodalità e interscambio, dell'accessibilità diffusa alle parti urbane e territoriali, della mobilità slow e delle reti intelligenti legate alla qualità urbana diffusa. Considerando anche gli interventi già programmati e le progettualità in corso.

Convergono in questo campo di lavoro le analisi del sistema della mobilità, della viabilità e delle infrastrutture predisposte in sede di elaborazione del Piano Urbano della Mobilità Sostenibile (PUMS) e del Piano Regionale Integrato dei Trasporti (PRIT).

ELABORATI DI RIFERIMENTO

M1_Mobilità territoriale/urbana: criticità e potenzialità, Tavola scala 1:16.000

M2_Mobilità dolce: criticità e potenzialità, Tavola scala 1:16.000

M3_Quadro infrastrutturale pianificatorio/programmatico, Tavola scala 1:16.000

tav. M1

MOBILITA' TERRITORIALE/URBANA: CRITICITA' E POTENZIALITA'

L'elaborato individua le principali criticità e potenzialità della rete infrastrutturale, stradale e ferroviaria a livello territoriale e urbano nel contesto del territorio piacentino. L'autostrada E70 e l'A1 sono arterie cruciali che si immettono nel tessuto urbano attraverso due caselli autostradali, Piacenza Sud e Piacenza Ovest, dirigendosi verso Milano, Torino, Brescia e Bologna.

Inoltre, il territorio è attraversato da una tratta ferroviaria regionale che si dirige a Nord-Est verso Cremona, a Sud-Est verso Bologna, a Ovest verso Tortona, a Nord verso Milano, oltre che dalla linea ad alta velocità Milano-Bologna (Linea AV/AC)

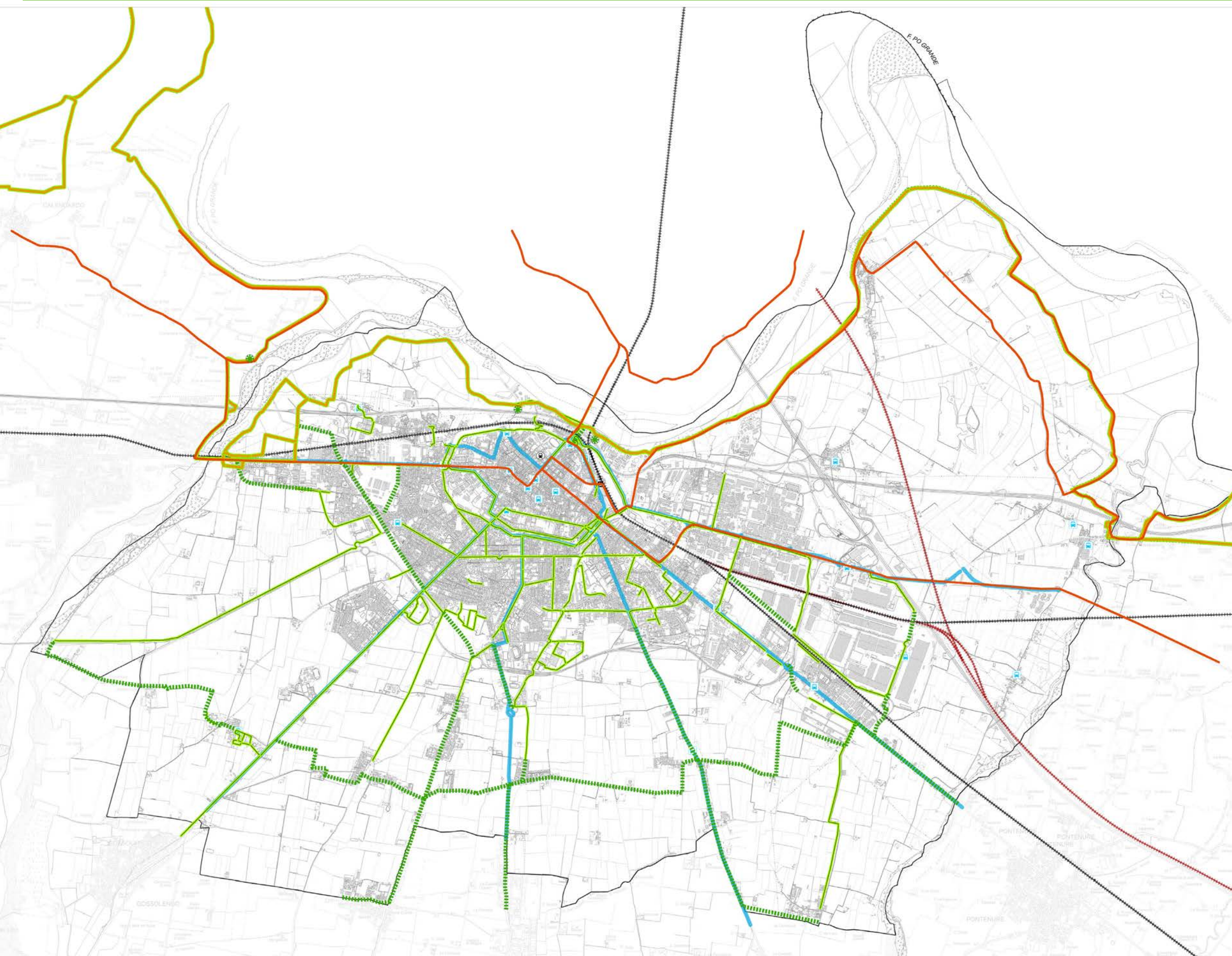


tav. M2

MOBILITA' DOLCE:
CRITICITA' E POTENZIALITA'

L'elaborato mette in luce le principali criticità e potenzialità della rete ciclopedonale, includendo sia i percorsi già esistenti che quelli in fase di progettazione. Tra le direttrici sovralocali di rilievo, si evidenziano la ciclovía lungo il fiume Po (VenTo), attualmente in corso di realizzazione, e gli itinerari EuroVelo.

La rete di trasporto pubblico locale, con l'indicazione delle principali fermate del TPL, la stazione ferroviaria e le piste ciclopedonali, rappresentano un sistema che necessita di integrazione e interconnessione per rendere il territorio coeso, sostenibile e integrato. Tale sinergia favorirebbe la promozione dei diversi servizi di mobilità sostenibile



L'elaborato restituisce i principali riferimenti e condizionamenti del quadro infrastrutturale pianificatorio/programmatico desumibile dal Piano Regionale Integrato dei Trasporti (PRIT) e dal Piano Urbano per la Mobilità Sostenibile (PUMS).

[illegible][illegible]

The map illustrates the urban structure of Palermo, Sicily, showing the city's layout, major roads, and surrounding areas. The map includes a legend with symbols for various urban features and a scale bar.

Legend:

- Stazione ferroviaria** (Railway station)
- Parco** (Park)
- Altra viabilità** (Other traffic)
- Circolo concorsuale** (Concorso circle)
- Autostrada (A)** (Autobahn)
- Strada urbana interquartiere (B)** (Inter-quarter urban road)
- Strada urbana secondaria (C)** (Secondary urban road)
- Strada urbana secondaria di progetto (D)** (Projected secondary urban road)
- Urbanità di quartiere (E)** (Quarter urbanity)
- Urbanità di quartiere (F)** (Quarter urbanity)
- Urbanità locale intercomunale (G)** (Inter-municipal local urbanity)

The map shows the city of Palermo, Sicily, with its surrounding areas. The city is divided into several districts, including the historic center, the port area, and the surrounding suburbs. The map also shows the major roads and highways that connect the city to other parts of Sicily and Italy.

[illegible]

The map illustrates the urban planning interventions for the Agropoli area. It shows the layout of the town, including the main road network and the location of various facilities. The legend provides a detailed key for the symbols used on the map, covering infrastructure, logistics, and regulatory measures. The map also includes an inset showing the location of Agropoli within the broader context of the region.

[illegible][illegible]

Il Sistema funzionale relativo alle accessibilità assume un ruolo significativo per la collocazione strategica di Piacenza, riconosciuta e riconoscibile come luogo di scambi commerciali tra la Pianura Padana, l'Emilia-Romagna e la Liguria. Questo gruppo di elaborati approfondisce alcuni nodi critici dell'accessibilità diffusa sul territorio, a partire da quella connessa alla mobilità sostenibile, nonché quelli strategici legati alla stazione ferroviaria e al Po.

A | TUTELA/RIPRODUCIBILITÀ DELLE RISORSE NATURALI

C | PAESAGGIO

C | TERRITORIO RURLAE

D | SICUREZZA TERRITORIALE: RISCHI NATURALI E ANTROPICI

E | BENESSERE AMBIENTALE E PSICO-FISICO

F | TERRITORI DELLO SCARTO E ASPETTI CONDIZIONANTI IL BENESSERE

G | SISTEMA INSEDIATIVO

H | INSEDIAMENTI E DOTAZIONI TERRITORIALI

I | ASSI STRUTTURANTI E POLARITÀ

L | SISTEMA PRODUTTIVO E LOGISTICO

M | SISTEMA DELLA MOBILITÀ

N | SISTEMA DELLE ACCESSIBILITÀ

ELABORATI DI RIFERIMENTO

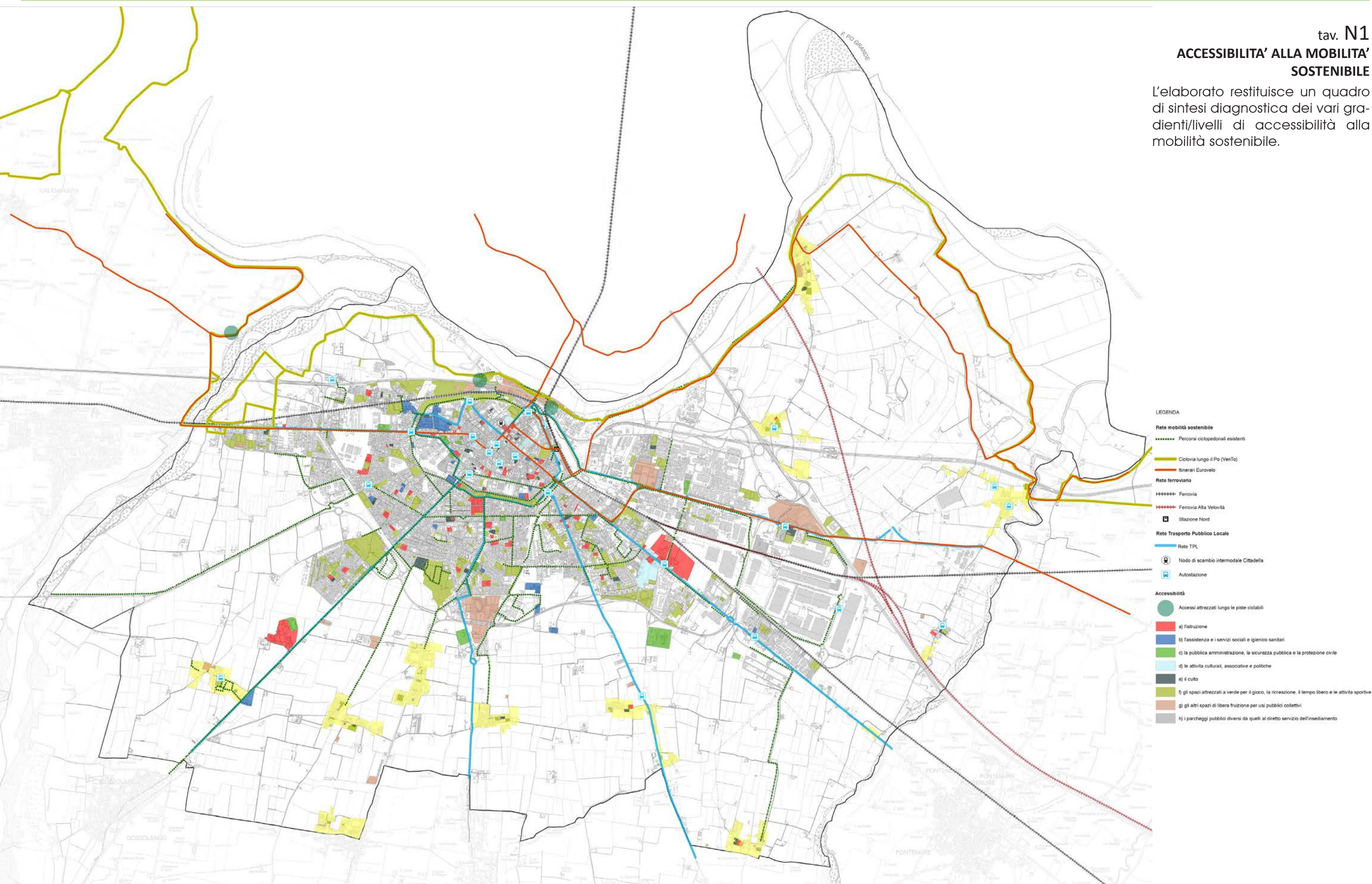
N1_Accessibilità alla mobilità sostenibile, Tavola scala 1:16.000

N2_Accessibilità alla stazione ferroviaria e al Po: criticità e opportunità, Tavola scala 1:5.000

N3_Spazi di scarto ed elementi di criticità lungo il margine sud, Tavola scala 1:5.000

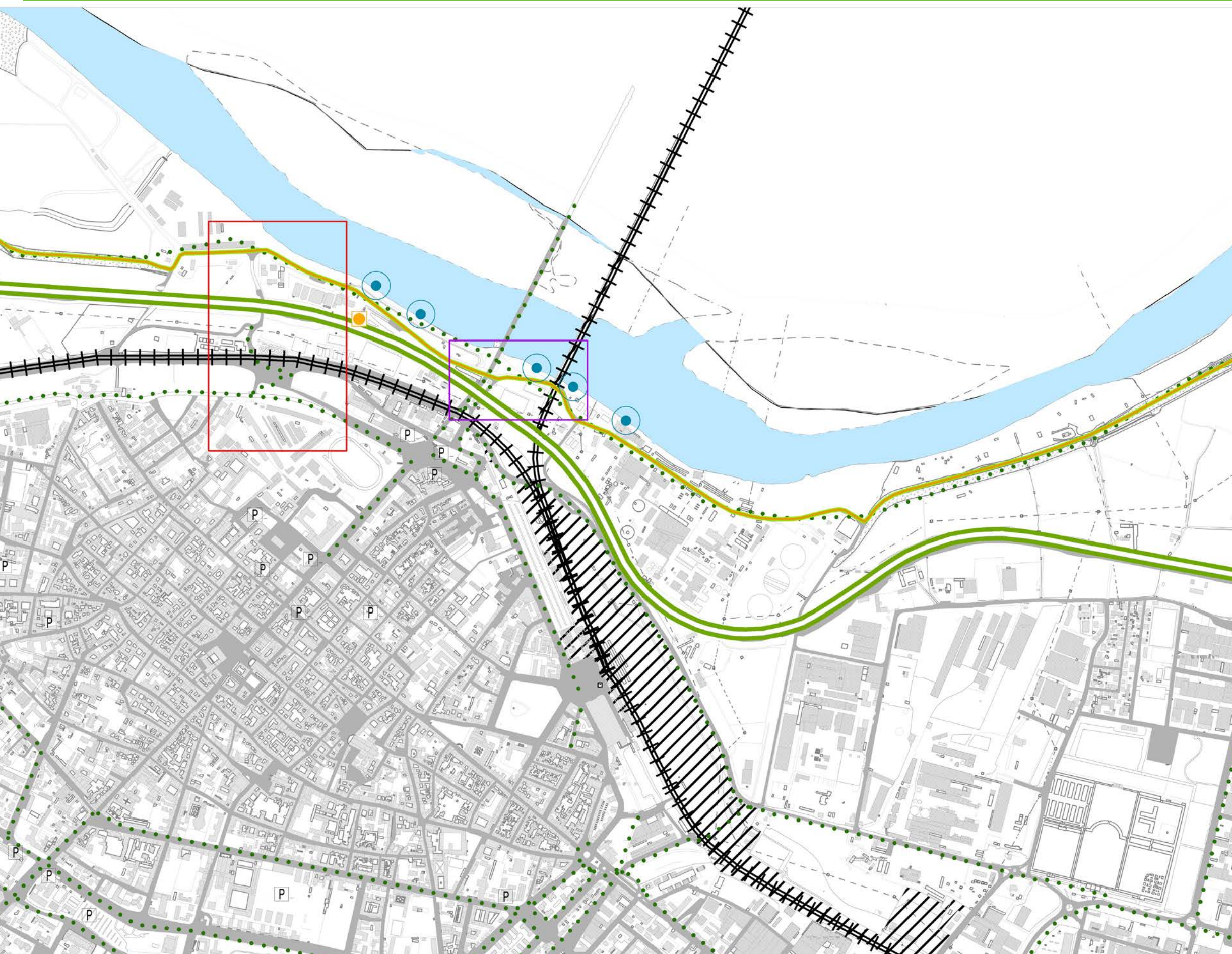
tav. N1
**ACCESSIBILITA' ALLA MOBILITA'
SOSTENIBILE**

L'elaborato restituisce un quadro di sintesi diagnostica dei vari gradienti/livelli di accessibilità alla mobilità sostenibile.



tav. N2
**ACCESSIBILITA' ALLA STAZIONE
 FERROVIARIA E AL PO:
 CRITICITA' E OPPORTUNITA'**

L'elaborato identifica le principali criticità e opportunità legate al miglioramento/potenziamento dell'accessibilità alla stazione ferroviaria e delle connessioni all'ambito fluviale del Po.



- LEGENDA
- Accessibilità**
- Sistema stradale esistente
 - Sistema ferroviario esistente
 - Sistema fluviale
 - Sistema delle piste ciclopedonali esistenti
 - P Sistema della sosta
 - Stazione Nord
- Criticità/Opportunità**
- Barriera infrastrutturale - autostrada
 - ++++ Barriera infrastrutturale - ferrovia
 - Attracchi per navigazione - a motore/remi
 - Ciclovia nazionale VenTo in fase di attuazione

tav. N2

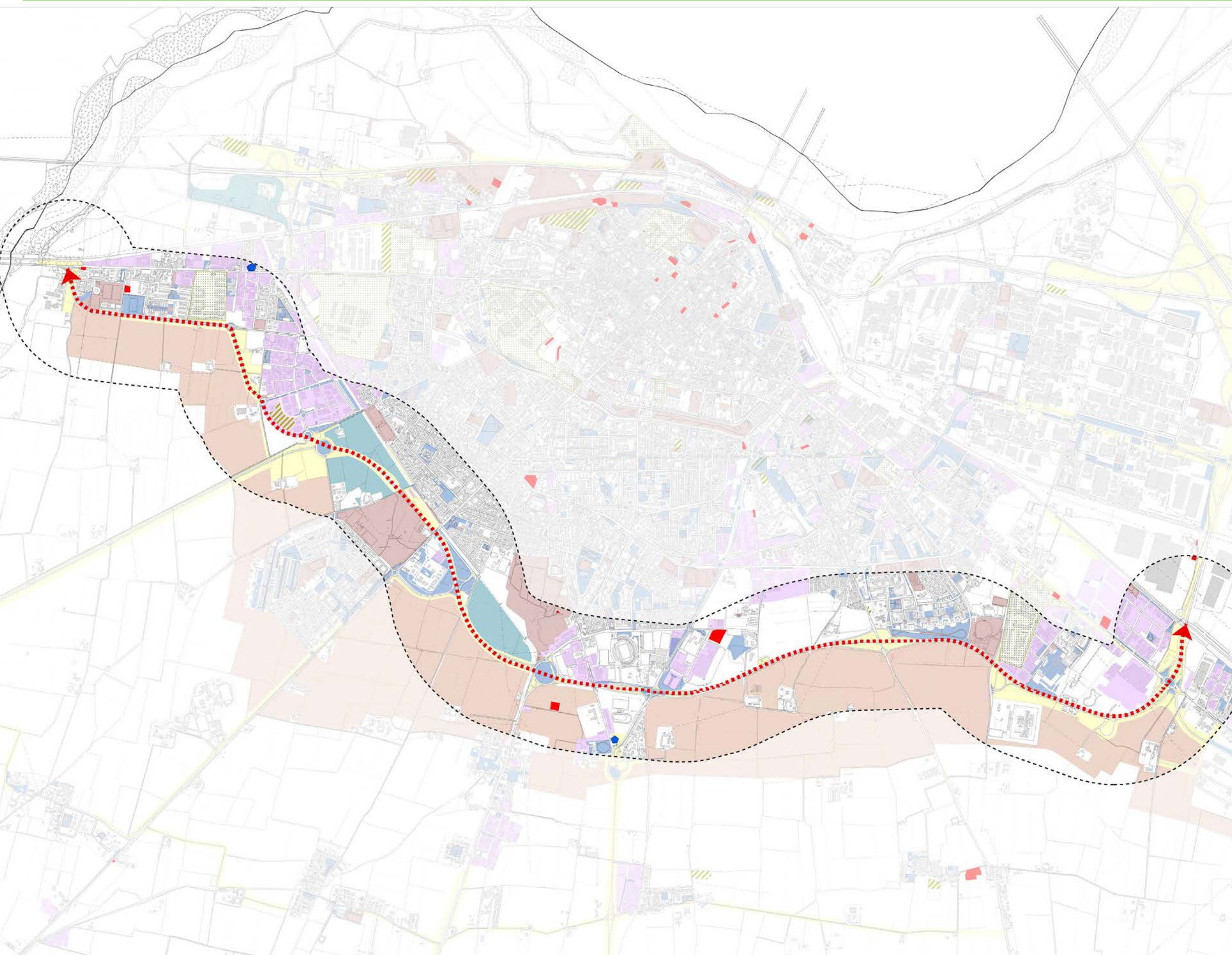
**ACCESSIBILITA' ALLA STAZIONE
FERROVIARIA E AL PO:
CRITICITA' E OPPORTUNITA'**



tav. N3

SPAZI DI SCARTO ED ELEMENTI DI CRITICITÀ LUNGO IL MARGINE SUD

L'elaborato individua le principali criticità e, più in generale, gli spazi dell'abbandono e del sottoutilizzo lungo il margine sud della città, a ridosso della tangenziale.



- LEGENDA**
- Asse margine sud
 - Spazi di scarto**
 - Tessuto produttivo polifunzionale
 - Ambito interstiziale degradato
 - Ambito militare dismesso e/o sottoutilizzato
 - Edificio e/o area puntuale abbandonata e/o sottoutilizzata
 - Spazi aperti di mitigazione
 - Spazi aperti interdusi
 - Spazi aperti urbani
 - Spazi verdi legati alle infrastrutture lineari
 - Elementi di criticità**
 - Barriera infrastrutturale
 - Siti Inquinati Censiti (Fonte Comune)

Quadro diagnostico

TEMI	ELABORATI	QUALITÀ E RESILIENZA	CRITICITÀ E VULNERABILITÀ
	A1_Rete ecologica, aree naturali ed elementi di interferenza	Siti di Rete Natura 2000 e Parco Fluviale Regionale del Trebbia: rappresentano aree di elevato valore ecologico e ambientale che possono contribuire alla biodiversità e alla conservazione degli habitat naturali. MAB UNESCO Riserva "Po Grande". Aree boscate e formazioni vegetate lineari: aree forniscono habitat per la fauna selvatica e contribuiscono alla conservazione della biodiversità. Fascia ripariale lungo i corsi d'acqua sono importanti per la conservazione degli ecosistemi acquatici e per la tutela delle risorse idriche. Ambiti ad alta vocazione produttiva agricola: La presenza di queste aree può sostenere l'agricoltura locale e contribuire alla qualità alimentare.	Interferenze antropiche come linee aeree, autostrada e ferrovie: Queste infrastrutture possono causare frammentazione degli habitat naturali, barriere alla migrazione della fauna selvatica e inquinamento acustico. Ambito agricolo periurbano: La pressione urbana su queste aree agricole può portare alla conversione del suolo e alla perdita di habitat naturali.
	A2_Sistema delle acque superficiali e sotterranee	Principali corsi d'acqua (Po, Trebbia, Nure): rappresentano risorse idriche cruciali che possono supportare la vita vegetale e animale, nonché le attività umane come l'irrigazione e la pesca. Tutela della risorsa Idrica e uso sostenibile in Contratto di fiume "Media Valle del PO"- cui partecipano Regione Lombardia, Regione Emilia-Romagna, tutti i comuni rivieraschi delle province di Piacenza, Cremona e Lodi, AIPO e AdBPO. Acque pubbliche: La disponibilità di fonti d'acqua pubbliche può contribuire al soddisfacimento delle esigenze idriche della comunità locale. La presenza di un unico soggetto regolatore per tutto il territorio provinciale (ATERSIR) consente la pianificazione di bacino per l'utilizzo efficiente e sostenibile delle risorse per l'intera area provinciale, superando le criticità dei singoli territori. Gestione sostenibile delle risorse idriche: Opportunità di implementare pratiche di gestione sostenibile delle acque superficiali e sotterranee per garantire la disponibilità a lungo termine di risorse idriche di alta qualità. Pianificazione sovraordinata provinciale – ATERSIR	Le zone con vulnerabilità intrinseca alta, elevata e estremamente elevata possono essere suscettibili all'inquinamento da fonti antropiche o naturali, compromettendo la qualità delle risorse idriche. Individuazioni delle aree vulnerabili nel Piano di Tutela delle Acque della regione Emilia Romagna. Inquinamento delle acque superficiali e sotterranee: Attività antropiche come l'agricoltura intensiva, l'industria e lo smaltimento dei rifiuti possono causare inquinamento delle acque superficiali e sotterranee, mettendo a rischio la salute umana e l'ecosistema acquatico. Programma degli investimenti sul territorio contenuto nel Piano d'ambito del Servizio Idrico Integrato di Atarsir. Cambiamenti climatici: Gli effetti dei cambiamenti climatici, come alterazioni nei regimi di precipitazione e temperature, possono influenzare la disponibilità e la qualità delle risorse idriche. Progetto CLIMAT CHANGE all'interno del Contratto di Fiume "Media valle del PO".
	A3_Infrastrutture verdi e blu	Infrastruttura blu strutturante: principale può fornire benefici significativi per la gestione delle risorse idriche, come la mitigazione delle inondazioni, il ripristino degli habitat acquatici e la promozione della biodiversità. Infrastruttura verde primaria rappresenta aree naturali importanti che contribuiscono alla conservazione della biodiversità e alla fornitura di servizi ecosistemici. La presenza di viali alberati lungo alcune delle principali infrastrutture radiali possono fungere da connettività fra il centro e l'area agricola circostante Le infrastrutture verdi, 'secondarie' dal punto di vista vincolistico, possono creare la cintura verde di carattere primario	Infrastruttura blu secondaria: La mancanza di adeguata infrastruttura blu secondaria potrebbe limitare la capacità di gestione delle risorse idriche e aumentare il rischio di inondazioni o degrado ambientale. Infrastruttura verde secondaria e agroecologica: La mancanza di connettività o la frammentazione delle infrastrutture verdi secondarie e agroecologiche potrebbe ridurre la resilienza degli ecosistemi e compromettere la loro capacità di fornire servizi ecosistemici.

Quadro diagnostico

TEMI	ELABORATI	QUALITÀ E RESILIENZA	CRITICITÀ E VULNERABILITÀ
	A4_1_Servizi ecosistemici: qualità multifunzionale del suolo assoluti	La qualità multifunzionale esistente è piuttosto contenuta, per una frazione pari a circa 12% per valori molto rilevanti, concentrati lungo le fasce fluviali e la rete irrigua, senza però assumere una connotazione di continuità, che è proprio l'obiettivo che la pianificazione persegue con le sue politiche e azioni	Le aree con interruzione di continuità sono: - le aree agricole a sud del territorio comunale, - la fascia di ambito fluviale del Nure, - l'area periurbana a sud; - il nucleo urbano del Centro Storico e della Zona Industriale (Caorsana-Mure)
A TUTELA/RIPRODUCIBILITÀ DELLE RISORSE NATURALI	A4_2_Servizi ecosistemici: qualità multifunzionale del suolo relativa	La qualità multifunzionale relativa è ottenuta dalla ponderazione degli elementi della rete ecologica esistente e di progetto.	Assenza di connessione ecologica e di fruizione Trebbia-Nure. Carenza della componente vegetazionale lungo il Nure. Insufficiente infrastrutturazione verde del contesto comunale e insufficiente continuità delle aree verdi esistenti. Servizi di regolazione climatica e delle acque insufficienti, in particolare nelle aree urbane a criticità idraulica
	A5_1_Servizi ecosistemici di fornitura	Potenziamento dei servizi ecosistemici esistenti, in particolare dei servizi di approvvigionamento e/o fornitura delle risorse faunistiche e delle risorse genetiche (biodiversità), agendo sulle connessioni ecologiche e dotazione dell'infrastruttura verde nel territorio urbano ed extraurbano, in particolare lungo i canali esistenti e lungo il Nure.	Particolare attenzione dovrà essere posta al mantenimento dei servizi di coltivazioni per la produzione di alimenti, di cui tenere conto nella individuazione di trasformazioni territoriali e nel mantenimento e deframmentazione dei varchi ecologici.
	A5_2_Servizi ecosistemici di culturali	La pianificazione comunale dovrebbe tendere al potenziamento dei servizi ecosistemici culturali, in particolare mediante il potenziamento degli itinerari e percorsi ciclabili, oltre che delle connessioni verdi (es. filari) tra le aree di maggiore valenza culturale, in ambito urbano ed extraurbano. Aree con valenza molto elevata sono infatti presenti nel contesto urbano, dove il potenziamento dell'arredo verde può costituire un utile elemento di continuità.	Lungo la direttrice critica del Nure dovrebbe trovare implementazione il progetto del Nure, per potenziare la valenza, da collegare a sua volta al Fiume Trebbia, lungo il quale è pure possibile individuare la presenza di aree di rilevanza molto elevata.
	A6_Servizi ecosistemici di regolazione	I servizi di regolazione hanno elevata rilevanza nel territorio comunale. Sicuramente sono da potenziare le aree caratterizzate da allagamenti storici e in generale nel territorio comunale urbano e periurbano, in gran parte caratterizzato da medio pericolo di probabilità di alluvioni e moderato livello di criticità idraulica, dove le indicazioni /prescrizioni di rigenerazione urbana dovrebbero contemplare soluzioni di permeabilità quali soluzioni inerenti la regimazione delle acque.	Le aree di attenzione per il potenziamento dei SE di regolazione sono: -centro città, in cui regolare il microclima e l'assorbimento di carbonio; - la fascia del Nure e le aree prossime alla foce del Trebbia in cui potenziare i servizi di regolazione degli Habitat per la biodiversità, la regolazione delle acque e la difesa dai dissesti idrogeologici, - aree dell'urbanizzato in cui potenziare i servizi di difesa dai dissesti idrogeologici

Quadro diagnostico

TEMI	ELABORATI	QUALITÀ E RESILIENZA	CRITICITÀ E VULNERABILITÀ
B PAESAGGIO	B1_Elementi e condizionamenti del paesaggio	Elementi del paesaggio fluviale: Ambito fluviale di rilevanza paesaggistica del Po, Trebbia e Nure: Queste aree rappresentano risorse paesaggistiche importanti che possono attrarre turismo e promuovere la fruizione sostenibile del paesaggio fluviale. Corsi d'acqua e canali del paesaggio rurale: Questi elementi contribuiscono alla bellezza naturale del paesaggio e forniscono habitat per la fauna selvatica. Tessiture idrauliche del territorio agricolo: Queste strutture possono contribuire alla gestione sostenibile delle risorse idriche e alla conservazione del paesaggio agricolo. Elementi del paesaggio storico-culturale: Area della centuriazione e elementi lineari della centuriazione: Questi elementi storici del paesaggio possono fornire identità culturale e storica al territorio, attrarre turismo e promuovere la conservazione del patrimonio. Area delle bonifiche storiche: Queste aree testimoniano la storia delle bonifiche e della trasformazione del territorio, contribuendo alla comprensione della storia locale e alla conservazione del paesaggio. Elementi del paesaggio infrastrutturale: Ferrovia, autostrade e strade extraurbane: Queste infrastrutture possono migliorare la connettività e l'accessibilità, facilitando lo sviluppo economico e sociale del territorio. Elementi del paesaggio urbano: Tessuti storici e insediamenti storico-culturali: Questi elementi contribuiscono alla bellezza e all'identità del paesaggio urbano, promuovendo il turismo e la coesione sociale. Servizi di quartiere e urbano-territoriali: La presenza di servizi vicini migliora la qualità della vita e l'attrattività delle aree urbane.	La mancanza di manutenzione o la degradata condizione di alcuni elementi del paesaggio, la frammentazione del territorio dovuta alla presenza di infrastrutture, o la scarsa integrazione tra paesaggio naturale e antropico. La perdita di caratteristiche paesaggistiche a causa dello sviluppo non sostenibile, il degrado degli elementi storici o culturali, la congestione e l'inquinamento legati alle infrastrutture, e la perdita di biodiversità. Elementi di infrastrutturazione: Ferrovia, autostrade e strade extraurbane: attraversamento e non fruizione
	B2_Ambiti di paesaggio	Ambito di paesaggio fluviale: Questo ambito rappresenta una risorsa naturale importante per il Comune di Piacenza, che può attrarre turismo e promuovere la fruizione sostenibile del paesaggio fluviale. Ambiti di paesaggio agrario (puntellato, bonifica): Questi ambiti rappresentano la base dell'agricoltura locale, contribuendo alla produzione alimentare e alla conservazione del paesaggio agrario tradizionale. Ambito di paesaggio della corona periurbana: Questo ambito può rappresentare un'opportunità di integrazione tra il paesaggio urbano e quello rurale, promuovendo la sostenibilità ambientale e la qualità della vita. Ambito di paesaggio della produzione: Questo ambito potrebbe rappresentare una base per lo sviluppo economico locale attraverso la produzione agricola, industriale o artigianale. Ambito di paesaggio urbano: Questo ambito può vantare una ricca storia e una varietà di elementi culturali e architettonici che contribuiscono all'attrattività e alla vivibilità della città.	La perdita di caratteristiche paesaggistiche a causa dello sviluppo non sostenibile, la frammentazione del territorio dovuta alla presenza di infrastrutture, o la scarsa integrazione tra paesaggio naturale e antropico



Quadro diagnostico

TEMI	ELABORATI	QUALITÀ E RESILIENZA	CRITICITÀ E VULNERABILITÀ
C TERRITORIO RURALE	C1_Uso del suolo e dinamiche storiche	Valutazione storica del consumo di suolo e dei relativi processi di impermeabilizzazione negli ultimi decenni.	Le dinamiche degli usi agricoli e forestali e di impoverimento/riduzione delle coperture vegetali comprensive di una valutazione critica dei processi di abbandono, insularizzazione delle aree agricole e forestali, impoverimento pedologico, inadeguatezza delle coperture vegetali; La qualità e consistenza del verde boscato negli spazi aperti agricoli.
	C2_Assetto spaziale e funzionale delle aziende agricole	Le aziende agricole rappresentano il 54% della superficie comunale. Il 62% delle aziende è in uno stato di affitto, mentre solo il 27% è di proprietà, il rimanente si divide tra comodato, comproprietà e godimento in confronto di società.	L'elevato numero di superficie agricola in affitto indica che un numero sempre maggiore di terreni viene affittato ad aziende agricole di dimensioni maggiori, a discapito dell'agricoltura familiare e a favore di un'agricoltura intensiva.

