



COMUNE DI PIACENZA

DOCUMENTO DEGLI OBIETTIVI DEL NUOVO PIANO URBANISTICO COMUNALE

PUG

febbraio 2024

Piano Urbanistico Generale



Comune di Piacenza

Piano Urbanistico Generale



Sindaco	Dott.ssa Katia Tarasconi	Progettisti incaricati per il progetto del PUG	Arch. Fabio Ceci	Collaboratori	Arch. Beatrice Salati
Assessore all'urbanistica	Arch. Adriana Fantini		Dott. Urb. Alex Massari		Arch. Elisa Cantone
Segretario Generale	Dott. Luca Canessa		Arch. Luca Pagliettini		
Ufficio di Piano	Dott. Urb. Massimo Sandroni (Responsabile del procedimento)		Arch. Andreas Faoro		
	Dott.ssa Elisa Brigati		Studio Tombolan & Associati		
	Arch. Sofia Carini		Arch. Raffaella Gambino		
	Arch. Manuela Corvi		Ambiter S.r.l.		
	Dott.ssa Eleana Gropelli		Avv. Roberto Ollari		
	Arch. Sara Scaringella		Dott. Francesco De Paolis		
	Arch. Paola Chiappini		Dott. Urb. Andrea Panzavolta		
	Ing. Giacomo Cerri		Arch. Denis Aldedja		
	Ing. Maria Grazia Granata	Progettisti incaricati per il Quadro Conoscitivo e la VALSAT	MATE Soc. Coop.		
	Dott.ssa Elisabetta Morni (Garante della comunicazione e della partecipazione)		StudioSilva S.r.l.		

Assunzione Proposta PUG
Del. G.C. n. __ del __/__/__

Adozione Proposta PUG
Del. C.C. n. __ del __/__/__

Approvazione PUG
Del. C.C. n. __ del __/__/__

LE SFIDE PER PIACENZA

LE QUATTRO ECOLOGIE

I SISTEMI TERRITORIALI

1. IL SISTEMA AMBIENTALE

Interpretazioni geografiche

Il sistema dell'acqua e l'edificato

Le infrastrutture verdi e blu

Il territorio agricolo

Temi e luoghi strategici

Progetti prioritari

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

Interpretazioni geografiche

Lo spazio costruito

Articolazione funzionale dei tessuti urbani

Le parti di città

La matrice storica

Temi e luoghi strategici

Progetti prioritari

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

Interpretazioni geografiche

Le polarità funzionali

Temi e luoghi strategici

Progetti prioritari

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 \ LOGISTICO

Interpretazioni geografiche

Il tessuto industriale

Temi e luoghi strategici

Progetti prioritari

4.1 Il polo del ferro

5. IL SISTEMA DELLA MOBILITÀ

Interpretazioni geografiche

La mobilità territoriale e urbana

La rete del trasporto pubblico locale

Temi e luoghi strategici

Progetti prioritari

5.1 Il margine verde Sud

5.2 Le nuove forme di mobilità

GLI SCHEMI DIRETTORI

LA STRATEGIA PER LA QUALITÀ URBANA ED ECOLOGICO - AMBIENTALE

LE SFIDE PER PIACENZA

Questo documento nasce con l'intento di offrire un supporto disciplinare per definire i contenuti del progetto di sviluppo e di assetto del comune di Piacenza, sui quali costruire in modo coerente la redazione del nuovo Piano Urbanistico Generale (PUG).

I contenuti normativi della nuova legge urbanistica dell'Emilia - Romagna che stanno alla base dell'azione urbanistica hanno rappresentato un necessario riferimento generale, il percorso partecipativo di confronto con la società piacentina ha consentito di far emergere le specificità di Piacenza, le strategie urbane hanno preso forma da un ineludibile confronto con la dimensione politica del piano e dalle linee di mandato dell'Amministrazione Comunale, le indagini sul campo hanno permesso di riconoscere gli elementi di lungo periodo del territorio e di giungere ad quadro conoscitivo - diagnostico da porre alla base delle scelte di piano.

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.

Il bilancio di quanto prodotto dei piani

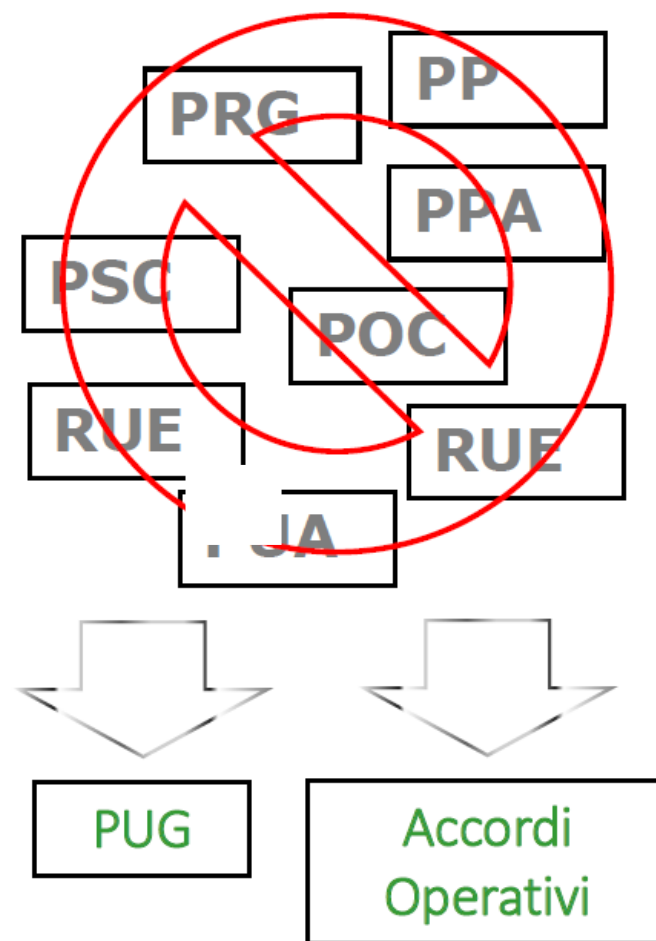
vigenti è stato considerato alla luce delle linee strategiche proposte dalla nuova Legge Urbanistica Regionale, rivolta al contenimento del consumo di suolo, alla riqualificazione urbana e territoriale, alla sostenibilità e qualità ambientale.

Con la conclusione del periodo transitorio della LR 24/2017 le previsioni urbanistiche che non hanno iniziato il loro iter attuativo sono da considerarsi non più valide, riducendosi al minimo (3% del territorio urbanizzato) e per specifiche esigenze, le possibilità di consumare nuovo suolo agricolo e naturale a scopi edificatori.

La gran parte delle future esigenze residenziali e produttive (ad esclusione delle attività agricole) dovranno trovare risposta all'interno della città già costruita, nell'ambizione contestuale di elevarne i requisiti prestazionali di qualità ambientale.

La pianificazione urbanistica si trova quindi ad affrontare un approccio metodologico sostanzialmente diverso, e relativamente nuovo, rivolto ad una corretta calibrazione degli obiettivi di sviluppo in un'ottica di contenimento del consumo di suolo e di riqualificazione/rigenerazione della realtà territoriale. Con una legge che prevede strategie e politiche nettamente diverse tra le aree che ricadono nel territorio extraurbano e quelle che ricadono all'interno del perimetro del TU:

- all'interno del territorio urbanizzato (sui tessuti esistenti) vengono favoriti gli





Comune di Piacenza

Piano Urbanistico Generale

Verso il PUG: La città che crea lavoro

mercoledì 17 gennaio, ore 17-19

*Laboratorio Aperto Piacenza, ex chiesa del Carmine
Piazza Casali, 10 - Piacenza*

Moderata la Tavola rotonda con le Associazioni



Comune di Piacenza

Piano Urbanistico Generale

Verso il PUG: mobilità dolce per migliorare la qualità della vita

Giovedì 4 maggio, ore 16 - Cappella Ducale di Palazzo Farnese

Il nuovo Biciplan di Piacenza



Comune di Piacenza

Piano Urbanistico Generale

Verso il PUG: esperienze a confronto Obiettivi, strategie e stesura del Piano

Giovedì 27 aprile, ore 16 - Cappella Ducale di Palazzo Farnese

Alex Pratissoli

vice sindaco e assessore a Rigenerazione e Area vasta
del Comune di Reggio Emilia

interventi di riuso e rigenerazione urbana, che, articolati sulla base del diverso livello di trasformazione prodotto (qualificazione edilizia, ristrutturazione urbanistica, addensamento e sostituzione urbana) si inquadrano all'interno di una "Strategia per la qualità urbana ed ecologico ambientale", rivolta principalmente al consolidamento ed al potenziamento della funzionalità del sistema insediativo (accessibilità, fruibilità, sicurezza, ricchezza dell'offerta);

- all'esterno vengono privilegiati interventi a favore degli operatori agricoli, di tutela e riqualificazione del paesaggio e del patrimonio esistente, oltre a: qualificazione del sistema insediativo diffuso, non più connesso all'agricoltura, con valorizzazione degli elementi morfologici e tipologici della tradizione rurale; valorizzazione degli ambiti rurali e dei sistemi di valore ecologico/paesaggistico-ambientale; potenziamento della fruibilità del territorio attraverso un sistema di percorsi di mobilità dolce.

Il tutto improntato su politiche e azioni che favoriscano l'adattamento e la resilienza urbana dei sistemi insediativi esistenti, il potenziamento dei servizi ecosistemici a livello territoriale, l'integrazione nelle politiche più generali rivolte alla realizzazione di uno "Smart Country" (un territorio "intelligente", sostenibile, gestito in modo sempre più integrato con le nuove tecnologie ICT dell'informazione e della comunicazione).

Anche rispetto alla forma di piano la nuova

legge urbanistica regionale propone alcune discontinuità rispetto al passato: un piano comunale che si preoccupi soprattutto di evidenziare la dimensione strategica, demandando alle fasi successive la precisa articolazione dei caratteri dimensionali e funzionali.

C'è l'espressa volontà nella nuova legge di procedere ad una semplificazione della pianificazione comunale, attraverso:

- il ritorno ad uno strumento unico (il PUG - Piano Urbanistico Generale), che delimita la città esistente e definisce i principi (qualitativi e prestazionali) per gli interventi di trasformazione (Strategia per la Qualità Urbana ed Ecologico Ambientale - SQUEA);
- il rimando della disciplina urbanistica di dettaglio alla contrattazione con gli operatori (Accordi operativi, che sostituiscono i Piani Operativi Comunali e i Piani Urbanistici Attuativi);
- la definizione di una procedura unificata per la formazione e/o modifica degli strumenti urbanistici

Le sfide per la comunità piacentina

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 per incontrare altri membri della comunità, raccogliere informazioni sullo strumento del

PUG e interagire con le ipotesi di sviluppo futuro della città di Piacenza, così da diventare il luogo privilegiato di tutte le iniziative connesse al piano urbanistico comunale. Contestualmente ad un programma di comunicazione (video, sito internet, comunicati stampa, pieghevoli cartacei presso luoghi significativi), si è promosso un questionario finalizzato a raccogliere il punto di vista di chi abita e vive la città e il territorio. Il questionario è stato somministrato innanzitutto ad un campione rappresentativo della popolazione, costruito in ragione di genere ed età; zona di residenza; livello di istruzione; condizione professionale.

Le associazioni locali e territoriali sono state invitate a inviare liberi contributi sul PUG indicando eventuali priorità di intervento e raccomandazioni specifiche sul futuro sviluppo territoriale di Piacenza

Il questionario è stato inoltre diffuso sul sito del comune di Piacenza e cartaceo presso gli uffici aperti al pubblico, per chiunque volesse dare il proprio contributo.

I giovani, dalla scuola primaria all'università, sono stati coinvolti in una iniziativa denominata "Pug YOUng", mattinata di laboratori dedicati alla visione delle giovani generazioni sulla Piacenza del futuro.

Un'intera giornata di tavoli proattivi (la Giornata della partecipazione) ha coinvolto i rappresentanti del mondo associativo, culturale ed economico (portatori di interessi diffusi), a partire dalla domanda: *Quali*





azioni prioritarie da sviluppare per il futuro di Piacenza? I partecipanti sono stati coinvolti in un'attività laboratoriale organizzata in 4 gruppi di lavoro, costruiti in modo da facilitare l'interazione tra i partecipanti e all'interno di ciascun gruppo era stato invitato un consigliere comunale di maggioranza e un consigliere comunale di minoranza. I temi dei tavoli sono stati: **Ambiente** (verde pubblico, cintura verde dell'area urbana, acqua, aria, energia sostenibile), **Lavoro** (impresa, start up, tecnologia, digitale, economia circolare, incubatori), **Attrattività** (servizi alla persona, offerta culturale, artistica, commercio), **Sicurezza** (interventi in ambito urbano, degrado, gestione degli spazi, zone di isolamento). Ciascun gruppo ha predisposto una visione negativa e una visione positiva dello scenario di Piacenza nel 2033. I 4 scenari sono stati analizzati puntualmente per identificare alcune proposte, idee e visioni comuni, da porre a riferimento per la costruzione delle Strategie del PUG di Piacenza.

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.

Le sfide per la politica comunale

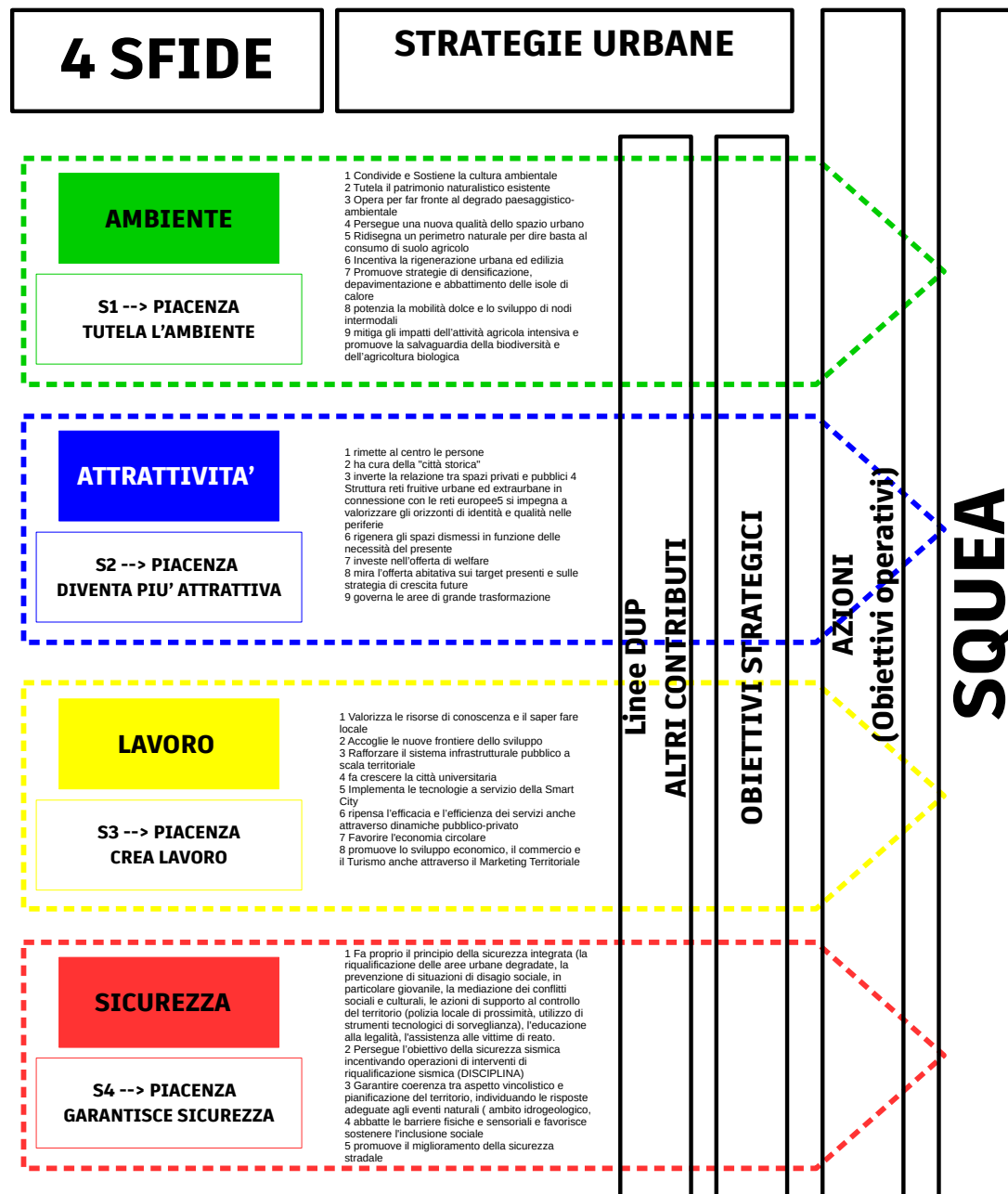
L'Amministrazione Comunale ha posto come punto di riferimento delle strategie del PUG le proprie *Linee di mandato* e ha promosso un confronto interno che ha visto coinvolte tutte le competenze interne al Comune, con un ruolo trasversale dell'Ufficio di Piano.

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.*

Ciascuna sfida è stata a sua volta articolata in specifiche strategie urbane, che hanno consentito di ripercorrere l'attuale azione amministrativa, evidenziarne la dimensione territoriale, costruire un riferimento utile nella definizione degli obiettivi strategici e degli obiettivi operativi del nuovo piano urbanistico.

Le 4 sfide prioritarie si inseriscono nel percorso circolare del PUG, che attraverso obiettivi di medio-lungo termine, crea le condizioni per far sì che Piacenza possa crescere rigenerandosi a partire dalle proprie criticità (Quadro Conoscitivo - Diagnostico) e alle 4 sfide ritorna in relazione alla coerenza delle azioni che riesce a promuovere (VAS / Valsat).