TEMI	ELABORATI	QUALITÀ E RESILIENZA	CRITICITÀ E VULNERABILITÀ
D SICUREZZA TERRITORIALE: RISCHI NATURALI E ANTROPICI	D1_Vulnerabilità e rischi naturali	Vincolo idrogeologico: Questo vincolo può contribuire alla protezione del territorio da rischi idrogeologici, limitando lo sviluppo in zone vulnerabili. Allagamenti storici: La conoscenza dei precedenti allagamenti storici può favorire la pianificazione della gestione del rischio e la messa in atto di misure di prevenzione. Dissesti potenziali: La consapevolezza dei potenziali dissesti può guidare l'adozione di misure di mitigazione e adattamento per ridurre l'impatto di eventi catastrofici.	La mancanza di infrastrutture di protezione idrogeologica, la scarsa pianificazione del territorio in relazione ai rischi naturali e la mancanza di consapevolezza e preparazione della popolazione
	D2_Vulnerabilità e rischi antropici	Termovalorizzatore: Può rappresentare una fonte di energia alternativa e sostenibile, contribuendo e all'approvvigionamento energetico del territorio. Stazioni Radio Base e Linee elettriche alta e media tensione: Sono infrastrutture essenziali per la comunicazione e la distribuzione dell'energia, contribuendo al funzionamento e allo sviluppo del territorio.	Termovalorizzatore: produzione di emissioni inquinanti, siti inquinati, la vulnerabilità delle infrastrutture elettriche e delle stazioni radio base ad eventi estremi e la potenziale pericolosità associata ai termovalorizzatori. Il rischio di incidenti o malfunzionamenti nelle infrastrutture critiche, l'inquinamento ambientale da siti contaminati, la potenziale esposizione della popolazione a radiazioni elettromagnetiche e la congestione del traffico e il pericolo di incidenti stradali nei punti critici identificati.



Quadro diagnostico

TEMI	ELABORATI	QUALITÀ E RESILIENZA	CRITICITÀ E VULNERABILITÀ
E BENESSERE AMBIENTALE E PSICO-FISICO	E1_Carta della permeabilità urbana	Permeabilità maggiore del 75% e compresa tra il 60 e il 75%: Queste aree con una permeabilità elevata del suolo consentono una significativa infiltrazione dell'acqua piovana nel terreno, riducendo il rischio di allagamenti e promuovendo il ricaricamento delle falde acquifere. Permeabilità compresa tra il 45 e il 60%: Queste aree presentano una moderata permeabilità del suolo, che permette comunque un'adeguata infiltrazione dell'acqua piovana, contribuendo alla riduzione dei flussi di superficie e all'evitamento dell'erosione del suolo	Permeabilità compresa tra il 30 e 45%, compresa tra il 15 e 30%: Queste aree hanno una permeabilità del suolo inferiore, il che significa che una quantità limitata o nessuna acqua piovana può infiltrarsi nel terreno, aumentando il rischio di allagamenti, erosione del suolo e diminuzione del ricaricamento delle falde acquifere. Le aree critiche con permeabilità minore del 15% : - Stazione; - Zona Industriale Caorsana; - Zona Industriale le Mose; - Centro Storico; sono aree che necessitano un' approfondimento in quanto i cambiamenti climatici possono influenzare la distribuzione e l'intensità delle precipitazioni, influenzando la permeabilità del suolo e aumentando il rischio di eventi meteorologici estremi come alluvioni e inondazioni.
	E2_Schede della permeabilità urbana e suoli impermeabili	Le schede hanno l'obiettivo di evidenziare le criticità legate alle “aree impermeabilizzate”. Queste aree, provocano una somma di fattori ed elementi che contribuiscono all'innalzamento delle temperature soprattutto in ambito urbano.	Le aree a criticità elevata (impermeabilizzate con superficie minore del 20%) hanno una superficie complessiva di circa 6.990.000 mq. Le microcittà con le percentuali di aree a criticità elevata sono: - Borghetto con l'84% di aree impermeabilizzate della superficie fondiaria , - ZI Caorsana con l'43% di aree impermeabilizzate della superficie fondiaria, - San Bonico con il 33% di aree impermeabilizzate della superficie fondiaria.
	E3_Carta della temperatura al suolo	Queste classi di temperatura indicano che le aree hanno una temperatura moderata o più bassa, il che può contribuire al comfort termico degli ambienti urbani durante le stagioni calde, riducendo il rischio di surriscaldamento eccessivo. Possono favorire la creazione di spazi esterni più piacevoli per le attività ricreative e sociali della comunità. Utilizzare le informazioni sulla temperatura del suolo per orientare la pianificazione urbana verso la creazione di spazi verdi e parchi, la piantumazione di alberi e la promozione di materiali e tecniche di costruzione che riducono l'effetto isola di calore urbano. Favorire la progettazione di spazi pubblici ombreggiati e ben ventilati per mitigare gli effetti delle alte temperature.	Le classi di temperatura molto alta indicano le aree critiche dove la mancanza di vegetazione porta a un eccessivo surriscaldamento urbano, aumentando il disagio termico e il rischio di stress termico. Possono influenzare negativamente la qualità della vita urbana e la salute pubblica durante le stagioni calde.
	E4_Carta del comfort micro-climatico urbano e isole di calore	La presenza di condizioni micro-climatiche confortevoli, offrono un ambiente piacevole e accogliente per le attività all'aperto.	L'isola di calore indica un'area urbana caratterizzata da temperature più elevate rispetto alle aree circostanti, causata principalmente dall'assorbimento e dalla conservazione del calore da parte delle superfici artificiali come asfalto e cemento. Queste aree possono aumentare il disagio termico, riducendo il comfort termico e la qualità dell'ambiente urbano, specialmente durante le stagioni calde.

Quadro diagnostico

TEMI	ELABORATI	QUALITÀ E RESILIENZA	CRITICITÀ E VULNERABILITÀ
F TERRITORI DELLO SCARTO E ASPETTI CONDIZIONANTI IL BENESSERE	F1_Aree compromesse dello scarto e del rifiuto	Le aree dello scarto e del rifiuto rappresentano un'opportunità per la riqualificazione e il recupero ambientale attraverso progetti di riutilizzo come parchi, giardini urbani o zone verdi.	Terreni incolti e abbandonati/sottoutilizzati si tratta si aree collocate ai margini delle principali direttrici di via Emilia Pavese e via Emilia Parmense, il margine sud della tangenziale e il margine nord (tra Centro Urbano e il fiume PO).
	F2_Elementi condizionanti il comfort acustico ed elettromagnetico	Le aree di mitigazione delle infrastrutture	La rete della ferrovia, della ferrovia ad alta velocità e la maglia della viabilità principale sono interessate da fenomeni di inquinamento acustico per i quali il PUG dovrà prevedere degli interventi di mitigazione.

Quadro diagnostico

TEMI	ELABORATI	QUALITÀ E RESILIENZA	CRITICITÀ E VULNERABILITÀ
G SISTEMA INSEDIATIVO	G1_Classificazione in microcittà	L'articolazione del territorio in microcittà permette di evidenziare quelle che sono le parti di territorio con vocazione ambientale e/o agricola.	La separazione e la mancanza di integrazione tra le parti di Microcittà
	G2_Classificazione per densità dei tessuti urbani esistenti	Rigenerazione e la riqualificazione delle aree ad alta densità, promuovendo uno sviluppo sostenibile e una migliore distribuzione degli spazi urbani.	Le aree caratterizzate da alta densità possono essere soggette a congestione, scarsa qualità dell'aria e aumento del livello di stress, compromettendo la qualità della vita e la salute dei residenti.
	G3_Classificazione tipo-morfologica dei tessuti	Rigenerazione e la riqualificazione delle aree urbane obsolete o degradate, promuovendo uno sviluppo sostenibile e una migliore qualità della vita.	Aree urbane obsolete e/o degradate
	G4_Qualità e vulnerabilità ecologico-ambientali dei tessuti urbani	Rigenerazione degli spazi urbani verso interventi di rigenerazione urbana che favoriscano la creazione e il mantenimento di spazi verdi, riducendo la percentuale di superfici impermeabili e migliorando la qualità dell'ambiente urbano. La presenza di spazi verdi come alberi, parchi e aree attrezzate può migliorare la qualità dell'aria.	Vulnerabilità dei tessuti La presenza di una grande percentuale di superfici impermeabili, come asfalto e cemento, può aumentare il rischio di allagamenti, ridurre la ricarica delle acque sotterranee e contribuire all'effetto isola di calore, compromettendo l'ambiente e il comfort.
	G5_Classificazione del sistema insediativo storico	Rappresentazione del patrimonio storico e culturale del Centro Storico, contribuisce all'identità e al carattere distintivo del contesto urbano. Promozione di interventi di riqualificazione e recupero del patrimonio edilizio, promuovendo la conservazione e la valorizzazione degli edifici di interesse storico e culturale.	La presenza di edifici incompatibili con il contesto storico-architettonico può compromettere l'estetica e l'omogeneità del paesaggio urbano, riducendo il valore e l'attrattività delle aree circostanti.
	G6_Propensione alla rigenerazione delle aree dismesse, abbandonate e/o sottoutilizzate	Le aree con buona propensione alla rigenerazione possono offrire opportunità per lo sviluppo di progetti di riqualificazione urbana, contribuendo al recupero delle risorse urbane dismesse e alla creazione di nuovi spazi pubblici o servizi.	Ambito abbandonato e/o sottoutilizzato di significativa consistenza: ad esempio Ex Rimessa locomotori Berzolla Via dei Pisogni, Ex Caserma Alfieri (dal Verme) Via Benedettine, Fratesca Ospizi Via Einaudi ecc. Queste aree sono caratterizzate da problemi di degrado e/o abbandono, richiedono interventi di rigenerazione che affrontino sfide come la sicurezza, l'inquinamento e la mancanza di servizi.

Quadro diagnostico

TEMI	ELABORATI	QUALITÀ E RESILIENZA	CRITICITÀ E VULNERABILITÀ
H INSEDIAMENTI E DOTAZIONI TERRITORIALI	H1_Articolazione delle aree di trasformazione e stato di attuazione	La decadenza delle previsioni di trasformazione non attuate dai previgenti strumenti urbanistici (PUA non approvati, non convenzionati) comporterà un risparmio del consumo di suolo.	Lotti liberi all'interno delle previsioni di trasformazione attuate che rischiano di non essere completati e/o realizzati.
	H2_Articolazione delle dotazioni territoriali e stato di attuazione	Si evidenzia un buon livello delle dotazioni territoriali e una buona distribuzione delle stesse sul territorio.	In talune situazioni si rende evidente un ripensamento e/o ammodernamento delle dotazioni esistenti (ad esempio dotazioni sportive).
	H3_Dotazioni territoriali per microcittà	L'articolazione del territorio in microcittà rende una lettura più efficiente della rete di dotazioni distribuite sul territorio	Le microcittà che sono da rafforzare come offerta di dotazioni sono: Belvedere, via Bianchi-viale Dante, Cornegliana, Roncaglia, Mucinasso, Quarto.
	H4_Accessibilità, qualità e integrazione delle dotazioni territoriali	Le dotazioni con buona accessibilità, integrità e qualità rappresentano elementi di qualità del territorio comunale.	Dotazioni con livello di accessibilità carente si situano nelle frazioni e nelle parti di città dove sono carenti i servizi pubblici e le piste ciclabili. Dotazioni con livello di integrità carente sono situati prevalentemente nelle frazioni Dotazioni con livello di qualità carente
	H5_Classificazione degli spazi aperti per qualità e funzionalità	Gli spazi aperti periurbani rappresentano delle aree con potenziale funzione di ricucitura	Frammentazione degli spazi aperti distribuiti sul territorio con carenza di elementi di connessione
	H6_Impianti e reti tecnologiche: articolazione e criticità	Interramento delle linee elettriche	Aree di criticità delle alte frequenze soprattutto nel centro storico e le aree di criticità dall'inquinamento elettromagnetico.

Quadro diagnostico

TEMI	ELABORATI	QUALITÀ E RESILIENZA	CRITICITÀ E VULNERABILITÀ
I ASSI STRUTTURANTI E POLARITÀ	I1_Spazi di scarto ed elementi di criticità lungo via Emilia Pavese	La riqualificazione degli edifici e delle aree puntuali abbandonate e/o sottoutilizzate potrebbero migliorare l'aspetto estetico e la vivibilità della zona, nonché attrarre investimenti e attività commerciali. Il risanamento dei siti inquinati: L'opportunità di intervenire sui siti inquinati censiti potrebbe ridurre l'impatto ambientale e migliorare l'asse infrastrutturale di via Emilia Pavese. La presenza della tangenziale sud quale asse che intercetta il traffico veicolare di attraversamento e proveniente dalle direttrici delle vallate, può essere occasione di ripensamento e di ridisegno di questo asse stradale in termini di maggiore orientamento alla mobilità sostenibile (TPL, mobilità dolce, ecc), in termini di qualità urbana e di possibile inserimento di elementi naturali e vegetazionali.	degli utenti più deboli, come ciclisti e pedoni. La presenza di ambiti militari dismessi e/o sottoutilizzati (Lusignani, Pertite, Ex Caserma via Aveto) indicano una sotto-utilizzazione di spazi urbani e potenziali problemi di degrado urbano. La presenza dell'ambito interstiziale degradato situato tra (Sede operativa del Plotone "RR" del II Rgt. Genio Pontieri ex "Piazza d'Armi" e la ex Caserma via Aveto) evidenzia un problema in termini di sicurezza e attrattività del quartiere. L'asse stradale storico ha visto negli anni prevalere la funzione di infrastruttura destinata all'accesso all'area urbana e di servizio alle aree militari presenti lungo il tracciato, pertanto il disegno della sezione risulta di scarsa qualità e dedicato quasi esclusivamente al traffico privato motorizzato.
	I2_Spazi di scarto ed elementi di criticità lungo via Emilia Parmense	Asse di via Emilia Parmense: La presenza di un asse stradale principale come Via Emilia Parmense potrebbe favorire l'accessibilità e la visibilità delle attività commerciali e produttive lungo la strada. Tessuto produttivo polifunzionale: La presenza del tessuto produttivo polifunzionale potrebbe offrire opportunità di impiego e sviluppo economico per la comunità locale. La presenza della tangenziale sud quale asse che intercetta il traffico veicolare di attraversamento e proveniente dalle direttrici delle vallate, può essere occasione di ripensamento e di ridisegno di questo asse stradale in termini di maggiore orientamento alla mobilità sostenibile (TPL, mobilità dolce, ecc), in termini di qualità urbana e di possibile inserimento di elementi naturali e vegetazionali.	L'ambito militare dismesso e/o sottoutilizzato "Macra Staveco" rappresenta un ambito che va ripensato rappresenta una vulnerabilità in termini di qualità dell'ambiente urbano, riducendo l'attrattività della zona. L'interruzione e la mancanza di collegamento della pista ciclabile lungo via Emilia Parmense: La mancanza di un collegamento ciclabile lungo Via Emilia Parmense limita le opportunità di mobilità sostenibile e la sicurezza dei ciclisti. Gli incroci a maggiore incidentalità rappresentano una minaccia per la sicurezza stradale lungo Via Emilia Parmense. L'asse stradale storico ha visto negli anni prevalere la funzione di infrastruttura destinata all'accesso all'area urbana e di servizio alle aree militari presenti lungo il tracciato, pertanto il disegno della sezione risulta di scarsa qualità e dedicato quasi esclusivamente al traffico privato motorizzato.
	I3_Spazi aperti ed ambiti dismessi/sottoutilizzati lungo il ring verde	Ring Verde: La presenza del Ring Verde offre opportunità per lo sviluppo di spazi aperti urbani e verdi, migliorando la qualità dell'ambiente urbano e offrendo luoghi di svago e ricreazione. Spazi aperti urbani: Gli spazi aperti urbani lungo il Ring Verde possono essere ripensati per favorire la socializzazione, la connessione tra i vari servizi amministrativi e commerciali del Centro Storico. La presenza di ambiti urbani militari dismessi e/o sottoutilizzati rappresenta un'opportunità di rigenerazione di questi luoghi con funzione ricucitura dello stesso ring verde.	L'ambiti interstiziale degradato (Ex Acna Via San Bartolomeo): rappresenta un ambito che va ripensato. Gli ambiti militari dismessi e/o sottoutilizzati (Caserma Cantore Stradone Farnese 35, Arsenale ex ospedale militare, Comparto Pontieri): indicano una sotto-utilizzazione delle risorse urbane e potenziali problemi di degrado e abbandono. Lo spazio delle infrastrutture ferroviarie rappresenta un grande spazio vuoto che è una mancanza di completamento del ring urbano attorno al Centro Storico. Il ring verde, a causa della presenza di edificato storico e non lungo il suo percorso, risulta frammentato nel suo disegno. La mancanza di continuità ne compromette le possibilità di fruizione quale infrastruttura verde unitaria e organica
	I4_Spazi e luoghi centrali: criticità e opportunità	Il sistema degli spazi centrali possiede storicamente una sua dinamica interna che nel corso dei secoli si è rafforzata ampliando il proprio raggio d'azione.	La rete dei servizi deve trovare unitarietà con la maglia urbana e le progettualità degli anni a venire dovranno dunque muoversi completando ed integrando un disegno unitario.

Quadro diagnostico

TEMI	ELABORATI	QUALITÀ E RESILIENZA	CRITICITÀ E VULNERABILITÀ
L SISTEMA PRODUTTIVO E LOGISTICO	L1_Piacenza e l'assetto urbano di area vasta: criticità e potenzialità	Il Sistema funzionale relativo alla produzione e alla logistica configura il ruolo di Piacenza, grazie alla sua posizione strategica, all'incrocio delle principali vie di comunicazione nord-sud ed est-ovest al centro della Pianura Padana, come polo fortemente attrattivo in campo logistico, richiamando sul suo territorio importanti investimenti di imprese multinazionali e nazionali del settore. Non per questo ha però abbandonato la vocazione nell'industria manifatturiera, un settore che rimane, accanto a quello oggi preminente dei servizi, di grande importanza per la produzione del valore aggiunto a livello locale. La presenza dei più importanti operatori logistici a livello internazionale ha un impatto sull'offerta di lavoro che si può tradurre anche in un aumento dell'attrattività della città per lavoratori e famiglie.	Impatti in termini di consumo di suolo e di traffico su gomma indotto
	L2_Piacenza, polarità territoriali e accessibilità	La presenza di diversi poli funzionali come logistica, e commerciali offrono una varietà di servizi e opportunità per i residenti e le imprese locali. Sviluppo del polo del ferro quale opportunità per ridurre l'impatto in termini di trasporto su gomma e aumentare i livelli di sostenibilità, nonché aumentare l'attrattività nei confronti di operatori volti alla Sustainability-Oriented Innovation Localizzazione dei maggiori poli attrattivi lungo la tangenziale, con mitigazione del traffico verso il centro urbano	Disincentivo per i piccoli negozietti di quartiere.
	L3_Poli produttivi/logistici/commerciali e assi della prossimità	Localizzazione dei maggiori poli attrattivi lungo la tangenziale, con mitigazione del traffico verso il centro urbano. Presenza di APEA nella zona del polo logistico: opportunità di sviluppo sostenibile e di gestione unitaria delle problematiche del polo logistico	Poli attrattivi localizzati lungo la tangenziale che spostano l'attenzione della popolazione provinciale lontana dal centro storico. Difficoltà di attuazione degli obiettivi dell'Apea e pertanto di gestione unitaria delle problematiche
	L4_Spazi di scarto ed elementi di criticità lungo l'asse nord dei collegamenti dinamici	Gli spazi di scarto rappresentano un'opportunità in quanto elementi che possono connettere e intergrare le barriere fisiche che separano il Centro Storico dal Fiume Po.	Separazione fisica: L'autostrada e la ferrovia creano una barriera fisica che separa il Centro Storico dal Fiume Po, riducendo il contatto diretto tra la città e il suo fiume principale. I vuoti che si creano quali spazi di risulta di queste infrastrutture sono fortemente suscettibili alla creazione di situazioni di degrado e abbandono con relative ricadute anche sulla sicurezza

Quadro diagnostico

TEMI	ELABORATI	QUALITÀ E RESILIENZA	CRITICITÀ E VULNERABILITÀ
M SISTEMA DELLA MOBILITÀ	M1_Mobilità territoriale/urbana: criticità e potenzialità	L'autostrada E70 e l'A1 sono arterie cruciali che si immettono nel tessuto urbano attraverso due caselli autostradali, Piacenza Sud e Piacenza Ovest, dirigendosi verso Milano, Torino, Brescia e Bologna, Rete viaria urbana principale funzionalmente efficiente e di buona capacità (salvo nodi specifici e criticità puntuali). (Fonte PUMS) Il collegamento veicolare del polo logistico Le Mose con la viabilità autostradale (veicoli pesanti) non interferisce con la viabilità ordinaria. (Fonte PUMS)	La presenza dell'infrastruttura autostradale comporta un rilevante passaggio di mezzi privati in stretta prossimità all'ambito urbano con conseguenze sulla qualità dell'aria.
	M2_Mobilità dolce: criticità e potenzialità	L'opportunità di sviluppare e potenziare la rete di mobilità dolce, inclusi percorsi ciclopeditoni esistenti e nuovi itinerari, potrebbe promuovere uno stile di vita attivo, ridurre l'inquinamento e migliorare la qualità dell'aria e dello spazio pubblico. Esistenza di una buona rete di percorsi ciclabili, anche se in larga parte si tratta di percorsi promiscui ciclo-pedonali. (Fonte PUMS) Progetti di valorizzazione del fiume Po che comprendono la realizzazione/messa in sicurezza di percorsi ciclabili lungo il percorso del Po e di collegamento con il centro città	La mancanza di accessi attrezzati lungo le piste ciclabili potrebbe rappresentare una minaccia per la sicurezza e l'attrattività della mobilità dolce, limitando la sua adozione da parte dei residenti. La non efficienza del nodo di scambio intermodale potrebbe rendere difficile il trasferimento fluido tra diverse modalità di trasporto, limitando l'efficienza complessiva della rete di mobilità. Esigenza di mettere in sicurezza i percorsi ciclabili esistenti, mediante interventi anche solo puntuali, volti alla risoluzione di attraversamenti, punti di discontinuità, tratti a sezione inadeguata. (Fonte PUMS) Presenza di conflitti tra le diverse componenti di mobilità (pedoni, ciclisti, autoveicoli). (Fonte PUMS)
	M3_Quadro infrastrutturale pianificatorio/programmatico	Presenza dell'asse autostradale; Nodo ferroviario di Piacenza costituisce importante intersezione tra la linea Milano-Bologna, Piacenza-Cremona e Piacenza-Alessandria	Nodo stradale di Piacenza caratterizzato da volumi di traffico significativi, per effetto dello sviluppo degli insediamenti logistici e del trasporto su gomma (per soddisfare la mobilità dei passeggeri e delle merci), a cui conseguono criticità ambientali del capoluogo, in particolare nella qualità dell'aria

Quadro diagnostico

TEMI	ELABORATI	QUALITÀ E RESILIENZA	CRITICITÀ E VULNERABILITÀ
N SISTEMA DELLE ACCESSIBILITÀ	N1_Accessibilità alla mobilità sostenibile	Progetto strategico BRT quale opportunità di potenziamento della rete di forza del TPL e collegamento tra punti strategici della città + Il servizio di trasporto pubblico è capillare, la copertura del territorio urbano risulta buona grazie alla rete che si estende fino alle frazioni. (Fonte PUMS) + Stazione ferroviaria come fulcro della rete del trasporto pubblico (possibilità di interscambio tra linee e tra bus e servizio ferroviario). (Fonte PUMS) + Possibilità di raggiungere facilmente il centro città dalla autostazione attraverso il servizio navetta aiutando a minimizzare l'ingresso delle macchine al centro città. (Fonte PUMS)	La presenza di roatorie al posto d'incroci semaforici riduce le possibilità di attivare sistemi di preferenziamento semaforico. (Fonte PUMS) L'assenza di corsie preferenziali costringe il TPL a sottostare alle condizioni di circolazione del traffico ordinario. (Fonte PUMS)
	N2_Accessibilità alla stazione ferroviaria e al Po: criticità e opportunità	Gli interventi di rigenerazione urbana, la dimensione ambientale ed ecologica del fiume e la fruizione degli spazi aperti (pubblici e privati), con valenza sia ricreativa, sia sportiva. I nodi di accesso al lungofiume sono tre: all'estremo ovest lungo la via del Pontiere percorribile in promiscuo con le auto, al netto del tratto di sottopasso ferroviario; in corrispondenza di piazzale Milano e del ponte sul Po, tramite la passerella ciclopedonale che discende dal ponte per attestarsi su via Nino Bixio; a est tramite la via della Finarda, in promiscuo con le auto. Linee strategiche del Contratto di fiume "Media Valle del PO"- cui partecipano Regione Lombardia, Regione Emilia-Romagna, tutti i comuni rivieraschi delle province di Piacenza, Cremona e Lodi, AIPO e AdBPO, possono rappresentare un riferimento per le politiche di sviluppo e valorizzazione di queste aree	Gli spazi di naturalità lungofiume, e il sistema degli spazi aperti compreso tra l'alveo del fiume e la ferrovia, rappresentano una straordinaria risorsa per quest'area. Gli spazi aperti del lungofiume non vengono fruiti dai cittadini piacentini perché, di fatto, non ospita funzioni capaci di catalizzare un interesse verso questi spazi. Il lungo Po di Piacenza è ad oggi un'area che non dialoga con il centro città nonostante l'estrema prossimità, a causa delle barriere infrastrutturali che hanno determinato una netta separazione tra i due ambiti. I collegamenti ciclopedonali tra le due aree sono ad oggi costituiti da una sequenza di infrastrutture non continue. Aree di scarto/degrado tra le infrastrutture e degli elementi di arredo urbano.
	N3_Spazi di scarto ed elementi di criticità lungo il margine sud	Gli spazi di scarto e/o aree residuali lungo il margine sud rappresentano delle aree permeabili che possono avere un ruolo di ricucitura e di mitigazione ambientale	Tracciato della tangenziale sud rappresenta una barriera tra gli spazi aperti e la viabilità che la attraversa e arriva al Centro Storico.

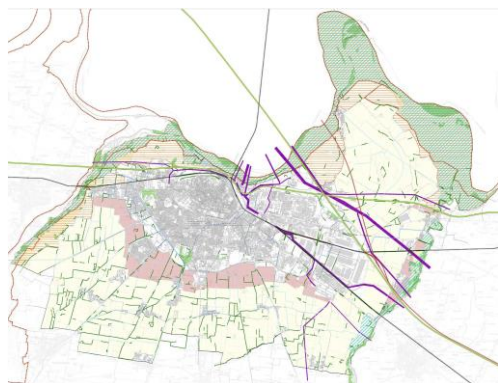
Valsat preliminare – strategie ed indicatori

SFA -Tutela /riproducibilità delle risorse naturali

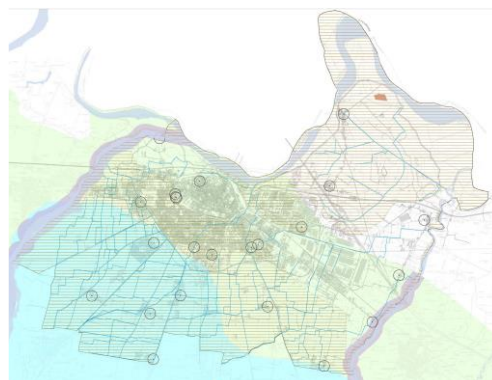
Strategie per la sostenibilità

A	1	Promuovere una redistribuzione del verde urbano con funzione di mitigazione dell'effetto isola di calore, attraverso la connessione in rete delle aree verdi esistenti ed il potenziamento della infrastruttura verde urbana e peri-urbana
A	2	Prescrivere / incentivare standard efficienza/risparmio idrico nelle costruzioni civili e similari (regolamenti, certificazioni, cofinanziamento, mutui agevolati)
A	3	Prevedere bacini di stoccaggio di risorse
A	4	Promuovere la realizzazione di infrastrutture verdi e la riduzione delle barriere ecologiche
A	5	Contrastare gli impatti delle isole di calore urbano piantumando alberi per fornire ombra e raffrescamento

A1 RETE ECOLOGICA, AREE NATURALI ED ELEMENTI DI INTERFERENZA



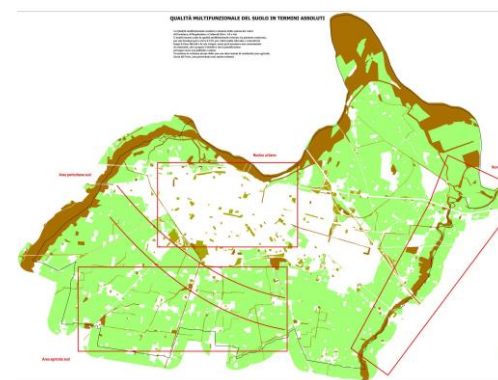
A2 SISTEMA DELLE ACQUE SUPERFICIALI E SOTTERRANEE



A3 INFRASTRUTTURE VERDI E BLU



A4 SERVIZI ECOSISTEMICI



Indicatori per la sostenibilità

A	1	Aree di particolare interesse naturalistico (presenza)
A	2	Aree naturali e para-naturali (uso reale del suolo)
A	3	Qualità dei corpi idrici superficiali e sotterranei
A	4	Estensione infrastrutture verdi/rete ecologica



Valsat preliminare – strategie ed indicatori

SFB - Paesaggio

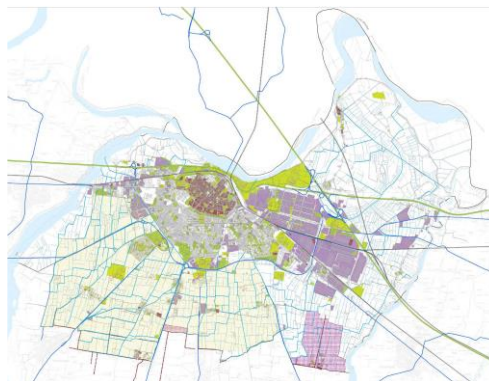
Strategie per la sostenibilità

B	1	Promuovere la realizzazione di infrastrutture verdi e la riduzione delle barriere ecologiche
B	2	Promuovere la gestione forestale attiva per aumentare la resilienza dei boschi e come punto di forza di un'economia rurale presente e attenta ad un'efficiente manutenzione del territorio;
B	3	Valorizzare i servizi ecosistemici culturali.

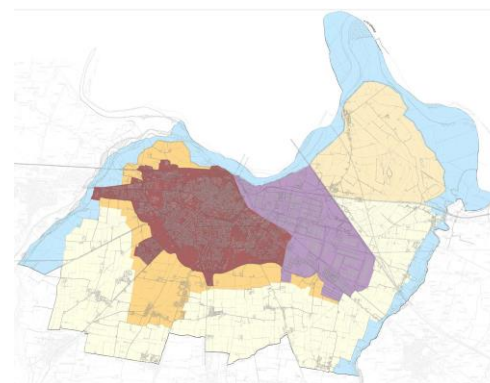
Indicatori per la sostenibilità

B	1	Densità verde storico e parchi urbani di notevole interesse pubblico
B	2	Orti urbani (presenza) e qualità.