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:

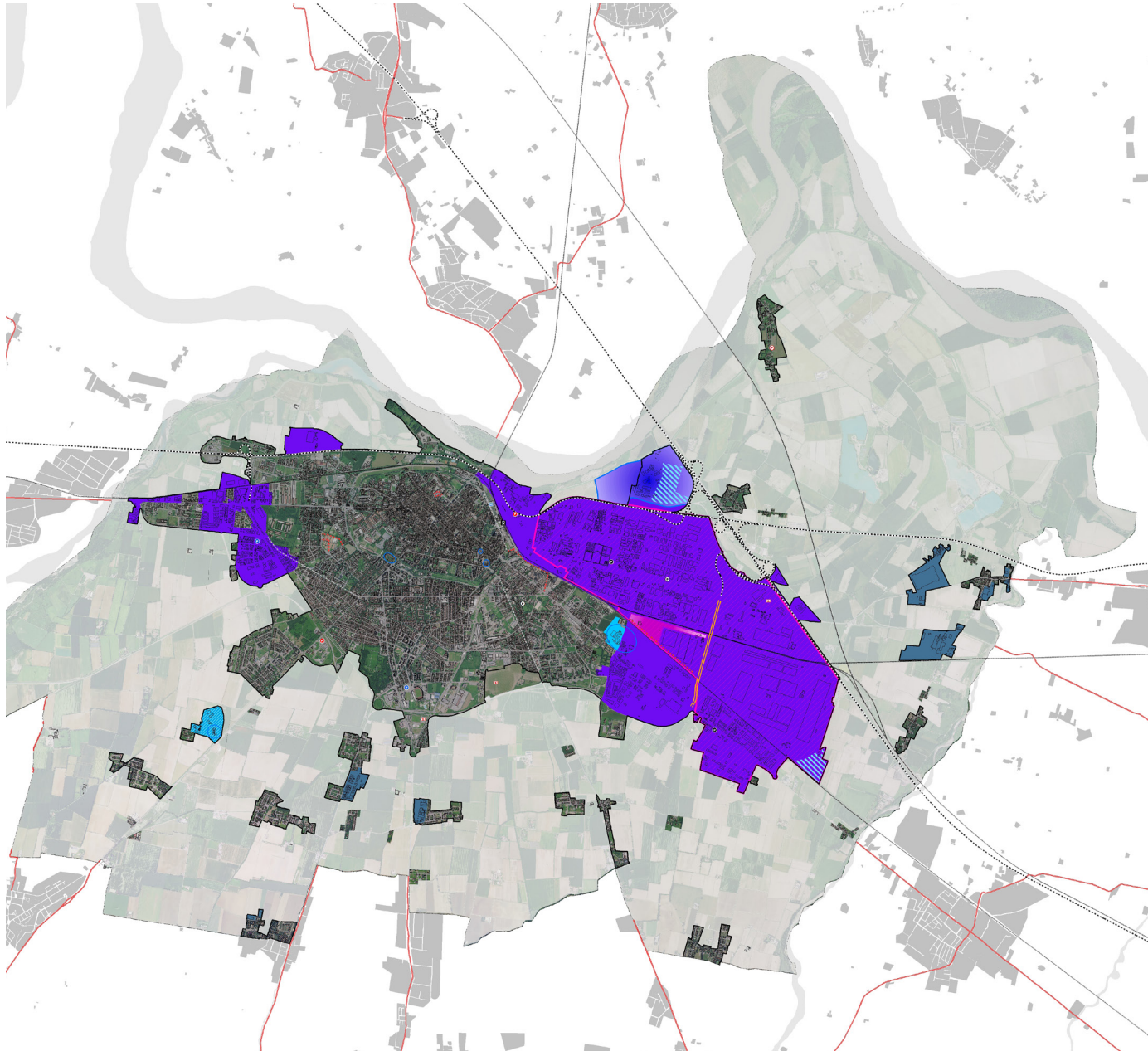
- 1 - condivida e sostenga la cultura ambientale;
- 2 - tuteli il patrimonio naturalistico esistente;
- 3 - operi per far fronte al degrado paesaggistico-ambientale;
- 4 - persegua una nuova qualità dello spazio urbano;
- 5 - ridisegni un perimetro naturale per dire basta al consumo di suolo agricolo;
- 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.

S2 - PIACENZA DIVENTA PIÙ ATTRATTIVA

La seconda sfida “**S2 - PIACENZA DIVENTA PIÙ 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 fruitive 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.





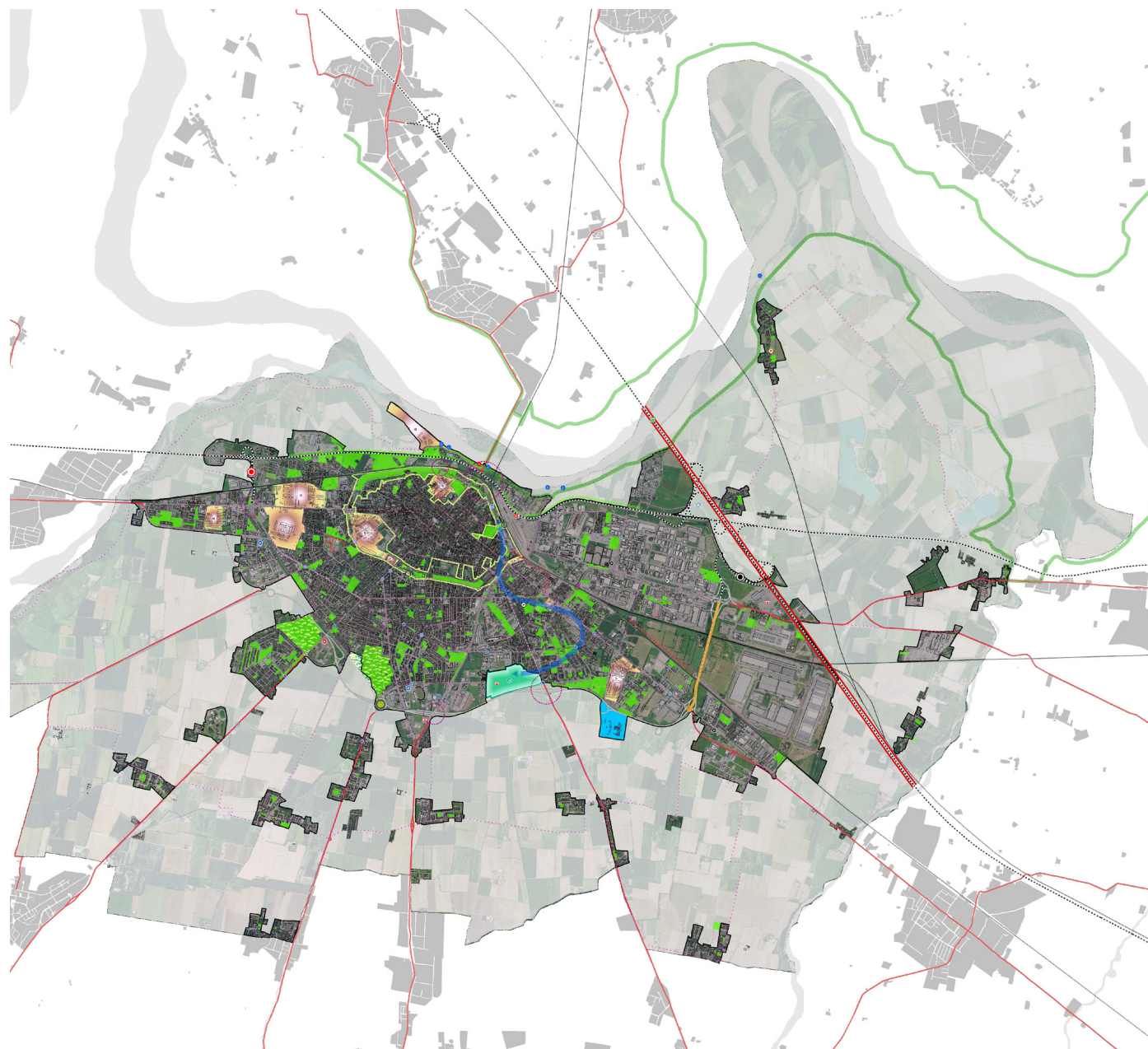
La terza sfida “**S3 - PIACENZA CREA LAVORO**” è strettamente attinente alla dimensione economica del piano e alla sua *potenziale capacità di generare ricchezza e benessere per l'intero territorio*. A tale scopo il PUG deve favorire:

- 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.

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.



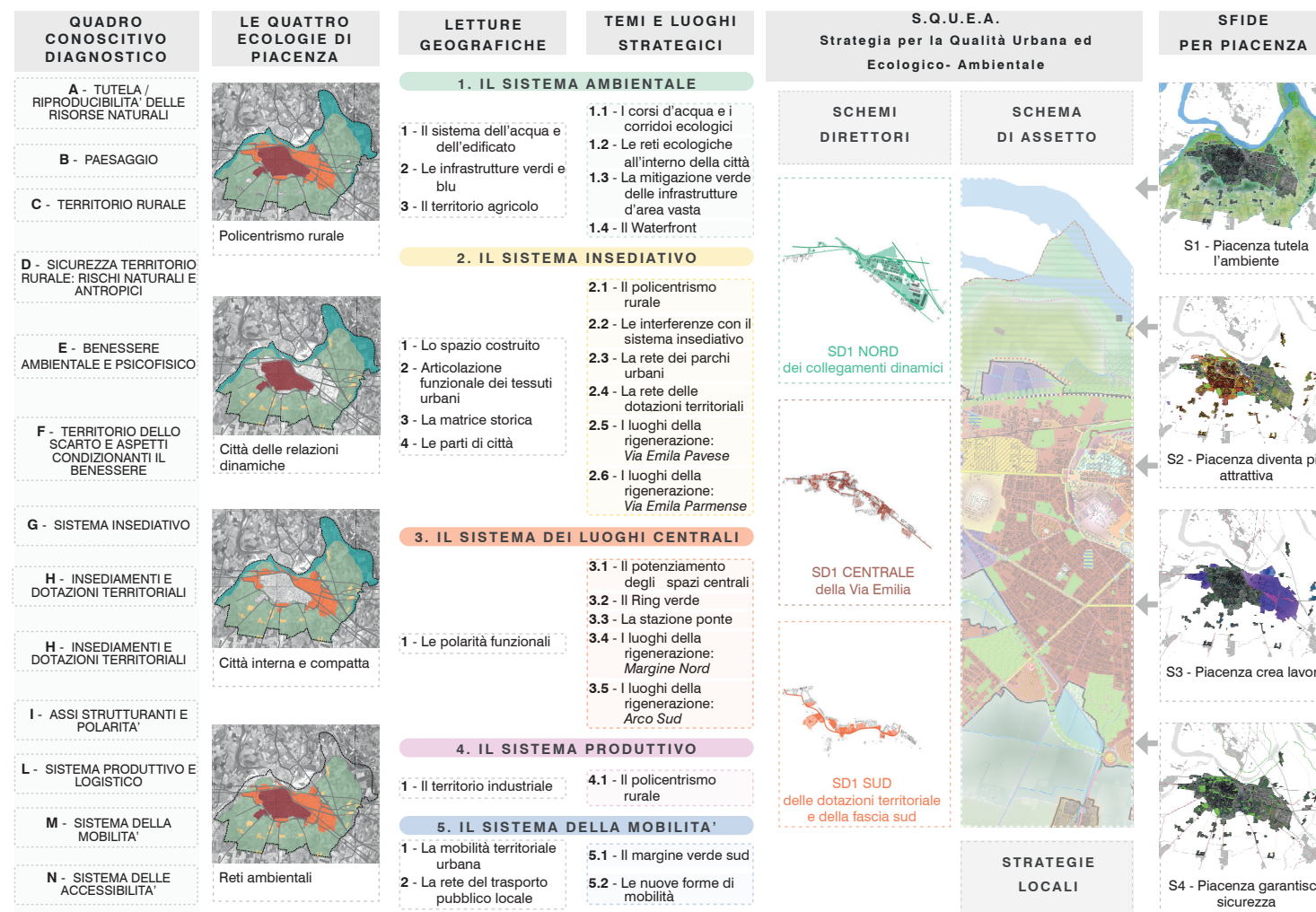
I temi ed i luoghi strategici del PUG di Piacenza

Il confronto con l'Amministrazione Comunale e l'Ufficio di Piano ha permesso di intercettare il punto di vista di chi deve predisporre e gestire il nuovo strumento urbanistico. Contestualmente, con l'ausilio di un articolato *Quadro Conoscitivo e Diagnostico*, si è analizzato il territorio comunale nella sua varietà di paesaggi e situazioni insediative e da questo sono emersi molteplici spunti di riflessione, che hanno portato ad evidenziare alcuni temi critici per Piacenza.

I caratteri dello spazio fisico, in un territorio di snodo come quello piacentino, hanno costituito il punto di partenza per una riflessione sullo sviluppo del territorio comunale.

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*.

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.

Leggere e descrivere la città per sistemi, equivale a considerarla come una sorta di organismo. Un organismo del quale interessa conoscere forme e materiali delle parti di cui è composta, ma anche il suo funzionamento complessivo.

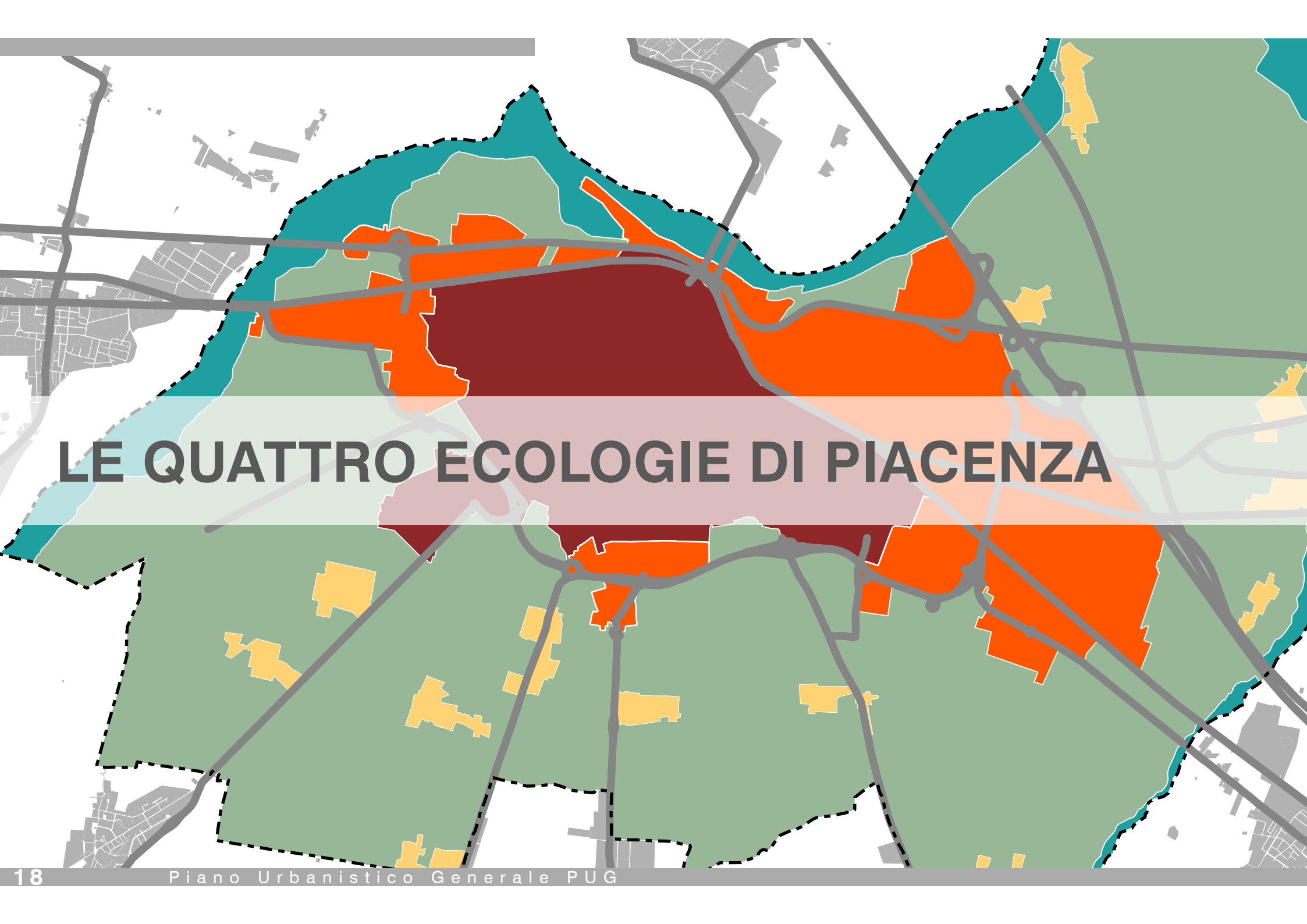
Seguendo questa suddivisione ed impostazione metodologica avviene dunque una prima fase di esplorazione geografica a cui segue *la mappatura dei temi e dei luoghi strategici per il futuro di Piacenza*.

Le mappature mettono in luce gli elementi concorrenti alla tematica in esame ed individuano i luoghi dove le strategie poste dalle 4 Sfide dell'Amministrazione comunale potranno prendere corpo. Laddove sono

presenti dei punti di forza la strategia mira a potenziarli e valorizzarli, laddove invece sono presenti dei punti di debolezza la strategia li individua e li tematizza al fine di stimolare possibili soluzioni al problema e delineare quindi gli obiettivi che l'amministrazione intende perseguire.

La lettura per sistemi funzionali ha permesso di accogliere gli indirizzi generali dell'Amministrazione comunale e di mettere in dialogo con gli esiti del Quadro conoscitivo e diagnostico, ma contestualmente non si è voluto rinunciare ad una visione sintetica ed unitaria (*Schemi Direttori*), che avesse la funzione di integrare le azioni progettuali ed essere di supporto e guida per il progetto della città pubblica.

Gli obiettivi del PUG di Piacenza sono stati quindi raccolti in unico elaborato cartografico, che in modo simultaneo propone questi diversi livelli di lettura del territorio comunale quale prima proposta di Strategia per la Qualità Urbana ed Ecologico Ambientale (SQEA).



LE QUATTRO ECOLOGIE DI PIACENZA

LE QUATTRO ECOLOGIE

Guardando dall'alto viene spontaneo pensare a Piacenza come fatta da una sequenza di quattro città accostate una all'altra. Quattro Piacenza distinguibili dalla diversa natura dei materiali che le costituiscono, dalla densità del costruito o, al contrario, dalla continuità ed estensione degli spazi agricoli e naturali.

Quattro Piacenza che, forse, alludono a un diverso modo di abitare il territorio, come se si trattasse di **quattro ecologie differenti**, di quattro visioni interpretative, che trovano la loro ragione d'essere nella particolare geografia del territorio e nelle sue radici storiche, culturali e ambientali, che si differenzia nettamente fra la parte nord e la parte sud del territorio comunale e, ovviamente, nel processo di formazione della città. Quattro Piacenza, infine, che corrispondono a un modo di pensare la forma della città e lo stesso progetto del piano.

La prima ecologia di Piacenza, quella più lontana dal suo nucleo centrale, è riconoscibile nel territorio agricolo sud caratterizzato dalle direttrici viabilistiche verso l'entroterra collinare e montano, ma anche a lato dei principali corsi d'acqua del Nure e del Trebbia.

Le aree rurali poste a sud sono la porzione di territorio meno densamente abitata e con i valori ambientali e naturalistici più pronunciati. E' la Piacenza del **Policentrismo rurale**, dell'agricoltura e delle ville storiche con i parchi secolari, ma è anche la Piacenza della città diffusa, costituita da insediamenti

urbani minuti sempre meno legati al mondo rurale. Ad est e ovest questa Piacenza, tramite il Nure e il Trebbia ricongiunge il Po con il suo entroterra più esteso e si allarga funzionalmente oltre i confini comunali.