B1 ELEMENTI CONDIZIONANTI IL
PAESAGGIO



B2 AMBITI DI PAESAGGIO



Valsat preliminare – strategie ed indicatori

SFC – Territorio rurale

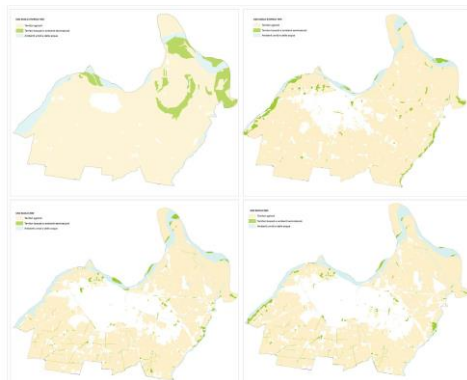
Strategie per la sostenibilità

C	1	Pianificare interventi di riassetto morfologico
C	2	Favorire imboschimenti e rimboschimenti nelle aree di pianura
C	3	Monitorare la presenza e distribuzione di specie aliene
C	4	Sensibilizzare la popolazione sui rischi connessi alle specie aliene ed invasive
C	5	Incrementare il sostegno alle aziende per l'introduzione di tecniche di produzione sostenibili
C	6	Incrementare la pratica dell'irrigazione pianificata sulla base degli effettivi fabbisogni irrigui stimati

Indicatori per la sostenibilità

C	1	Numero di aziende agricole Superficie Agricola Utile (SAU)
C	2	Diffusione delle aziende agrituristiche

C1 USO DEL SUOLO E DINAMICHE STORICHE



C2 ASSETTO SPAZIALE E FUNZIONALE DELLE AZIENDE AGRICOLE



Valsat preliminare – strategie ed indicatori

SFD - Sicurezza Territoriale: rischi naturali e antropici

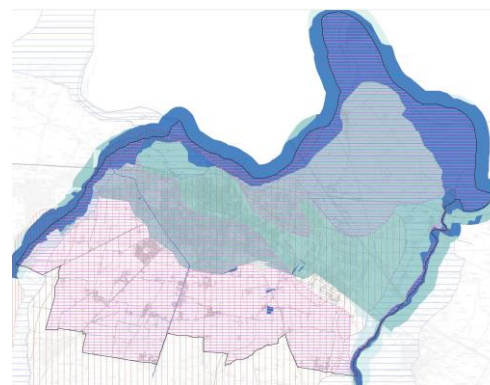
Strategie per la sostenibilità

D	1	Adeguamento reti e impianti scolo e trattamento acque meteoriche urbane
D	2	Affinamento dei sistemi di trattamento sui depuratori di acque reflue urbane per il riutilizzo delle acque di scarico
D	3	Riconsiderare le strutture esposte ad impatti climatici, tenendo conto in particolare delle esondazioni fluviali e degli allagamenti, della vulnerabilità della rete idraulica, della instabilità geomorfologica, della erosione costiera, ecc.
D	4	Privilegiare la realizzazione di misure in situ per assicurare il principio di invarianza idraulica nelle trasformazioni del territorio urbanizzato
D	5	Rendere sistematici i piani di manutenzione della rete idrografica
D	6	Potenziare le azioni di riqualificazione, preservazione e ampliamento degli ambiti fluviali (azione win-win)
D	7	Definire e rendere sistematici i Piani di manutenzione, di messa in sicurezza e di riduzione della vulnerabilità di strutture, infrastrutture e manufatti (ad esempio strade, reti di distribuzione) di importanza strategica anche per la sicurezza del territorio e delle persone
D	8	Rafforzare politiche urbane volte a ridurre la vulnerabilità:
D	9	adeguare il costruito per la riduzione del rischio,
D	10	valutare la delocalizzazione di alcune attività antropiche anche al fine di ridurre i costi per la messa in sicurezza

Indicatori per la sostenibilità

D	1	Esposizione a condizioni di rischio idrogeologico
D	2	Interazioni attività antropiche/elementi naturali

D1 VULNERABILITA' E
RISCHI NATURALI



D2 VULNERABILITA' E
RISCHI ANTROPICI



SFE - Benessere ambientale psico-fisico

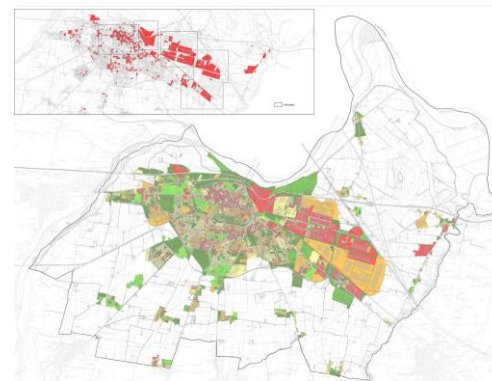
Strategie per la sostenibilità

E	1	Promuovere soluzioni per contenere l'impermeabilizzazione dei suoli (o favorirne da desigillazione), per aumentare la ritenzione ed il riutilizzo delle acque piovane, al fine di incrementare la resilienza agli eventi meteorici intensi.
E	2	Promuovere l'uso delle biomasse a scopi di riscaldamento in consapevolezza ai fattori climatici e di qualità dell'aria ossia in apparecchi e impianti che garantiscano le prestazioni emissive ed energetiche migliori e con ottimale tipologia di biomassa per non favorire
E	3	Promuovere una redistribuzione del verde urbano con funzione di mitigazione dell'effetto isola di calore, attraverso la connessione in rete delle aree verdi esistenti ed il potenziamento della infrastruttura verde urbana e peri-urbana
E	4	Contrastare gli impatti delle isole di calore urbano piantando alberi per fornire ombra e raffreddamento
E	5	Destinare risorse per interventi strutturali a contrasto delle ondate di calore
E	6	Miglioramento del comfort termico nel trasporto pubblico e alle fermate;
E	7	Realizzazione di parcheggi permeabili, ombreggiati e verdi;

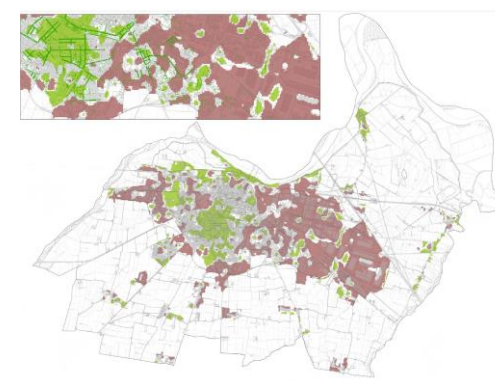
Indicatori per la sostenibilità

E	1	Indice di permeabilità (Ip)
E	2	Microclima urbano
E	3	Temperature e precipitazioni (medie e massime)
E	4	Qualità dell'aria
E	5	Emissioni in atmosfera
E	6	Esposizione ad elevati livelli di inquinamento acustico
E	7	Esposizione ad elevati livelli di inquinamento elettromagnetico

E1 CARTA DELLA PERMEABILITA' URBANA



E4 CARTA DEL COMFORT MICRO-CLIMATICO URBANO E ISOLE DI CALORE



SFF Territori dello scarto e aspetti condizionanti il benessere

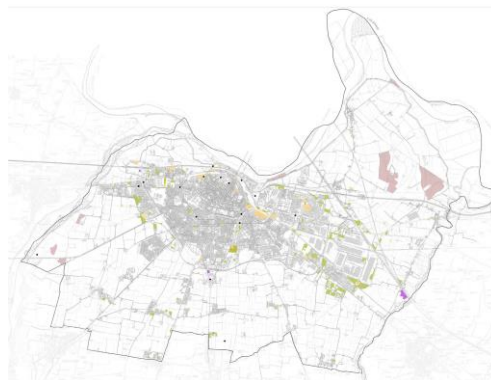
Strategie per la sostenibilità

F	1	Promuovere una redistribuzione del verde urbano con funzione di mitigazione dell'effetto isola di calore, attraverso la connessione in rete delle aree verdi esistenti ed il potenziamento della infrastruttura verde urbana e peri-urbana
---	---	--

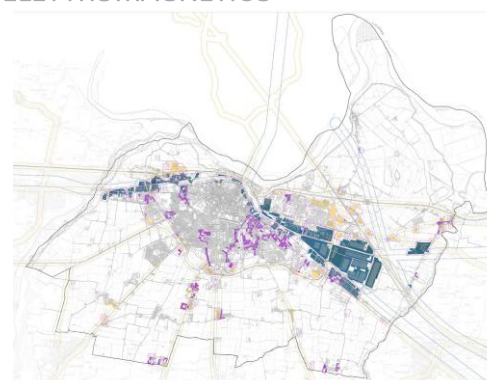
Indicatori per la sostenibilità

F	1	Dispersione da rete idrica
F	2	Consumi idrici Percentuale di residenti serviti da rete acquedottistica
F	3	Percentuale di residenti serviti da rete fognaria e sistema di depurazione
F	4	Consumo di elettricità
F	5	Energia prodotta da fonti rinnovabili
F	6	Produzione di rifiuti
F	7	Raccolta differenziata di rifiuti urbani

F1 AREE COMPROMESSE DELLO SCARTO E DEL RIFIUTO



F2 ELEMENTI CONDIZIONANTI IL COMFORT ACUSTICO ED ELETTROMAGNETICO



Valsat preliminare – strategie ed indicatori

SFG - Sistema Insediativo

Strategie per la sostenibilità

G	1	Integrare gli atti di regolazione delle trasformazioni urbane e di gestione degli insediamenti esistenti richiamando gli standard energetici per il costruito e stabilendone altri per gli spazi aperti (pubblici e privati).
G	2	Indicare i requisiti dei materiali che limitino l'assorbimento di calore degli edifici e dei suoli urbani
G	3	Integrare le competenze in seno alla Commissione edilizia per la qualità architettonica e il paesaggio che abbiano elevate competenze e conoscenze in tema strategie progettuali per la mitigazione e l'adattamento ai cambiamenti climatici.
G	4	Promuovere soluzioni per contenere l'impermeabilizzazione dei suoli (o favorirne la desigillazione), per aumentare la ritenzione ed il riutilizzo delle acque piovane, al fine di incrementare la resilienza agli eventi meteorici intensi.
G	5	Promozione della riduzione dei fabbisogni di climatizzazione (estiva ed invernale) attraverso interventi sistematici e generalizzati
G	6	Destinare risorse per interventi strutturali a contrasto delle ondate di calore
G	7	Miglioramento del comfort termico nel trasporto pubblico e alle fermate;
G	8	Realizzazione di parcheggi permeabili, ombreggiati e verdi;

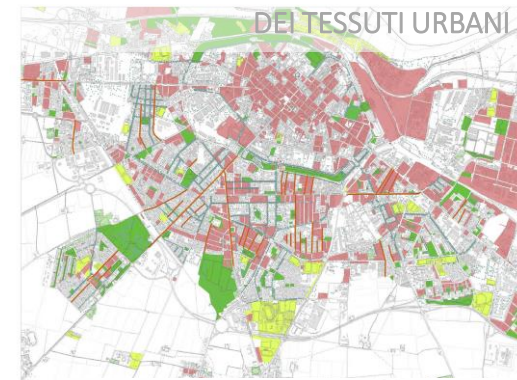
Indicatori per la sostenibilità

G	1	Territorio urbanizzato (e urbanizzabile)
G	2	Uso del suolo

G2 CLASSIFICAZIONE PER DENSITA' DEI TESSUTI URBANI ESISTENTI



G4 QUALITA' E VULNERABILITA' ECOLOGICO-AMBIENTALI DEI TESSUTI URBANI



G6 PROPENSIONE ALLA RIGENERAZIONE DELLE AREE DISMESSE, ABBANDONATE E SOTTOUTILIZZATE



SFH - Insediamenti e dotazioni territoriali

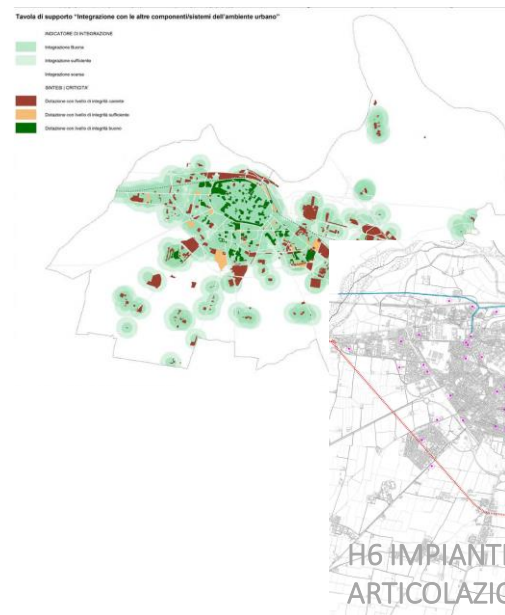
Strategie per la sostenibilità

H	1	Integrare gli atti di regolazione delle trasformazioni urbane e di gestione degli insediamenti esistenti richiamando gli standard energetici per il costruito e stabilendone altri per gli spazi aperti (pubblici e privati).
H	2	Indicare i requisiti dei materiali che limitino l'assorbimento di calore degli edifici e dei suoli urbani
H	3	Estensione della certificazione energetica degli edifici alla valutazione delle caratteristiche emissive sia di gas climalteranti che di inquinanti atmosferici.
H	4	Attività di sensibilizzazione verso amministratori, tecnici della PA, professionisti che attraverso il piano ed il progetto agiscono sulla rigenerazione della città esistente e sulle trasformazioni
H	5	-Promuovere soluzioni per contenere l'impermeabilizzazione dei suoli (o favorirne da desigillazione), per aumentare la ritenzione ed il riutilizzo delle acque piovane, al fine di incrementare la resilienza agli eventi meteorici intensi.
H	6	Introduzione nella pianificazione locale delle metodologie "climate prof" nella progettazione e realizzazione degli edifici di nuova costruzione
H	7	Destinare risorse per interventi strutturali a contrasto delle ondate di calore
H	8	Miglioramento del comfort termico nel trasporto pubblico e alle fermate;
H	9	Realizzazione di parcheggi permeabili, ombreggiati e verdi;

Indicatori per la sostenibilità

H	1	Accessibilità ai servizi di base (istruzione, sanità, verde,...)
H	2	Giovani che non lavorano e non studiano (Neet)
H	3	Tasso di istruzione
H	4	Reddito e retribuzione
H	5	Numero di residenti Dinamica della popolazione

H4 - ACCESSIBILITA', QUALITA' E INTEGRAZIONE DELLE DOTAZIONI TERRITORIALI



H5 CLASSIFICAZIONE DEGLI SPAZI APERTI PER QUALITA' E FUNZIONALITA'



H6 IMPIANTI E RETI TECNOLOGICHE: ARTICOLAZIONE E CRITICITA'

Valsat preliminare – strategie ed indicatori

SFI - Assi strutturanti e polarità

Strategie per la sostenibilità

I	1	Limitazione alla pianificazione di nuove infrastrutture e allo sviluppo della rete di base e della grande rete e sviluppo dell'intermodalità per ridurre il consumo di suolo
I	2	Rafforzare la vivaistica forestale in vista di possibili fallanze e mortalità eccessiva nelle attuali formazioni forestali, puntando la produzione sulle specie di maggior adattabilità ed efficienza
I	3	Potenziare la cooperazione tra i vari settori coinvolti nella salvaguardia del patrimonio turistico

Indicatori per la sostenibilità

I	1	Tasso di disoccupazione
I	2	Tasso di infortuni mortali e inabilità permanente
I	3	Presenze turistiche
I	4	Offerta ricettiva



I1 SPAZI DI SCARTO ED ELEMENTI DI CRITICITA' LUNGO VIA EMILIA PAVESE



I2 SPAZI DI SCARTO ED ELEMENTI DI CRITICITA' LUNGO VIA EMILIA PARMENSE



I3 SPAZI APERTI ED AMBITI DISMESSI/ SOTTOUTILIZZATI LUNGO IL RING VERDE



I4 SPAZI E LUOGHI CENTRALI: CRITICITA' E OPPORTUNITA'



Valsat preliminare – strategie ed indicatori

SFL -Sistema produttivo e logistico

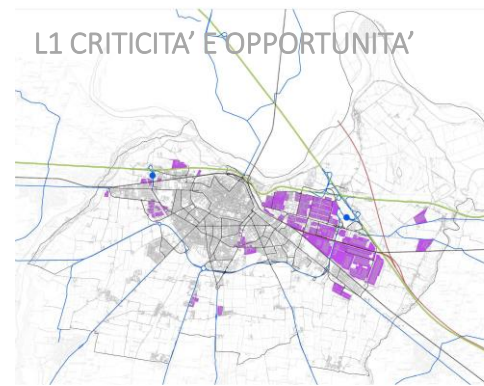
Strategie per la sostenibilità

L	1	Promuovere soluzioni per contenere l'impermeabilizzazione dei suoli (o favorirne da desigillazione), per aumentare la ritenzione ed il riutilizzo delle acque piovane, al fine di incrementare la resilienza agli eventi meteorici intensi.
L	2	Integrare gli atti di regolazione delle trasformazioni urbane e di gestione degli insediamenti esistenti richiamando gli standard energetici per il costruito e stabilendone altri per gli spazi aperti (pubblici e privati).
L	3	Indicare i requisiti dei materiali che limitino l'assorbimento di calore degli edifici e dei suoli urbani
L	4	Sviluppare strumenti a sostegno della riqualificazione energetica del patrimonio edilizio produttivo (per renderlo meno energivoro e più adatto a sopportare temperature elevate nel periodo estivo)
L	5	Avviare azioni per il risparmio idrico nei processi di trasformazione agroindustriale
L	6	Informare e sensibilizzare il sistema produttivo sulle opportunità derivanti dagli interventi di risparmio ed efficienza energetica e sul loro rapporto costi-benefici
L	7	Individuare le aree dove collocare nuove attività produttive tenendo conto del rischio idraulico e degli altri rischi connessi ai cambiamenti climatici (erosione, frane, ecc.).
L	8	Promuovere la riduzione dei fabbisogni di climatizzazione (estiva ed invernale) attraverso interventi sistematici e generalizza
L	9	Introduzione nella pianificazione locale delle metodologie "climate prof" nella progettazione e realizzazione degli edifici di nuova costruzione
L	10	Promozione dello sviluppo di applicazioni di reti intelligenti integrate con sistemi di stoccaggio dell'energia elettrica prodotta da fonti rinnovabili
L	11	Sostegno alla diversificazione delle fonti di approvvigionamento energetico
L	12	Promozione delle fonti rinnovabili e l'efficienza energetica
L	13	Potenziamento della rete di monitoraggio dei dati ambientali per la valutazione della potenzialità di utilizzo delle fonti rinnovabili (in particolare solare ed eolico)

Indicatori per la sostenibilità

L	1	Numero aziende in aree APEA
L	2	Accessibilità alle reti di comunicazioni
L	3	Disponibilità dei servizi di base (istruzione, sanità, verde,...)
L	4	Specializzazione produttiva settori ad alta intensità di conoscenza
L	5	Numero imprese

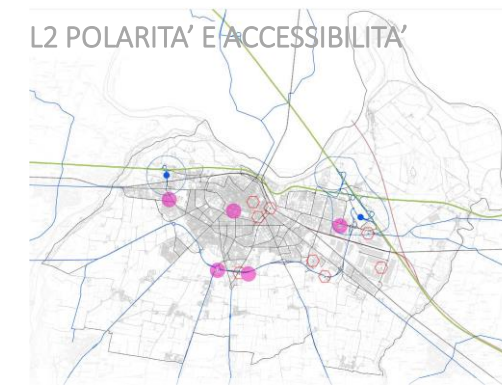
L1 CRITICITA' E OPPORTUNITA'



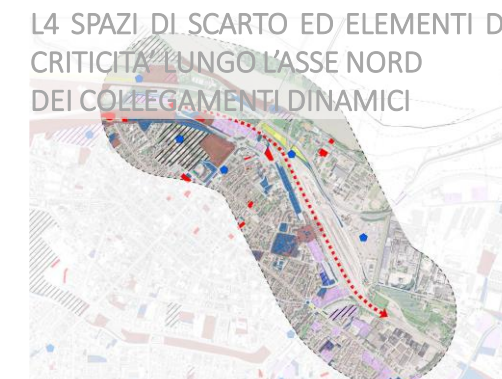
L3 ASSI DELLA PROSSIMITA'



L2 POLARITA' E ACCESSIBILITA'



L4 SPAZI DI SCARTO ED ELEMENTI DI CRITICITA' LUNGO L'ASSE NORD DEI COLLEGAMENTI DINAMICI



SFM - Sistema della mobilità

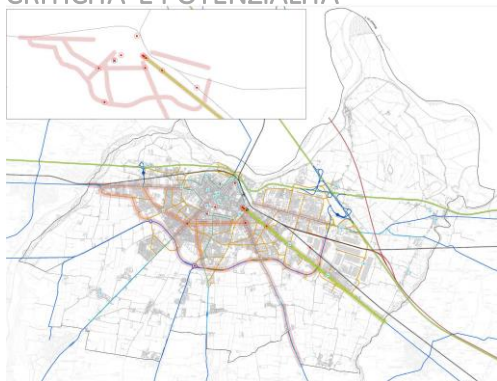
Strategie per la sostenibilità

M	1	Limitazione alla pianificazione di nuove infrastrutture e allo sviluppo della rete di base e della grande rete e sviluppo dell'intermodalità per ridurre il consumo di suolo
M	2	Rafforzare la vivaistica forestale in vista di possibili fallanze e mortalità eccessiva nelle attuali formazioni forestali, puntando la produzione sulle specie di maggior adattabilità ed efficienza

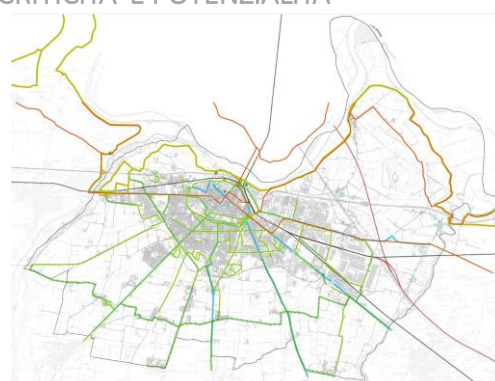
Indicatori per la sostenibilità

M	1	Condizioni di sicurezza stradale/Tasso di incidenti stradali
M	2	Grado di saturazione della rete viabilistica principale

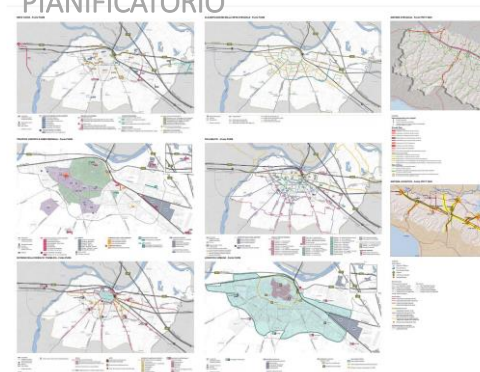
M1 MOBILITA' TERRITORIALE/URBANA:
CRITICITA' E POTENZIALITA



M2 MOBILITA' DOLCE:
CRITICITA' E POTENZIALITA



M3 QUADRO PROGRAMMATARIO E
PIANIFICATORIO



SFN - Sistema delle accessibilità

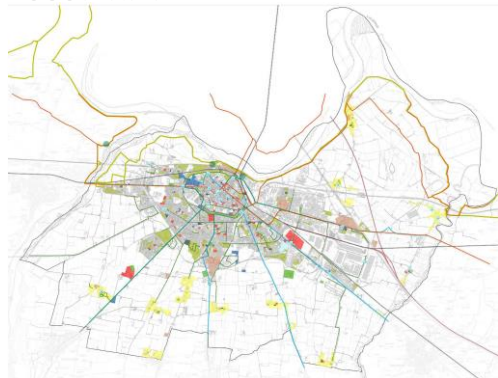
Strategie per la sostenibilità

N	1	Rafforzare la vivaistica forestale in vista di possibili fallanze e mortalità eccessiva nelle attuali formazioni forestali, puntando la produzione sulle specie di maggior adattabilità ed efficienza
N	2	Individuare le aree dove collocare nuove attività produttive tenendo conto del rischio idraulico e degli altri rischi connessi ai cambiamenti climatici (erosione, frane, ecc.).

Indicatori per la sostenibilità

N	1	Quota delle ferrovie nel trasporto totale di merci
N	2	Posti-km offerti dal Tpl
N	3	Dotazione di percorsi ciclabili
N	4	Servizi per la ciclabilità sostenibile

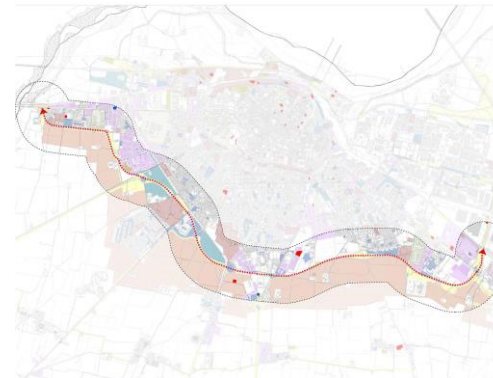
N1 ACCESSIBILITA' ALLA MOBILITA' SOSTENIBILE



N2 ACCESSIBILITA' ALLA STAZIONE FERROVIARIA E AL PO: CRITICITA' E OPPORTUNITA'



N3 SPAZI DI SCARTO ED ELEMENTI DI CRITICITA' LUNGO IL MARGINE SUD



Quadro diagnostico di SINTESI

% Permeabilità media della Città consolidata (tav. E1)

Centro storico	39%
Città consolidata prevalentemente residenziale	48%
Città consolidata prevalentemente produttiva	38%
Città policentrica	48%

mq e % di suolo molto permeabile ($I_p > 60\%$) (ske E2)

Centro storico	775.000 mq 26%
Città consolidata prevalentemente residenziale	4.400.000 mq 30%
Città consolidata prevalentemente produttiva	1.600.000 mq 18%
Città policentrica	<u>920.000</u> mq 31%
	7.695.000

mq e % di suolo impermeabilizzato ($I_p < 20\%$) (ske E2)

Centro storico	880.000 mq 29%
Città consolidata prevalentemente residenziale	2.120.000 mq 14%
Città consolidata prevalentemente produttiva	2.920.000 mq 32%
Città policentrica	<u>553.000</u> mq 18%
	6.473.000



Quadro diagnostico di SINTESI

mq e % aree di comfort micro-climatico (tav. E4)

Ambito di comfort micro-climatico urbano 5.640.000 mq | 18%

mq e % di isole di calore (tav. E4)

Isola di calore 14.900.000 mq | 46%

mq di spazi dello scarto e del rifiuto (tav. F1)

Aree estrattive / discariche	1.410.000 mq
Terreni incolti	1.260.000 mq
Terreni abbandonati/sottoutilizzati	<u>920.000 mq</u>
	3.590.000 mq

mq e % di tessuti con rischi antropici (Tav. F2)

Tessuti urbani con criticità acustiche legate al traffico ferroviario	4.795.000 mq
Tessuti urbani con criticità derivanti dai tessuti produttivi	1.730.000 mq
Tessuti urbani con criticità acustiche legate al traffico stradale	3.300.000 mq

Quadro diagnostico di SINTESI

mq di parti di Città (tav. G1)

Centro Storico	3.030.000 mq
Città consolidata prevalentemente residenziale	14.700.000 mq
Città consolidata prevalentemente produttiva	9.150.000 mq
Città delle infrastrutture, attrezzature e servizi urbano-territoriali	2.000.000 mq
Città Policentrica	<u>3.000.000 mq</u>
	31.880.000 mq

mq e % di tessuti per densità e % (tav. G2)

Tessuto residenziale a bassa densità	(0,00-0,50 UF)	1.500.000 mq 25%
Tessuto residenziale a medio bassa densità	(0,50-0,70 UF)	980.000 mq 17%
Tessuto residenziale a media densità	(0,70-1,00 UF)	1.460.000 mq 25%
Tessuto residenziale a medio alta densità	(1,00-1,25 UF)	735.000 mq 13%
Tessuto residenziale ad alta densità	(>1,25 UF)	<u>1.150.000 mq</u> 20%
		5.825.000 mq

Qualità e vulnerabilità ecologico-ambientali dei tessuti urbani (tav. G4)

Tessuto urbano impermeabile	1.035.000 mq
-----------------------------	--------------

Quadro diagnostico di SINTESI

Mq e n. aree dismesse, abbandonate e sottoutilizzate (tav. G6)

Ambito militare dismesso e/o sottoutilizzato	10 aree	1.020.000 mq
Ambito abbandonato e/o sottoutilizzato di significativa consistenza	27 aree	460.000 mq
Ambito interstiziale degradato	28 aree	407.000 mq
Edificio e/o area puntuale abbandonata e/o sottoutilizzata	55 aree	<u>110.000 mq</u>
		1.997.000 mq

Mq e % di aree di trasformazione per tipologia (tav. H1)

Area con PUA convenzionato, non urbanizzata	186.000 mq
Area con PUA convenzionato, urbanizzata e parzialmente edificata	3.560.000 mq
Area con PUA convenzionato, urbanizzata ed edificata	2.105.000 mq
Area non attuata	1.136.000 mq
Area oggetto di Accordo Operativo (art.4, L.R. 24/2017)	<u>64.400 mq</u>
	7.051.400 mq

Quadro diagnostico di SINTESI

mq e mq/ab di dotazioni territoriali (tav. H2)

a) l'istruzione	Attuato	700.000 mq
	Non attuato	152.000 mq
b) l'assistenza e i servizi sociali e igienico sanitari	Attuato	279.700 mq
c) la p.a., la sicurezza pubblica e la protezione civile	Attuato	281.500 mq
d) le attività culturali, associative e politiche	Attuato	192.800 mq
e) il culto	Attuato	176.500 mq
f) gli spazi attrezzati a verde per il gioco, la ricreazione, il tempo libero e le attività sportive	Attuato	2.430.000 mq
	Non attuato	67.800 mq
g) gli altri spazi di libera fruizione per usi pubblici collettivi	Attuato	980.000 mq
h) i parcheggi pubblici diversi da quelli al diretto servizio dell'insediamento	Attuato	774.650 mq
	Non attuato	343.000 mq
Infrastrutture per l'urbanizzazione degli insediamenti	Attuato	348.000 mq
Dotazioni ecologiche e ambientali	Attuato	<u>878.000 mq</u>
Totale complessivo		7.476.000 mq
		di cui:
		6.913.000 mq ATTUATI
		563.000 mq NON ATTUATI
		 67,5 mq/ab. esistenti

ml e ml/ab reti di mobilità dolce (tav. M2)

Piste ciclabili esistenti 87 Km

0,84 ml/ab



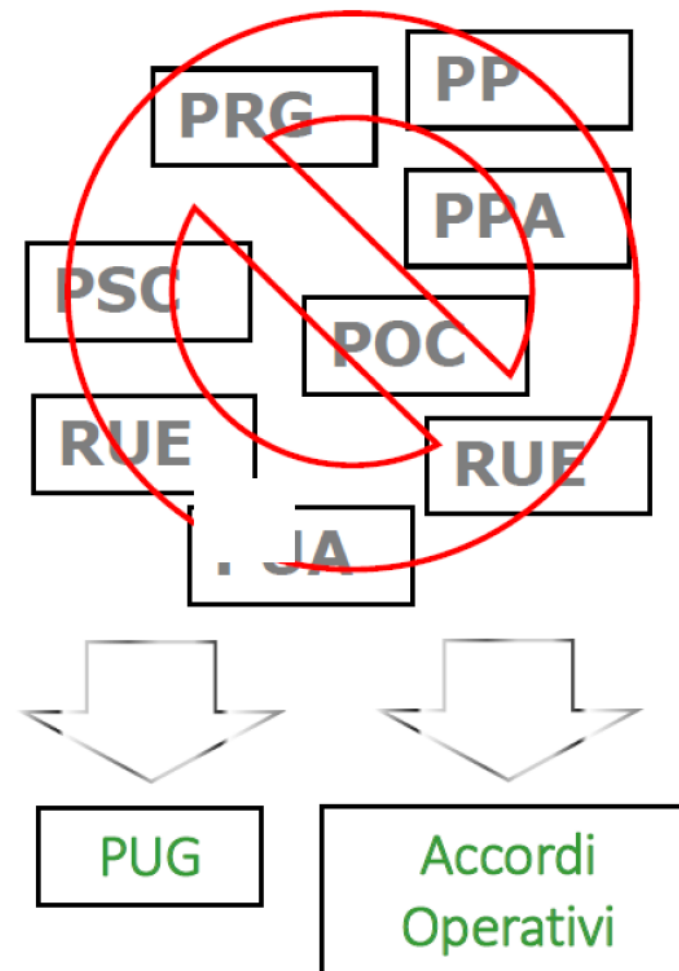


6

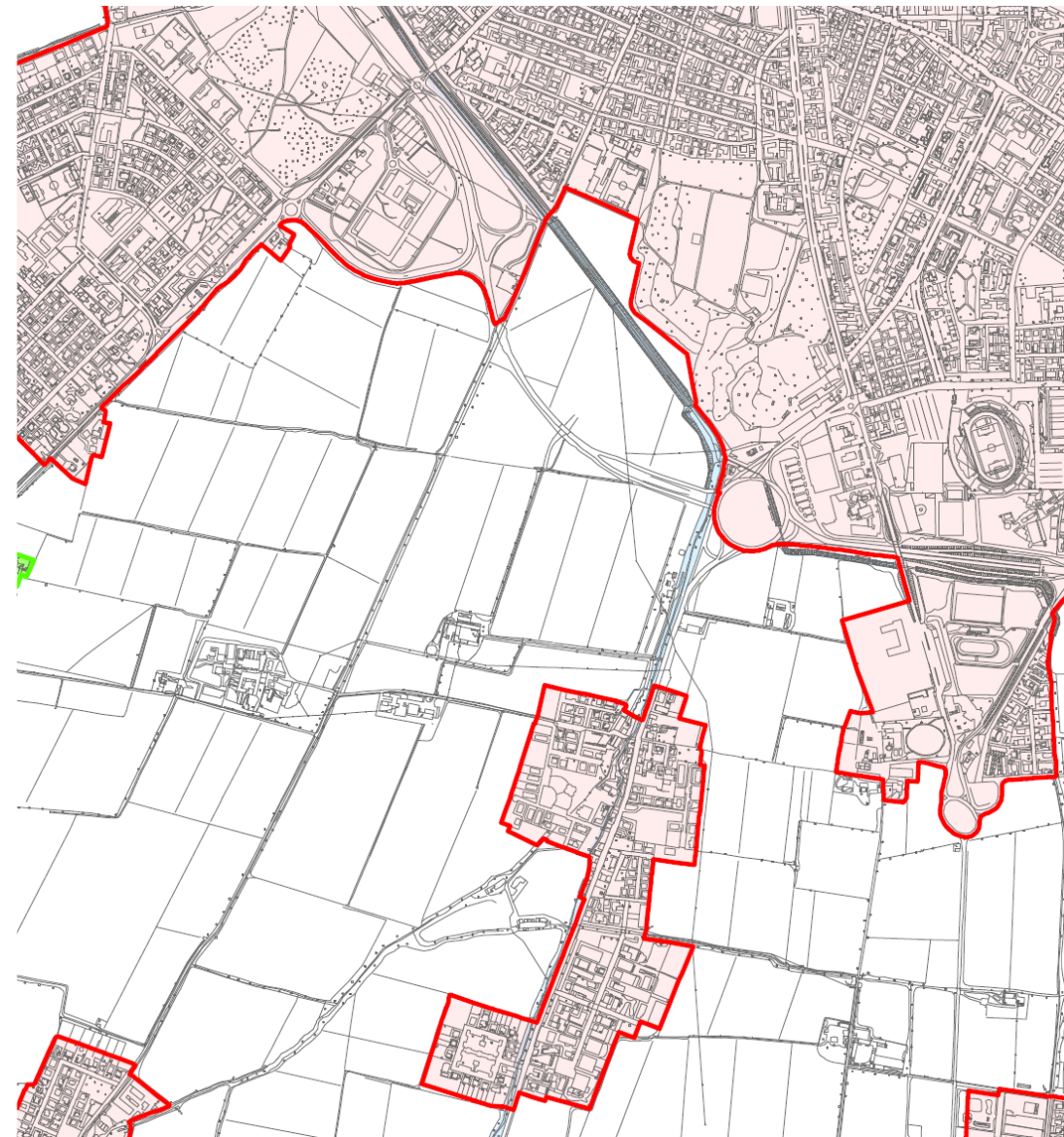
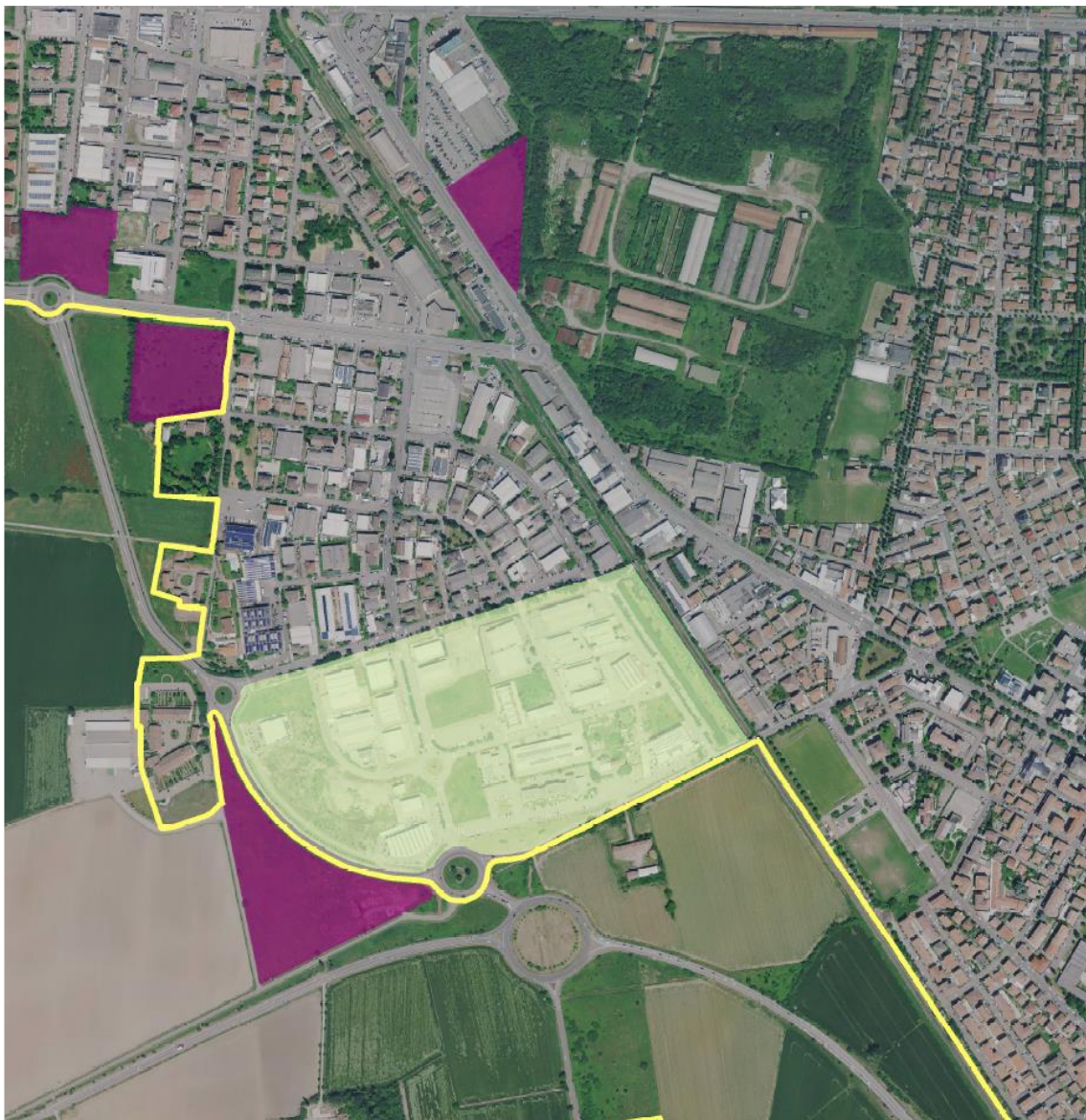
**Documento
degli
obiettivi**

Le sfide per la nuova legge urbanistica regionale

Il nuovo PUG di Piacenza assume come punto di partenza le tematiche degli strumenti urbanistici comunali che lo hanno preceduto, al fine di comprendere il loro **stato di attuazione** e definire il limite fra il territorio già urbanizzato e quello che ha invece mantenuto come prevalenti i caratteri della ruralità.