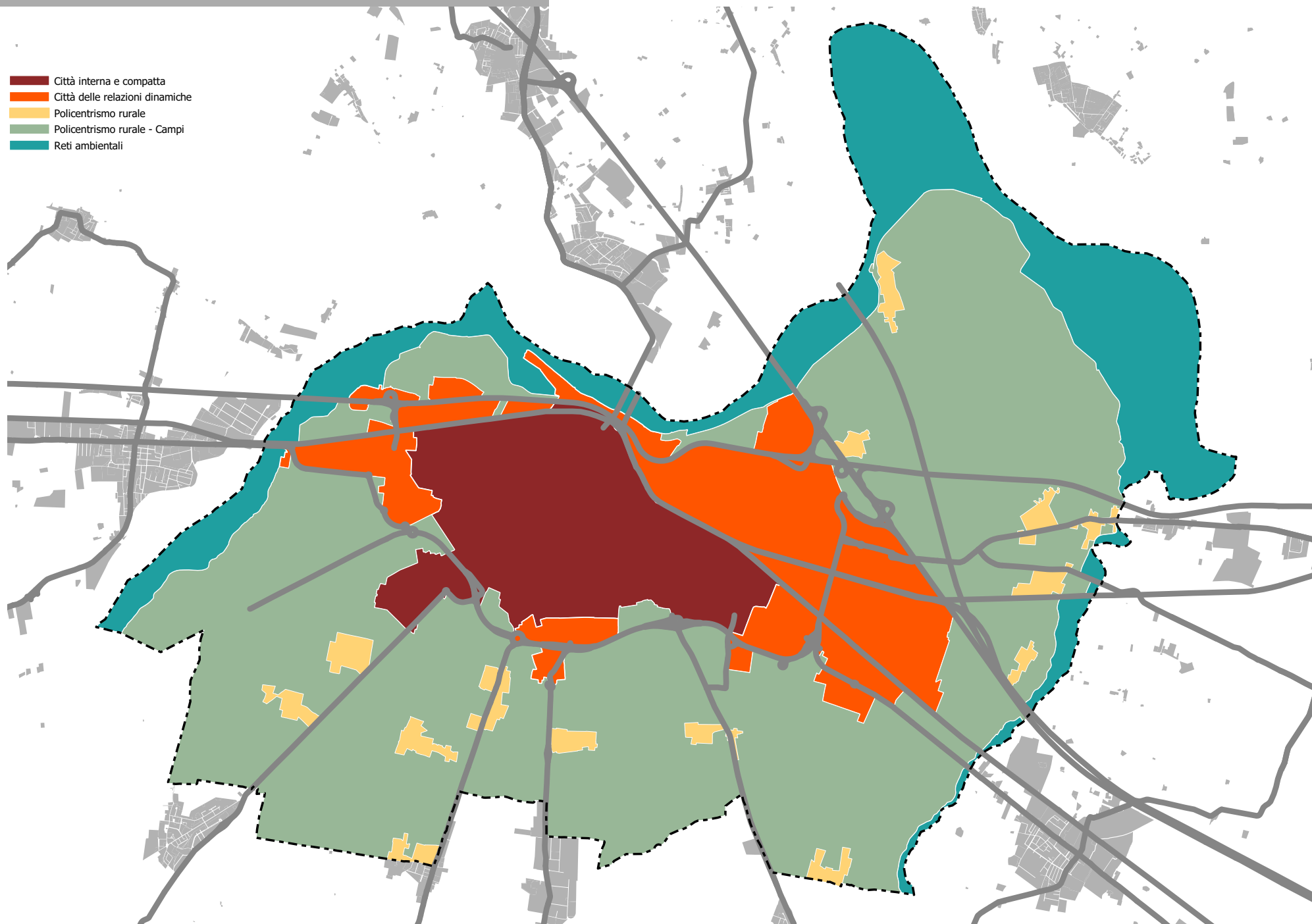
La **Città delle relazioni dinamiche**, delle infrastrutture e dei nuovi quartieri terziari e produttivi (seconda ecologia) corrisponde alla fascia periferica nord della città o, più precisamente, al territorio di confine fra questa e il Po, ma anche al sistema insediativo lineare della Via Emilia che si allunga verso est ed ovest. E' un territorio caratterizzato dalla presenza delle grandi infrastrutture (autostrada A1 e A21, ferrovie per Milano, Bologna e Torino, Alta Velocità, Tangenziale sud) e da estesi complessi industriali, terziari/commerciali e logistici. E' il paesaggio cinematografico, ma anche dei grandi recinti isolati e introversi, e per questi motivi sembra una città fatta di una grana e di una "texture" differente rispetto a quelle attigue, più facile da distinguere e interpretare.

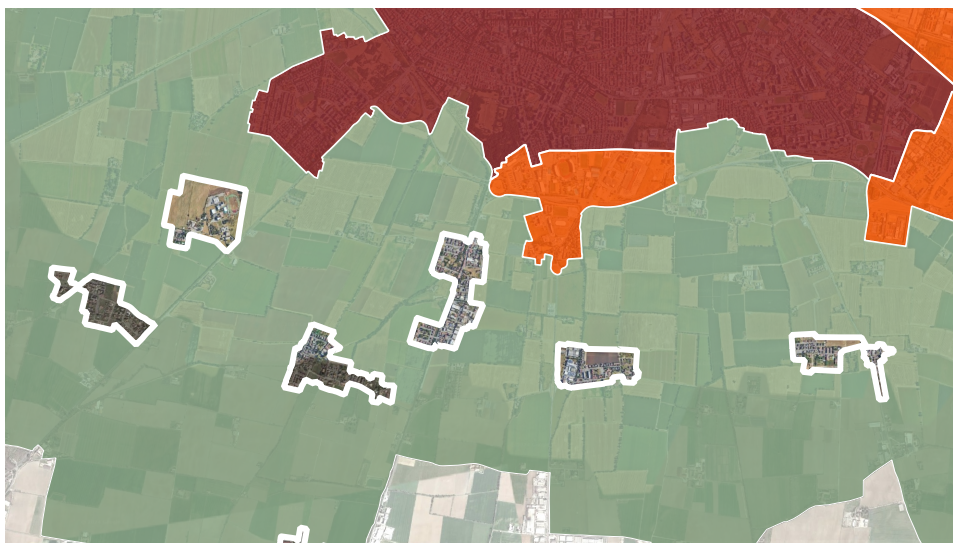
La **Città interna e compatta** è il nucleo urbano più denso e costituisce la terza ecologia di Piacenza. E' la città compatta con le sue diverse declinazioni: la città storica, la Piacenza medioevale e rinascimentale dei grandi complessi religiosi e dei palazzi nobiliari, di elevato valore storico, culturale ed identitario da valorizzare ulteriormente, quella borghese, quella della prima periferia contemporanea. Il suo dato saliente è la compattezza ma anche, probabilmente, una certa persistenza delle forme nel tempo.

La grana di questa Piacenza è minuta e il riconoscimento di gradienti e differenze è possibile solo adottando uno sguardo molto ravvicinato.

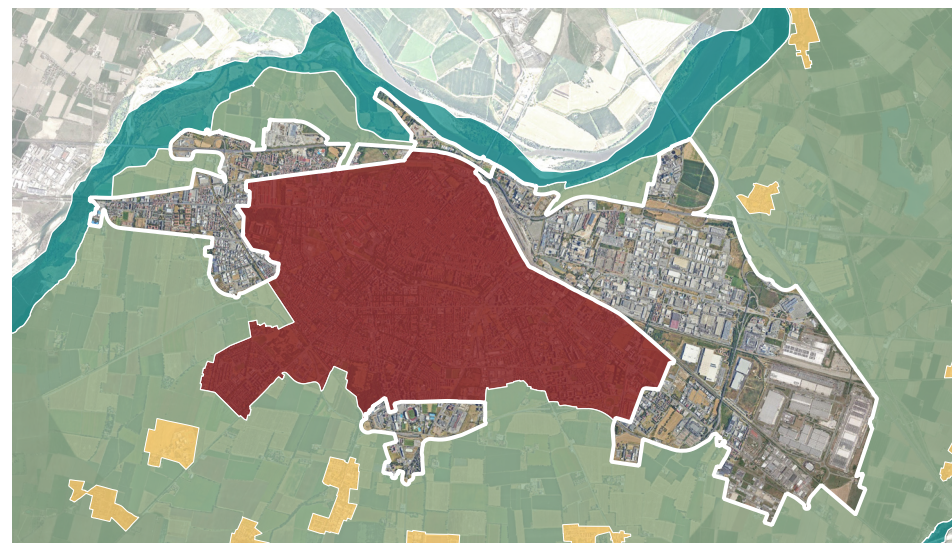
L'ultima Piacenza, o la prima se si inizia la lettura da nord è quella delle grandi **Reti ambientali**, la Piacenza fluviale. E' un paesaggio in parte sovrapposto e confuso con quelli precedenti. Si tratta del fronte lungo il Po, oltre la ferrovia, che poi si allunga verso sud attraverso i grandi corridoi ambientali del Trebbia e del Nure. E' il luogo delle grandi opportunità per la rigenerazione ambientale dell'intero territorio comunale.

- Città interna e compatta
- Città delle relazioni dinamiche
- Policentrismo rurale
- Policentrismo rurale - Campi
- Reti ambientali

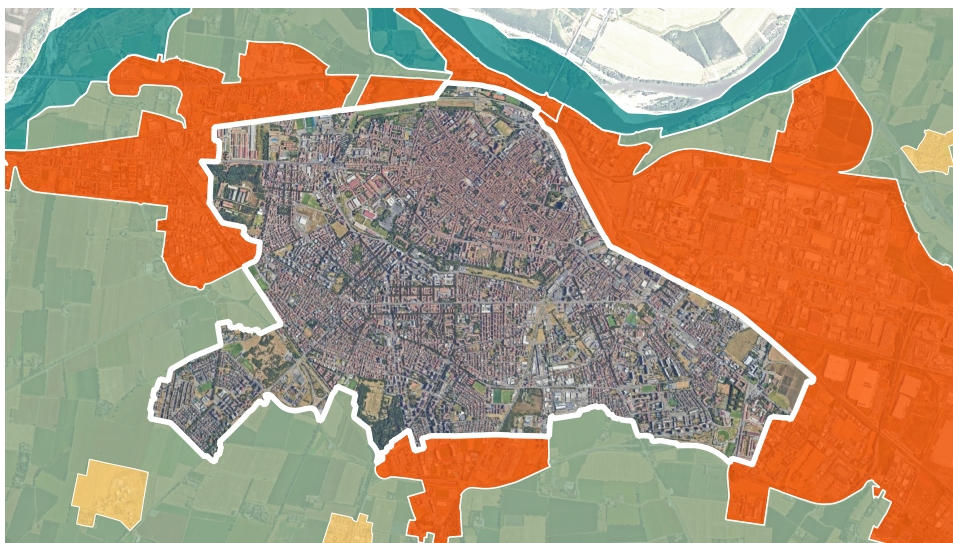




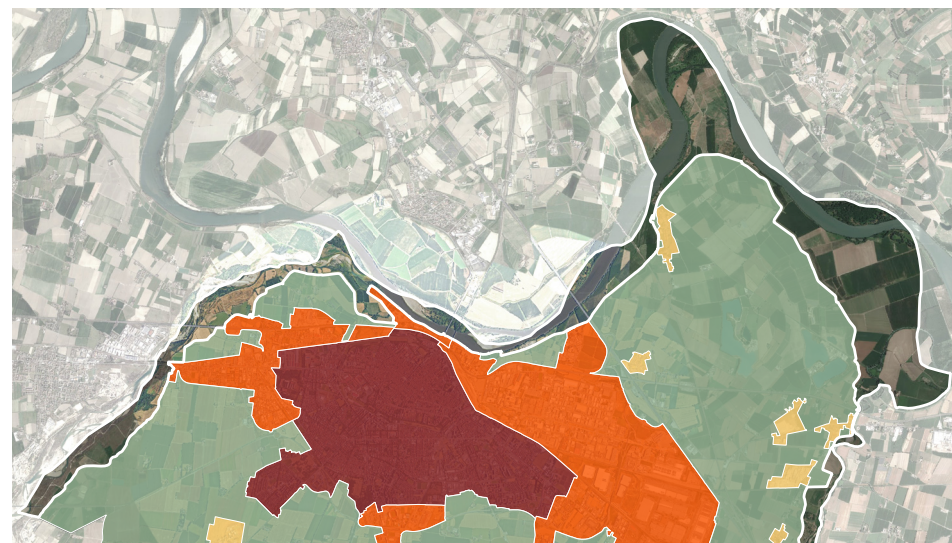
Policentrismo rurale



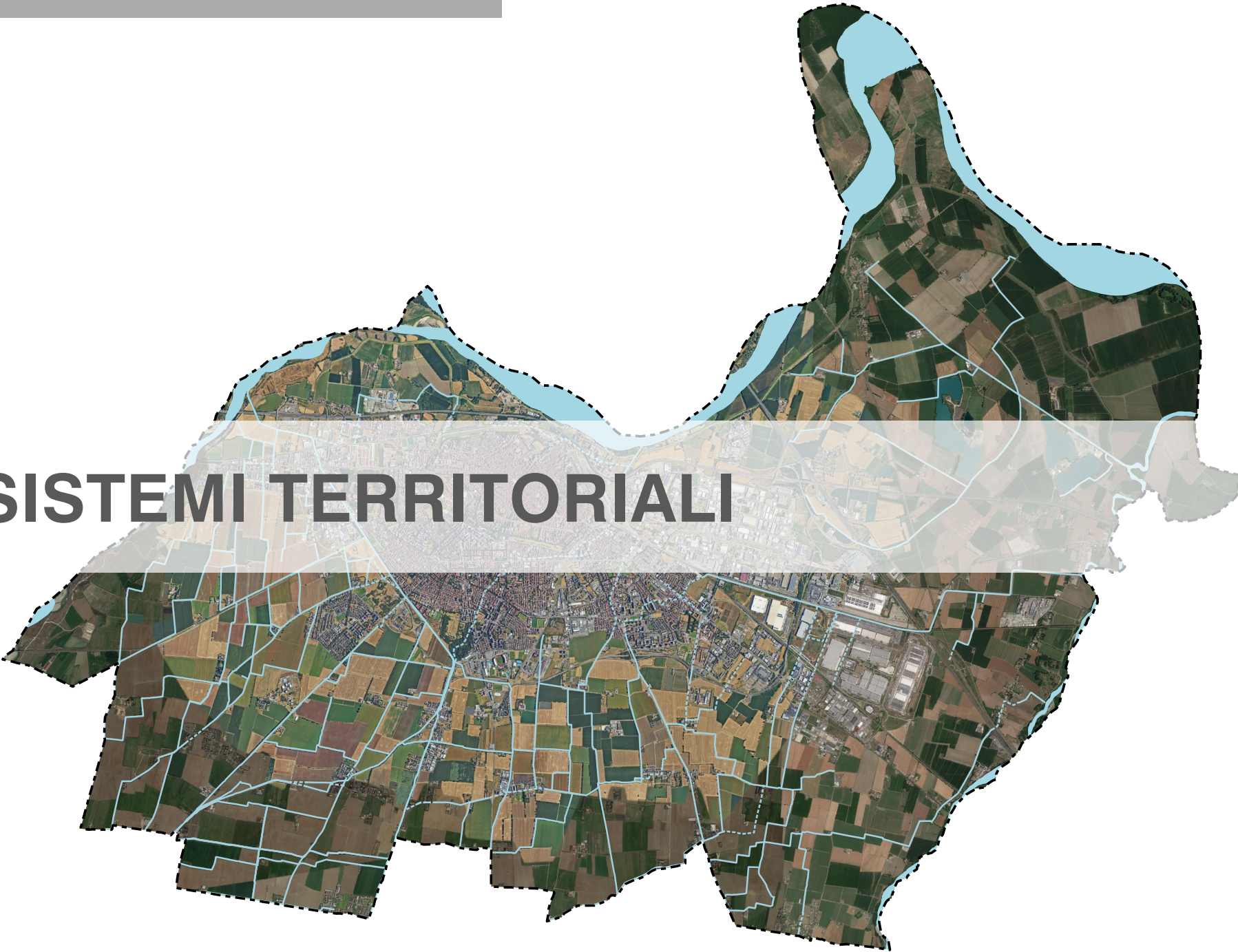
Città delle relazioni dinamiche



Città interna e compatta



Reti ambientali



I SISTEMI TERRITORIALI

1. Il Sistema ambientale e paesaggistico

Il Sistema ambientale assume un ruolo centrale per la creazione di una rete di infrastrutture verdi e blu, a partire da quelle esistenti, riconoscibili nei sistemi fluviali del Po, Trebbia e Nure, nei parchi urbani/sportivi, negli spazi aperti interstiziali della città consolidata e in quelli della cintura agricola. Una rete di qualità ecologica e paesaggistica capace di contrastare le condizioni di fragilità e al contempo di incrementare una capillare ed integrata “rete verde”, massimizzando la produzione di servizi ecosistemici, anche in ambito urbano. Ciò presuppone un nuovo approccio multidimensionale e integrato dell’azione pubblica attraverso piani, programmi, progetti e politiche urbane, a scala locale e territoriale, in cui convergono componenti tra loro interagenti.

2. Il Sistema insediativo

Il Sistema insediativo della città costruita costituisce il campo preferenziale in cui il nuovo Piano può attuarsi per promuovere la rigenerazione urbana.

Rigenerazione che dovrà lavorare su un doppio binario: quello orientato alla riconversione e riuso dei tessuti urbani esistenti e quello più propriamente rivolto al rafforzamento e alla qualificazione degli spazi urbani aperti (strade, slarghi, piazze, parcheggi, verde, etc...).

3. Il Sistema dei luoghi centrali

La complessità e l’articolazione del sistema insediativo presuppone l’individuazione di specifiche “Parti di Città” diverse tra loro per ruolo, funzione e per materiali del suolo che compongono la città esistente. Il riconoscimento di parti di città omogenee o eterogenee per caratteristiche funzionali, morfo-tipologiche e storico-costruttive è finalizzato a definire delle “linee guida” progettuali specifiche in grado di conseguire una rigenerazione diffusa dei tessuti e della rete degli spazi aperti.

4. Il Sistema produttivo e logistico

Il sistema produttivo e logistico risulta di notevole impatto sul tessuto urbano centrale, concentrandosi prevalentemente nella parte est della città lungo la Caorsana tra la linea ferroviaria e l’autostrada.

Oltre a porsi centralmente nella prima immagine che il visitatore ha in ingresso della città, esso costituisce una realtà quotidiana con la quale gli abitanti di Piacenza sono chiamati a confrontarsi.

L’individuazione del suo sviluppo porta ad individuare dunque i luoghi della rigenerazione, della riconnessione e della mitigazione in un’ottica di maggiore permeabilità delle aree industriali e di una riduzione del loro impatto sulla città insediata.

5. Il Sistema della mobilità

Lo studio della mobilità implica necessariamente un approccio “di sistema”, nella consapevolezza che compresenza e

contestualità di condizioni e caratteri talvolta conflittuali debbono essere trattati secondo una visione integrata e multi-scalare.

Il Sistema della mobilità può essere letto e suddiviso in quattro sotto-sistemi a cui devono corrispondere altrettante politiche di progetto:

1- la *mobilità territoriale*, articolata negli assi dell’autostrada, con i due caselli di Piacenza sud e ovest, e della ferrovia;

2- la *viabilità tangenziale*, che costeggia da est a ovest il territorio del nucleo centrale del Capoluogo;

3- la *viabilità inter-nucleare* definita dalle maggiori direttrici che dal centro del capoluogo si diramano verso le valli (Val Tidone, Val Trebbia, Val Nure e Val d’Arda) e i centri minori;

4- la *rete della mobilità dolce* riservata all’utenza debole, ciclisti e pedoni.

Le varie infrastrutture frammentano il territorio piacentino e generano interferenze fra loro, oltre che con gli elementi della rete ecologica che intercettano lungo il loro percorso.

La strategia di base per questo sistema è la connessione tra le varie parti di territorio finalizzata al recupero del rapporto con lo stesso e con gli episodi insediativi minori.