La delimitazione del territorio urbanizzato



Le sfide per la comunità piacentina – Percorso partecipativo

Un articolato **percorso partecipativo** ha accompagnato e modellato la costruzione del PUG di Piacenza.

In primo luogo si è attivata la **Casa del piano**, presso Palazzo Farnese: un edificio simbolo e il luogo privilegiato di tutte le iniziative connesse al piano urbanistico comunale.

Numerosi **seminari e tavole rotonde** presso la Casa del piano hanno permesso di approfondire tematiche centrali per il PUG e di sviluppare momenti di confronti con altre amministrazioni comunali impegnate nella redazione del nuovo piano.

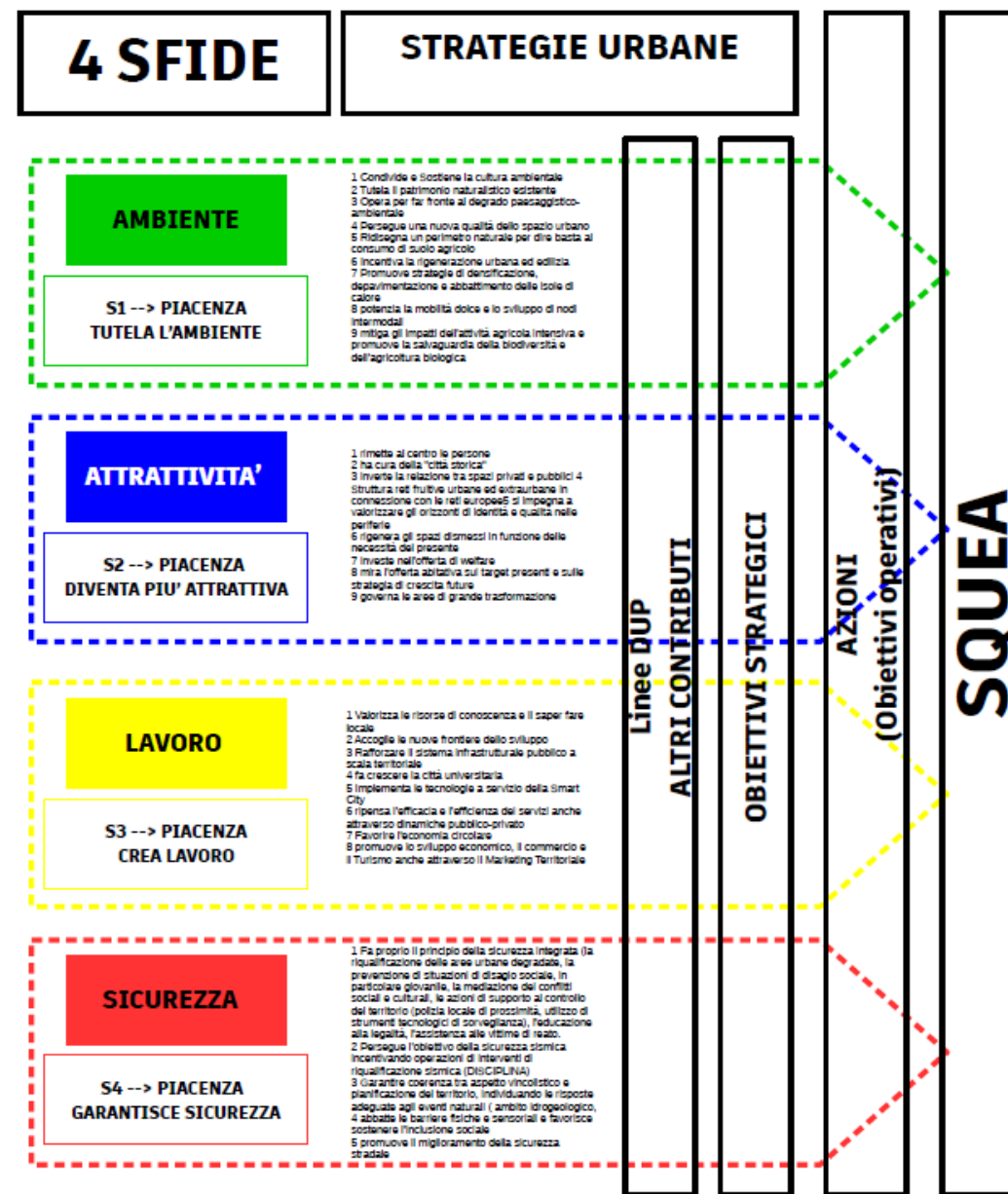
Three horizontal banners with a red background and a faint map of Piacenza. Each banner features the Comune di Piacenza coat of arms and the text 'Comune di Piacenza' and 'Piano Urbanistico Generale'.
1. Top banner: Title 'Verso il PUG: La città che crea lavoro' in large white letters. Date 'mercoledì 17 gennaio, ore 17-19'. Location 'Laboratorio Aperto Piacenza, ex chiesa del Carmine, Piazza Casali, 10 - Piacenza'. Subtitle 'Modera la Tavola rotonda con le Associazioni' in yellow.
2. Middle banner: Title 'Verso il PUG: mobilità dolce per migliorare la qualità della vita' in large white letters. Date 'Giovedì 4 maggio, ore 16'. Location 'Cappella Ducale di Palazzo Farnese'. Subtitle 'Il nuovo Biciplan di Piacenza' in white.
3. Bottom banner: Title 'Verso il PUG: esperienze a confronto' in large white letters. Subtitle 'Obiettivi, strategie e stesura del Piano' in white. Date 'Giovedì 27 aprile, ore 16'. Location 'Cappella Ducale di Palazzo Farnese'. Speaker 'Alex Pratissoli' in large green letters, followed by 'vice sindaco e assessore a Rigenerazione e Area vasta del Comune di Reggio Emilia' in white.

Le sfide per la politica comunale – Linee di mandato

L'Amministrazione Comunale ha posto come punto di riferimento delle strategie del PUG le proprie **Linee di mandato** e ha promosso un confronto interno che ha visto coinvolte tutte le competenze interne al Comune, con un ruolo trasversale dell'Ufficio di Piano.

Questo lavoro di approfondimento è stato sintetizzato in **4 Sfide prioritarie** da cogliere attraverso il nuovo piano urbanistico:

- S1. *Piacenza tutela l'ambiente*
- S2. *Piacenza diventa più attrattiva;*
- S3. *Piacenza crea lavoro;*
- S4. *Piacenza garantisce la sicurezza.*



Le sfide per la politica comunale – S1 - PIACENZA TUTELA L'AMBIENTE

La prima sfida “**S1 - PIACENZA TUTELA L'AMBIENTE**” evidenzia le scelte dettate dall'*emergenza climatica*, che non sono più procrastinabili per la comunità piacentina, affinché:

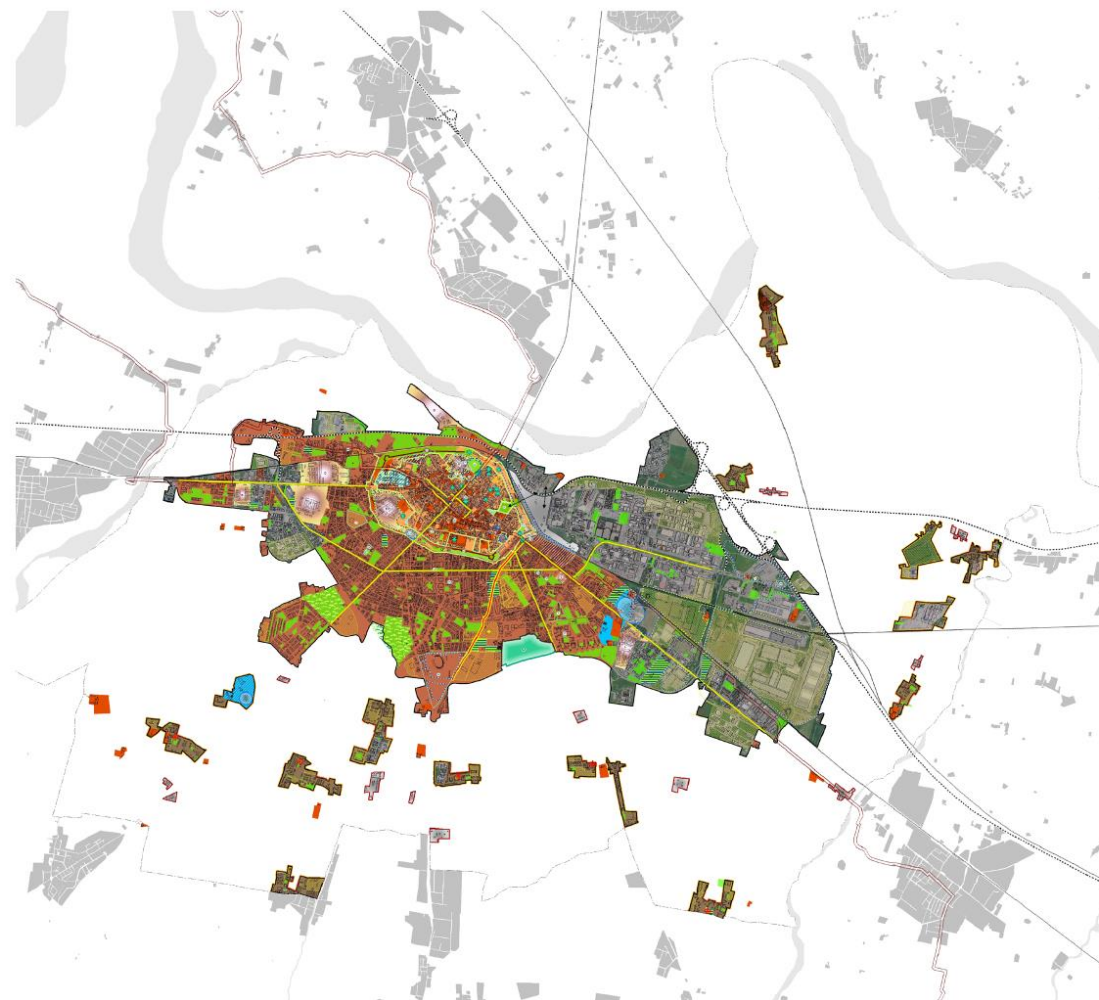
- 1 - condivida e sostenga la cultura ambientale;
- 2 - tuteli il patrimonio naturalistico esistente;
- 3 - operi per far fronte al degrado paesaggistico-ambientale;
- 4 - persegua una nuova qualità dello spazio urbano;
- 5 - ridisegni un perimetro naturale per dire basta al consumo di suolo agricolo;
- 6 - incentivi la rigenerazione urbana ed edilizia;
- 7 - promuove strategie di densificazione, depavimentazione e abbattimento delle isole di calore;
- 8 - potenzi la mobilità dolce e lo sviluppo di nodi intermodali;
- 9 - mitighi gli impatti dell'attività agricola intensiva e promuova la salvaguardia della biodiversità e dell'agricoltura biologica.



Le sfide per la politica comunale – S2 - PIACENZA DIVENTA PIU' ATTRATTIVA

La seconda sfida “**S2 - PIACENZA DIVENTA PIU' ATTRATTIVA**” pone al centro della riflessione *la qualità della vita* di chi vive Piacenza, affinché :

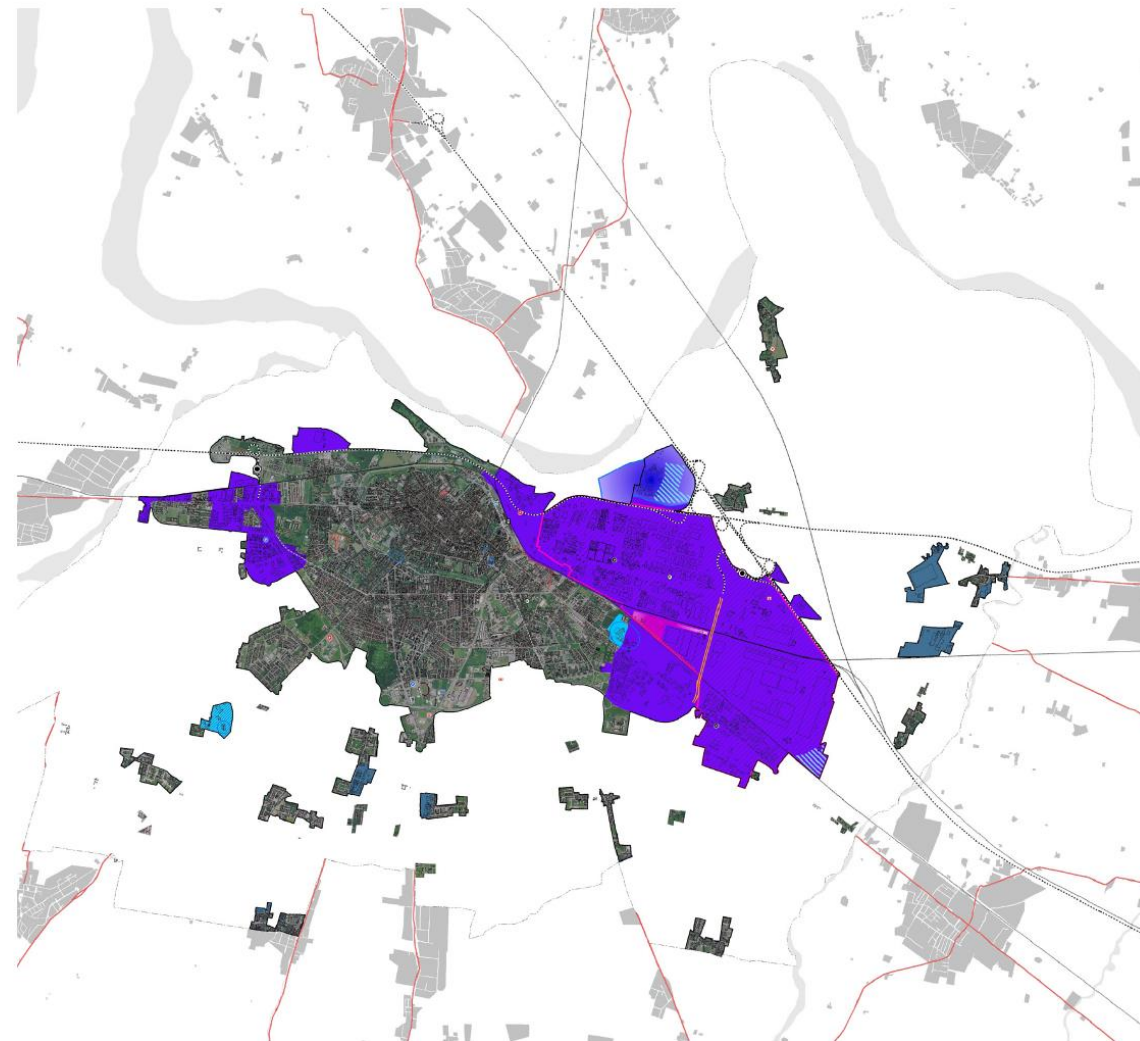
- 1 - si rimettano al centro le persone;
- 2 - si abbia cura della “città storica”;
- 3 - si inverta la relazione tra spazi privati e pubblici;
- 4 - vengano strutturate reti fruibili urbane ed extraurbane in connessione con le reti europee;
- 5 - ci si impegni a valorizzare gli orizzonti di identità e qualità nelle periferie;
- 6 - si rigenerino gli spazi dismessi in funzione delle necessità del presente;
- 7 - si investa nell’offerta di welfare
- 8 - si miri ad una offerta abitativa sui target presenti e sulle strategie di crescita future;
- 9 - si governino le aree di grande trasformazione.



Le sfide per la politica comunale – S3 - PIACENZA CREA LAVORO

La terza sfida “**S3 - PIACENZA CREA LAVORO**” è strettamente attinente alla dimensione economica del piano e alla sua *potenziale capacità di generare ricchezza e benessere per l'intero territorio*. A tale scopo il PUG deve favorire:

- 1 - la valorizzazione delle risorse di conoscenza e il saper fare locale
- 2 - l'accoglienza delle nuove frontiere dello sviluppo;
- 3 - il rafforzamento del sistema infrastrutturale pubblico a scala territoriale
- 4 - la crescita della città universitaria
- 5 - l'implementazione delle tecnologie a servizio della Smart City
- 6 - ripensa l'efficacia e l'efficienza dei servizi anche attraverso dinamiche pubblico-privato;
- 7- l'economia circolare;
- 8- lo sviluppo economico, il commercio e il Turismo anche attraverso il Marketing Territoriale.

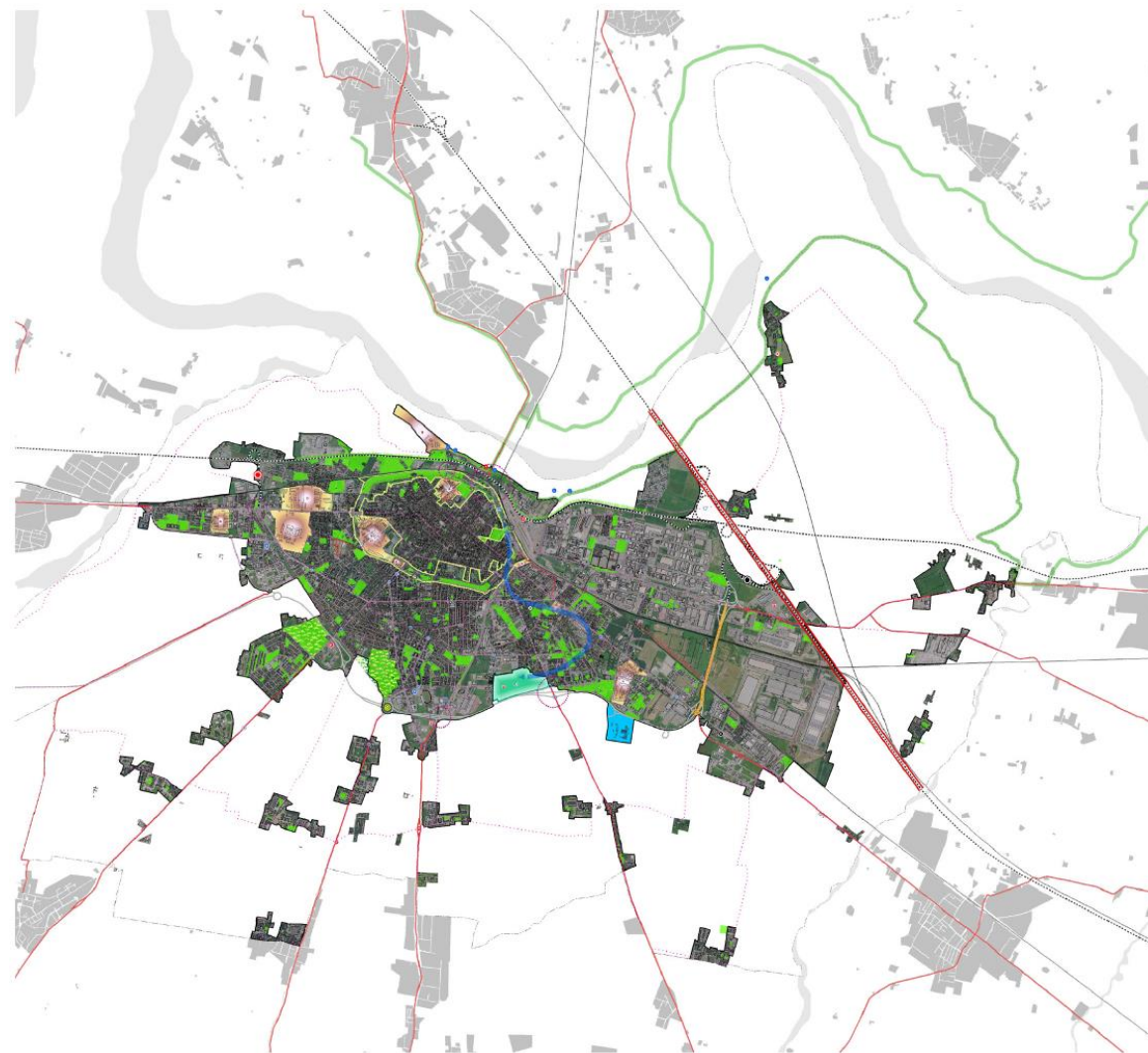


Le sfide per la politica comunale – S4 - PIACENZA GARANTISCE SICUREZZA

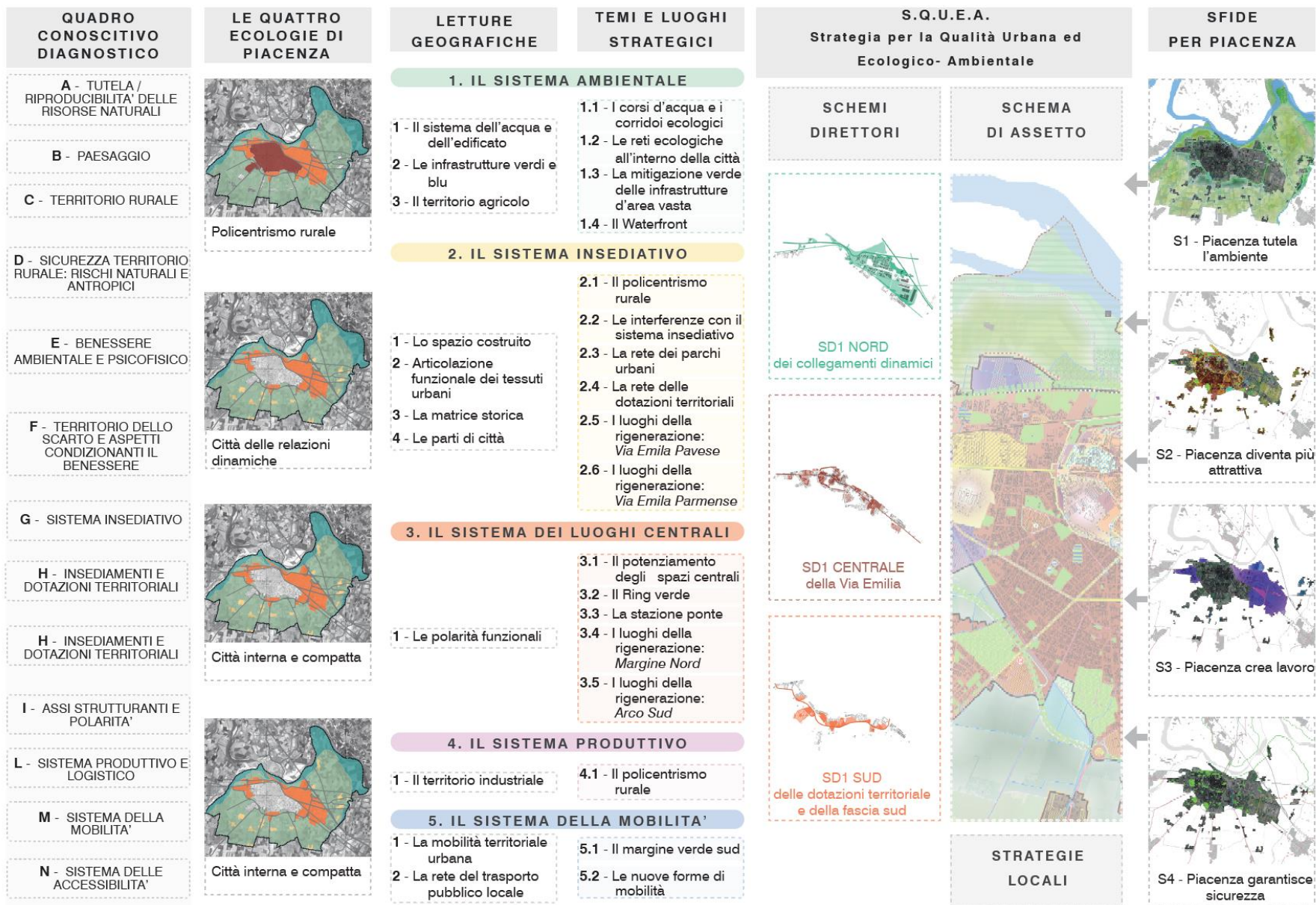
La quarta sfida “**S4 - PIACENZA GARANTISCE SICUREZZA**” si confronta con *le fragilità esistenti, potenziali e percepite*, nella consapevolezza che molti problemi fanno riferimento ad una dimensione territoriale più ampia di quella comunale.

In particolare si propone di:

- 1 - far proprio il principio della sicurezza integrata, attraverso la riqualificazione delle aree urbane degradate, la prevenzione di situazioni di disagio sociale, in particolare giovanile, la mediazione dei conflitti sociali e culturali, le azioni di supporto al controllo del territorio (polizia locale di prossimità, utilizzo di strumenti tecnologici di sorveglianza), l'educazione alla legalità, l'assistenza alle vittime di reato;
- 2 - perseguire l'obiettivo della sicurezza sismica incentivando operazioni di interventi di riqualificazione sismica;
- 3 - garantire la coerenza tra aspetto vincolistico e pianificazione del territorio, individuando le risposte adeguate agli eventi naturali (ambito idrogeologico);
- 4 - abbattere le barriere fisiche e sensoriali, favorire e sostenere l'inclusione sociale;
- 5 - promuovere il miglioramento della sicurezza stradale.



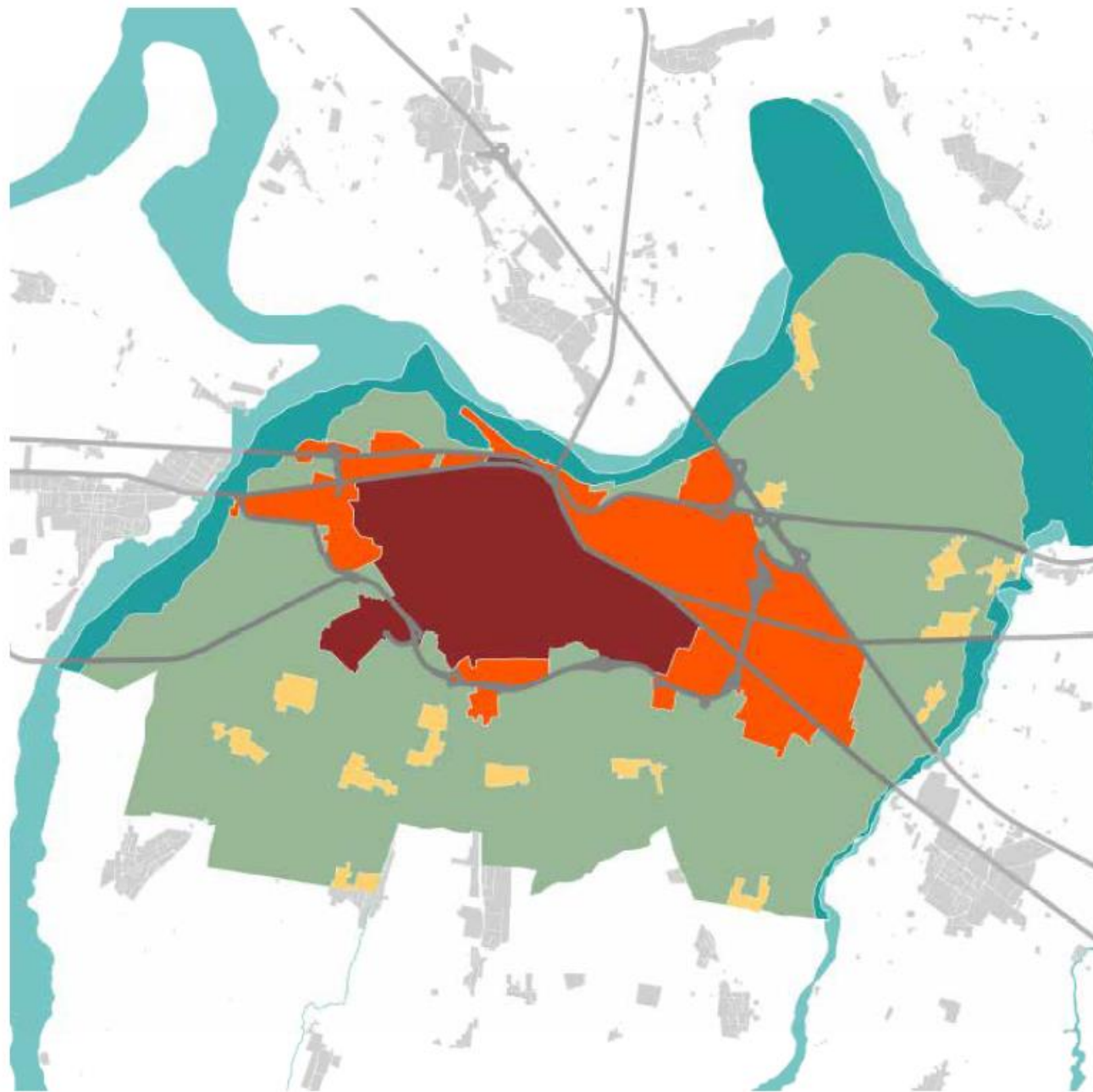
I temi e luoghi strategici del PUG di Piacenza



Le quattro ecologie

Una prima lettura è stata quella di mettere in evidenza **le principali ecologie** riconoscibili a Piacenza, da intendersi non solamente in termini ambientali, ma soprattutto come prodotto dell'interazione fra le diverse dimensioni economiche, demografiche e culturali.

Ad una **Città interna e compatta** si contrappone la Piacenza **Città delle relazioni dinamiche**, che si è costruita negli ultimi a ridosso delle principali infrastrutture per la mobilità, ma che non esaurisce i luoghi dell'abitare; esiste infatti una terza ecologia insediativa dei tanti centri minori che formano un vero e proprio **Policentrismo rurale**, posta a più stretto contatto con la quarta ecologia delle grandi **Reti ambientali**.



Le quattro ecologie



Policentrismo rurale



Città delle relazioni dinamiche



Città interna e compatta



Reti ambientali

I Sistemi territoriali

L'insieme di considerazioni e valutazioni rilevate sono state organizzate in una serie di **mappe interpretative** di carattere ideogrammatico, allo scopo di illustrare gli elementi e le parti che compongono il territorio comunale ed i temi verso i quali indirizzare le scelte di piano.

Secondo un progressivo avvicinamento alla dimensione progettuale si è partiti dall'interpretazione geografica dei luoghi, per evidenziarne il ruolo strategico e la presenza di progettualità già delineate.

I temi ed i luoghi evidenziati, pur costituendo un organismo unitario, per ragioni espositive sono stati quindi articolati nei seguenti sistemi territoriali:

- **il Sistema ambientale e paesaggistico,**

che comprende la rete delle infrastrutture verdi e blu, strutturata sui tre principali elementi ordinatori del fiume Po, del Trebbia, del Nure e i corsi d'acqua minori che strutturano il territorio rurale;

- **il Sistema insediativo,**

che costituisce lo spazio fisico della città residenziale e terziaria, ove innescare operazioni di rigenerazione del costruito, degli spazi aperti e la relazione tra il Capoluogo e i centri minori;

- **il Sistema degli spazi centrali,**

intesi come gli "spazi della socializzazione" comprensivi di tutto ciò che nella città attuale accompagna tale attività e che è compreso nei tessuti urbani (spazi e attrezzature collettive), nonché le sue diverse articolazioni;

- **il Sistema produttivo e logistico,**

che caratterizza profondamente il paesaggio del capoluogo piacentino in forte coesione al sistema delle infrastrutture per la mobilità;

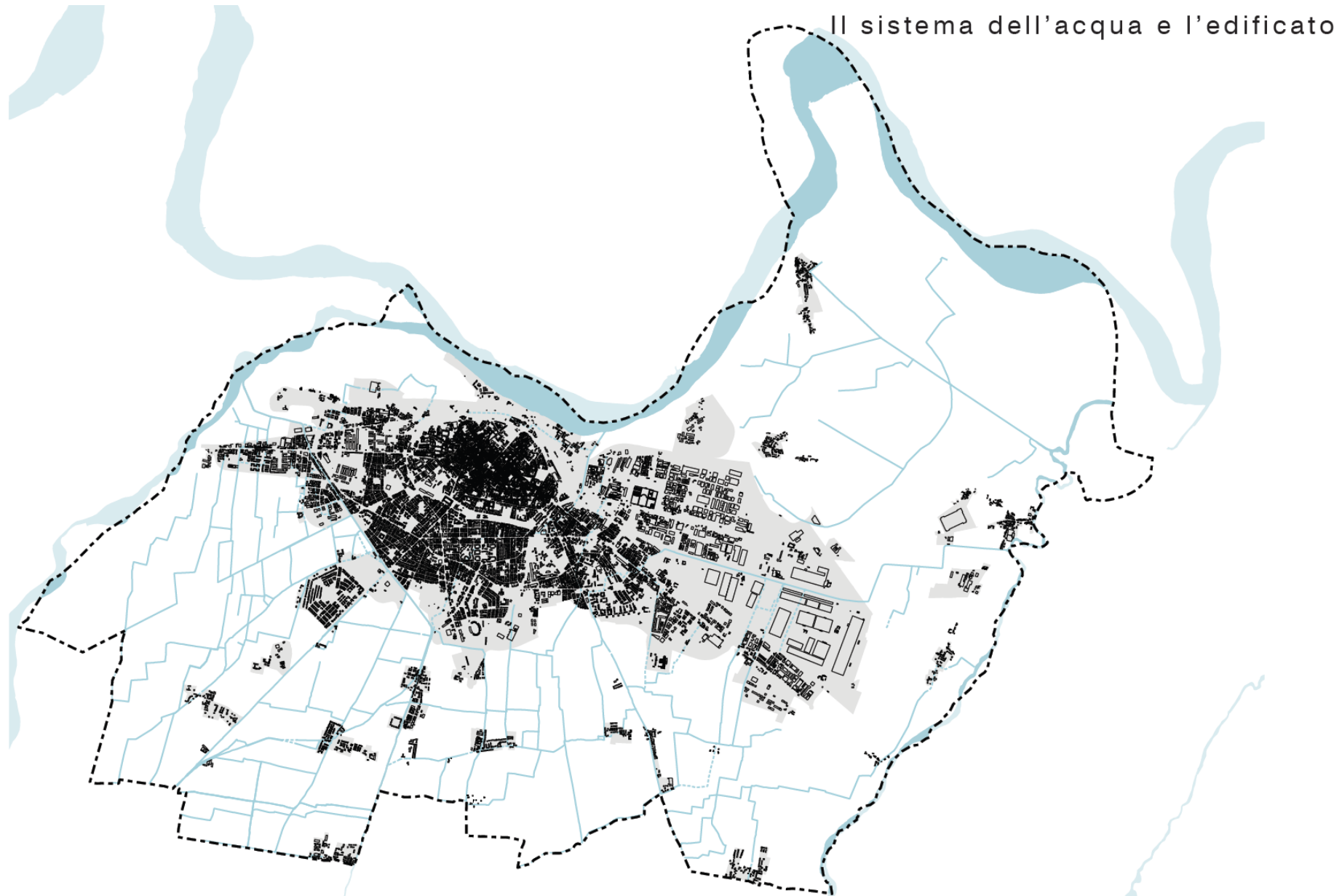
- **il Sistema della mobilità,**

che rappresenta l'insieme delle infrastrutture, locali e d'area vasta, che consentono gli spostamenti e determinano le accessibilità nelle varie parti del territorio comunale.