Ciò significa ripensare e riprogettare l’uso della strada, diminuendo lo spazio riservato alle auto ed incrementando quello rivolto a pedoni e ciclisti, ma anche e soprattutto pianificare un sistema di connessioni con gli elementi cardine del sistema territoriale per un funzionamento nuovo del territorio piacentino che veda coinvolti centri minori ed emergenze territoriali.



IL SISTEMA AMBIENTALE E PAESAGGISTICO

Piacenza si colloca sul confine nord ovest dell'Emilia-Romagna, lungo il fiume Po, tra la foce del Nure e del Trebbia e si estende verso sud con i primi declivi fino ad intersecarsi con l'Appennino Ligure.

Il territorio si presenta, tuttavia, prevalentemente pianeggiante e ad uso agricolo. Nelle sue porzioni pianeggianti le macchie arborate sono prevalentemente attribuibili alla componente colturale rappresentata da frutteti e pioppeti.

Inoltre, lungo il corso del Po e dei corsi d'acqua minori si trovano macchie boscate spontanee.

La città di Piacenza è attraversata in direzione est-ovest dalla storica Via Francigena che, collegando Canterbury a Roma e proseguendo verso Santa Maria di Leuca, rappresenta tutt'oggi un itinerario privilegiato per la fruizione del piacentino.

Essa, attraversando il centro storico, rappresenta un importantissimo asse di collegamento e di relazione tra il centro cittadino ed il territorio circostante, seppur scarsamente valorizzato e fruibile solo in modo frammentario.

La sua posizione geografica risulta strategica: posta a cavallo tra la Liguria, l'Emilia-Romagna, la Lombardia ed il Piemonte, Piacenza si configura naturalmente come un territorio di snodo. Proprio questa sua collocazione strategica si pone alla base

della fortuna della città e caratterizza la forma nella quale tutt'ora si presenta: questa sua caratteristica, oltre a renderla attrattiva per gli scambi commerciali, l'ha resa ottimale anche per l'insediarsi di aree militari, che tutt'ora caratterizzano il paesaggio urbano piacentino.

Purtroppo, proprio questa sua caratteristica ha portato alla presenza massiccia di aree dismesse ascrivibili alla dimensione militare, ad oggi uno delle problematiche più rilevanti per la città.

Le rete infrastrutturale che attualmente collega Piacenza, seppur strategica e fondamentale al funzionamento territoriale della realtà economica, sociale, produttiva e logistica, risulta tuttavia pesantemente impattante dal punto di vista ambientale e paesaggistico.

La convergenza di due tratte autostradali (A1 MI-BO e A21 PC-BS) genera un nodo autostradale fondamentale per la viabilità carrabile del Nord Italia, e ben due caselli autostradali a servizio della città (Piacenza Sud e Piacenza Ovest). Inoltre, la tratta ferroviaria regionale, la tratta ferroviaria ad alta velocità e la tangenziale che corre a sud della città sezionano ulteriormente il territorio piacentino.

Inoltre, proprio questa sua posizione strategica rispetto alle grandi vie di comunicazione tra il Nord e il Centro Italia,

ha fatto sì che lungo il Po e tra la tratta autostradale e quella ferroviaria con il tempo si insediassero numerose realtà produttive e logistiche.

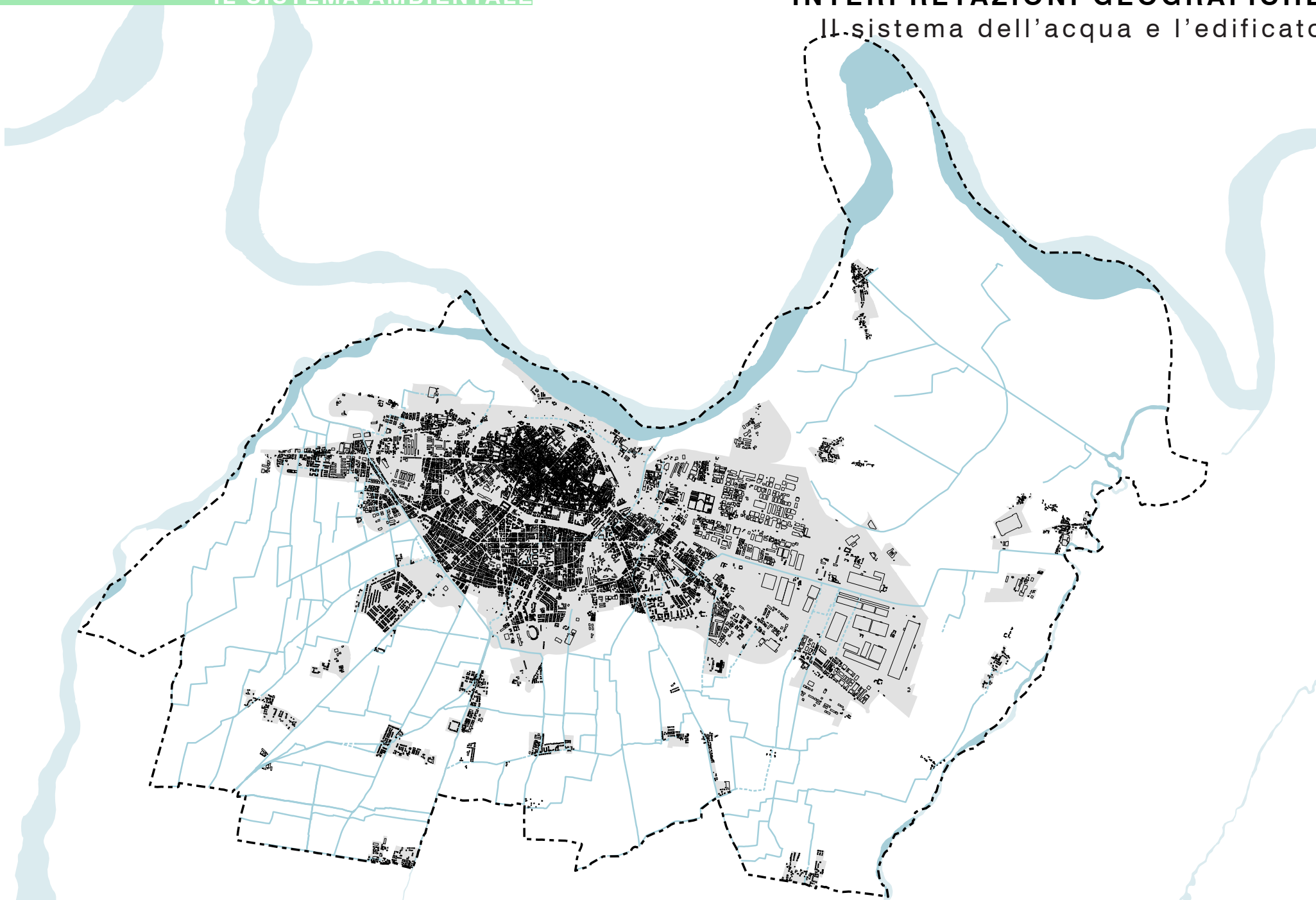
Ciò contribuisce ulteriormente ad uno stato di frammentazione nel quale la rete infrastrutturale e il settore produttivo e logistico giocano il ruolo di punta.

La cesura più macroscopica la si ha in corrispondenza del Po, laddove troviamo un vero e proprio scollamento tra la città insediata di Piacenza, il suo naturale affaccio sul fiume e i territori al di là di esso.

Il paesaggio di Piacenza era inoltre storicamente caratterizzato dalla presenza di numerosi canali minori funzionali alle molteplici funzioni agricoli e cittadine. Ad oggi la maggior parte di essi risulta coperta nei tratti urbani e pertanto la loro presenza all'interno della maglia urbana risulta pressoché invisibile.

A riconferma del ruolo vitale svolto dai corsi d'acqua; lungo i margini dei principali fiumi, sono state tracciate le storiche vie di comunicazione che collegavano Piacenza alle sue valli e proprio sulle direttrici principali sono sorti i centri minori come Vallera, Pittolo, San Bonico, Mucinasso, i Vaccari, Roncaglia, Mortizza e Gerbido distribuiti attorno al Capoluogo.

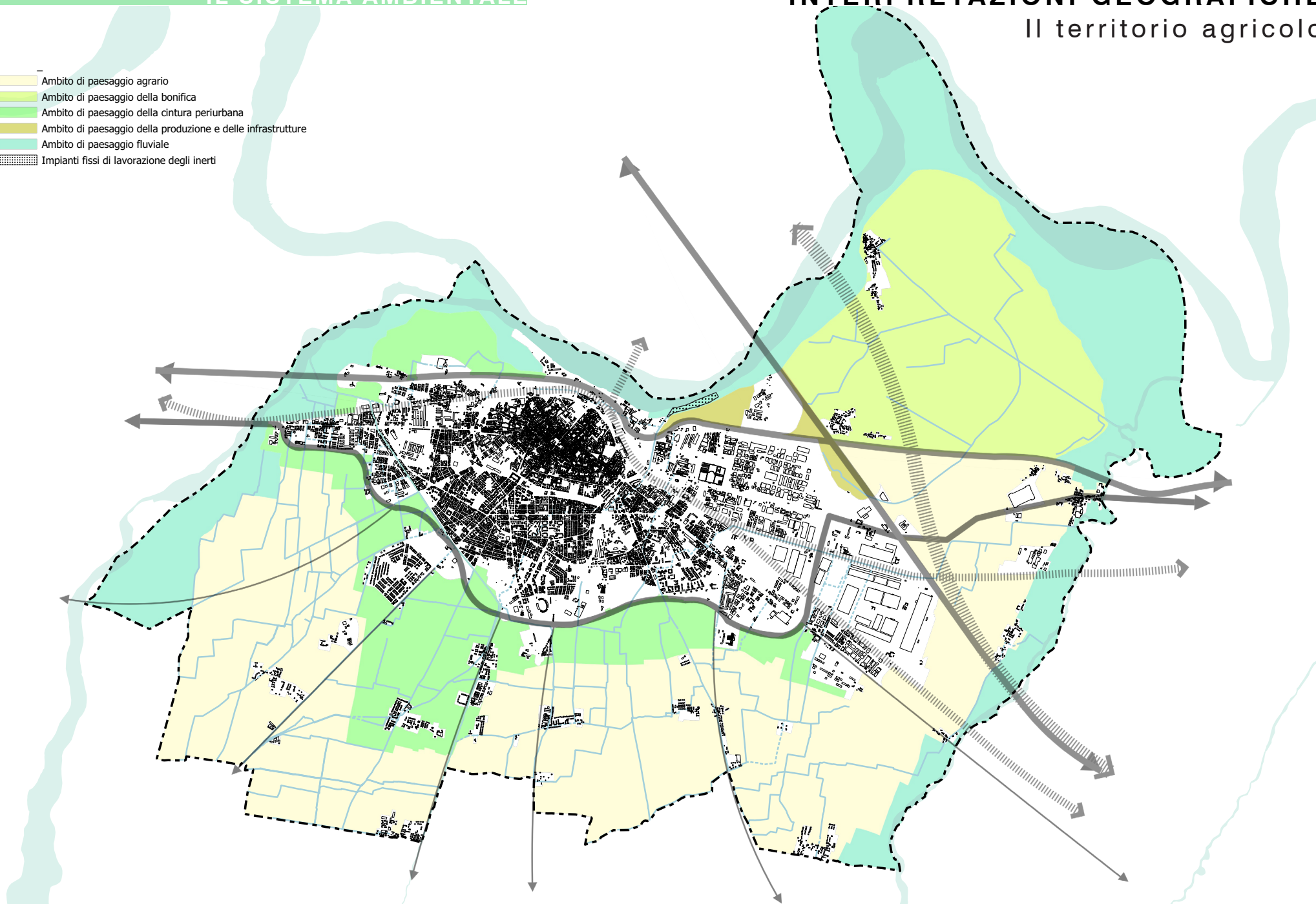
Il sistema dell'acqua e l'edificato



- Alberature a filare
- Aree verdi pubbliche

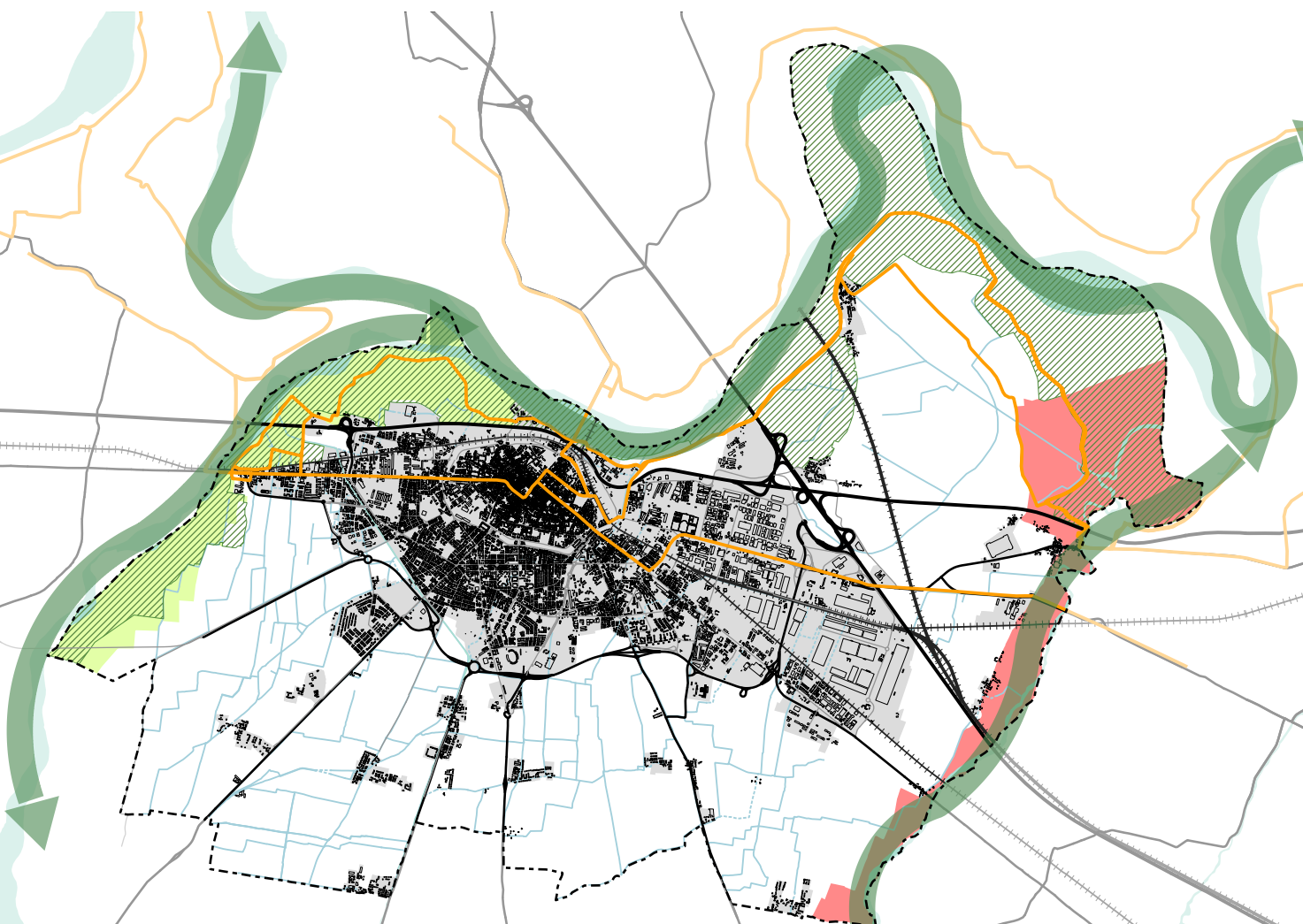


-  Ambito di paesaggio agrario
-  Ambito di paesaggio della bonifica
-  Ambito di paesaggio della cintura periurbana
-  Ambito di paesaggio della produzione e delle infrastrutture
-  Ambito di paesaggio fluviale
-  Impianti fissi di lavorazione degli inerti





1.1 I corsi d'acqua e i corridoi ecologici



- ↔ Connessioni ecologiche
- rete_mobilita_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:

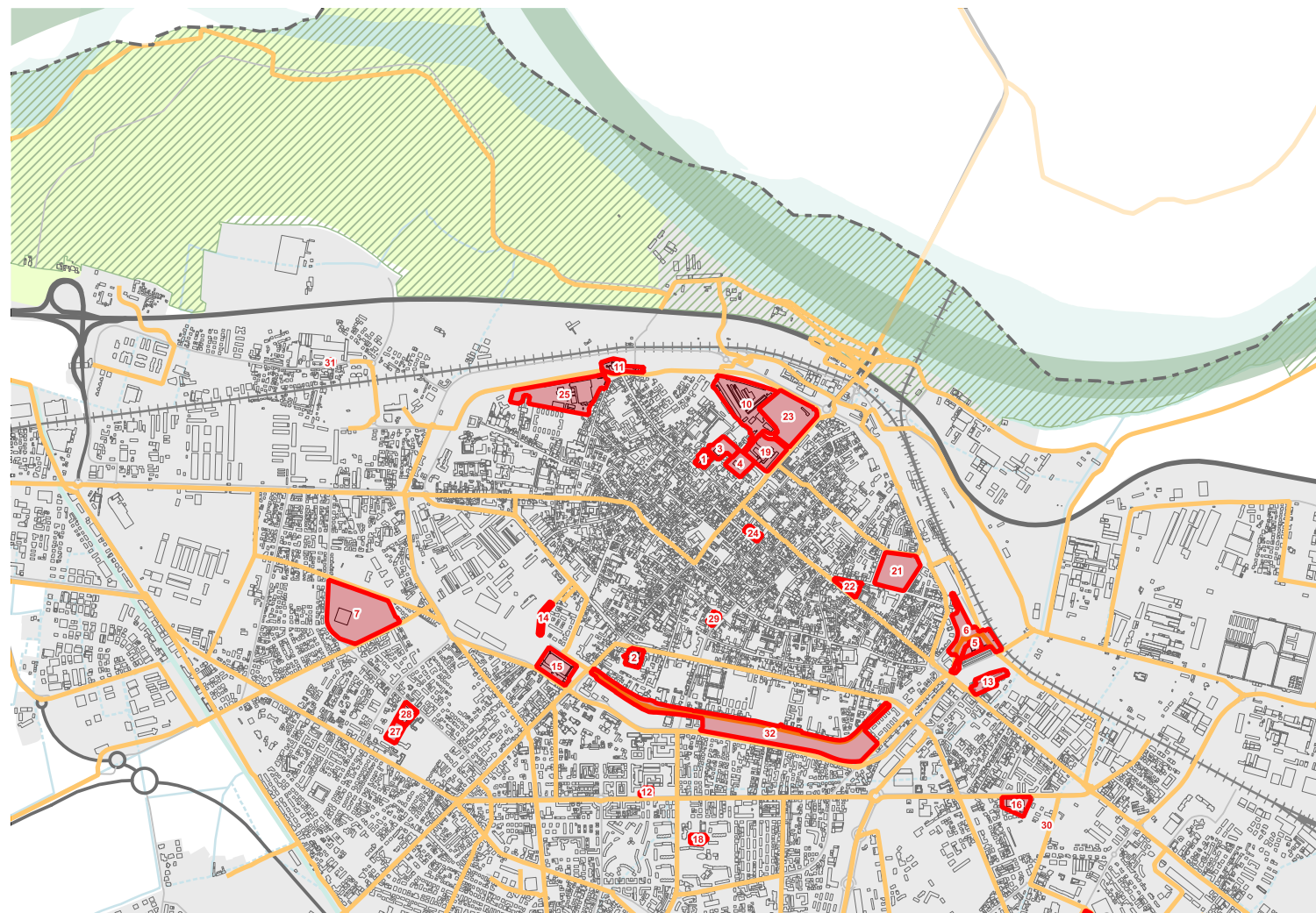
- mitigazione;
 - riconnessione;
 - indirizzi normativi che favoriscano la tutela e la valorizzazione del territorio nelle sue caratteristiche ambientali e paesaggistiche.
- Potenziare le infrastrutture naturali al pari di

1.1 I corsi d'acqua e i corridoi ecologici

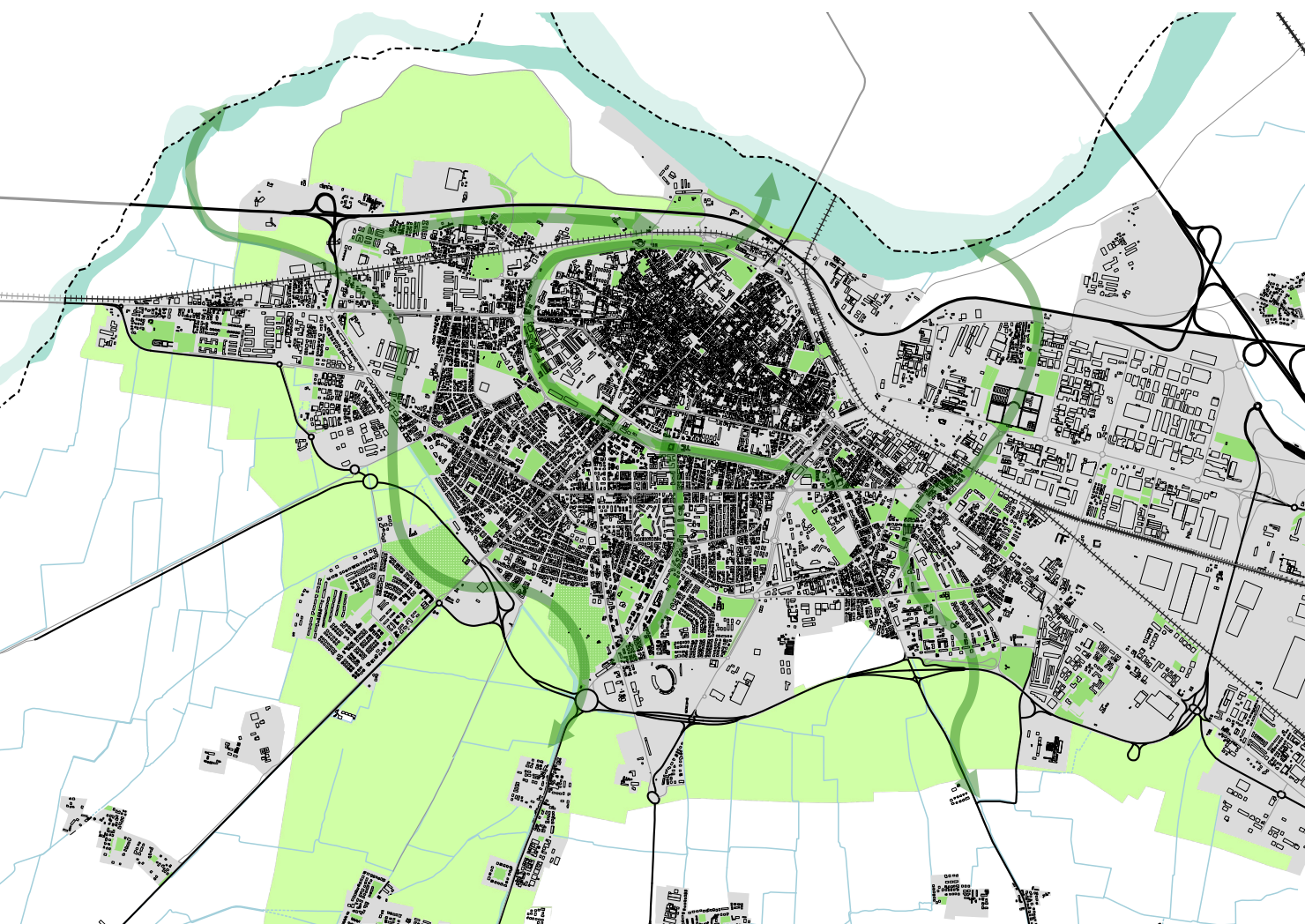
quelle viarie attraverso azioni di mitigazione e recupero degli eventi naturali interrotti dalle infrastrutture stradali e ferroviari e del sistema insediativo-produttivo potrà portare ad un rafforzamento intrinseco degli elementi del sistema ambientale.

Successivamente e contemporaneamente, l'aumento delle dotazioni a fruizione del sistema ambientale in accesso dai centri urbani principali e a superamento fisico delle barriere potrà portare ad un progressivo aumento nel rapporto con il territorio naturale e ad un crescente interesse nei confronti del valore ambientale del territorio.

Ulteriore chiave di lettura per l'applicazione di azioni mirate a questa strategia potrà essere il considerare la rete delle emergenze naturali rappresentate dal Po, dal Nure e dal Trebbia come un unico corridoio ecologico in profonda coesione con il territorio circostante e messi a sistema da una rete di percorsi di fruizione paesaggistica ramificata e distribuita a connettere fra loro anche gli episodi del sistema insediativo.



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
-  Ambito di paesaggio della cintura periurbana

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.

Particolare attenzione dovrà essere prestata alla rinaturalizzazione dei canali, anche in funzione di zone umide, per integrare e connettere

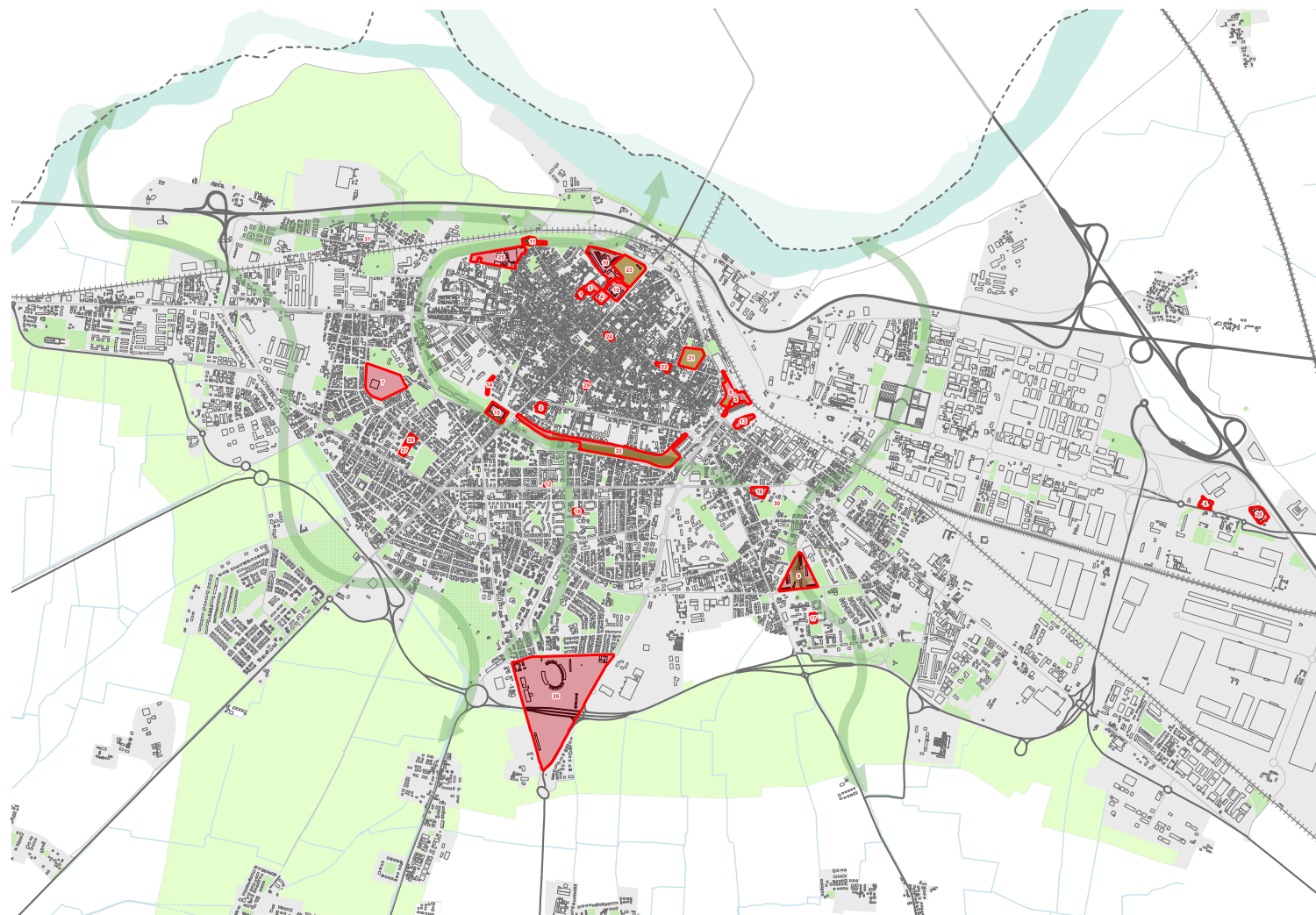
1.2 La Le reti ecologiche all'interno della città

n

- 7 - Ex Manifattura Tabacchi come nuovo polo scolastico e del social housing (PinQUA)
- 9 - Quartiere PEEP Farnesiana da riqualificare con nuovi interventi di edilizia pubblica
- 13 - Ex mercato ortofrutticolo come nuova area per la sosta
- 14 - Ex caserma Zanardi Landi come potenziamento delle aree per la sosta
- 15 - Ex Ospedale Militare come nuovo polo universitario
- 16 - Scuola secondaria di 1° grado "Anna Frank" da ristrutturare e riqualificare
- 17 - Asilo nido "Arcobaleno" da ristrutturare e riqualificare
- 18 - Asilo nido "Astamblan" da ristrutturare e riqualificare
- 27 - Centro natatorio "Raffalda" da demolire e ricostruire
- 28 - Scuola primaria "Pezzani" da demolire e ricostruire
- 30 - Uffici comunali di Via Millo da mettere a norma e ampliare
- 31 - Nuovo polo scolastico per l'infanzia a Borgotrebbia
- 32 - Area verde storica sottomura del pubblico passeggio da riqualificare e cablare .

maggiormente dal punto di vista ambientale e paesaggistico le aree urbanizzate con la pianura agricola, con le aree seminaturali e con le fasce fluviali del piacentino.

Inoltre, aumentare l'attrattività della rete ecologica fluviale realizzando percorsi ciclopeditoni consentirà di integrare ulteriormente il sistema ambientale con il sistema insediativo, riducendo le situazioni di marginalizzazione degli elementi del sistema ambientale e favorendone la tutela.



1.3 La mitigazione verde delle infrastrutture d'area vasta



- | | | | |
|--|---|--|---|
| | Stazione ferroviaria | | Raddoppio della tangenziale fra Via Caorsana e la SS9 (PUM) |
| | Casello autostradale da dismettere | | Viabilità a servizio dei nuovi comparti (PUMS) |
| | Interventi di mitigazione sull'autostrada A21
Barriere antirumore (PUMS) | | Margine verde sud |
| | Nuovi interventi sulla viabilità urbana (PUMS) | | Mitigazione delle grandi infrastrutture |

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.

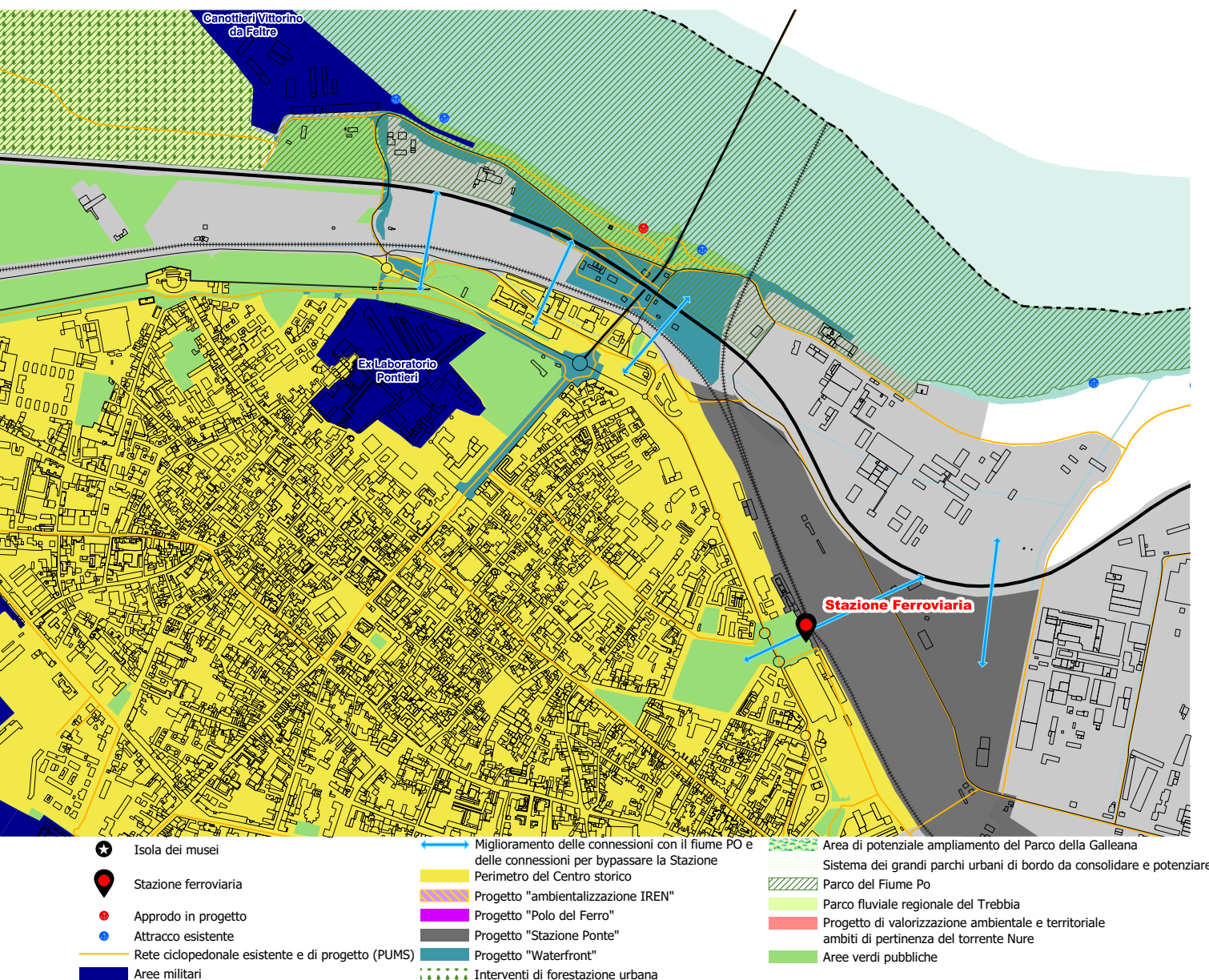
L'introduzione di misure di contenimento e di mitigazione può avere effetti molto positivi sulla salute e può contribuire positivamente al conseguimento dell'obiettivo di potenziamento dell'identità territoriale, recuperando e riscoprendo alcune visuali prioritarie ed accusando in maniera limitata l'impatto prodotto dagli eventi infrastrutturali.

1.3 La mitigazione verde delle infrastrutture d'area vasta



- 1 - Ex chiesa del Carmine come nuovo polo legato agli incontri e alle esposizioni
- 2 - Monastero di Santa Chiara come nuovo polo ricettivo per studenti e persone fragili
- 3 - Piazza Casali come nuovo Polo di attività commerciale e terziarie
- 4 - Piazza Cittadella come nuova area per la sosta
- 5 - Ex rimessa locomotori "Berzolla" come polarità urbana di collegamento tra il centro e la periferia industriale storica
- 6 - Aree pubbliche attorno all'ex rimessa locomotori "Berzolla"
- 7 - Ex Manifattura Tabacchi come nuovo polo scolastico e del social housing (PinQUA)
- 10 - Ex laboratorio Pontieri come nuovo polo per l'istruzione e i servizi
- 11 - Porta Borghetto come nuovo spazio polifunzionale
- 12 - Biblioteca di Viale Alighieri da ampliare e potenziare
- 13 - Ex mercato ortofrutticolo come nuova area per la sosta
- 14 - Ex caserma Zanardi Landi come potenziamento delle aree per la sosta
- 15 - Ex Ospedale Militare come nuovo polo universitario
- 19 - Palazzo Farnese da efficientare energeticamente, adeguare e mettere in sicurezza, con abbattimento delle barriere architettoniche
- 21 - Giardini Margherita da riqualificare
- 22 - Giardini Merluzzo da riqualificare
- 23 - Parco dell'area Daturi da riqualificare
- 24 - Palazzo San Pietro (sede della Biblioteca comunale) da efficientare energeticamente, adeguare e mettere in sicurezza, con abbattimento delle barriere architettoniche
- 25 - Area ex ACNA da bonificare
- 26 - Centro polisportivo da riqualificare





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.

L'obiettivo di valorizzazione del waterfront mira a superare la cesura generata dalle infrastrutture e dalle aree industriali tra il territorio urbanizzato e il fronte fluviale. La sua dimensione operativa sarà rappresentata dall'attivazione di più progetti collegati tra loro che dialogano sia con la città che con il fronte fluviale.