LETTURE GEOGRAFICHE	TEMI E LUOGHI STRATEGICI
1. IL SISTEMA AMBIENTALE	
1 - Il sistema dell'acqua e dell'edificato 2 - Le infrastrutture verdi e blu 3 - Il territorio agricolo	1.1 - I corsi d'acqua e i corridoi ecologici 1.2 - Le reti ecologiche all'interno della città 1.3 - La mitigazione verde delle infrastrutture d'area vasta 1.4 - Il Waterfront
2. IL SISTEMA INSEDIATIVO	
1 - Lo spazio costruito 2 - Articolazione funzionale dei tessuti urbani 3 - La matrice storica 4 - Le parti di città	2.1 - Il policentrismo rurale 2.2 - Le interferenze con il sistema insediativo 2.3 - La rete dei parchi urbani 2.4 - La rete delle dotazioni territoriali 2.5 - I luoghi della rigenerazione: Via Emilia Pavese 2.6 - I luoghi della rigenerazione: Via Emilia Parmense
3. IL SISTEMA DEI LUOGHI CENTRALI	
1 - Le polarità funzionali	3.1 - Il potenziamento degli spazi centrali 3.2 - Il Ring verde 3.3 - La stazione ponte 3.4 - I luoghi della rigenerazione: Margine Nord 3.5 - I luoghi della rigenerazione: Arco Sud
4. IL SISTEMA PRODUTTIVO	
1 - Il territorio industriale	4.1 - Il policentrismo rurale
5. IL SISTEMA DELLA MOBILITÀ	
1 - La mobilità territoriale urbana 2 - La rete del trasporto pubblico locale	5.1 - Il margine verde sud 5.2 - Le nuove forme di mobilità



Il Sistema Ambientale – Interpretazioni geografiche



Il Sistema Ambientale – Interpretazioni geografiche

Le infrastrutture verdi e blu

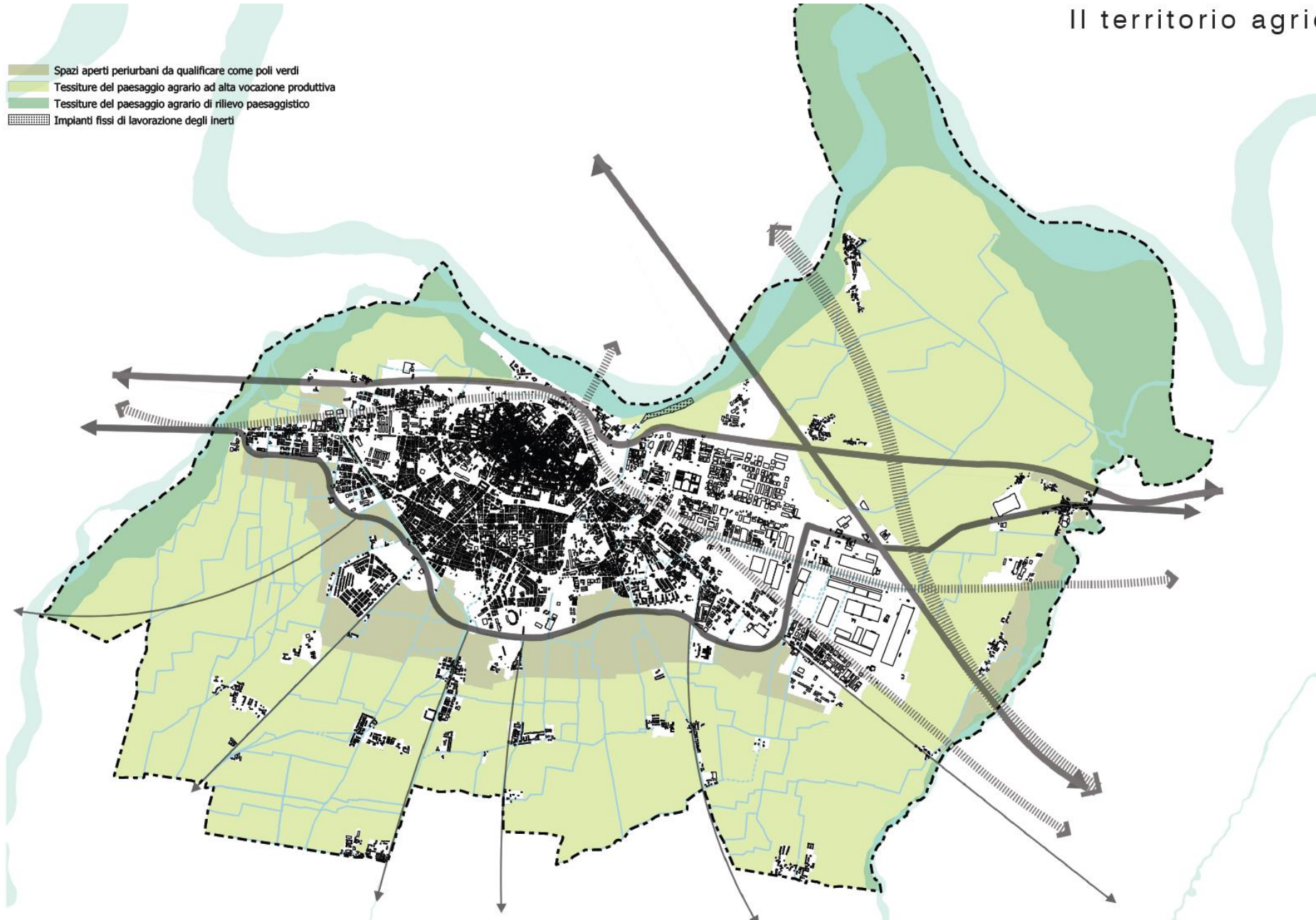
..... Alberature a filare
■ Aree verdi pubbliche



Il Sistema Ambientale – Interpretazioni geografiche

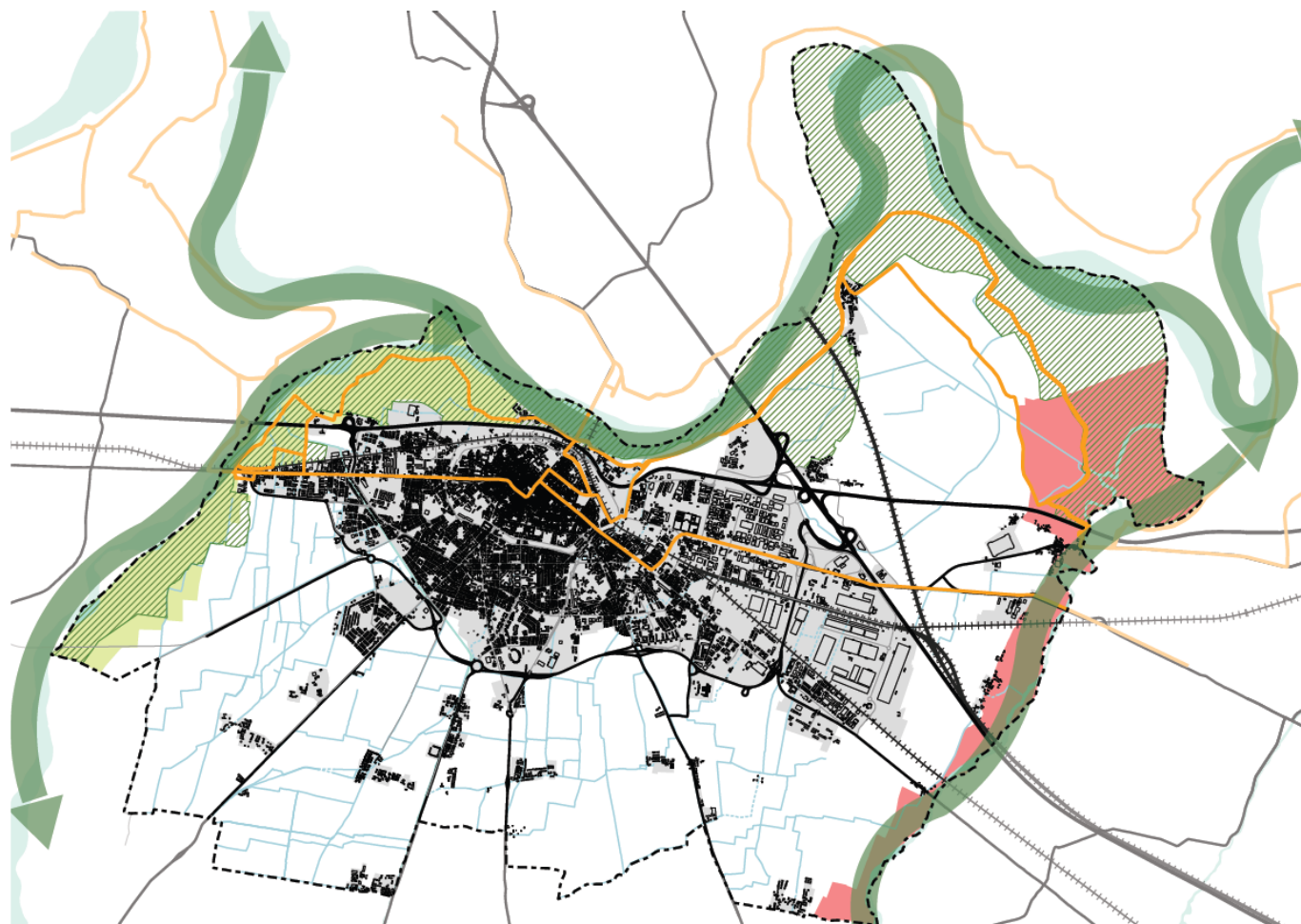
Il territorio agricolo

- Spazi aperti periurbani da qualificare come poli verdi
- Tessiture del paesaggio agrario ad alta vocazione produttiva
- Tessiture del paesaggio agrario di rilievo paesaggistico
- Impianti fissi di lavorazione degli inerti



Il Sistema Ambientale – Temi e Luoghi strategici

1.1 I corsi d'acqua e i corridoi ecologici



- Connessioni ecologiche
- rete mobilità dolce_Merge
- Parco del Fiume Po
- Parco fluviale regionale del Trebbia
- Progetto di valorizzazione ambientale e territoriale
ambiti di pertinenza del torrente Nure

La costruzione di un'identità territoriale si pone come presupposto per il recupero della coesione territoriale: la percezione del valore ambientale fruibile delle emergenze territoriali deve dunque risultare accessibile anche e soprattutto dall'interno dei centri urbani.

Il potenziamento dei corridoi ecologici e delle aree verdi potrà dunque avere effetti positivi sia sulla dimensione ambientale e paesaggistica del territorio, sia sulla qualità della vita nei centri urbani in termini di salute pubblica.

L'obiettivo più generale individuabile per il sistema ambientale del territorio piacentino è dunque quello del suo rafforzamento che parte, necessariamente da una maggiore tutela ed agevolazione delle dinamiche ambientali proprie dei corridoi ecologici.

Il rafforzamento del sistema ambientale passa attraverso azioni di:

- mitigazione;
 - riconnessione;
 - indirizzi normativi che favoriscano la tutela e la valorizzazione del territorio nelle sue caratteristiche ambientali e paesaggistiche.
- Potenziare le infrastrutture naturali al pari di

Il Sistema Ambientale – Temi e Luoghi strategici

1.2 Le reti ecologiche all'interno della città



- ↔ Connessioni ecologiche in ambito urbano
- Aree verdi pubbliche
- - - Area di potenziale ampliamento del Parco della Galleana
- ... Sistema dei grandi parchi urbani di bordo da consolidare e p
- Spazi aperti periurbani da qualificare come poli verdi

Il reticolo idrografico presente in tutto il territorio è in grado di sollecitare l'integrazione e la ricucitura del verde e di incentivare la creazione di una rete della mobilità "dolce" nella città consolidata e tra i centri minori.

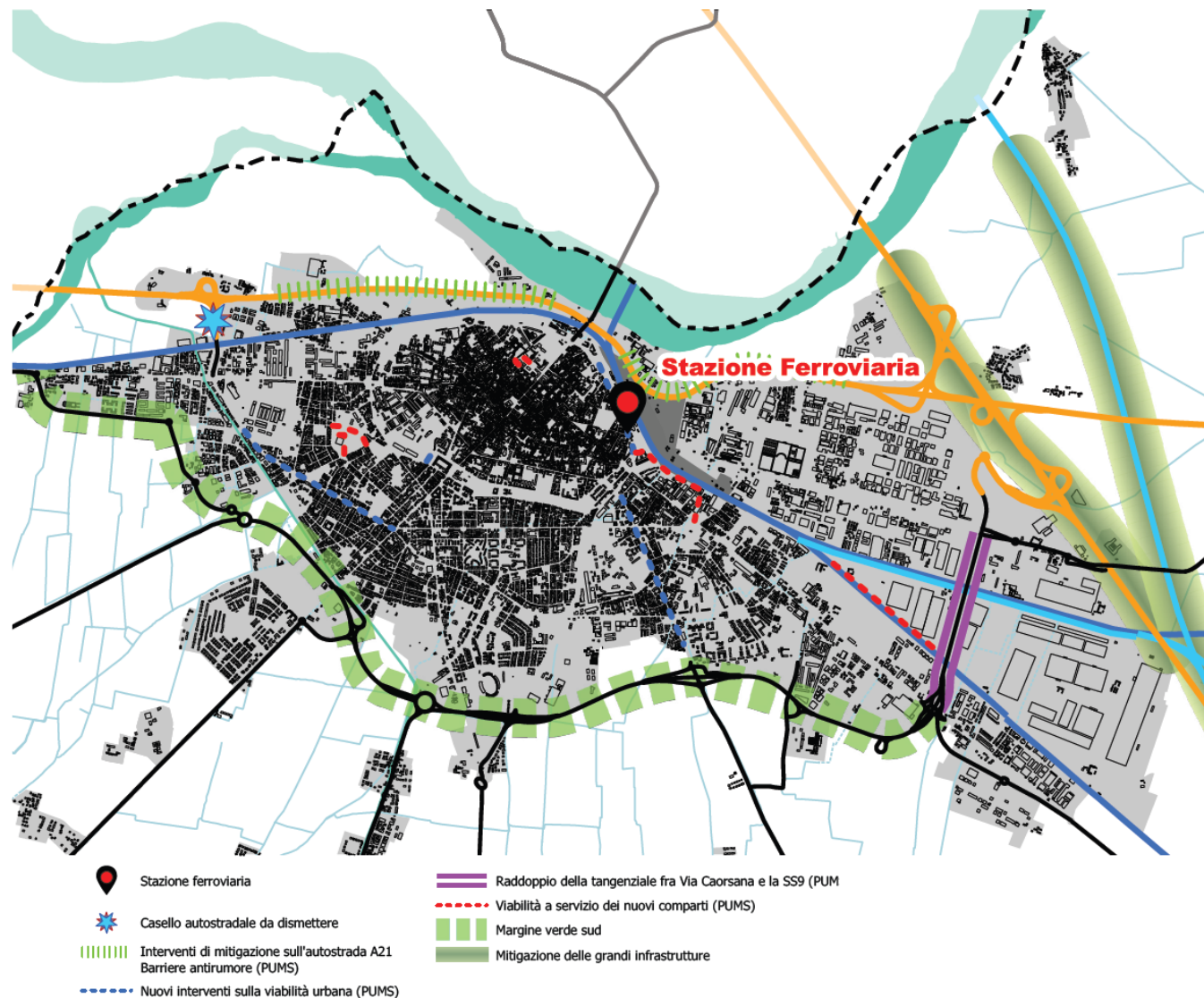
La rete dei canali assieme alle emergenze dei corridoi ecologici minori rappresentano una notevole possibilità per il sistema ambientale: il rafforzamento del sistema idrologico diventa l'elemento di collegamento tra le aree del verde pubblico urbano e periurbano esistente.

L'obiettivo finalizzato al rafforzamento del sistema ambientale è dunque quello di costruire un reticolo delle reti ecologiche (idrografiche e del verde) attraverso il potenziamento della rete dei canali che consentono la messa in relazione dei diversi corridoi ecologici minori esistenti e la conseguente costruzione di un'unica struttura di reti ecologiche.

Si vuole, in questo modo, promuovere un progetto di rigenerazione diffusa e integrata fondato sugli spazi aperti finalizzato all'implementazione della dimensione ecologico-ambientale della Città.

Il Sistema Ambientale – Temi e Luoghi strategici

1.3 La mitigazione verde delle infrastrutture d'area vasta



L'obiettivo per il sistema infrastrutturale d'area vasta è quello della sua mitigazione attraverso una progressiva caratterizzazione come elemento di collegamento e di riduzione del suo effetto barriera.

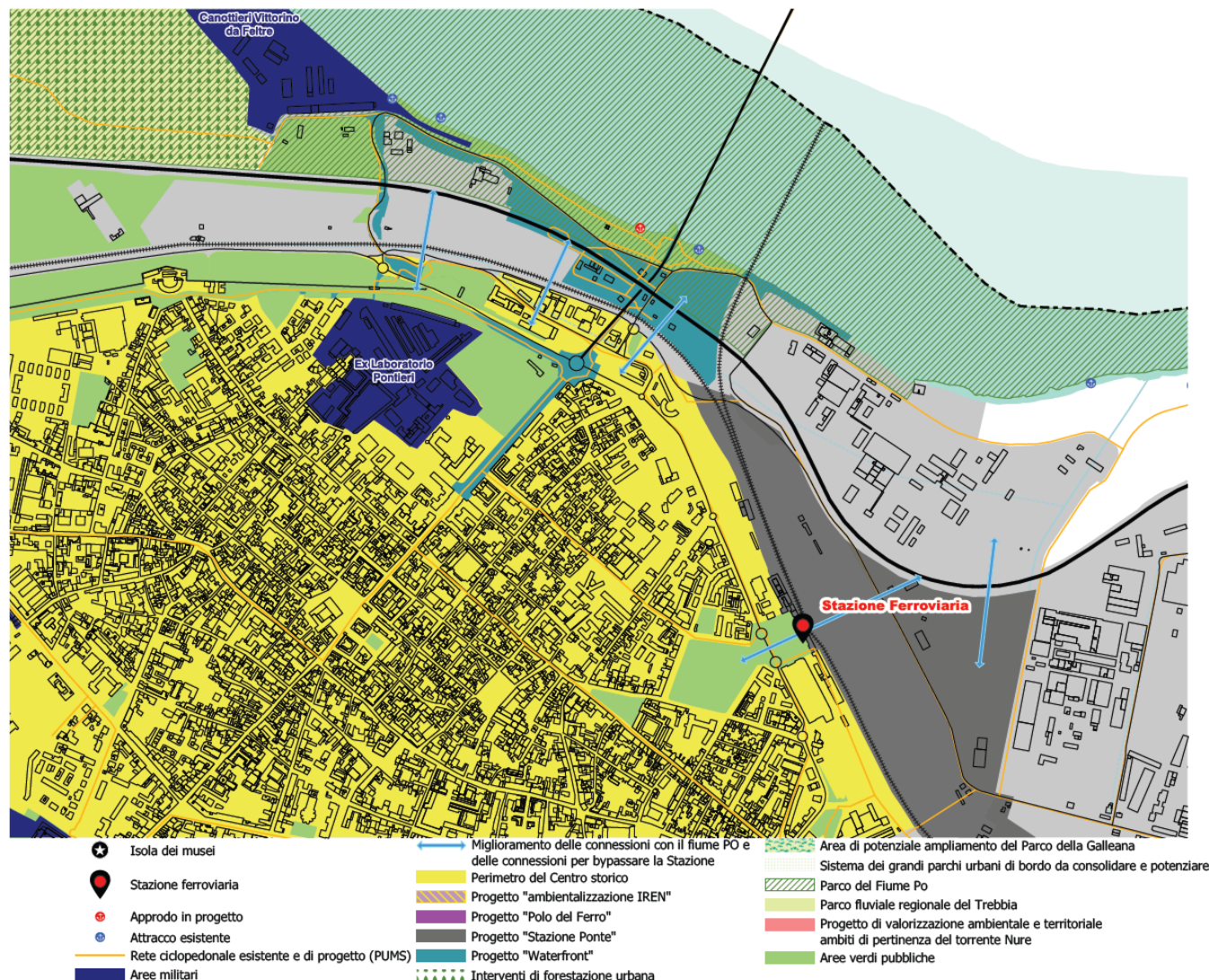
Per quanto riguarda gli spazi di risulta degli eventi stradali e ferroviari, essi rappresentano la migliore opportunità per l'installazione di sistemi di mitigazione ambientale e paesaggistico e di una loro progressiva caratterizzazione spaziale e funzionale.

Per una migliore integrazione con il territorio si propone di procedere attraverso interventi finalizzati all'introduzione di elementi vegetazionali a corredo delle grandi infrastrutture e di barriere antirumore a mitigazione della presenza dell'autostrada A1, come previsto all'interno del Piano d'area Vasta insieme all'aggiunta di una quarta corsia.

Tali interventi mitigativi mirano soprattutto a tutelare gli elementi del sistema insediativo dove esso interferisce maggiormente con le infrastrutture.

Il Sistema Ambientale – Temi e Luoghi strategici

1.4 Il waterfront

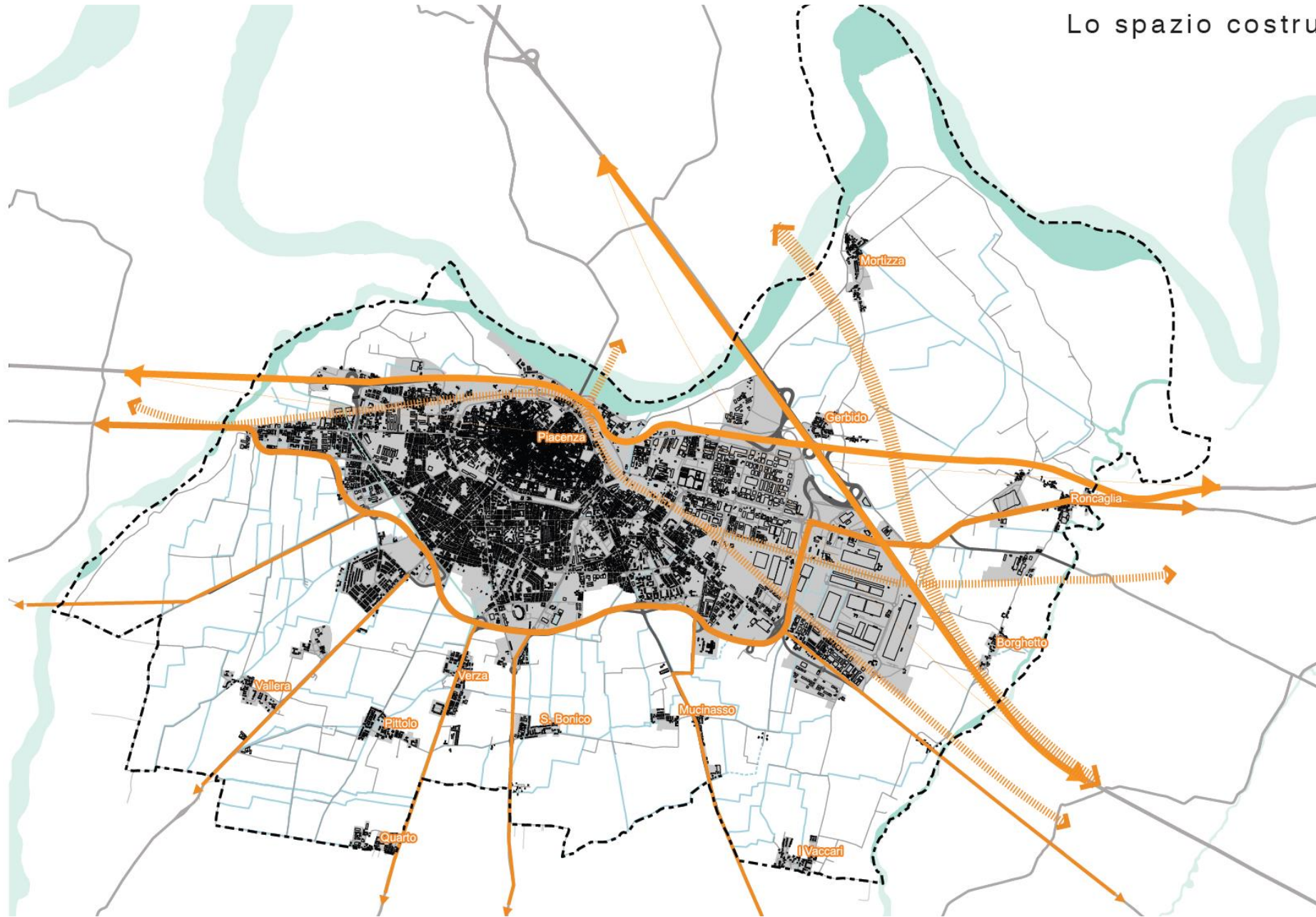


Reintegrare il centro urbano con il suo naturale affaccio al Po, vuol dire potenziare un sistema territoriale che in quest'area potrà scoprire nuove potenzialità attuali e future, attraverso l'utilizzo degli spazi interstiziali e, in futuro, attraverso la disincentivazione degli eventi industriali direttamente affacciati sul corso d'acqua. Le progettualità per il waterfront possiedono la potenziale capacità di irrobustire il telaio verde attraverso un progetto di suolo in cui le dimensioni ecologiche, paesaggistiche e morfologiche assumono un ruolo centrale nel ripensamento della città esistente.

L'obiettivo è quello di abbattere il muro tra l'ambiente naturale del Po e la città al fine di creare un dialogo tra Piacenza e il territorio circostante. In generale, per conferire omogeneità al territorio sarà necessario mettere in relazione il Po, la stazione, la città e tutti gli spazi limitrofi.

Il Sistema Insediativo – Interpretazioni geografiche

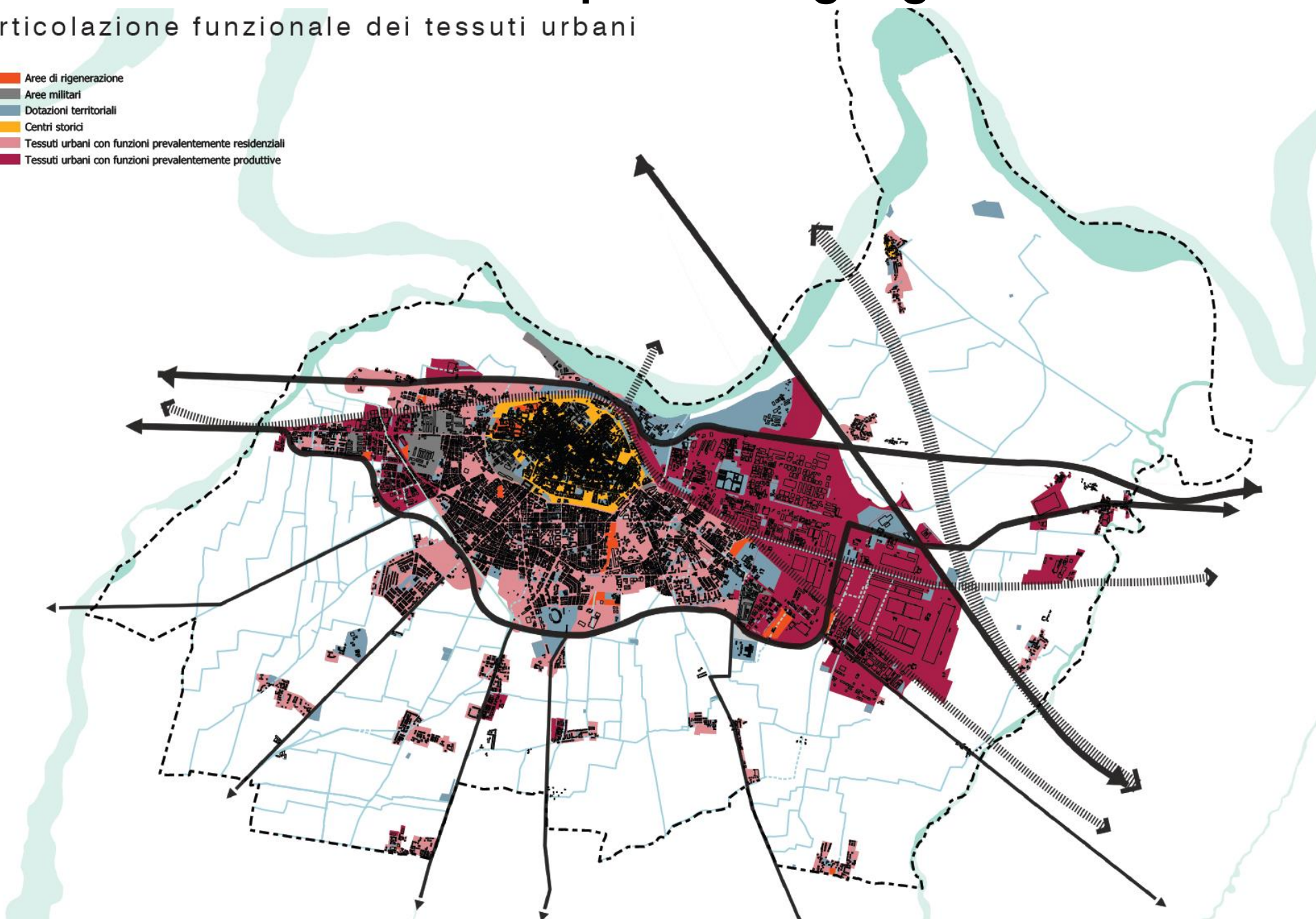
Lo spazio costruito



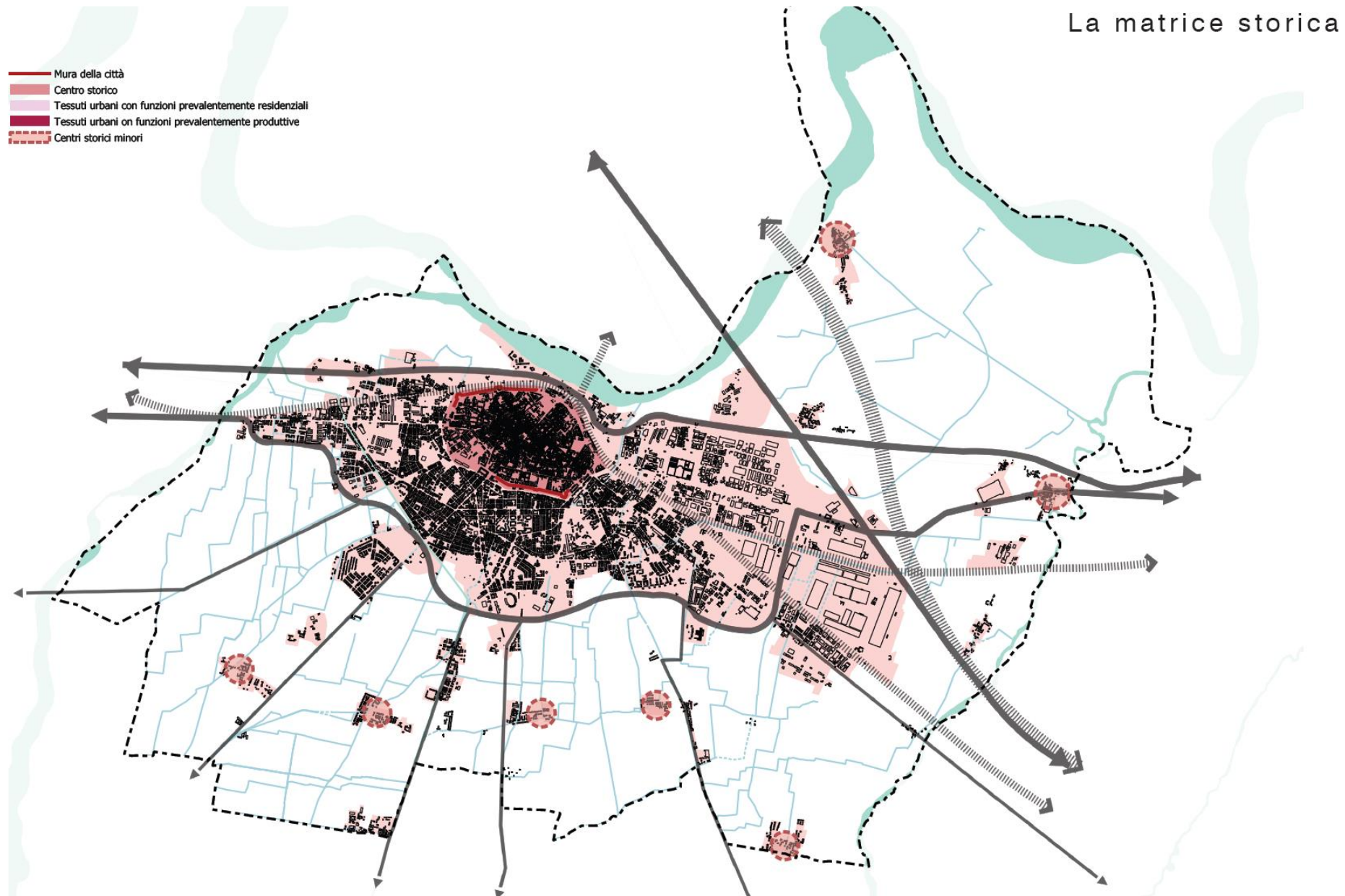
Il Sistema Insediativo – Interpretazioni geografiche

Articolazione funzionale dei tessuti urbani

- Aree di rigenerazione
- Aree militari
- Dotazioni territoriali
- Centri storici
- Tessuti urbani con funzioni prevalentemente residenziali
- Tessuti urbani con funzioni prevalentemente produttive



Il Sistema Insediativo – Interpretazioni geografiche



Il Sistema Insediativo – Interpretazioni geografiche

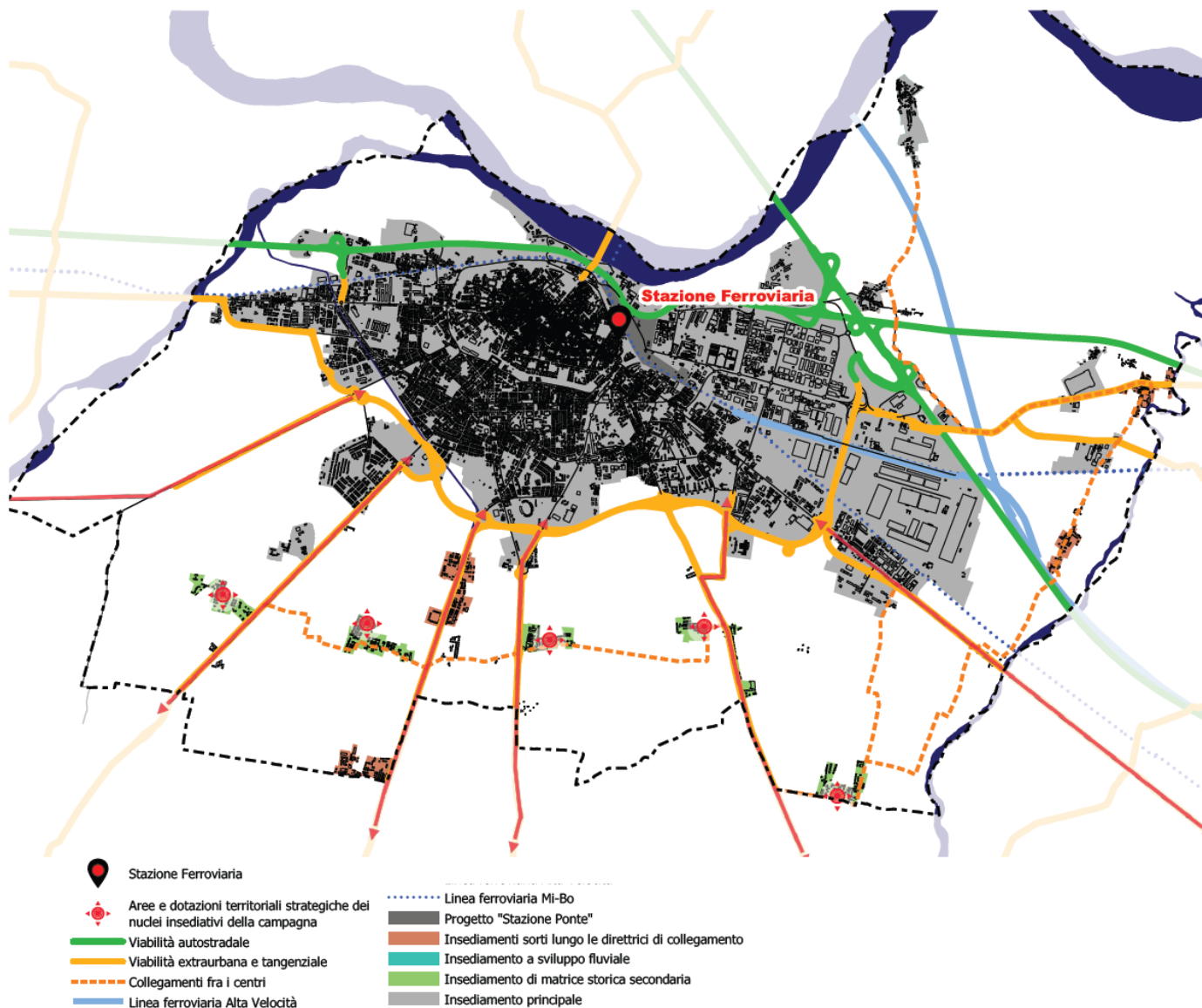
Le parti di città

1. Il Sistema della Via Emilia
2. La Città consolidata
3. La Città produttiva della Caorsana
4. La Città della Tangenziale
5. La Città del Po\accordo autostradale
6. I Centri minori
7. La Città sparsa



Il Sistema Insediativo – Temi e Luoghi strategici

2.1 Il policentrismo rurale



I centri minori di Piacenza sono sorti per la maggior parte lungo i principali assi di collegamento.