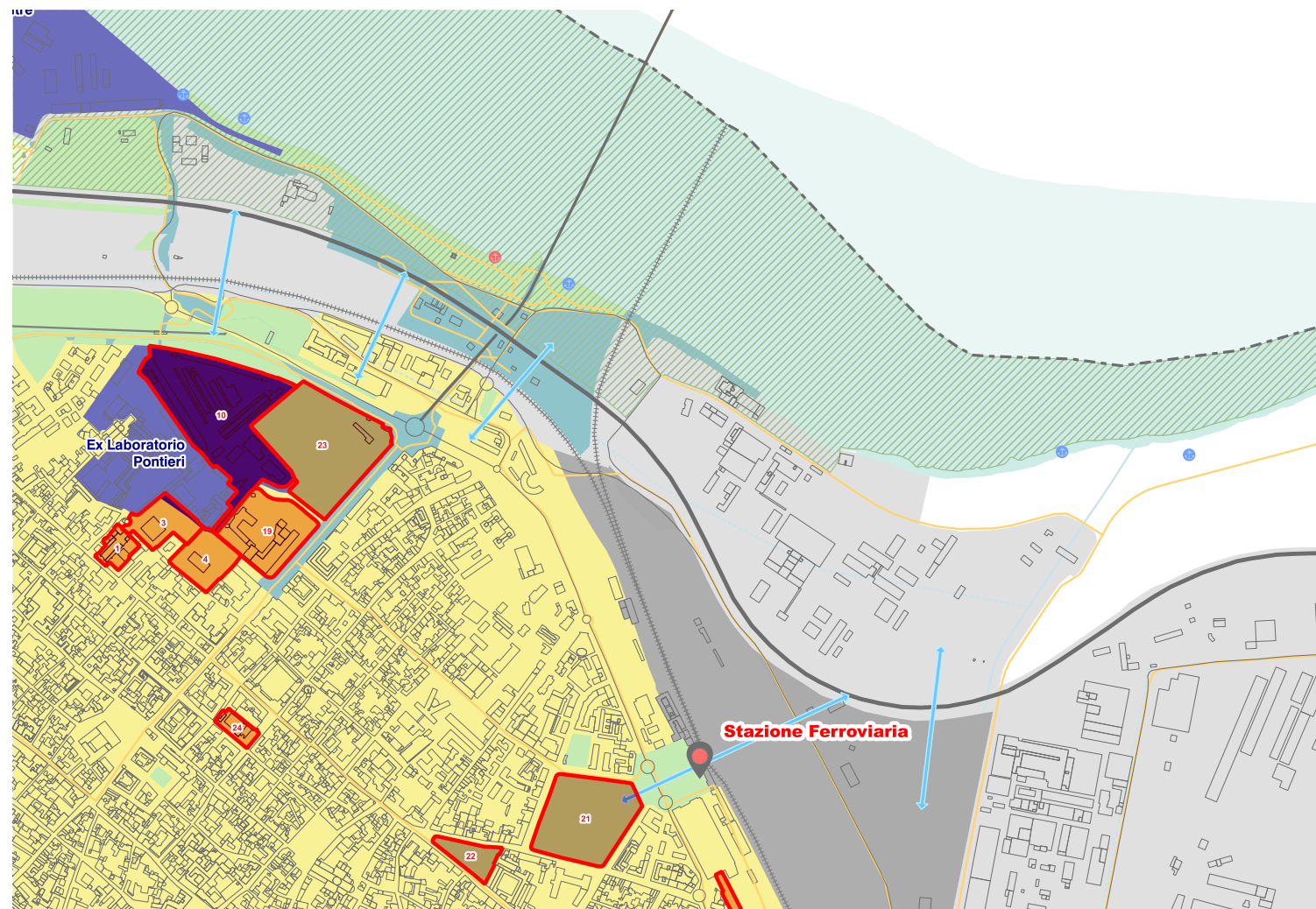
I progetti interesseranno interventi di mobilità dolce, creazione di spazi verdi fruibili, interventi di mitigazione ambientale, recupero delle aree attualmente defunzionalizzate, abbattimento



- 1 - Ex chiesa del Carmine come nuovo polo legato agli incontri e alle esposizioni
- 3 - Piazza Casali come nuovo Polo di attività commerciale e terziarie
- 4 - Piazza Cittadella come nuova area per la sosta
- 7 - Ex Manifattura Tabacchi come nuovo polo scolastico e del social housing (PinQUA)
- 10 - Ex laboratorio Pontieri come nuovo polo per l'istruzione e i servizi
- 21 - Giardini Margherita da riqualificare
- 22 - Giardini Merluzzo da riqualificare
- 23 - Parco dell'area Daturi da riqualificare
- 24 - Palazzo San Pietro (sede della Biblioteca comunale) da efficientare energeticamente, adeguare e mettere in sicurezza, con abbattimento delle barriere architettoniche

delle barriere architettoniche ed altri puntualmente individuati rispetto alle specifiche singole situazioni.

Si propone in particolare di avviare un percorso di studio e progettazione del lungo Po, valutando la possibilità di attuare le proposte progettuali previste nel contratto di Fiume per la qualità e sicurezza del Po, per la tutela e l'uso sostenibile del territorio fluviale e per la promozione e valorizzazione turistica; di verificare anche con i privati la possibilità di recuperare le aree da destinare alla promozione e valorizzazione turistica; di prevedere una ciclabile masterplan; di verificare e pianificare la delocalizzazione degli impianti cava.



An aerial photograph of a densely populated urban area, likely in Italy, showing a mix of traditional red-tiled roofs and modern multi-story buildings. A semi-transparent grey bar is overlaid across the middle of the image, containing the title text.

IL SISTEMA INSEDIATIVO

Il sistema insediativo piacentino si sviluppa seguendo il corso dei torrenti e dei canali, ed a questi è profondamente legato nelle sue dinamiche economiche.

Su questa distribuzione si individuano poi ulteriori direttrici che hanno determinato la collocazione degli insediamenti.

I centri minori del comune di Piacenza, infatti possono essere così suddivise in base al loro sviluppo:

- Valleria, Pittolo, Quarto, Verza, San Bonico, Mucinasso, i Vaccari e Roncaglia sono i centri minori che si sono insediati lungo le principali direttrici della mobilità;
- Mortizza si è invece sviluppato lungo il Po;
- Gerbido e Borghetto a margine delle grandi infrastrutture.

Queste centri urbani vedono, ad oggi, una distribuzione dei servizi di base che non li copre equamente tutti.

Compito del piano sarà, dunque, mettere in relazione i vari centri e pianificare una rete di servizi finalizzata ad un funzionamento multipolare del territorio piacentino nel quale il Capoluogo ricopra il ruolo di centro principale dei servizi e riferimento per il territorio comunale, senza però che da esso dipenda la quotidianità e la totalità delle funzioni di base.

La natura strategica della collocazione geografica di Piacenza ha fatto sì che anche in passato, oltre ad essersi caratterizzata come luogo privilegiato per l'insediamento di

attività produttive e logistiche, si presentasse ottimale anche per l'insediamento di aree militari.

Ad oggi buona parte di queste vaste aree sono perlopiù dismesse o in corso di dismissione.

Esse, come d'altro canto i numerosi eventi infrastrutturali e produttivi collocati soprattutto a Nord-Est lungo la riva del Po, rappresentano una vera e propria barriera allo sviluppo urbano e, in alcuni casi, una barriera che si trova molto addentro al tessuto urbano centrale.

Compito del piano è dunque quello di prefigurare possibili scenari e affrontare il tema della ricucitura della maglia urbana anche a fronte di ciò che potrà avvenire nel corso dei prossimi anni.

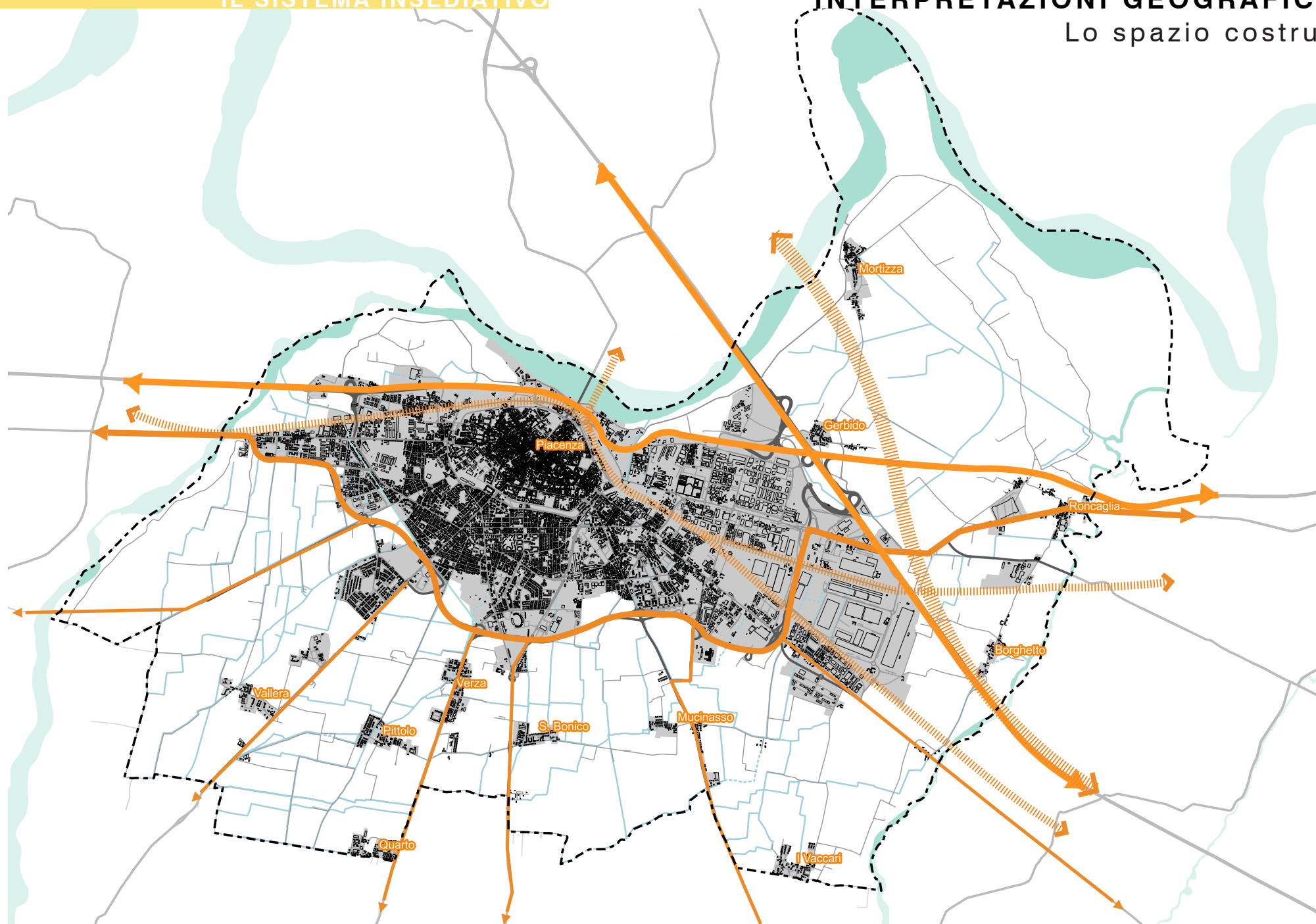
Il tema della dismissione, che interessa trasversalmente non solo le aree militari ma anche gli insediamenti produttivi, si configura come una problematica estremamente attuale per le polarità cittadine europee che nel corso del XX secolo hanno conosciuto una rapida espansione grazie alla spinta industriale.

Piacenza non fa eccezione, pertanto il compito del piano sarà anche quello di affrontare la tematica pianificando strategie finalizzate a dotare di nuova identità e funzione questi spazi che ne sono attualmente privi.

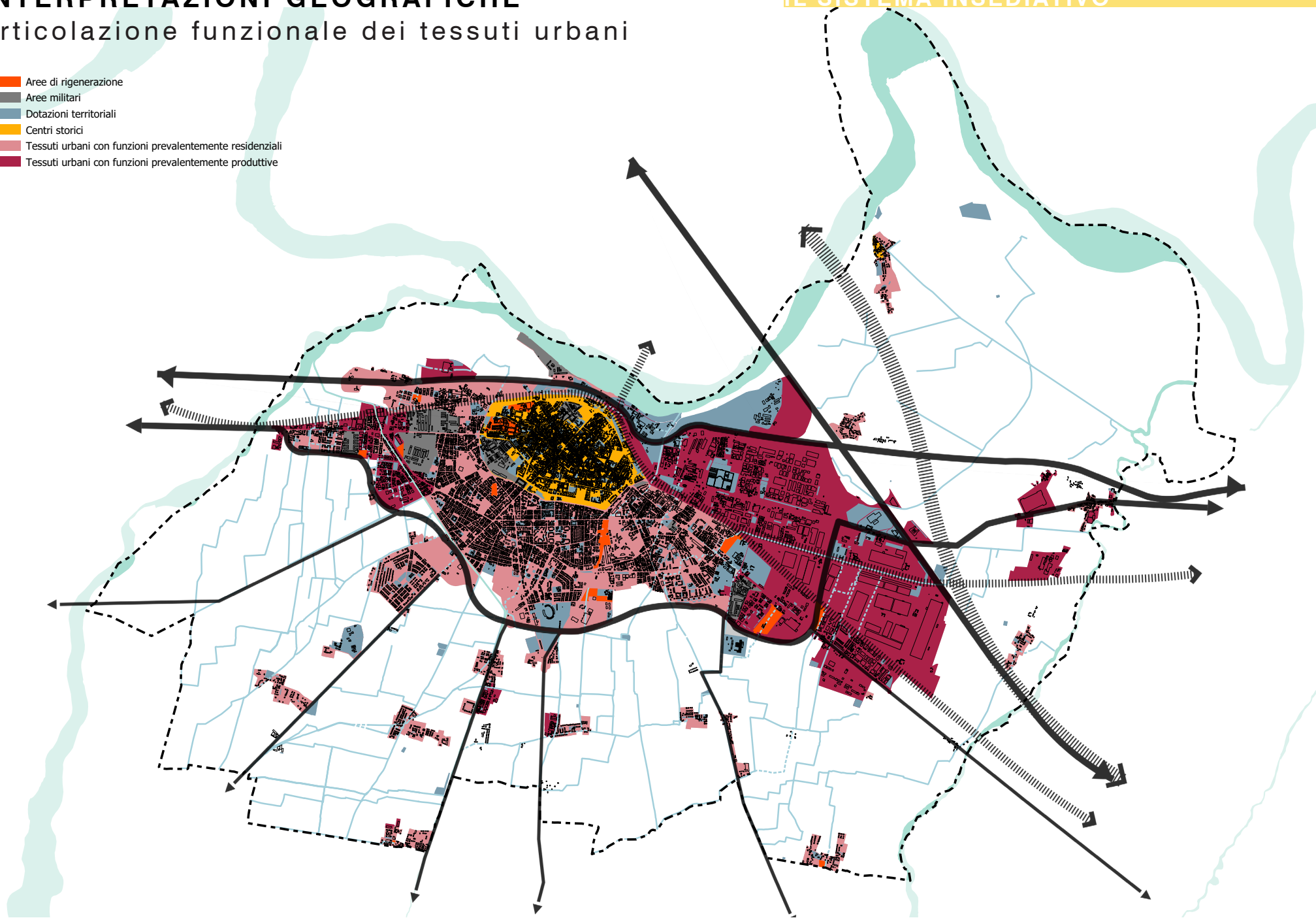
Ad oggi il sistema insediativo diffuso di Piacenza non si regge sui grandi eventi

infrastrutturali che la attraversano, ad eccezione dell'emergenza rappresentata dalla Tangenziale. Questi ultimi sono infatti funzionali ad un traffico d'area vasta, mentre il territorio piacentino risulta collegato da una rete viaria che segue l'andamento territoriale spesso costeggiando i numerosi canali e torrenti.

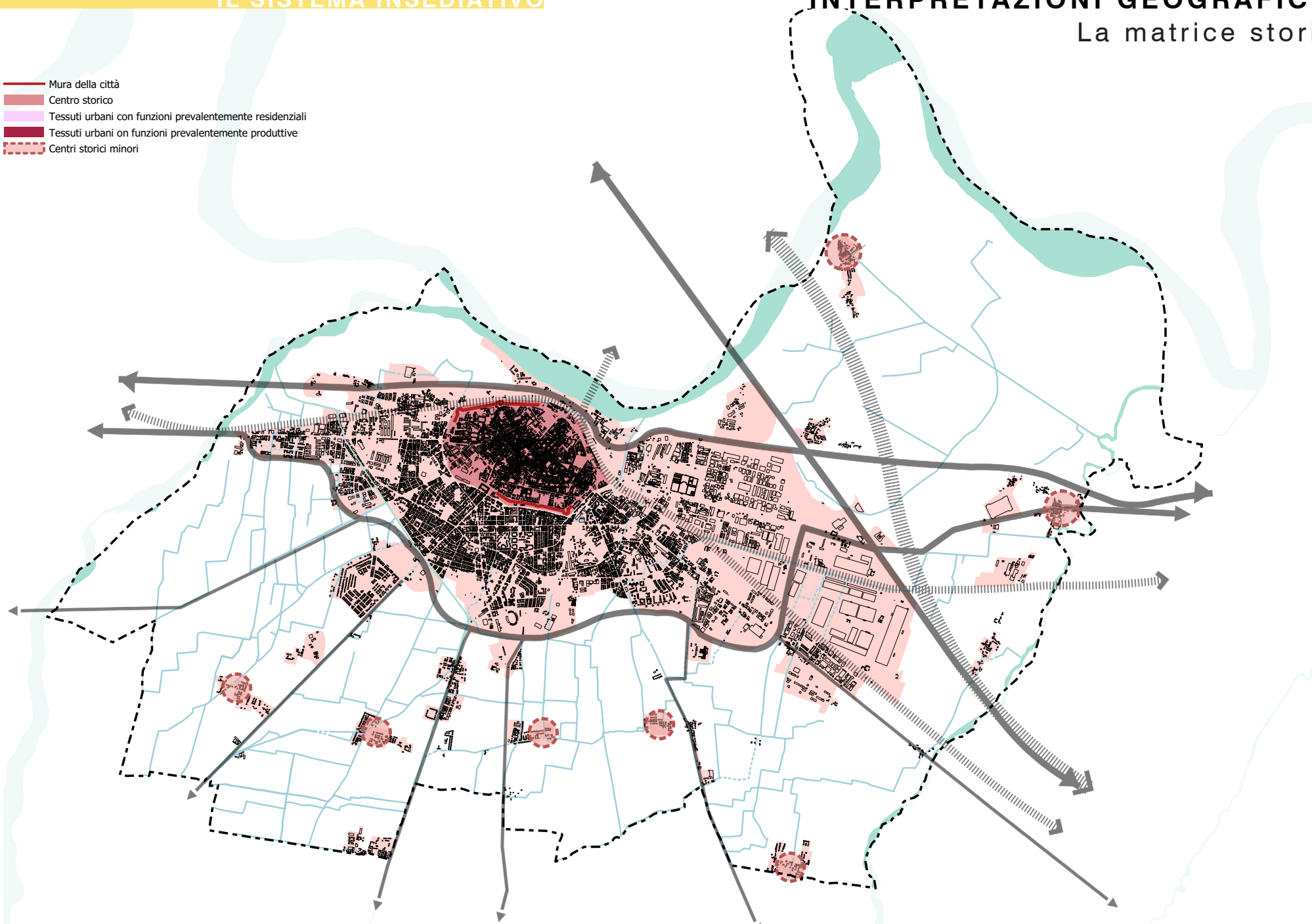
Oltre a pianificare dunque azioni di riconnessione e valorizzazione delle emergenze non solo del centro principale, ma anche del territorio rurale e dei centri minori, il piano avrà dunque il compito di stendere un piano d'azione volto alla mitigazione del traffico di attraversamento, dal quale si riscontrano allo stato attuale, situazioni di scarsa sicurezza stradale.



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



- Mura della città
- Centro storico
- Tessuti urbani con funzioni prevalentemente residenziali
- Tessuti urbani on funzioni prevalentemente produttive
- Centri storici minori





Dalla lettura geografico-interpretativa delle morfologie della città si possono già riconoscere delle “parti” che rispondono a regole insediative simili ovvero che hanno analoghe caratteristiche, che necessitano quindi di tipologie di interventi progettuali sugli spazi aperti simili.

L'analisi della Città per parti consente di evidenziare le caratteristiche insediative dei tessuti presenti e quindi, nella logica di un piano che si occuperà principalmente della città esistente, di costruire uno sfondo analitico per la gestione delle trasformazioni urbanistico\edilizie in tal senso.