Esse possiedono perlopiù una matrice storica o si sono sviluppati in un secondo momento seguendo l'andamento dei corridoi ecologici più o meno grandi che caratterizzano il territorio di Piacenza.

Sono centri di piccole dimensioni, alcuni dotati di servizi e di una certa autonomia rispetto ai comuni limitrofi o al Capoluogo. Il Piano vuole migliorare l'effetto a rete tra i vari centri minori sia grazie ad un'efficace rete di collegamenti che di interdipendenze funzionali.

Inoltre, il piano mira ad individuare gli interventi di sicurezza stradale nelle porzioni di tessuto edificato maggiormente caratterizzate da traffico di attraversamento, suggerendo comunque come strategia generale, ove possibile, un suo spostamento all'esterno del centro urbano.

Il Sistema Insediativo – Temi e Luoghi strategici

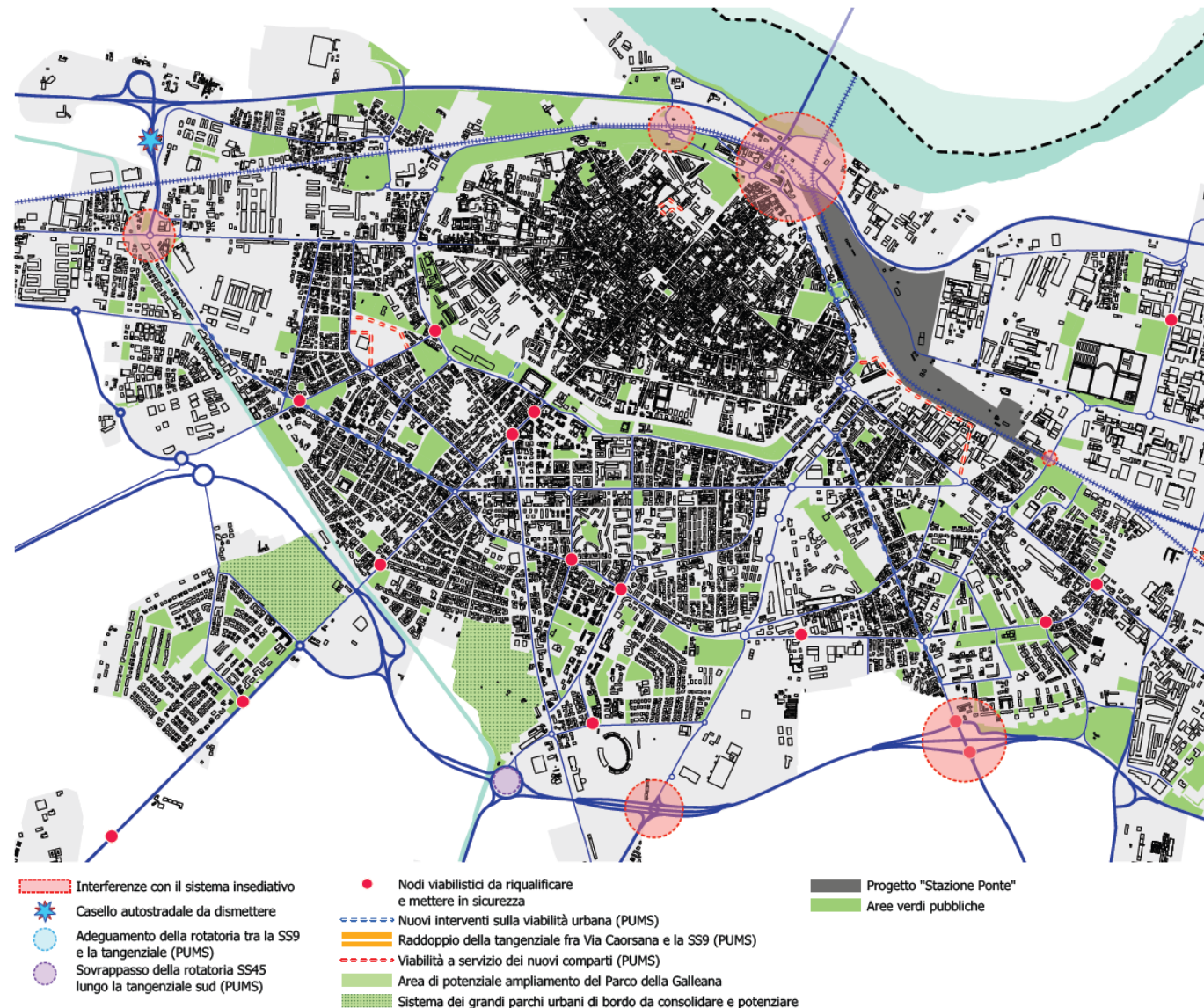
2.2 Le interferenze con il sistema insediativo

Le dotazioni infrastrutturali di Piacenza, se da un lato ne incentivano il ruolo strategico nel panorama del Nord Italia, dall'altra costituiscono, alla scala locale, una barriera allo sviluppo delle dinamiche urbane.

Questa problematica risulta evidente in corrispondenza della maggiori interferenze: laddove alle grandi infrastrutture, si aggiungono le reti viabilistiche minori si generano nodi a più livelli (come la sovrapposizione dell'autostrada, della ferrovia e di Via Roncaglia) nei quali ogni dinamica urbana che non si svolga a bordo di un mezzo di trasporto risulta interrotta.

La convergenza di due tratte autostradali, inoltre, produce la presenza di ben due caselli autostradali a servizio della città.

Se da un lato questo porta ad un'accessibilità carrabile ottimale della polarità cittadina, dall'altro genera una frammentazione territoriale ulteriore data dall'ingresso in due capi opposti della città di traffico pesante e ad alta intensità. Le previsioni d'area vasta contemplano la dismissione del casello A1 di Piacenza Ovest a favore dell'apertura di un nuovo svincolo in corrispondenza di Rottofreno e agevolando così la volontà dell'amministrazione di ridurre l'impatto delle infrastrutture e gli snodi viabilistici sul sistema urbano. La strategia proposta, infatti, suggerisce interventi di mitigazione ed aumento di permeabilità al fine di superare le maggiori interferenze e migliorare la convivenza tra il tessuto urbano residenziale ed il sistema infrastrutturale.



Il Sistema Insediativo – Temi e Luoghi strategici

2.3 La rete dei parchi urbani



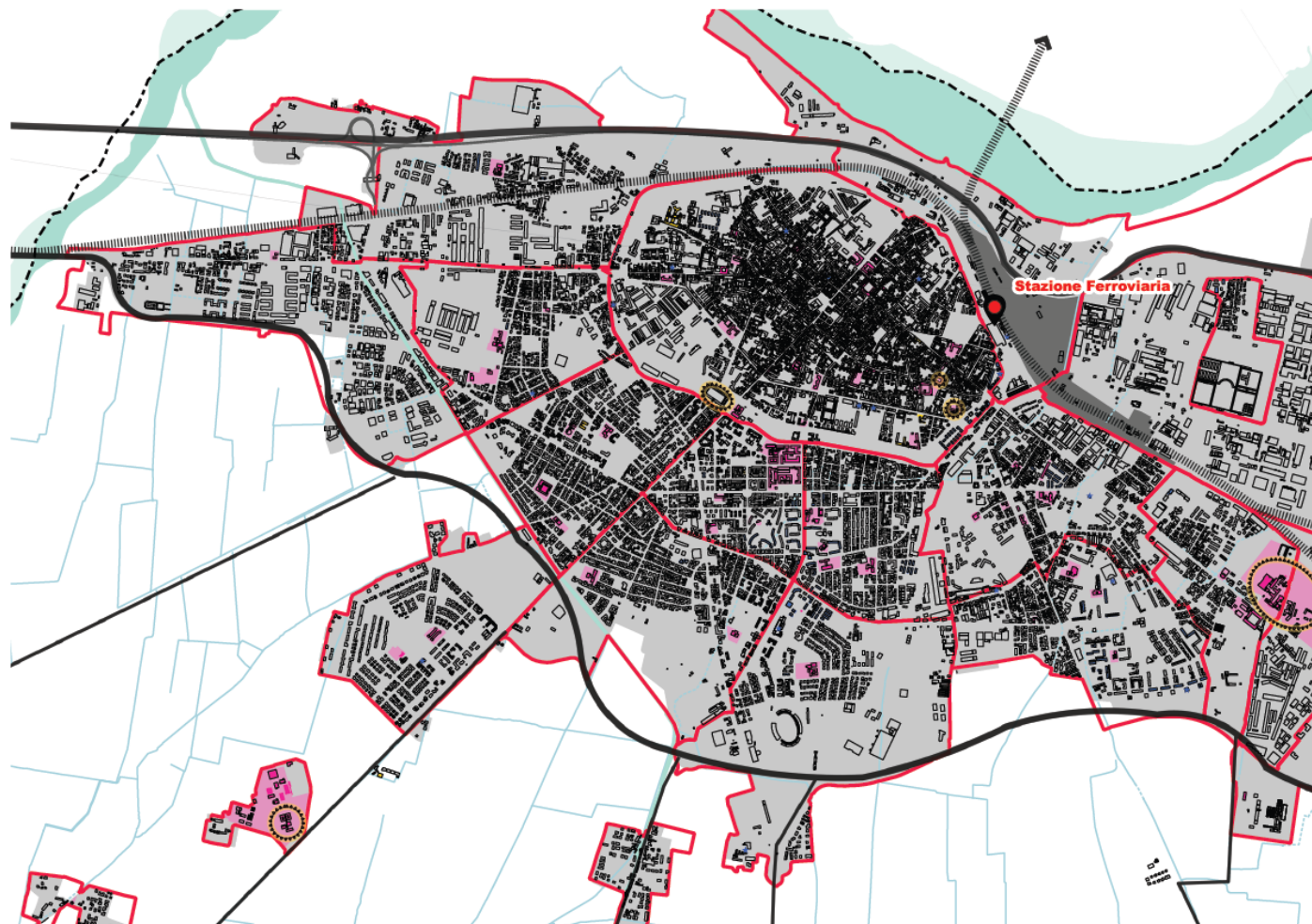
Piacenza si caratterizza per una grande quantità di aree verdi attrezzate interne allo spazio urbano, in particolare nelle aree centrali.

Oltre al ring verde, che individua il centro della Città, sono presenti parchi storici, di nuova formazione e pertinenziali dei servizi o dei centri sportivi.

Il Piano intende rigenerare e valorizzare i parchi storici (Giardini Margherita e Merluzzo) e integrarli in una rete di percorsi ciclopedonale a completamento dei tratti esistenti al fine di collegare tra loro gli elementi del sistema di verde pubblico anche in relazione alla rete dei servizi e delle reti ecologiche, ampliandone così la possibilità di fruizione e il bacino di utenza, attrezzandoli adeguatamente con isole per il fitness libero.

Il Sistema Insediativo – Temi e Luoghi strategici

2.4 La rete delle dotazioni territoriali



- Rete del sistema universitario e della ricerca
- Stazione Ferroviaria
- Servizi e immobili per servizi sociale agli adulti
- Alloggi e assegnatari ERP
- Strutture per anziani
- Edifici scolastici
- Ambiti di influenza delle aree per servizi
- Aree per dotazioni scolastiche

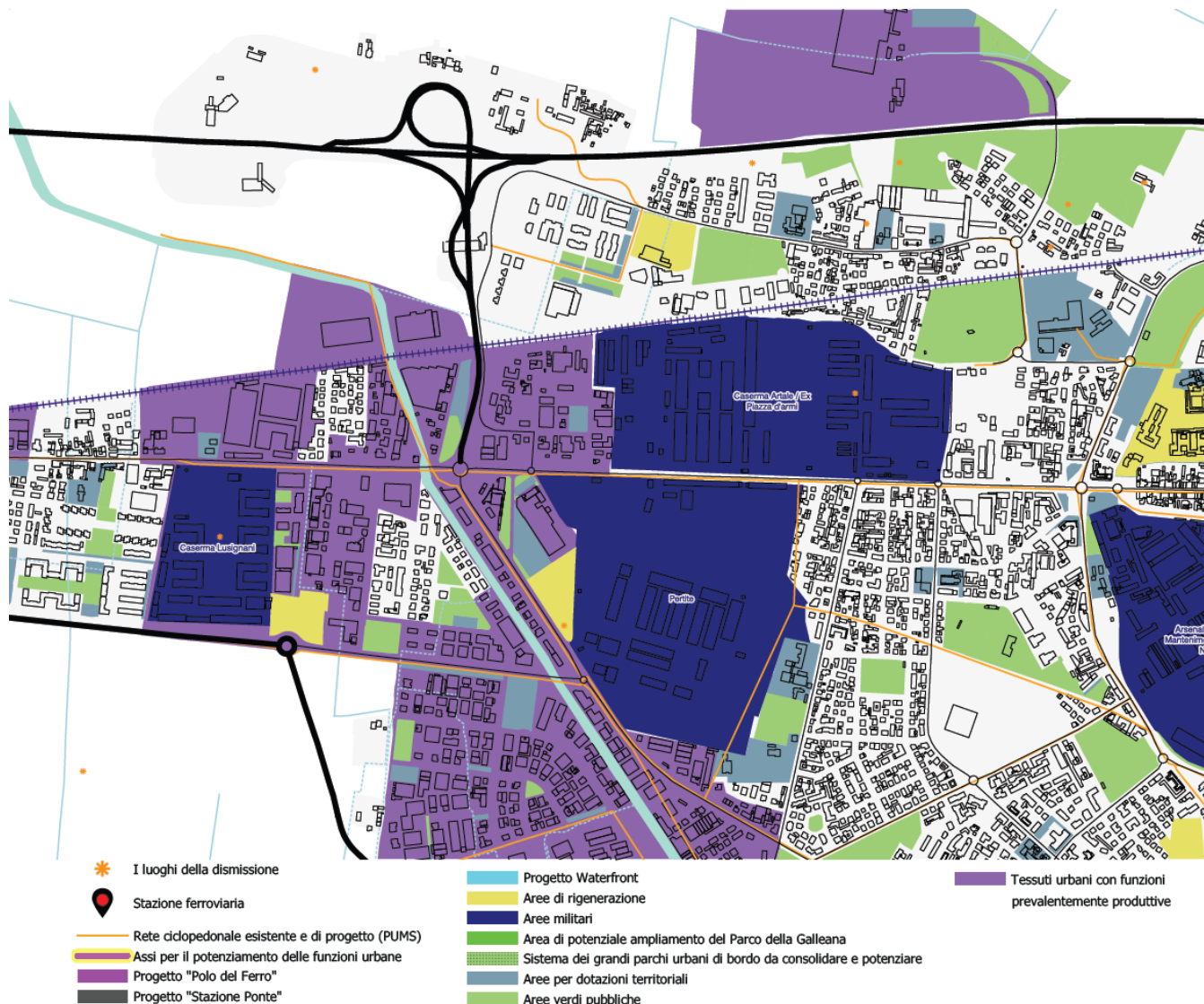
L'attrattività di una città si caratterizza sicuramente per la sue grandi polarità economiche e per le attività di eccellenza che può offrire, ma tali potenzialità devono anche essere affiancate da una rete diffusa di servizi alla persona, che possono fare la differenza affinché Piacenza mantenga gli attuali abitanti e diventi il luogo prescelto di nuovi cittadini.

Le strutture scolastiche di base e quelle rivolte alla popolazione più anziana sono state oggetto di una indagine puntuale, articolata per parti omogenee di città, al fine di evidenziare le relazioni fra offerta attuale e tessuto sociale di prossimità.

L'obiettivo strategico posto al PUG è riconoscere i luoghi che necessitano di un riequilibrio in termini di servizi proposti o di un innalzamento del livello di accessibilità, mettendo in stretta relazione i futuri interventi fisici di riqualificazione urbana ad un potenziamento delle dotazioni territoriali di base

Il Sistema Insediativo – Temi e Luoghi strategici

2.5 I luoghi della rigenerazione: Via Emilia Pavese



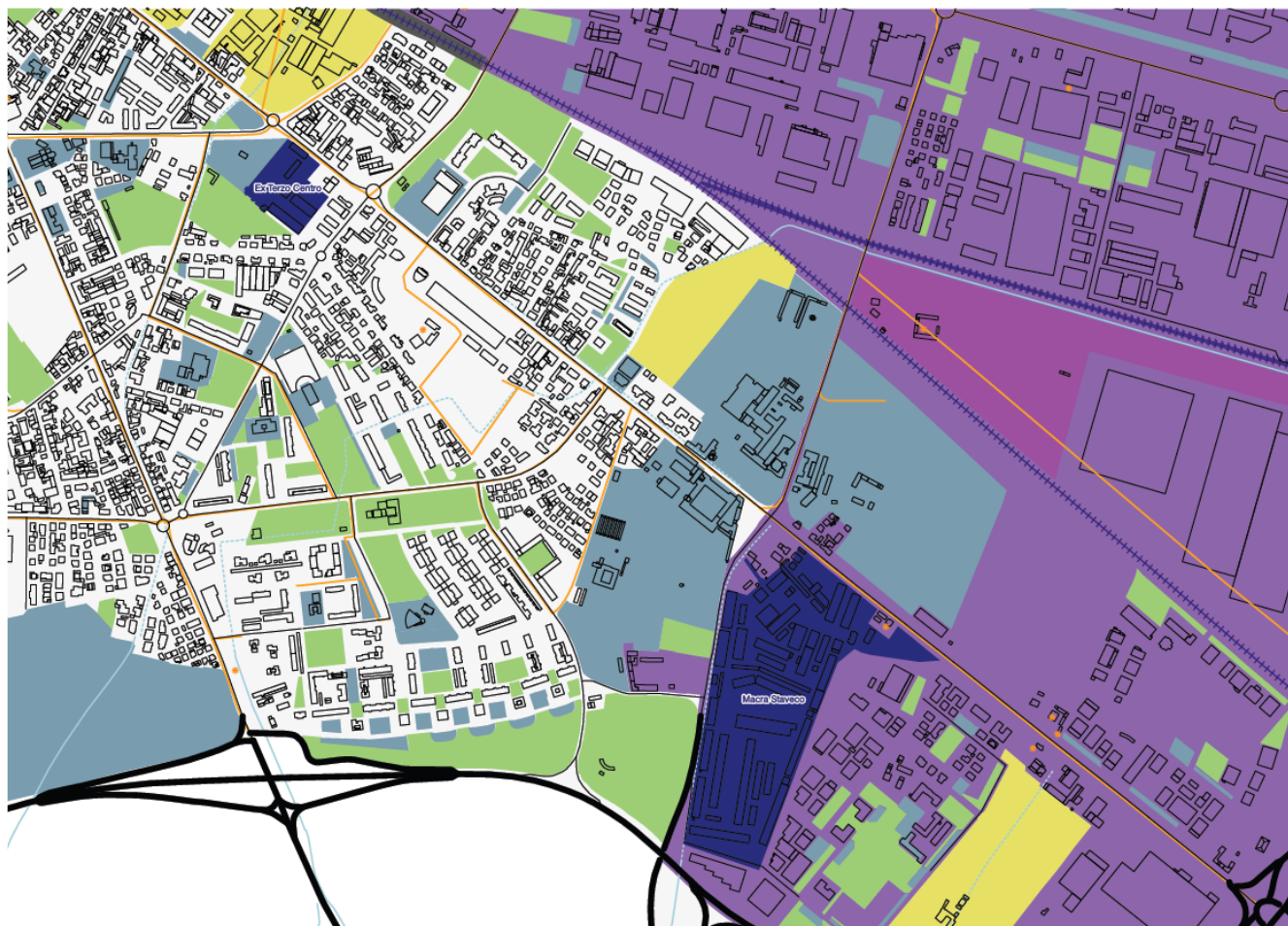
L'individuazione delle aree militari, delle aree di rigenerazione e del contesto nel quale esse si collocano potrà fornire la chiave di lettura utile ad individuare le azioni da mettere in campo al fine di riconversione di quegli ambiti che attualmente si configurano come residuali.

Queste aree, che hanno esaurito o stanno esaurendo il proprio ciclo di vita e, pertanto, necessitano di essere ripensate sotto il profilo funzionale, ambientale e paesaggistico, andranno rimesse in uso tramite azioni per la rigenerazione e riqualificazione della città pubblica favorendo la concomitanza di iniziative pubbliche e dell'imprenditoria immobiliare privata per attivare processi virtuosi.

La Via Emilia nella sua declinazione Pavese vede come elemento caratteristico la presenza di aree militari, non tutte, peraltro, interessate al momento da progetti di dismissione; di dimensioni consistenti in adiacenza al tessuto residenziale e simmetriche rispetto all'asse stradale. Questa caratteristica si accompagna alla mancanza, in questa specifica porzione di tessuto urbano, di aree verdi attrezzate.

Il Sistema Insediativo – Temi e Luoghi strategici

2.6 I luoghi della rigenerazione: Via Emilia Parmense



- ✱ I luoghi della dismissione
- 📍 Stazione ferroviaria
- Rete ciclopedonale esistente e di progetto (PUMS)
- Assi per il potenziamento delle funzioni urbane
- Progetto "Polo del Ferro"
- Progetto "Stazione Ponte"
- Progetto Waterfront
- Aree di rigenerazione
- Aree militari
- Area di potenziale ampliamento del Parco della Galleana
- Sistema dei grandi parchi urbani di bordo da consolidare e potenziare
- Aree per dotazioni territoriali
- Aree verdi pubbliche
- Tessuti urbani con funzioni prevalentemente produttive

La Via Emilia Parmense vede la compresenza di aree militari insieme ad episodi del tessuto produttivo, alcune delle quali da recuperare (es. l'ex consorzio agrario).

La combinazione di queste destinazioni d'uso, porta all'isolamento della parte di edificato posta all'estremità Est, interna al perimetro delimitato dalla Tangenziale, del centro urbano di Piacenza.

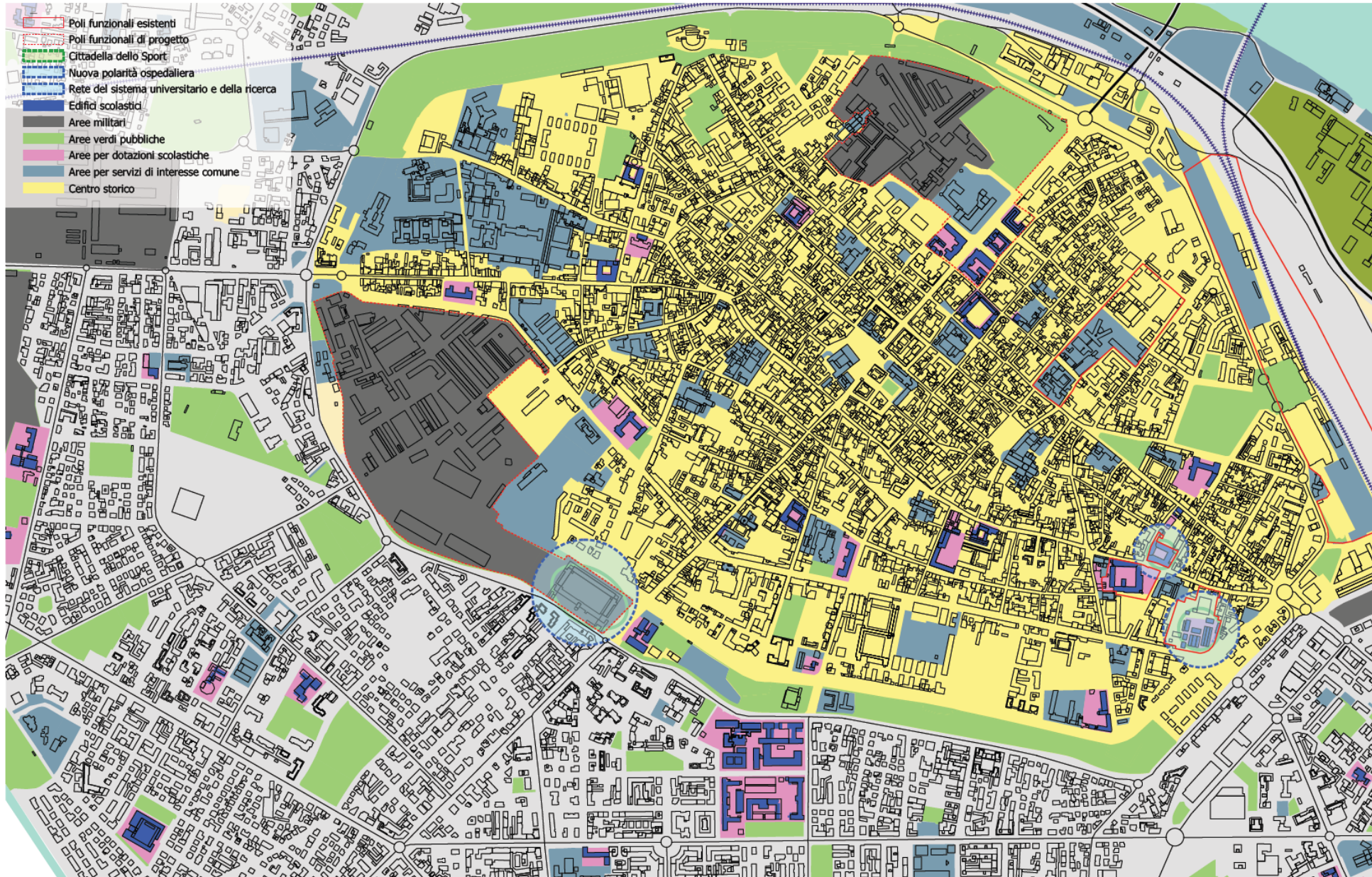
Una strategia possibile è quella di creare una rete di servizi in connessione a questa parte residenziale più isolata ed immaginare un futuro possibile per le aree militari in relazione alla ridestinazione delle aree produttive dismesse e in relazione alle aree produttive in essere.

Inoltre, sarà possibile pensare ad interventi di mitigazione degli episodi del tessuto produttivo in continuità con gli interventi di sicurezza stradale e mitigazione infrastrutturale che interesseranno l'asse della Via Emilia.

Fra i requisiti prestazionali attesi c'è sicuramente la riduzione delle isole di calore, a partire in forma sperimentale dalle grandi aree per parcheggi pubblici.

Il Sistema dei Luoghi Centrali – Interpretazioni geografiche

Le polarità funzionali



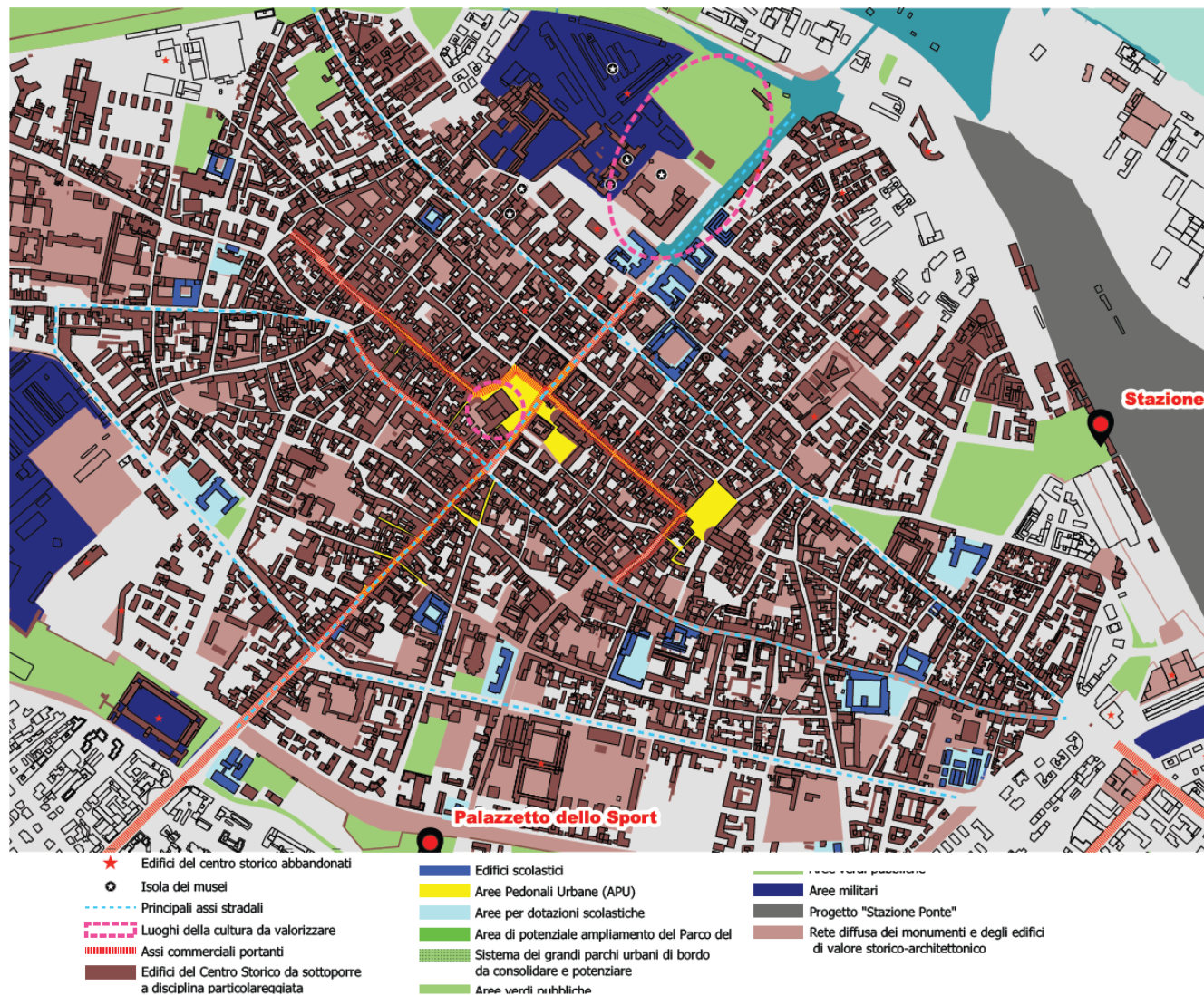
Il Sistema dei Luoghi Centrali – Interpretazioni geografiche

Le polarità funzionali



Il Sistema dei Luoghi Centrali – Temi e Luoghi strategici

3.1 Il potenziamento degli spazi centrali



Il sistema degli spazi centrali possiede storicamente una sua dinamica interna che nel corso dei secoli si è rafforzata ampliando il proprio raggio d'azione. Tuttavia, nel corso dei secoli i luoghi centrali hanno mutato la loro natura passando dal costituire un luogo in prevalenza residenziale con funzioni di commercio e servizio all'essere un luogo di servizi e commercio con anche funzioni residenziali. Il cambio d'uso a cui è stato soggetto il centro storico ha portato ad un aumento dell'utenza in ingresso che richiede un numero maggiore di servizi e dotazioni, un livello di efficienza e strategicità, nella loro collocazione, superiore al passato.

Il Sistema dei Luoghi Centrali – Temi e Luoghi strategici

3.2 Il ring verde



- Connessioni con il Fiume Po e per bypassare la Stazione da migliorare e potenziare
- Porte della città
- Completamento del Ring Verde
- Rete ciclopeditonale esistente e di progetto (PUMS)
- Ring Verde
- Aree militari
- Parco fluviale regionale del Trebbia
- Progetto di valorizzazione ambientale e territori ambiti di pertinenza del torrente Nure
- Area di potenziale ampliamento del Parco del
- Sistema dei grandi parchi urbani di bordo da
- Aree verdi pubbliche
- Progetto "Stazione Ponte"
- Progetto "Waterfront"

Il ring verde è una definizione che mira a suggerire quello che è l'obiettivo per le mura della città di Piacenza: ridare continuità ad un sistema che corre lungo il tracciato delle mura storiche della città, composto da parchi attrezzati, percorsi ciclopeditoni, elementi che il piano suggerisce di integrare all'interno di questo anello di servizi.