Intervenire sulla città esistente vuol dire infatti, oltre che definire i principali luoghi della trasformazione e della rigenerazione urbana, anche stabilire le possibilità di riqualificazione dei tessuti urbani.

Le Parti di Città individuate in prima approssimazione sono le seguenti:

- 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 Poliraccordo autostradale;
- 6 - i Centri minori;
- 7 - la Città sparsa.

Il **Sistema della Via Emilia** comprende in particolare il centro storico del Capoluogo e il suo sviluppo principale lungo la Via Emilia Pavese e la Via Emilia Parmense.

Si tratta di un tessuto urbano a medio-alta densità, caratterizzato da un mix funzionale con prevalenza di edifici a corte di 2/3 piani per quanto riguarda la parte più storica.

Il tessuto urbano sviluppatosi lungo la Via Emilia è prevalentemente composto da quartieri funzionalmente misti.

Tali aree edificate sono intervallate talvolta da alcuni spazi aperti, pubblici e privati, come ad esempio i parchi urbani e sportivi, i percorsi ciclopedonali lungo le mura della città o tra i quartieri.

Si tratta di avviare un processo di lunga durata di rigenerazione urbanistica e ambientale della città esistente, lavorando sul binomio costruito e spazi

inutilizzati.

La **Città consolidata** comprende lo sviluppo successivo al centro storico, che si è insediato seguendo l'andamento delle mura e che ospita soprattutto una fitta maglia residenziale e i vari servizi, in particolare le scuole.

È la città di più recente formazione, la priorità di questo sistema insediativo è sicuramente la connessione tra i quartieri, le scuole, i servizi e il centro città, tramite una rete di percorsi per la mobilità dolce.

Chi abita questi luoghi deve essere in grado di potersi muovere con facilità e sicurezza in tutte le direzioni.

La **Città produttiva della Caorsana** comprende quella porzione di territorio piacentino che si inserisce tra il fiume Po e la Via Emilia.

Il suo sviluppo è stato fortemente influenzato dall'andamento degli insediamenti lungo la Strada Caorsana, dalla presenza della linea ferroviaria e del fiume Po.

Questo tessuto urbano è formato principalmente da capannoni ed edifici a blocco industriali di altezze variabili.

Al fine di giungere ad un più efficace funzionamento intermodale del sistema produttivo e logistico, la strategia mira alla separazione dei ruoli della stazione a servizio del sistema produttivo\logistico da quello a servizio dei passeggeri, individuando quello che sarà il Polo del Ferro, dove lo scarico merci potrà avvenire direttamente all'interno dell'area produttiva di Piacenza.

La **Città della Tangenziale** si sviluppa lungo il margine sud della città di Piacenza. Questi insediamenti seguono l'andamento dell'infrastruttura che a tratti segna un limite netto con il territorio agricolo e il sistema insediativo e in altri casi risulta parzialmente permeabile.

Si tratta di un tessuto urbano di medio-bassa densità, caratterizzato da un sistema di servizi, parchi pubblici urbani e alcuni edifici residenziali.

Il Piano in questo specifico caso vuole rafforzare i punti di permeabilità presenti per attraversare la tangenziale e connettere il territorio esterno con il tessuto più urbanizzato; ed intensificare la mitigazione verde dove la tangenziale si pone come barriera.

La **Città del Poliraccordo autostradale** comprende il tessuto urbano che si è sviluppato lungo il corridoio ecologico del fiume Po e il tratto autostradale che lo costeggia. Tali spazi costituiscono lo snodo per avviare una strategia di rigenerazione urbana sulla città esistente, secondo un processo di medio-lungo periodo che inevitabilmente si deve confrontare con la presenza di aree dismesse, abbandonate e sottoutilizzate presenti lungo il corsi d'acqua.

Le dimensioni ecologiche, paesaggistiche, funzionali e infrastrutturali svolgono una funzione centrale nel ripensamento della città esistente anche rispetto al ruolo di questi corridoi ed al loro rapporto con la Città storica che vi si affaccia.

I **centri minori** comprendono i vari abitati che negli anni si sono insediati e affermati lungo i principali assi di spostamento e lungo il Po.

Si tratta di centri di medie-piccole dimensioni, nati come espansioni di piccoli agglomerati rurali e diventati dei piccoli centri residenziali, dotati in alcuni casi di servizi primari, ma nella sostanza funzionalmente collegati con il Capoluogo e quindi con il sistema della Via Emilia.

La rigenerazione di questa porzione di Città è orientata a promuovere la valorizzazione multifunzionale di questi centri abitati, incentivando specifici mix funzionali in ragione delle differenti caratteristiche di ciascuno di essi, del loro rapporto con la campagna e con il telaio delle infrastrutture verdi e blu. Si tratta anche di attivare un processo di medio-lungo periodo capace di massimizzare le diverse vocazioni di ognuna di queste realtà urbano rurali, qualificando e mettendo in rete i centri tra loro.

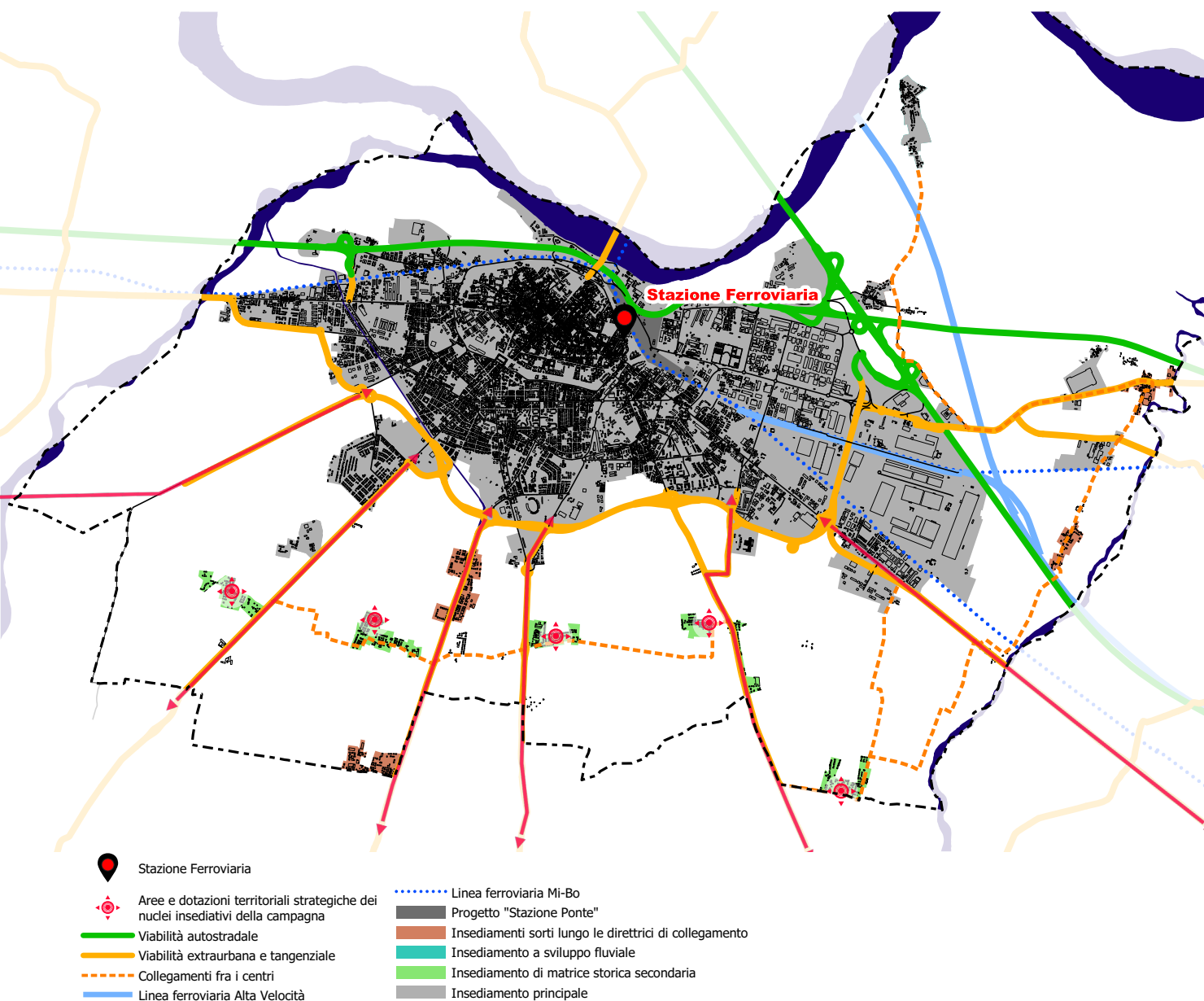
La **Città sparsa** è la campagna, con maggioranza di corti agricole isolate nello spazio rurale. È la città priva di uno spazio fisico percepibile e riconoscibile, ove l'edificato e gli spazi agricoli di pertinenza interagiscono tra loro. La strategia per questa parte verte sulla necessità di contrastare il consumo eccessivo del suolo agricolo, puntando sulla rigenerazione e riqualificazione dei luoghi più compromessi e sulla ricucitura dei bordi urbani.

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



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.

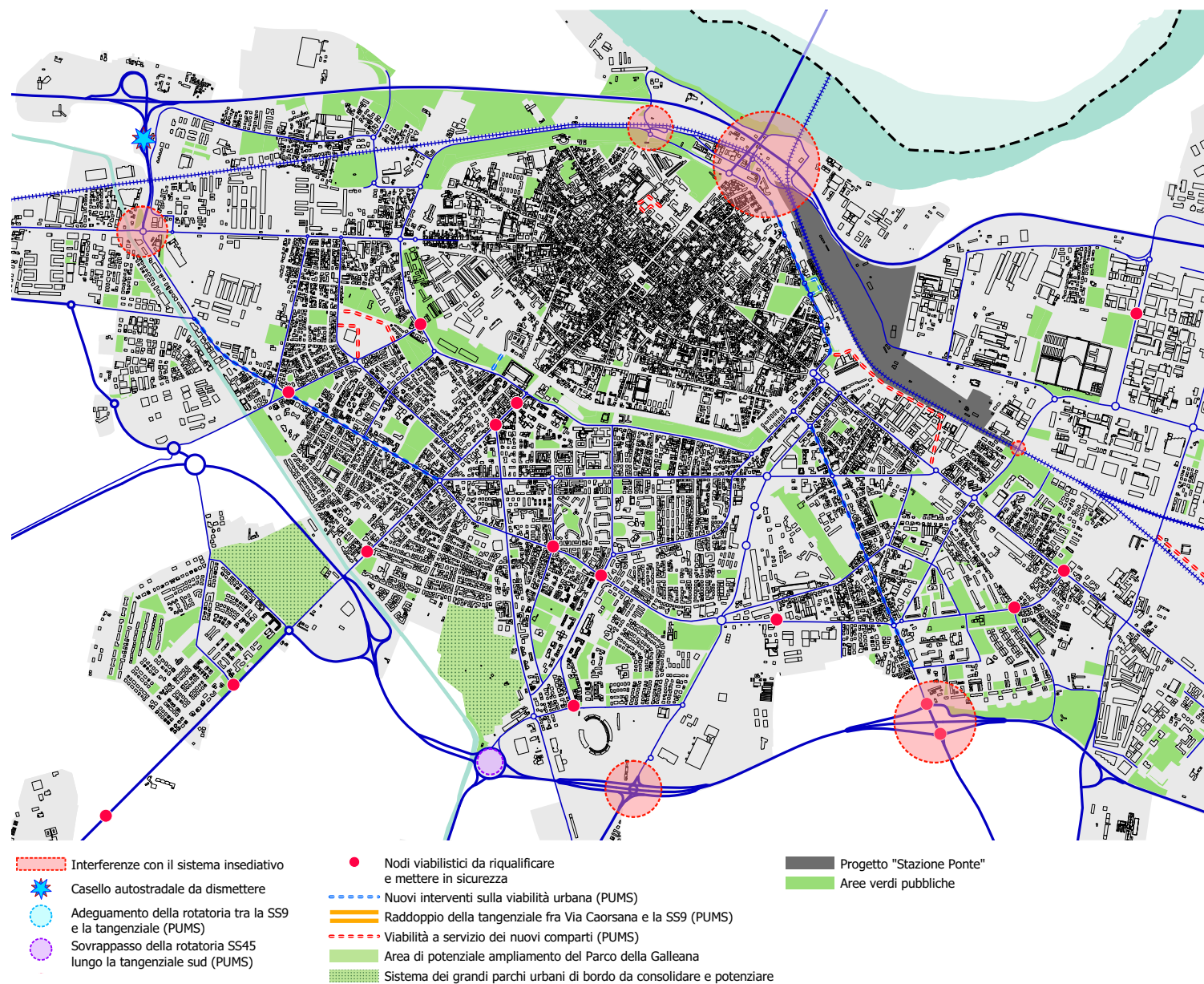
2.2 Le interferenze con il sistema insediativo

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.

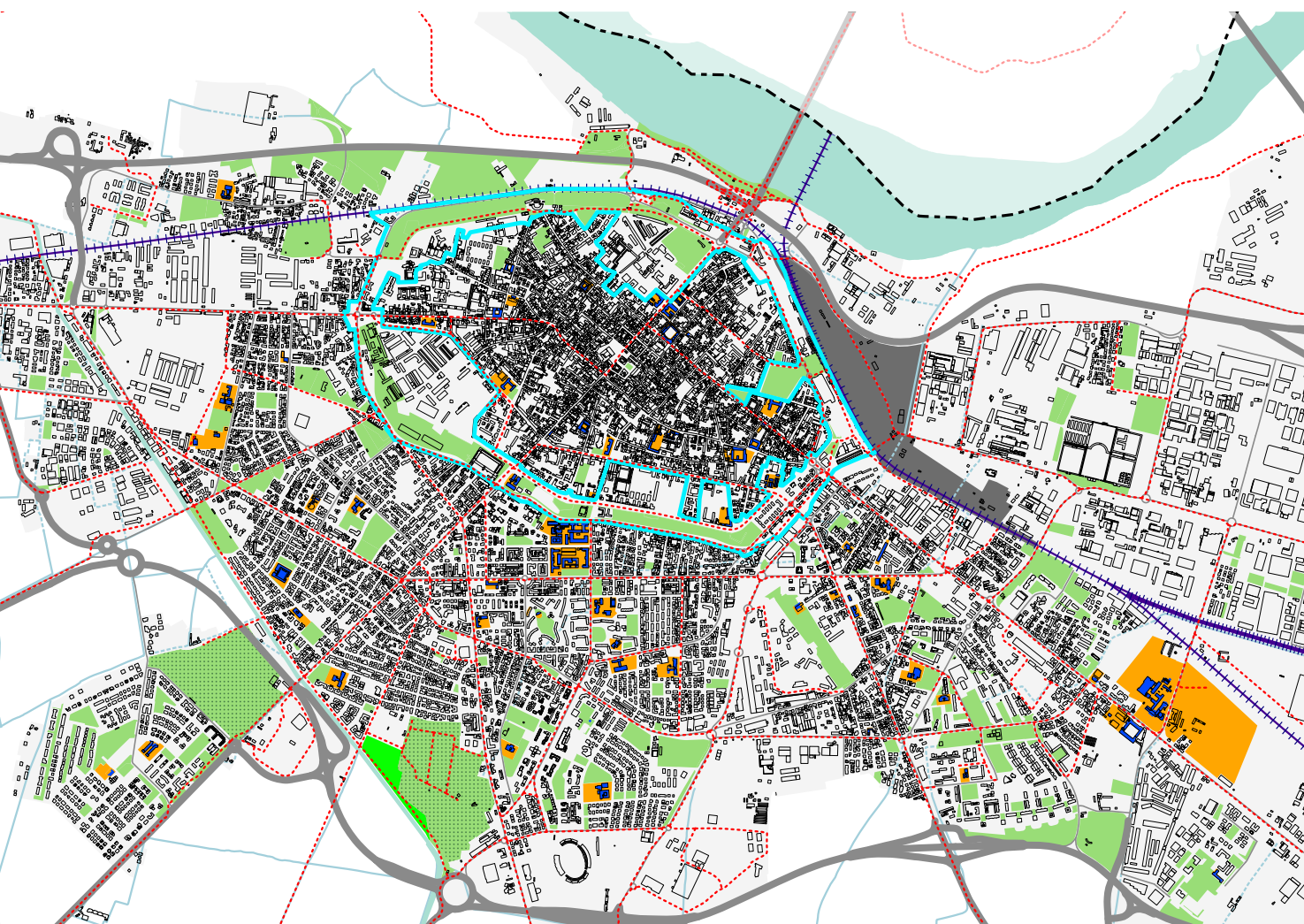
Questa problematica risulta evidente in corrispondenza della maggiori interferenze: laddove alle grandi infrastrutture, si aggiungono le reti viabilistiche minori si generano nodi a più livelli (come la sovrapposizione dell'autostrada, della ferrovia e di Via Roncaglia) nei quali ogni dinamica urbana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



2.3 La rete dei parchi urbani



----- Rete ciclopeditone esistente e di progetto (PUMS)

----- Progetto "Stazione Ponte"

■ Edifici scolastici

■ Aree per dotazioni scolastiche

----- Ring Verde (circuiti delle Mura storiche e rete dei giardini da qualificare e valorizzare)

■ Area di potenziale ampliamento del Parco della Galleana

■ Sistema dei grandi parchi urbani di bordo da consolidare e potenziare

■ Aree verdi pubbliche

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

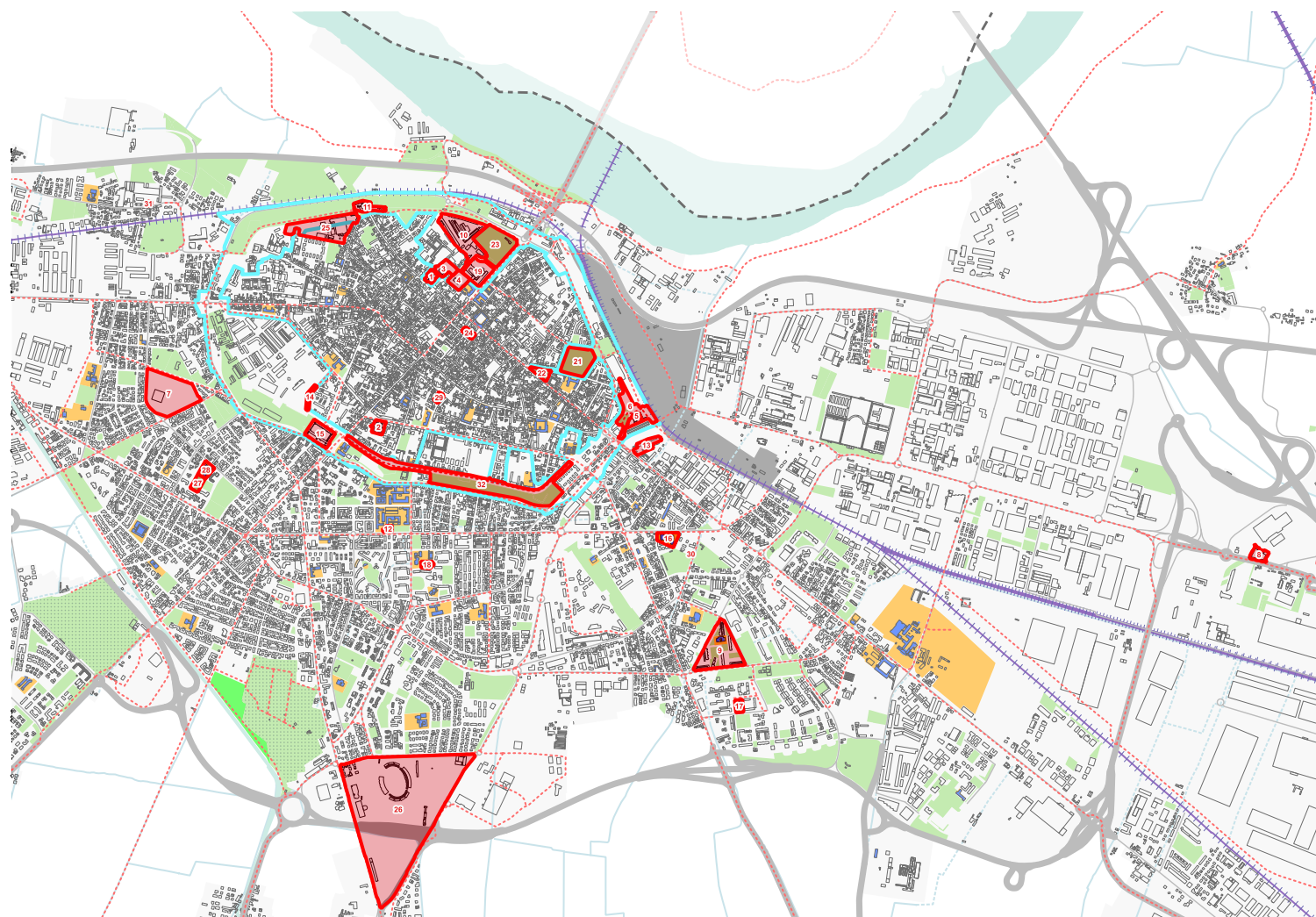
Oltre al ring verde, che individua il centro della Città, sono presenti parchi storici, di nuova formazione e pertinenziali dei servizi o dei centri sportivi.