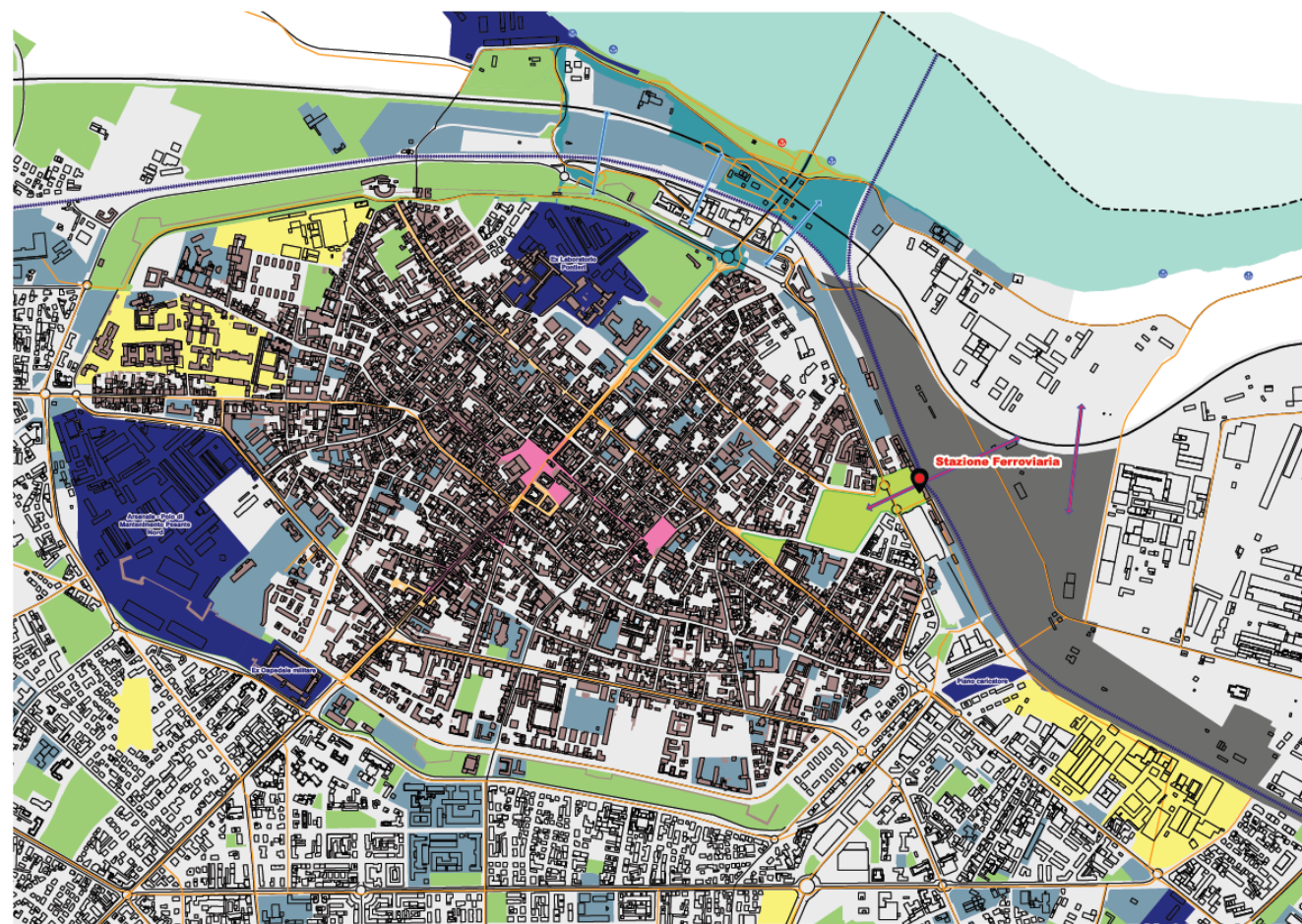
Il Piano promuove la continuità dell'anello verde esaltando i tratti esistenti e recuperando quelli squalificati integrandoli, dove sono previste, alle azioni messe in campo per le aree di rigenerazione

Le progettualità per il ring intendono valorizzare i luoghi centrali di Piacenza identificandoli maggiormente nella maglia urbana e integrandoli all'interno del sistema di costruzione delle reti ecologiche; incentivando un effetto di ricucitura del tessuto urbano individuando in questo elemento perimetrale il margine di integrazione tra gli spazi centrali e quelli più periferici del Capoluogo al fine di rafforzare il sistema urbano complessivo.

Questa strategia avrà luogo con azioni che innalzeranno la qualità in questi luoghi, fornendo dotazioni di percorsi ciclopeditoni e verde urbano alla città.

Il Sistema dei Luoghi Centrali – Temi e Luoghi strategici

3.3 La stazione ponte



- Stazione Ferroviaria
- Approdo in progetto
- Attracco esistente
- Miglioramento delle connessioni per bypassare la Stazione
- Miglioramento delle connessioni con il fiume Po
- Rete ciclopedonale esistente e di progetto (PUMS)
- Edifici del Centro Storico da sottoporre a Disciplina Particolareggiata
- Aree pedonali urbane (APU)
- Assi stradali principali
- Aree di rigenerazione
- Area di potenziale ampliamento del Parco della Galleana
- Sistema dei grandi parchi urbani di bordo da consolidare e potenziare
- Aree verdi pubbliche di rilievo storico
- Aree militari
- Aree verdi pubbliche
- Progetto "Polo del Ferro"
- Progetto "Stazione Nord"
- Progetto "Waterfront"
- Aree per dotazioni territoriali

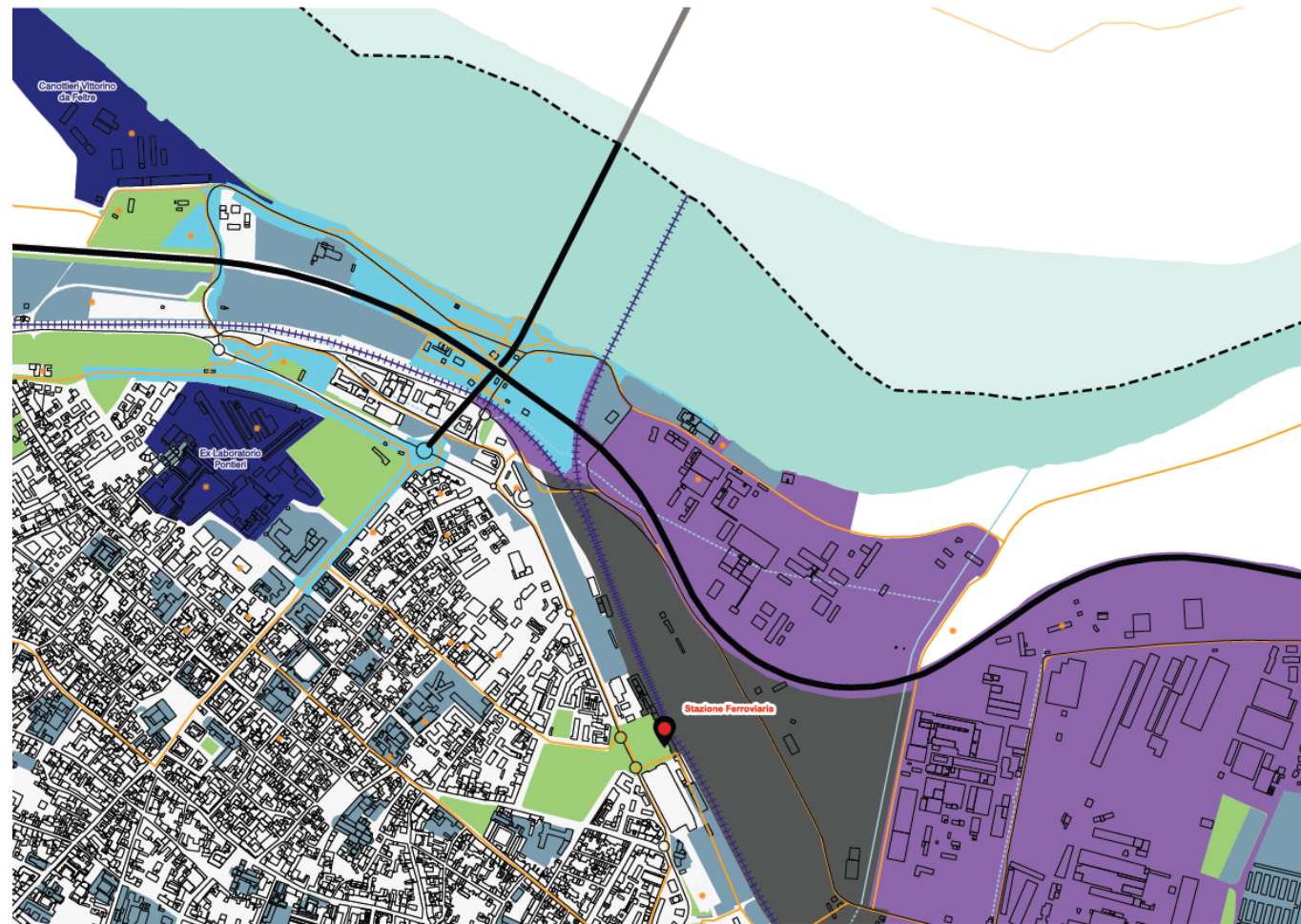
La stazione situata nella parte nord della città si configura come un luogo di accesso e di uscita dalla polarità cittadina, tuttavia la ferrovia costituisce anche una barriera alle dinamiche urbane e al rapporto con l'emergenza fluviale. Fondamentale per Piacenza è la qualità del luogo di arrivo e partenza dei movimenti pendolari, pertanto, alla luce delle problematiche legate sia all'infrastruttura ferroviaria, sia alle difficoltà di gestione di un traffico ferroviario in uscita ed in ingresso al Capoluogo di natura sia pendolare che merci, il piano conferma l'ipotesi di suddividere le due funzioni della mobilità ferroviaria in due nodi ferroviari distinti.

Il piano vuole dunque accentuare quello che sarà, in questa fase, il ruolo della stazione passeggeri all'interno delle dinamiche urbane: essa si costituirà come un ponte che mette in relazione la città di Piacenza, il Po e il suo waterfront superando la divisione attuale.

Il progetto dovrà essere accompagnato dalla riqualificazione e rigenerazione delle aree limitrofe, partendo dalle previsioni di mitigazione delle grandi infrastrutture (ed in particolare la mitigazione dell'autostrada) e, contemporaneamente, incentivando l'imprenditoria privata e ridando vita e qualità agli spazi che vi orbitano attorno.

Il Sistema dei Luoghi Centrali – Temi e Luoghi strategici

3.4 I luoghi della rigenerazione: il margine nord



- Stazione Ferroviaria
- Approdo in progetto
- Attracco esistente
- Miglioramento delle connessioni per bypassare la Stazione
- Miglioramento delle connessioni con il fiume Po
- Rete ciclopeditonale esistente e di progetto (PUMS)
- Edifici del Centro Storico da sottoporre a Disciplina Particolareggiata
- Aree pedonali urbane (APU)
- Assi stradali principali
- Aree di rigenerazione
- Area di potenziale ampliamento del Parco della Galleana
- Sistema dei grandi parchi urbani di bordo da consolidare e potenziare
- Aree verdi pubbliche di rilievo storico
- Aree militari
- Aree verdi pubbliche
- Progetto "Polo del Ferro"
- Progetto "Stazione Nord"
- Progetto "Waterfront"
- Aree per dotazioni territoriali

Il margine Nord di Piacenza rappresenta il primo fronte di accesso alla città dalle principali vie di comunicazione a scala regionale e nazionale. Questa sua funzione, nel corso degli anni, ha prevalso sulla necessità che Piacenza aveva ed ha tutt'oggi di utilizzo e fruizione di questi luoghi.

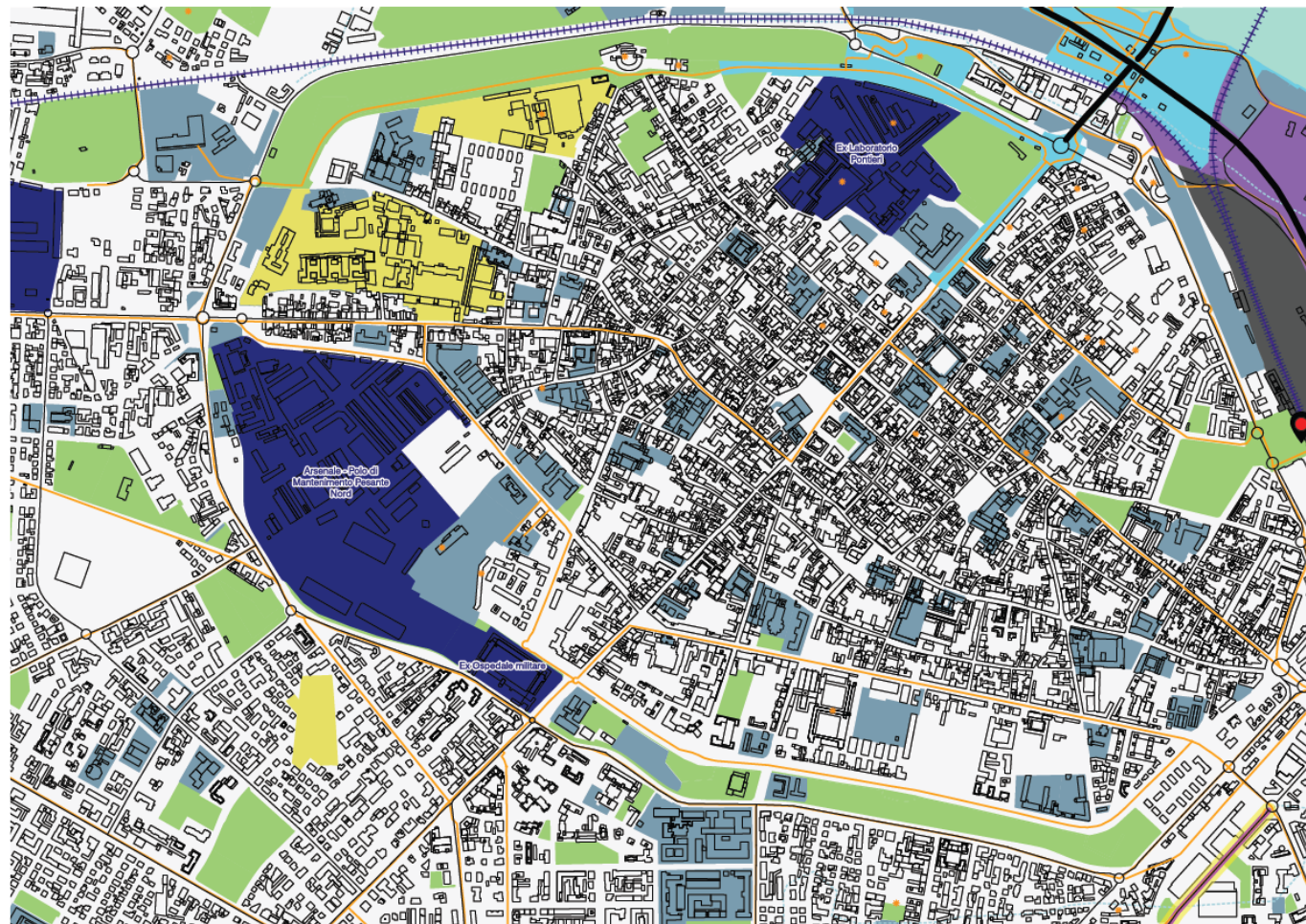
Penalizzato dalla presenza dei grandi assi infrastrutturali, ha visto l'insediarsi di episodi del sistema produttivo e logistico che ad oggi caratterizzano negativamente il panorama in accesso alla città di Piacenza.

La città, dal canto suo, si ritrova mal collegata al suo naturale affaccio sul Po e confinata, su questo fronte, entro le sue storiche mura.

Prioritario risulta dunque intervenire alle de-sigillazione delle aree dismesse, al ripensamento del ruolo della stazione ferroviaria prendendo atto delle mutazioni occorse nel tempo alle dinamiche del comparto produttivo, al futuro delle aree militari ed al rapporto con il Po. Un rapporto da costruire ex-novo che potrà dare nuovo slancio alla città e nuovo sfogo alle dinamiche di fruizione territoriale.

Il Sistema dei Luoghi Centrali – Temi e Luoghi strategici

3.5 I luoghi della rigenerazione: l'Arco sud



- Stazione Ferroviaria
- Approdo in progetto
- Attracco esistente
- Miglioramento delle connessioni per bypassare la Stazione
- Miglioramento delle connessioni con il fiume Po

- Rete ciclopedonale esistente e di progetto (PUMS)
- Edifici del Centro Storico da sottoporre a Disciplina Particolareggiata
- Aree pedonali urbane (APU)
- Assi stradali principali
- Aree di rigenerazione
- Area di potenziale ampliamento del Parco della Galleana

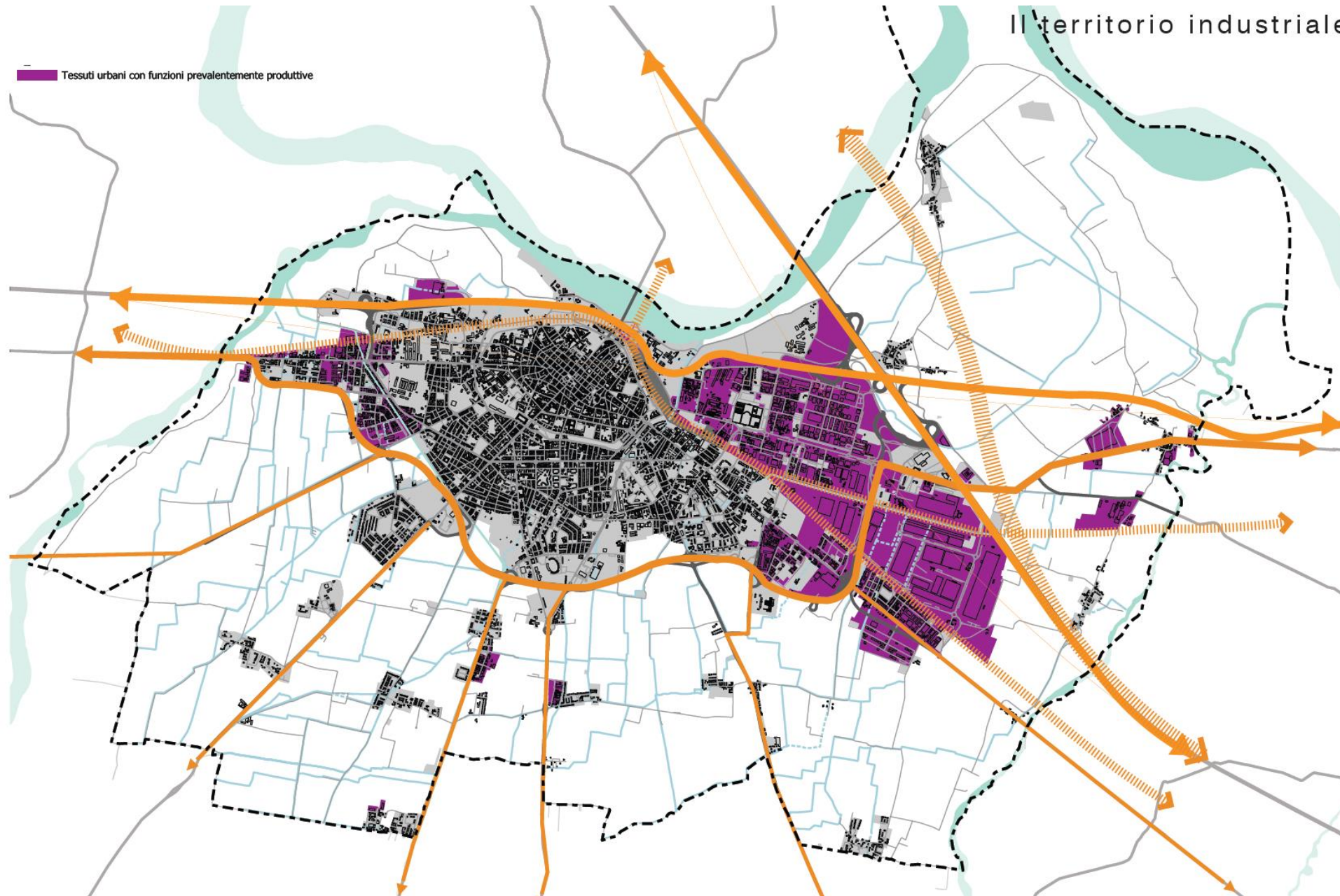
- Sistema dei grandi parchi urbani di bordo da consolidare e potenziare
- Aree verdi pubbliche di rilievo storico
- Aree militari
- Aree verdi pubbliche
- Progetto "Polo del Ferro"
- Progetto "Stazione Nord"
- Progetto "Waterfront"

La parte sud del Capoluogo deve invece trovarsi ad affrontare il tema del rapporto con le aree centrali e quelle che si affacciano all'arco di mura a sud di Piacenza.

La strategia mira ad intervenire sulle porzioni residuali di territorio urbanizzato aderenti o afferenti al margine stesso che possano rappresentare un'opportunità per integrare maggiormente gli spazi centrali alle aree limitrofe che gli orbitano attorno. Evitando la netta divisione tra ciò che è dentro o fuori le mura, in un ottica di centralità più ampia.

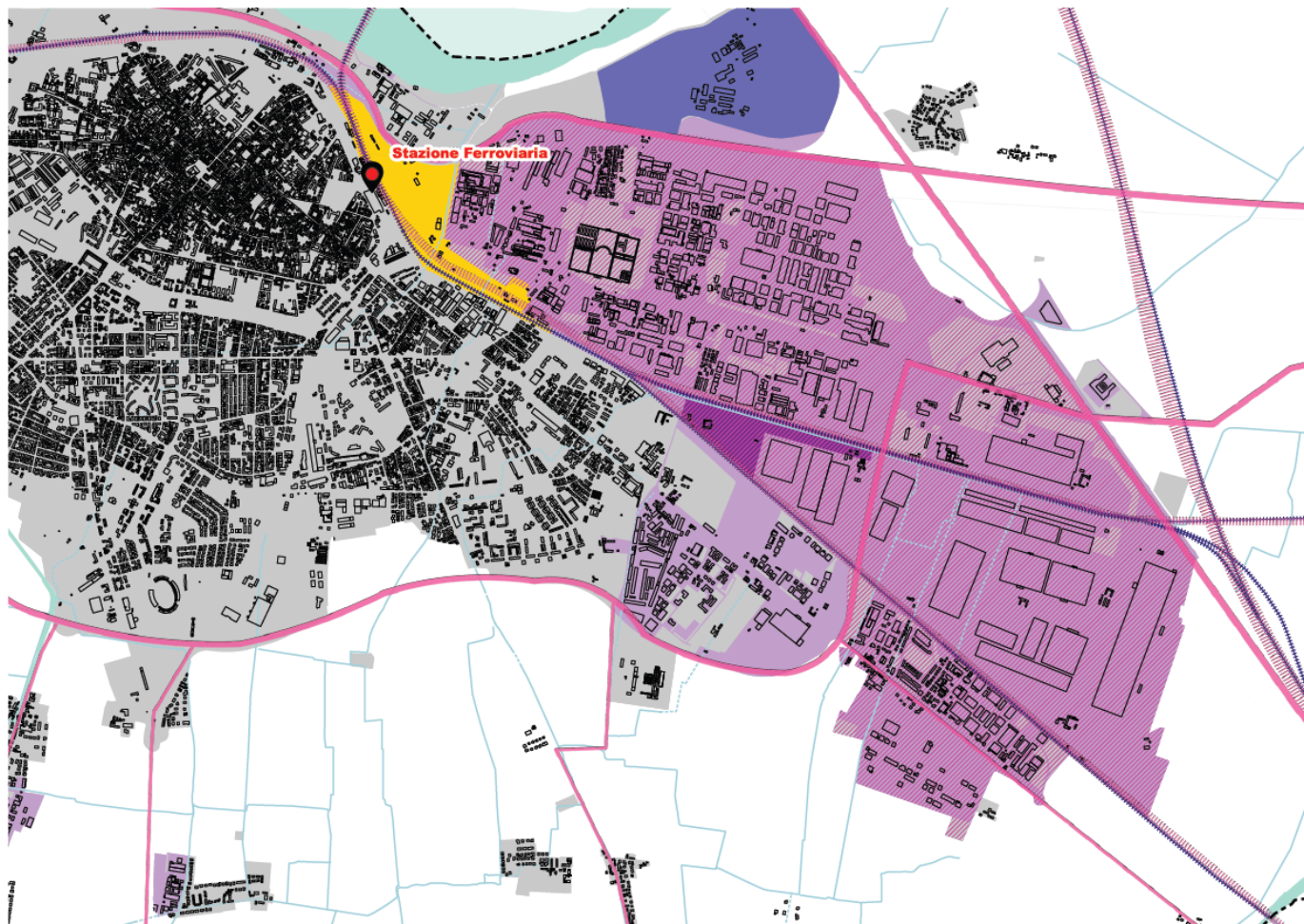
Il margine sud della città pone anche il tema della mitigazione e della riqualificare delle aree tra TU e zona agricola attraverso l'implementazione di alberature e zone filtro verdi, come anche la costruzione di reti ecologiche in ingresso alla città.

Il Sistema Produttivo e Logistico – Interpretazioni geografiche



Il Sistema Produttivo e Logistico – Temi e Luoghi strategici

4.1 Il polo del ferro



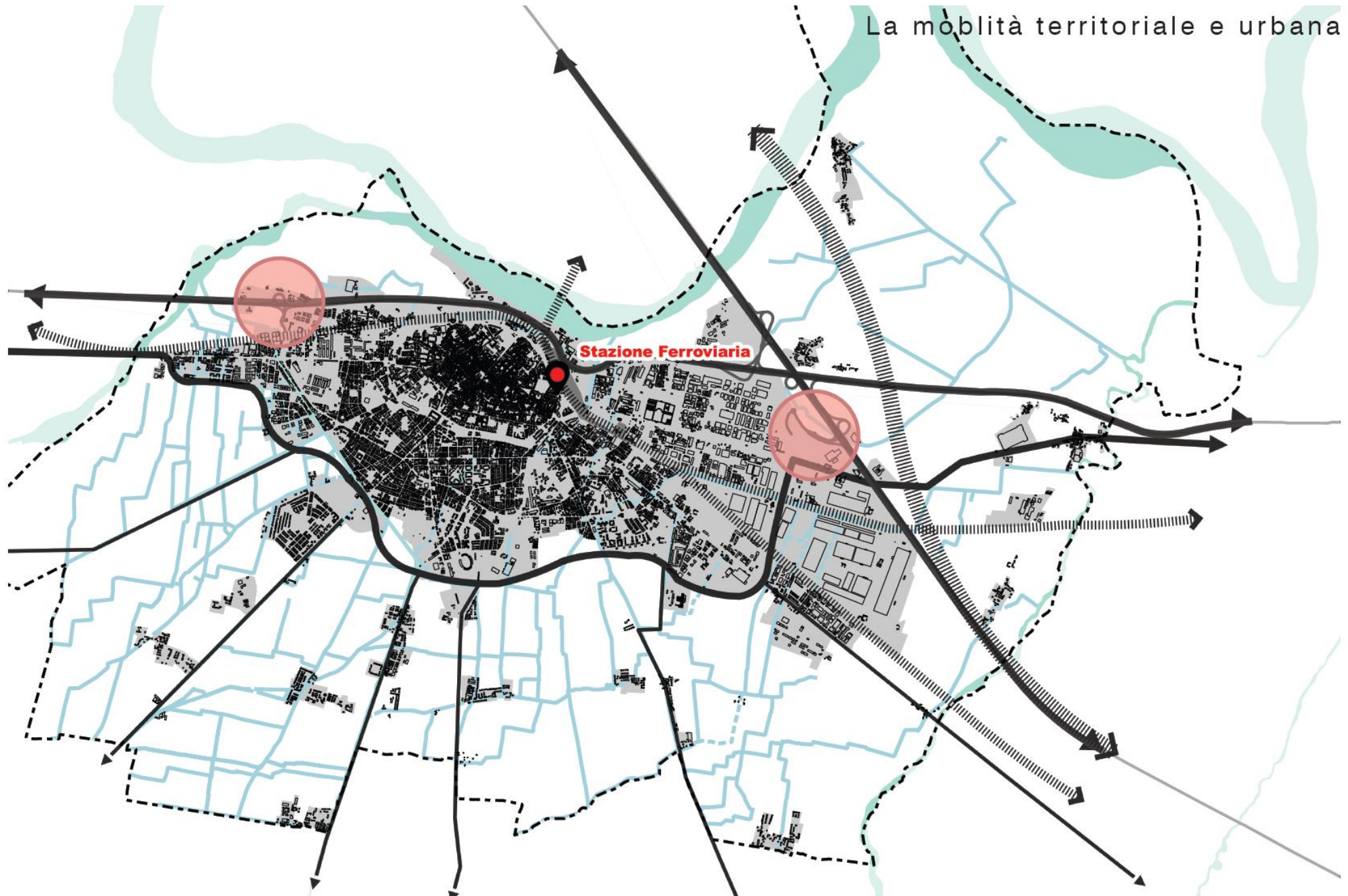
- Poli produttivi di rilievo territoriale
- Progetto "ambientalizzazione IREN"
- Progetto "Polo del Ferro"
- Progetto "Stazione Ponte"
- Tessuti urbani con funzioni prevalentemente produttive

Il sistema industriale di Piacenza si concentra prevalentemente nella parte nord-est della città, lungo la Caorsana, nella porzione di territorio compresa tra la linea ferroviaria e l'autostrada. Il Polo del ferro è un progetto che mira ad affermare il luogo della produzione piacentina come esempio di intermodalità del sistema produttivo e logistico.

Si interviene, dunque, attraverso la separazione dei servizi ferroviari dell'attuale stazione, con l'introduzione di uno scalo merci indipendente dallo scalo passeggeri a sgravio della stazione ferroviaria e ad aumento dell'efficienza del sistema logistico e del sistema di trasporto a servizio al sistema produttivo.

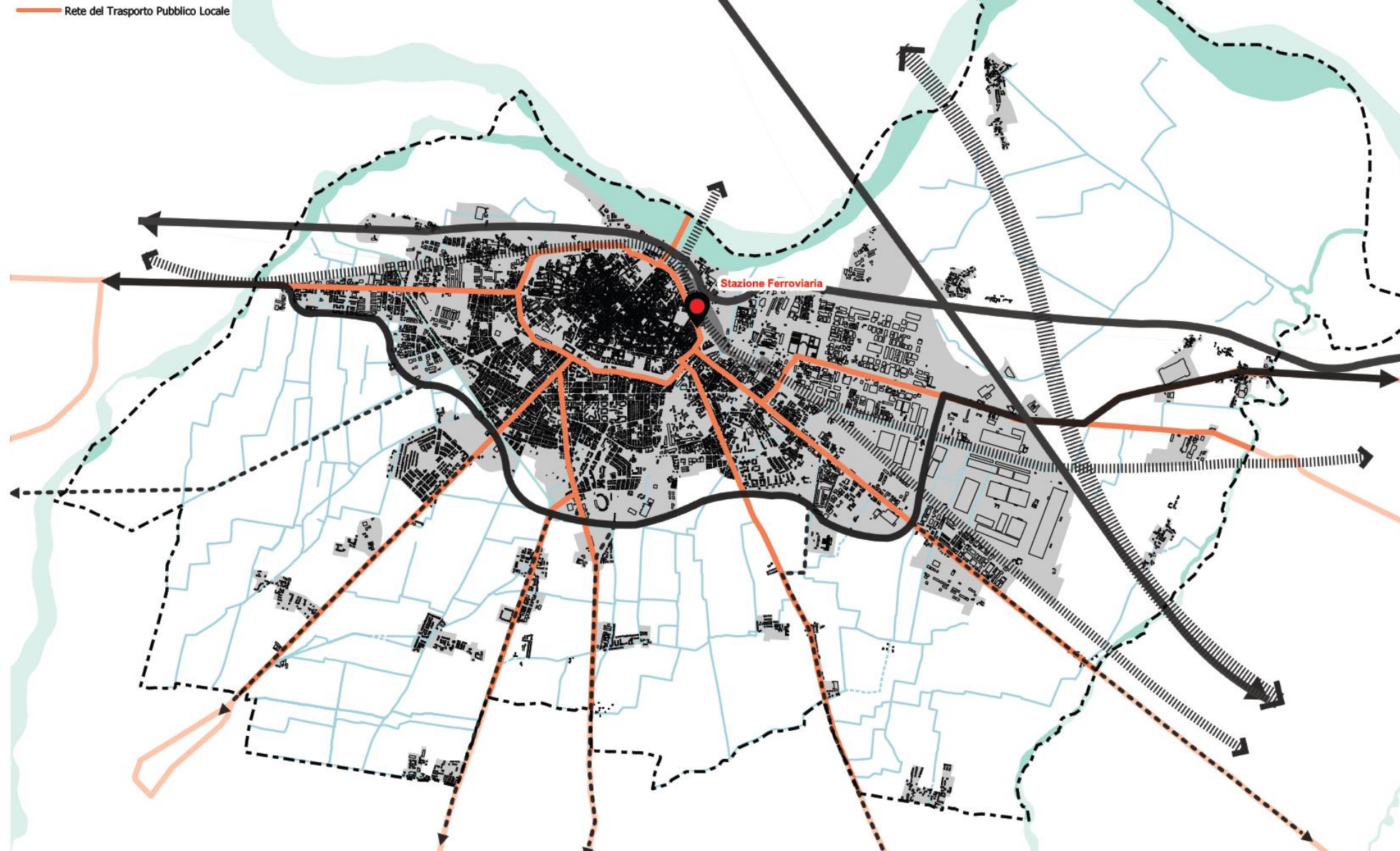
Contestualmente andrà pianificata la realizzazione dei servizi per i lavoratori della logistica per il soddisfacimento delle esigenze di riposo, ristoro e stazionamento.

Il Sistema della Mobilità – Interpretazioni geografiche



Il Sistema della Mobilità – Interpretazioni geografiche

La rete del trasporto pubblico locale



Il Sistema della Mobilità – Temi e Luoghi strategici

5.1 Il margine verde sud



- Sistema della viabilità tangenziale
- Diretrici principali
- Aree di mitigazione
- ||||| Permeabilità dell'asse tangenziale

- Area di potenziale ampliamento del Parco della Galleana
- Sistema dei grandi parchi urbani di bordo da consolidare e potenziare
- Aree verdi pubbliche

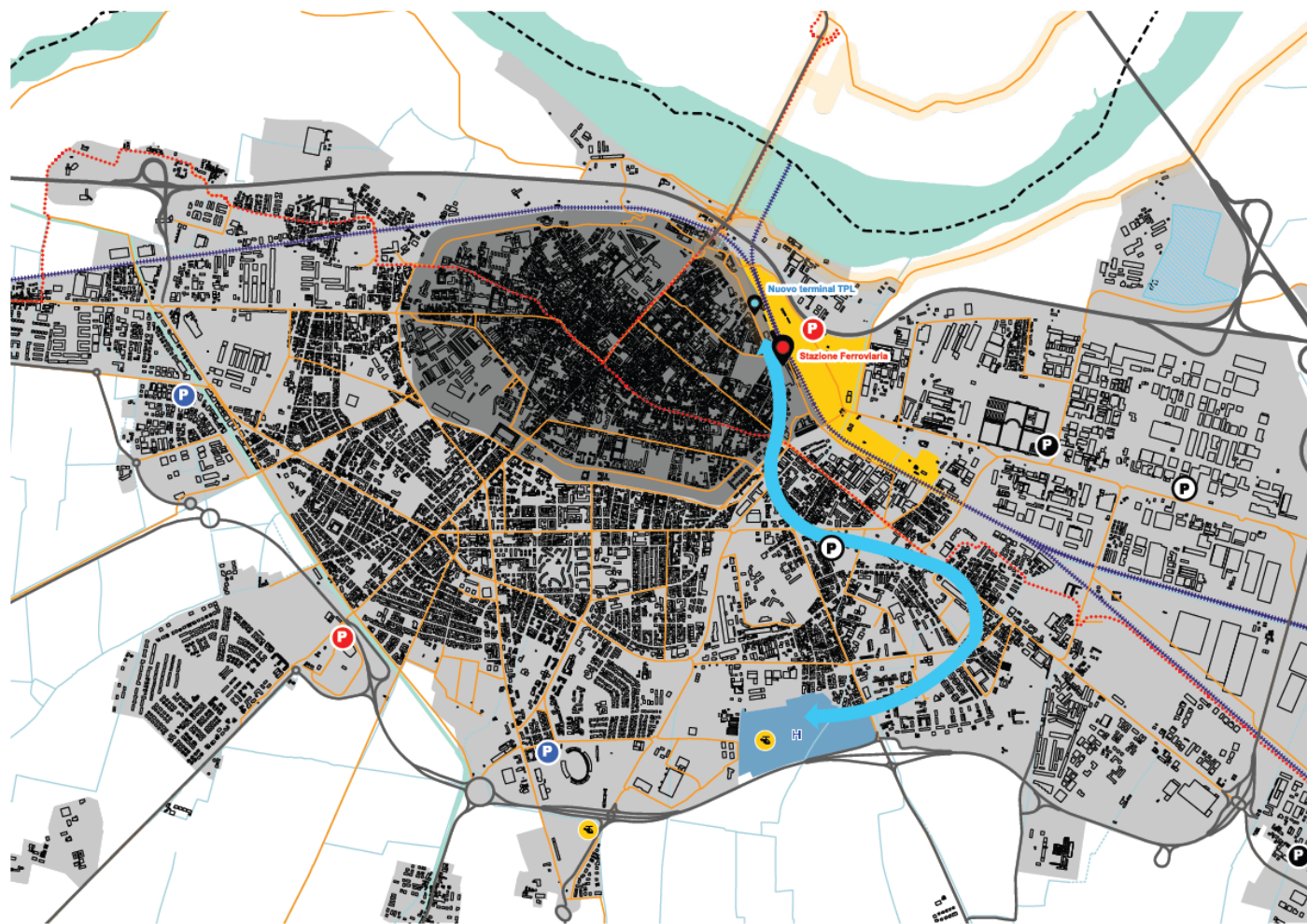
Il margine sud della città di Piacenza è delimitato dalla tangenziale, il suo tracciato, che attualmente si configura come una barriera allo sviluppo urbano, può essere visto dal piano come un margine di ricucitura, un luogo dove attuare una mitigazione ambientale, ma anche come un luogo di valorizzazione e potenziamento degli spazi dotati di permeabilità. La strategia mira ad affermare il territorio naturale in direzione sud come un luogo di permeabilità in direzione degli spazi centrali anche attraverso l'aumento del numero delle dotazioni di collegamenti ciclopedonali, della costruzione di una struttura di reti ecologiche valorizzando anche la presenza delle grandi attrezzature (Cittadella dello Sport), che su questo margine si appoggiano.

Il Sistema della Mobilità – Temi e Luoghi strategici

5.2 Le nuove forme di mobilità

La mobilità dolce costituisce una componente fondamentale per la valorizzazione del territorio ed al raggiungimento degli obiettivi di sostenibilità ambientale; le reti ciclopedonali sono elementi fondamentali per l'integrazione tra natura e città ma anche alla costruzione di una coesione tra i centri e tra i diversi tessuti urbani e periurbani che compongono il territorio piacentino.

Al fine della costruzione di una rete di corridoi ecologici non solo come luoghi a tutela della fauna e della flora ma anche come luoghi di fruizione turistica e ad uso della mobilità interna al territorio comunale, il Piano prevede il completamento dei percorsi esistenti e l'intensificazione della rete della mobilità dolce interna ai centri e fra i singoli centri.



- Terminal TPL di progetto
- Stazione Ferroviaria
- Aree potenziali per la localizzazione di un vertiporto

- Adeguamento delle aree per la sosta
- Nuovi parcheggi su piazzale (PUMS)
- Parcheggio di interscambio di progetto (PUMS)
- Parcheggio di interscambio esistente (PUMS)

- Via Francigena
- Rete ciclopedonale esistente e di progetto (PUMS)
- Ciclovía VenTo
- Progettazione di un sistema di trasporto rapido di massa (PUMS)
- Nuovi truck centers

- Nuova polarità ospedaliera
- Progetto "Stazione Ponte"

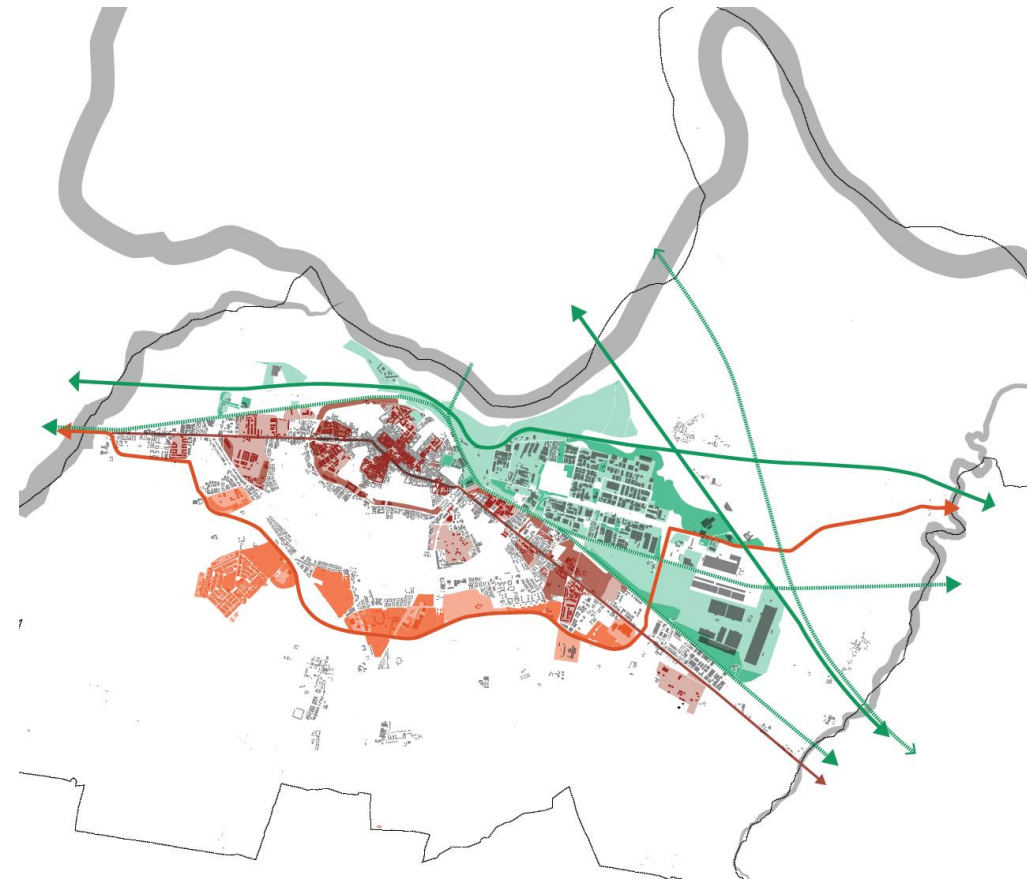
Schemi direttori

A partire dalle criticità e dalla lettura interpretativa/diagnostica della città esistente, delineata per Sistemi funzionali, si propone contestualmente una lettura di sintesi, che viene identificata in prima approssimazione quale riferimento progettuale tre **Schemi Direttori** (SD), che possono rappresentare un ulteriore quadro di riferimento per la predisposizione della Strategia per la Qualità Ecologico - Ambientale (SQUEA), in particolare quale *supporto e guida per l'assetto della città pubblica*.

SD1. NORD DEI COLLEGAMENTI DINAMICI, che ha quale filo conduttore i tracciati delle grandi infrastrutture per la mobilità, dove lo spazio aperto si presenta spesso in termini residuali e dove *la qualità dello spazio pubblico risulta spesso estremamente carente*.

SD2. CENTRALE DELLA VIA EMILIA, che si appoggia sulla grande permanenza e persistenza della strada consolare, esteso oltre la città storica a comprendere i luoghi della recente e futura centralità. E' la parte di città dove si concentrano i principali servizi di area vasta e dove *il progetto della città pubblica deve tener in considerazione la pressione indotta dagli utilizzatori della città*.

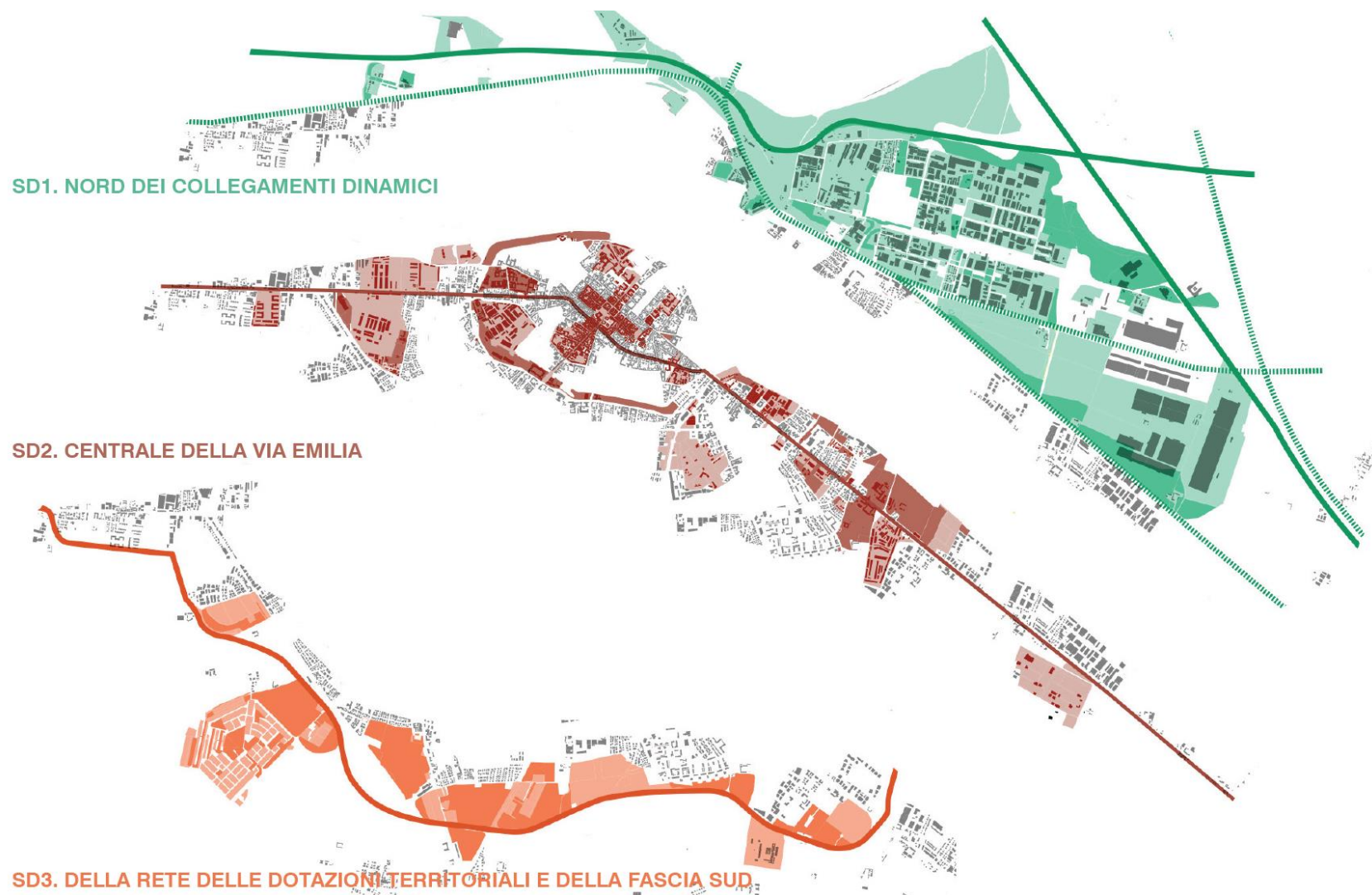
SD3. SUD DELLA RETE DELLE DOTAZIONI TERRITORIALI, che segnala quanto sta avvenendo attorno alla Tangenziale sud, che ha visto la concentrazione e delocalizzazione di importanti funzioni commerciali e di servizio, compresa la localizzazione del futuro Ospedale di Piacenza. In questo caso *lo spazio pubblico si è costruito sul modello dei recinti funzionali*, mentre lo spazio di connessione è svolto quasi unicamente dell'asse stradale tangenziale.



Schemi direttori

Gli Schemi Direttori, da sottoporre a continua revisione nel corso di redazione del PUG, costituiscono inoltre lo strumento per attivare un confronto tra le istituzioni, gli *stakeholders* e gli attori della Città, anche attraverso la partecipazione della cittadinanza e delle sue forme aggregative.

In tal senso, gli Schemi Direttori non hanno necessariamente valore prescrittivo ma sono finalizzati a suggerire possibili soluzioni per la trasformazione delle aree e la realizzazione degli interventi previsti per i diversi sistemi, anche alla luce del confronto con la Città e i portatori di interessi diffusi sul territorio.



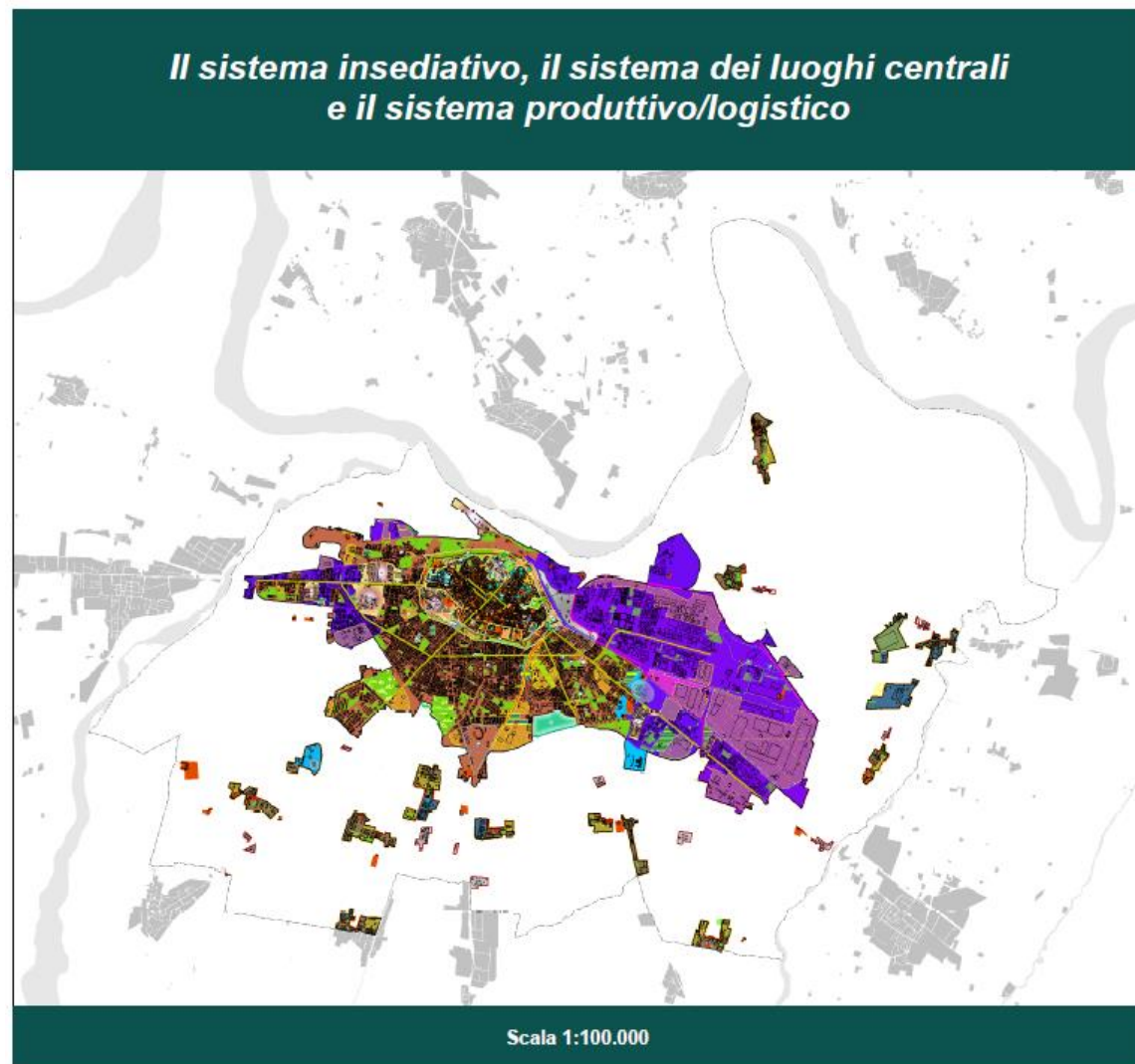


7
SQUEA

Strategia per la Qualità Urbana ed Ecologico - Ambientale

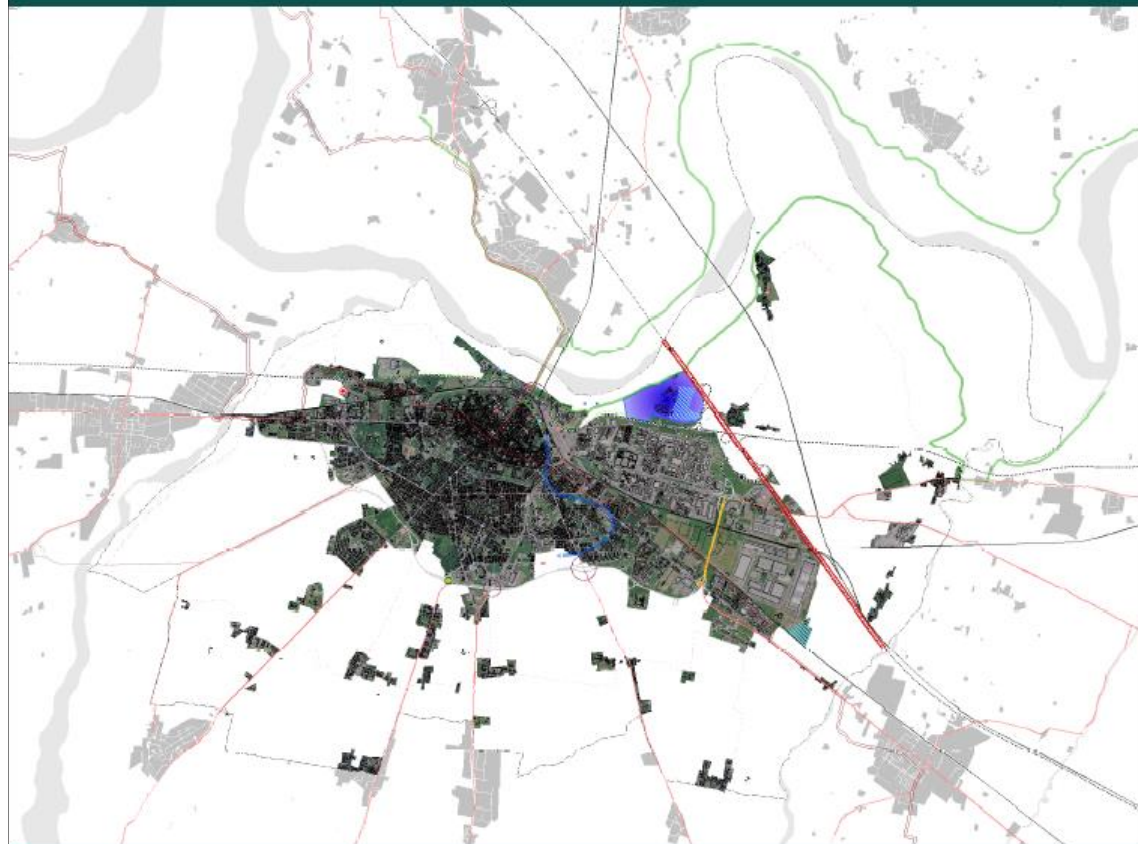
Le strategie enunciate ai precedenti paragrafi sono state sintetizzate in un unico elaborato cartografico, che attraverso una rappresentazione *ideogrammatica*, evidenzia **le strategie generali e puntuali** del PUG, avanzando proposte da sviluppare in rapporto dialettico con la VAS / Valsat e da definire con maggiore ulteriormente attraverso gli Accordi Operativi e la componente disciplinare degli interventi diretti.

In questo elaborato confluiscono le *interpretazioni di Piacenza sviluppate alle diverse scale e attraverso le diverse modalità di lettura*: le **4 ecologie** prodotto dei diversi modi di abitare il territorio, **i temi ed i luoghi strategici** evidenziabili a partire dalle letture dei fenomeni geografici di lungo periodo, gli **schemi direttori** quale strumento per dare unitarietà al progetto della città pubblica.



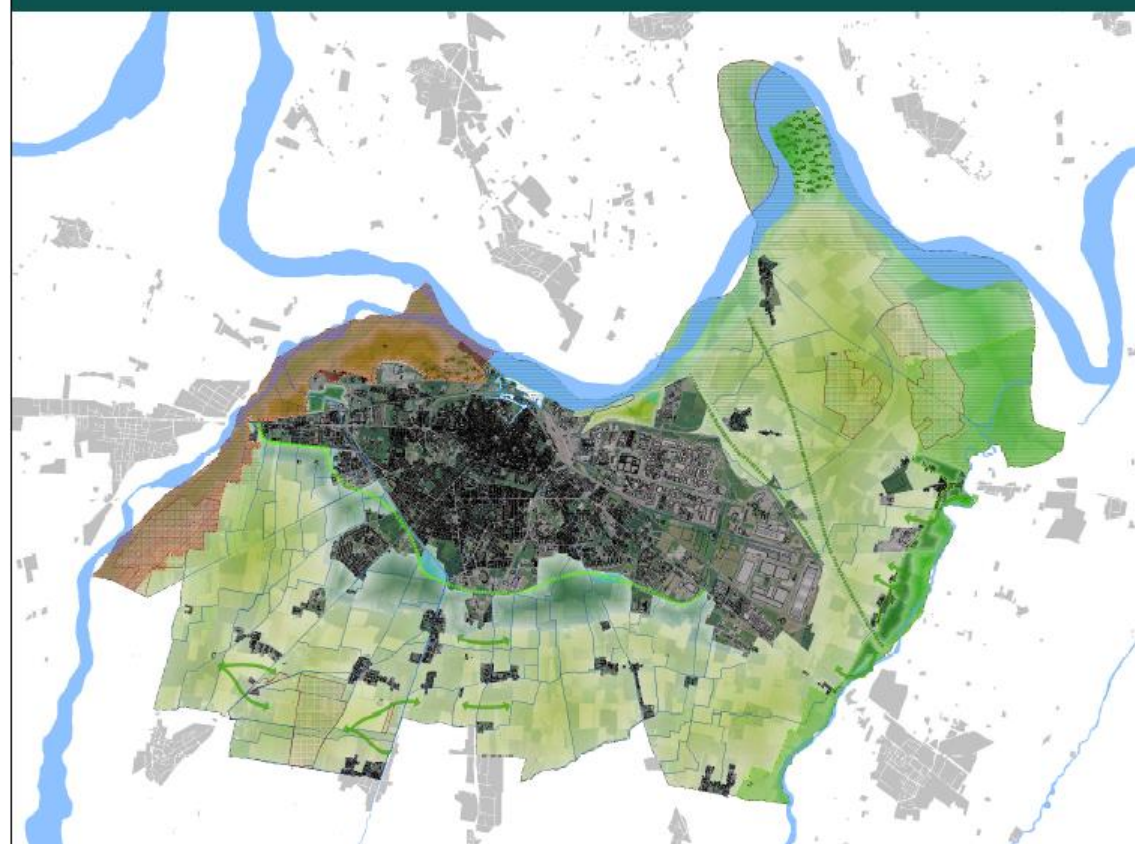
Strategia per la Qualità Urbana ed Ecologico - Ambientale

Il sistema della mobilità



Scala 1:100.000

Il sistema ambientale



Scala 1:100.000

Strategia per la Qualità Urbana ed Ecologico - Ambientale

Spazio costruito

-  Perimetro del territorio urbanizzato
-  Insediamenti esistenti in territorio rurale

Articolazione funzionale dei tessuti urbani

-  Tessuti consolidati della città con funzioni prevalentemente residenziali
-  Tessuti consolidati della città con funzioni prevalentemente produttive
-  Tessuti consolidati dei nuclei insediativi della campagna con funzioni prevalentemente residenziali
-  Tessuti consolidati dei nuclei insediativi della campagna con funzioni prevalentemente produttive

Matrice storica

-  Centro storico
-  Nucleo storico secondario di Mortizza
-  Rete diffusa dei monumenti e degli edifici di valore storico architettonico
-  Mura storiche della città

Policentrismo rurale

-  Nuclei insediativi della campagna



Aree e dotazioni territoriali strategiche dei nuclei insediativi della campagna

VALLERA: potenziamento della dotazione di verde pubblico e aree per la sosta
PITTOLO: potenziamento delle aree per la sosta
SAN BONICO: potenziamento del sistema delle dotazioni territoriali
MUCINASSO: potenziamento delle attrezzature per l'istruzione e delle aree per la sosta
I'VACCARI: potenziamento della dotazione di verde pubblico e aree per la sosta

Interferenze con il sistema insediativo

-  Interferenze infrastrutturali con il sistema insediativo da migliorare e riqualificare

Rete dei parchi urbani

-  Aree verdi pubbliche
-  Sistema dei grandi parchi urbani di bordo da consolidare e potenziare
-  Area di potenziale ampliamento del Parco della Galleana

Rete delle dotazioni territoriali

-  Rete del sistema universitario e della ricerca

Polarità funzionali

-  Nuova polarità ospedaliera
-  Poli funzionali esistenti
-  Poli funzionali di progetto
-  Polarità di servizi nel settore est (Università Cattolica, Collegio Alberoni, Casa Circondariale)
-  Polarità di servizi nei nuclei insediativi della campagna (Scuole agraria e alberghiera)
-  Isola dei musei

Potenziamento degli spazi centrali, Ring verde, Stazione ponte

-  Edifici del centro storico abbandonati
-  Luoghi della cultura da valorizzare (Palazzo Gotico, Palazzo Farnese, Arena Daturi)
-  Assi portanti del sistema commerciale
-  Ring verde (circuito delle Mura storiche e rete dei giardini da qualificare e valorizzare)
-  Progetto "stazione ponte"
-  Miglioramento delle connessioni per bypassare la stazione

Luoghi della rigenerazione (Via Emilia Pavese, Via Emilia Parmense, Margine Nord, Arco Sud)

-  Aree militari
- A - Comparto Pontieri
- B - Caserma Lusignani
- C - Pertile
- D - Caserma Artale - Ex Piazza d'armi
- E - Arsenale
- F - Ex Ospedale Militare
- G - Canolieri Vittorino da Feltre
- H - Piano Caricatore
- I - Ex Terzo Centro
- L - Macra - Staveco

-  Aree dismesse da assoggettare a politiche di rigenerazione urbana
-  Tessuti di ricucitura e di saturazione
-  Struttura ospedaliera esistente di futura dismissione da rifunionalizzare
-  Assi per il potenziamento delle funzione urbane

Tessuto industriale e polo del ferro

-  Poli produttivi di rilievo territoriale esistenti
-  Progetto "polo del ferro"

Tessuti in corso di attuazione

-  Tessuti assoggettati a piani attuativi in corso di attuazione
-  Tessuti assoggettati ad Accordi Operativi in corso di attuazione ai sensi dell'art. 4 L.R. 24/2017

Il sistema insediativo , il sistema dei luoghi centrali e il sistema produttivo/logistico

Strategia per la Qualità Urbana ed Ecologico - Ambientale

Mobilità territoriale: Navigabilità del Fiume Po

-  Approdo di progetto
-  Attracco esistente

Mobilità territoriale: Rete ferroviaria

-  Stazione ferroviaria esistente
-  Viabilità ferroviaria esistente

Mobilità territoriale: Rete autostradale

-  Viabilità autostradale esistente
-  Casello autostradale esistente
-  Casello autostradale esistente da chiudere in seguito alla realizzazione del nuovo casello di Rottofreno (PTAV)
-  Nuovo ponte sul Fiume Po (PRIT)
-  Potenziamento dell'autostrada A1 con la realizzazione della quarta corsia (PRIT)
-  Interventi di mitigazione sull'autostrada A21 - barriere antirumore (PUMS)

Mobilità urbana e territoriale: Rete stradale

-  Sistema della viabilità tangenziale
-  Sistema della viabilità extraurbana principale
-  Tangenziale di Piacenza - Interventi sulla rete: Raddoppio della tangenziale fra Via Caorsana e la SS9 (PUMS)
-  Tangenziale di Piacenza - Interventi ai nodi: Adeguamento della rotatoria tra la SS9 e la tangenziale (PUMS)
-  Tangenziale di Piacenza - Interventi ai nodi: Sovrappasso della rotatoria SS45 lungo la tangenziale sud (PUMS)
-  Nuovi interventi sulla viabilità urbana (PUMS)
-  Viabilità a servizio dei nuovi comparti (PUMS)
-  Nodi viabilistici da riqualificare e mettere in sicurezza

Trasporto Pubblico Locale

-  Terminal del Trasporto Pubblico Locale di progetto

-  Progettazione di un sistema rapido di massa (PUMS)

Nuove forme di mobilità: Rete ciclopedonale

-  Ciclovía VenTo
-  Via Francigena
-  Rete ciclopedonale esistente e di progetto (PUMS)

Nuove forme di mobilità: Intermodalità

-  Nodi intermodali (PUMS)
-  Parcheggio di interscambio esistente (PUMS)
-  Parcheggio di interscambio esistente da riqualificare (PUMS)
-  Parcheggio di interscambio di progetto (PUMS)

Nuove forme di mobilità: Trasporto aereo

-  Aree potenziali per la localizzazione di un vertiporto

Nuove forme di mobilità: Aree per la sosta

-  Nuovi truck centers
-  Adeguamento delle aree per la sosta (PUMS)
-  Nuovi parcheggi su piazzale (PUMS)

Reti e impianti

-  Progetto "ambientalizzazione IREN"



Strategia per la Qualità Urbana ed Ecologico - Ambientale

Corsi d'acqua e corridoi ecologici

-  Corsi d'acqua principali (Fiume Po, Fiume Trebbia, Torrente Nure)
-  Rete dei corsi d'acqua da valorizzare come corridoi ecologici - Tratti a cielo aperto
-  Rete dei corsi d'acqua da valorizzare come corridoi ecologici - Tratti tombinati
-  Bacini artificiali di raccolta acque esistenti e progetto
-  Interventi di forestazione
-  Spazi aperti periurbani da qualificare come pori verdi
-  Connessioni ecologiche da salvaguardare
-  Parco del Fiume Po
-  Parco fluviale regionale del Trebbia
-  Progetto di valorizzazione ambientale e territoriale degli ambiti di pertinenza del Torrente Nure

Mitigazione verde delle infrastrutture d'area vasta

-  Mitigazione lungo il margine sud
-  Mitigazione delle grandi infrastrutture

Waterfront

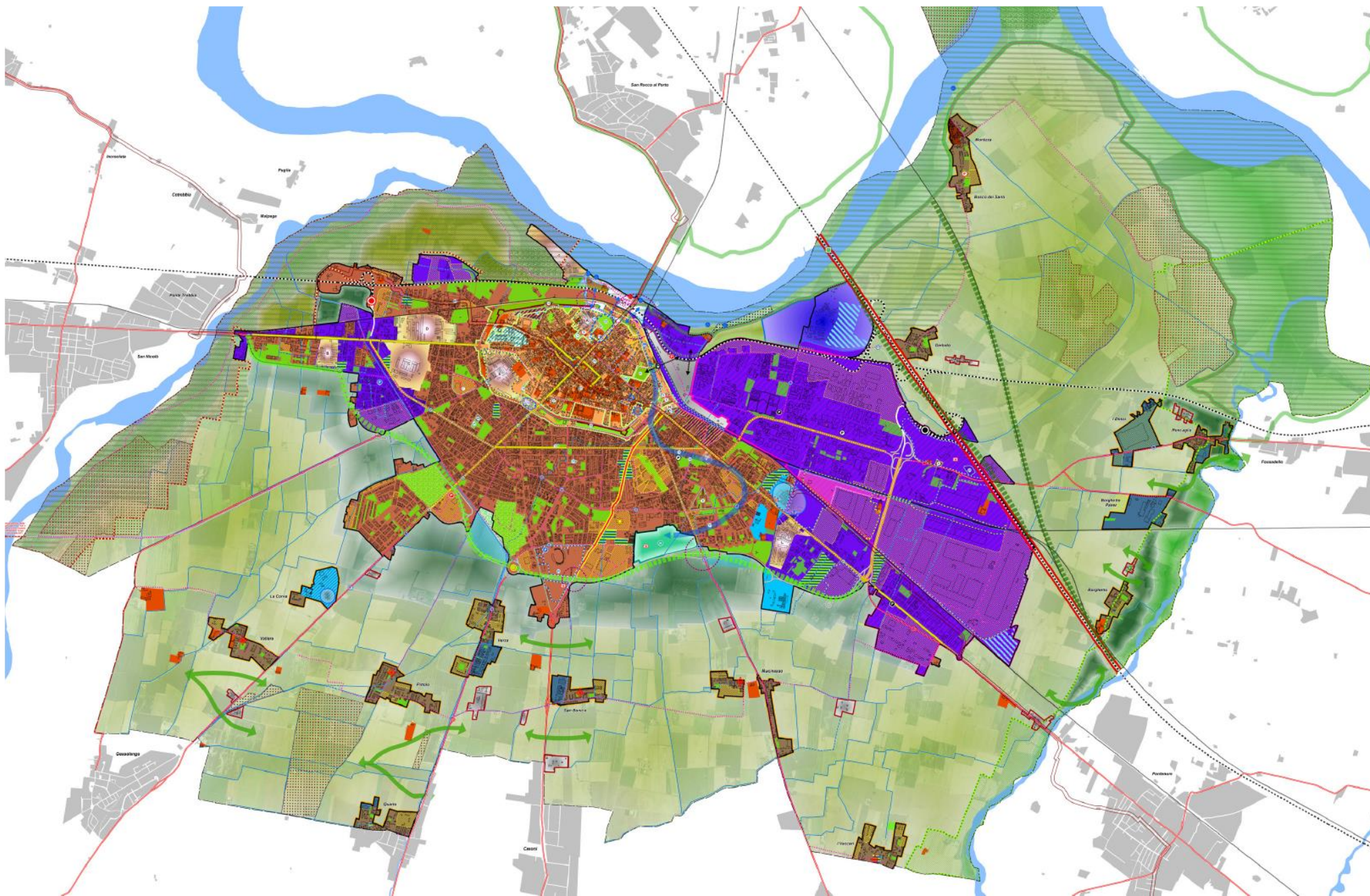
-  Progetto "waterfront"
-  Miglioramento delle connessioni con il Fiume Po
-  Impianti fissi di lavorazione inerti

Territorio agricolo

-  Tessiture del paesaggio agrario ad alta vocazione produttiva
-  Tessiture del paesaggio agrario di rilievo paesaggistico
-  Poli estrattivi (PIAE) da bonificare, rinaturare e riqualificare paesaggisticamente al termine delle potenzialità estrattive



Strategia per la Qualità Urbana ed Ecologico - Ambientale



Strategia per la Qualità Urbana ed Ecologico - Ambientale





Comune di Piacenza
Grazie per l'attenzione

Piacenza | 1° febbraio 2023