Il Piano intende rigenerare e valorizzare i parchi storici (Giardini Margherita e Merluzzo) e integrarli in una rete di percorsi ciclopeditone 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.

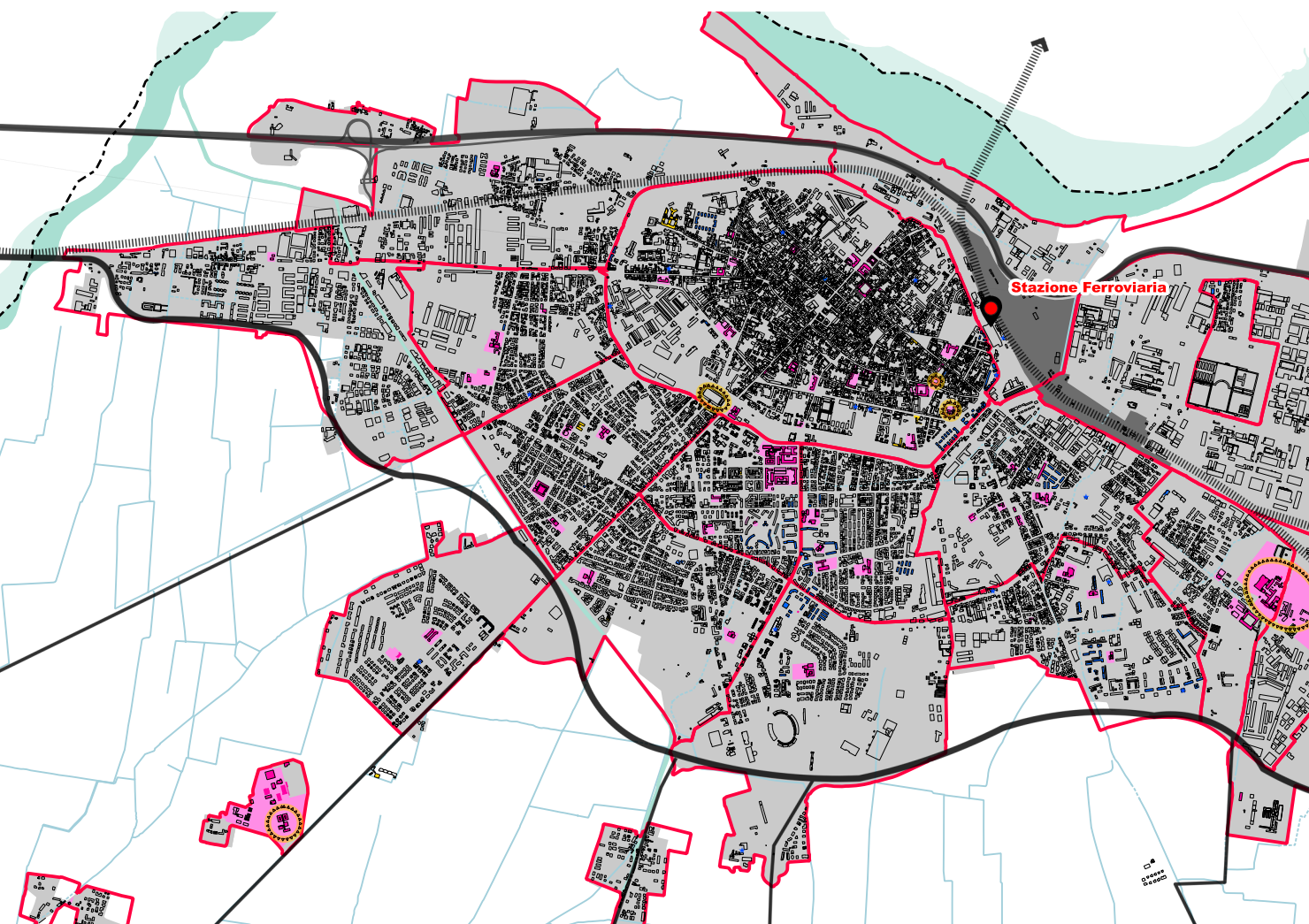
2.3 La rete dei parchi urbani



- 1 - Ex chiesa del Carmine come nuovo polo legato agli incontri e alle esposizioni
- 2 - Monastero di Santa Chiara come nuovo polo ricettivo per studenti e persone fragili
- 3 - Piazza Casali come nuovo Polo di attività commerciale e terziarie
- 4 - Piazza Cittadella come nuova area per la sosta
- 5 - Ex rimessa locomotori "Berzolla" come polarità urbana di collegamento tra il centro e la periferia industriale storica
- 6 - Aree pubbliche attorno all'ex rimessa locomotori "Berzolla"
- 7 - Ex Manifattura Tabacchi come nuovo polo scolastico e del social housing (PinQUA)
- 8 - Cascina San Savino come nuova polarità funzionale (PinQUA)
- 9 - Quartiere PEEP Farnesiana da riqualificare con nuovi interventi di edilizia pubblica
- 10 - Ex laboratorio Pontieri come nuovo polo per l'istruzione e i servizi
- 11 - Porta Borghetto come nuovo spazio polifunzionale
- 12 - Biblioteca di Viale Alighieri da ampliare e potenziare
- 13 - Ex mercato ortofrutticolo come nuova area per la sosta
- 14 - Ex caserma Zanardi Landi come potenziamento delle aree per la sosta
- 15 - Ex Ospedale Militare come nuovo polo universitario
- 16 - Scuola secondaria di 1° grado "Anna Frank" da ristrutturare e riqualificare
- 17 - Asilo nido "Arcobaleno" da ristrutturare e riqualificare
- 18 - Asilo nido "Astamban" da ristrutturare e riqualificare
- 19 - Palazzo Farnese da efficientare energeticamente, adeguare e mettere in sicurezza, con abbattimento delle barriere architettoniche
- 20 - "Palabanca" da riqualificare energeticamente con demolizione e ricostruzione dei corpi edilizi
- 21 - Giardini Margherita da riqualificare
- 22 - Giardini Merluzzo da riqualificare
- 23 - Parco dell'area Daturi da riqualificare
- 24 - Palazzo San Pietro (sede della Biblioteca comunale) da efficientare energeticamente, adeguare e mettere in sicurezza, con abbattimento delle barriere architettoniche
- 25 - Area ex ACNA da bonificare
- 26 - Centro polisportivo da riqualificare e potenziare con la realizzazione di una nuova vasca natatoria per la pratica agonistica
- 27 - Centro natatorio "Raffalda" da demolire e ricostruire
- 28 - Scuola primaria "Pezzani" da demolire e ricostruire
- 29 - Teatro municipale "Giuseppe Verdi" da efficientare energeticamente, adeguare e mettere in sicurezza
- 30 - Uffici comunali di Via Millo da mettere a norma e ampliare
- 31 - Nuovo polo scolastico per l'infanzia a Borgotrebbeia
- 32 - Area verde storica sottomura del pubblico passeggio da riqualificare e cablare



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.

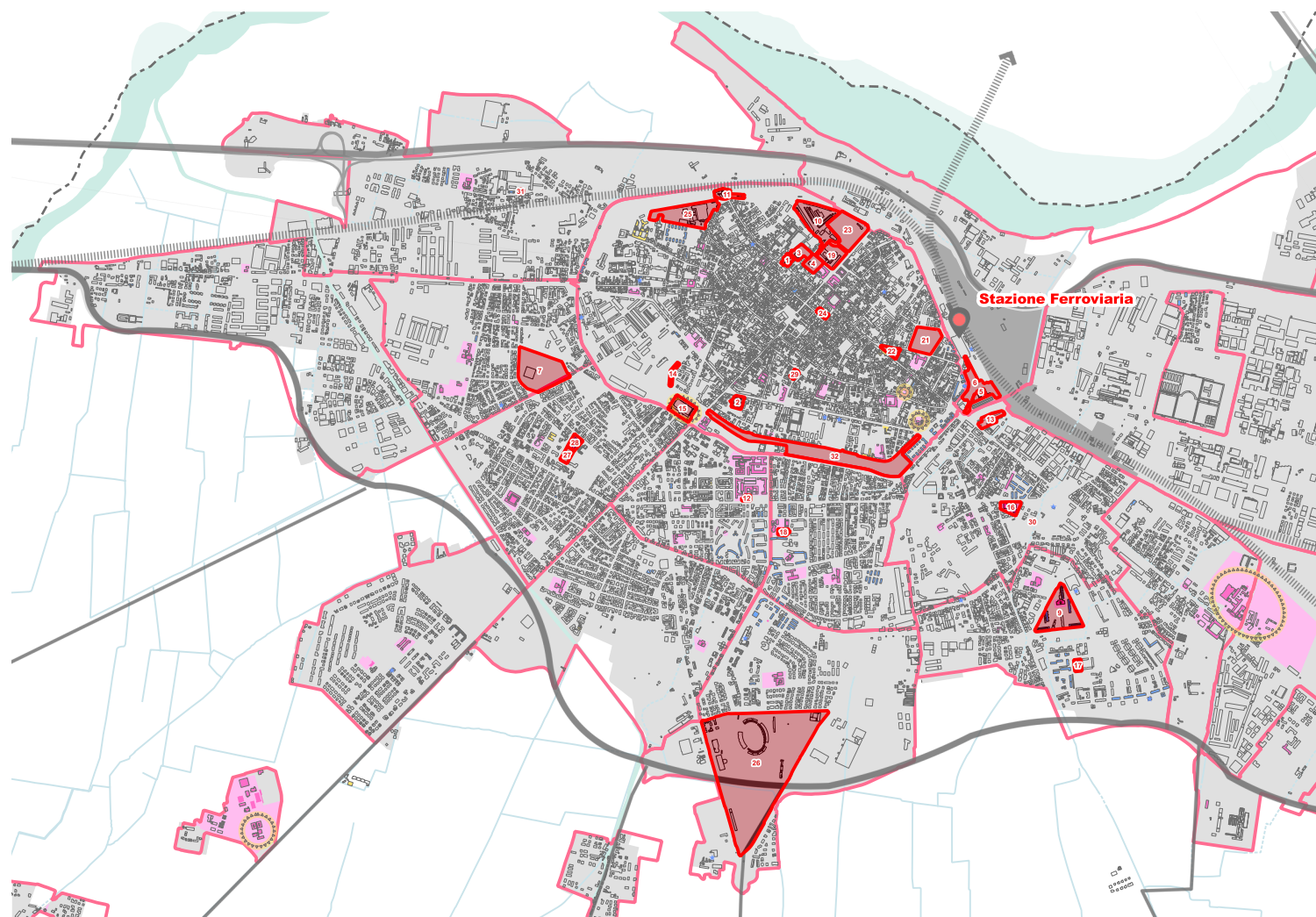
Le strutture scolastiche di base e quelle rivolte alla popolazione più anziana sono state oggetto di una indagine puntuale, articolata per parti omogenee di città, al fine di evidenziare le relazioni fra offerta attuale e tessuto sociale di prossimità.

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

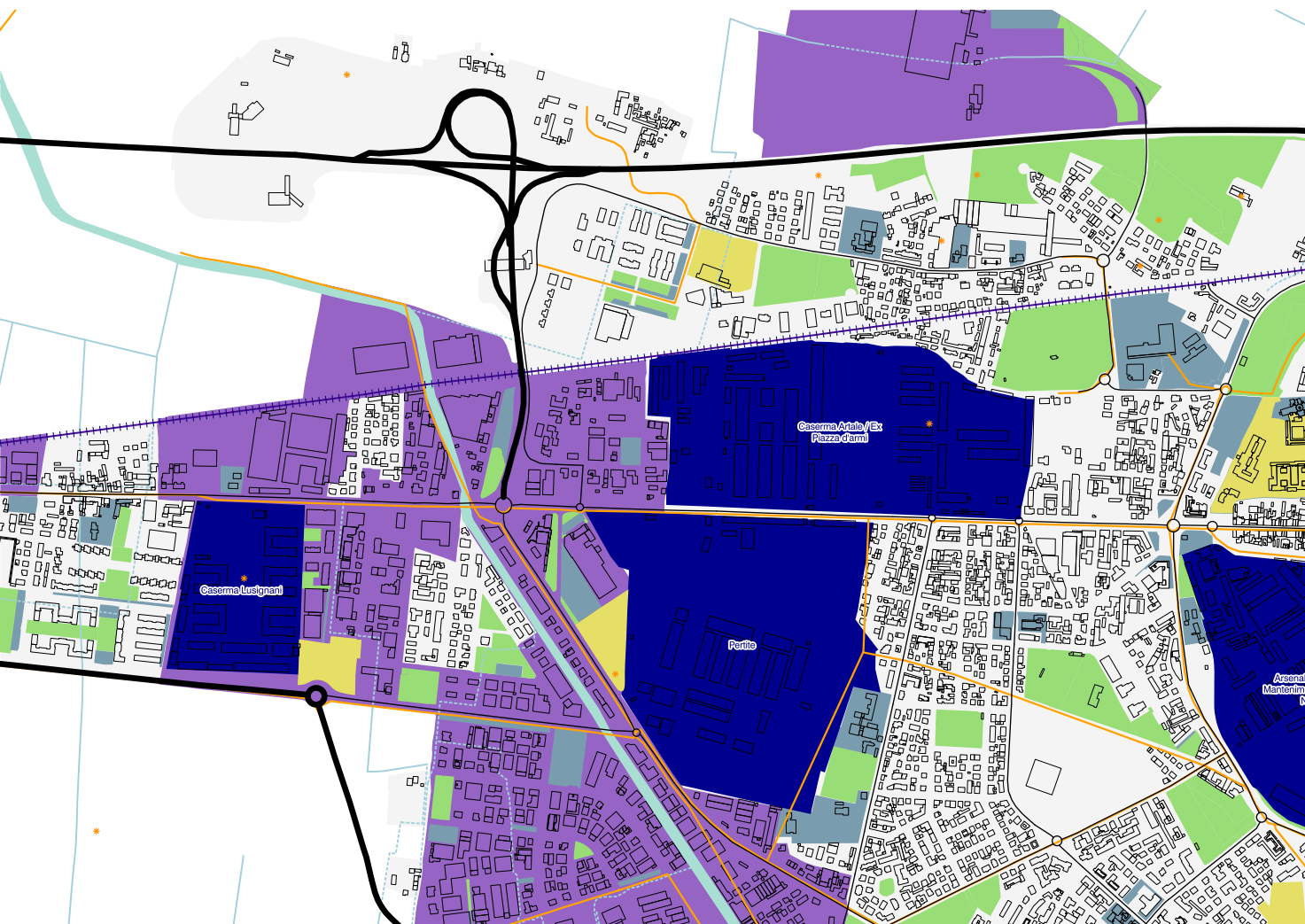
2.4 La rete delle dotazioni territoriali

n

- 1 - Ex chiesa del Carmine come nuovo polo legato agli incontri e alle esposizioni
- 2 - Monastero di Santa Chiara come nuovo polo ricettivo per studenti e persone fragili
- 3 - Piazza Casali come nuovo Polo di attività commerciale e terziarie
- 4 - Piazza Cittadella come nuova area per la sosta
- 5 - Ex rimessa locomotori "Berzolla" come polarità urbana di collegamento tra il centro e la periferia industriale storica
- 6 - Aree pubbliche attorno all'ex rimessa locomotori "Berzolla"
- 7 - Ex Manifattura Tabacchi come nuovo polo scolastico e del social housing (PinQUA)
- 9 - Quartiere PEEP Farnesiana da riqualificare con nuovi interventi di edilizia pubblica
- 10 - Ex laboratorio Pontieri come nuovo polo per l'istruzione e i servizi
- 11 - Porta Borghetto come nuovo spazio polifunzionale
- 12 - Biblioteca di Viale Alighieri da ampliare e potenziare
- 13 - Ex mercato ortofrutticolo come nuova area per la sosta
- 14 - Ex caserma Zanardi Landi come potenziamento delle aree per la sosta
- 15 - Ex Ospedale Militare come nuovo polo universitario
- 16 - Scuola secondaria di 1° grado "Anna Frank" da ristrutturare e riqualificare
- 17 - Asilo nido "Arcobaleno" da ristrutturare e riqualificare
- 18 - Asilo nido "Astamban" da ristrutturare e riqualificare
- 19 - Palazzo Farnese da efficientare energeticamente, adeguare e mettere in sicurezza, con abbattimento delle barriere architettoniche
- 21 - Giardini Margherita da riqualificare
- 22 - Giardini Merluzzo da riqualificare
- 23 - Parco dell'area Daturi da riqualificare
- 24 - Palazzo San Pietro (sede della Biblioteca comunale) da efficientare energeticamente, adeguare e mettere in sicurezza, con abbattimento delle barriere architettoniche
- 25 - Area ex ACNA da bonificare
- 26 - Centro polisportivo da riqualificare e potenziare con la realizzazione di una nuova vasca natatoria per la pratica agonistica
- 27 - Centro natatorio "Raffalda" da demolire e ricostruire
- 28 - Scuola primaria "Pezzani" da demolire e ricostruire
- 29 - Teatro municipale "Giuseppe Verdi" da efficientare energeticamente, adeguare e mettere in sicurezza
- 30 - Uffici comunali di Via Millo da mettere a norma e ampliare
- 31 - Nuovo polo scolastico per l'infanzia a Borgotrebbeia
- 32 - Area verde storica sottomura del pubblico passeggio da riqualificare e cablare



2.5 I luoghi della rigenerazione: Via Emilia Pavese



* 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

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.

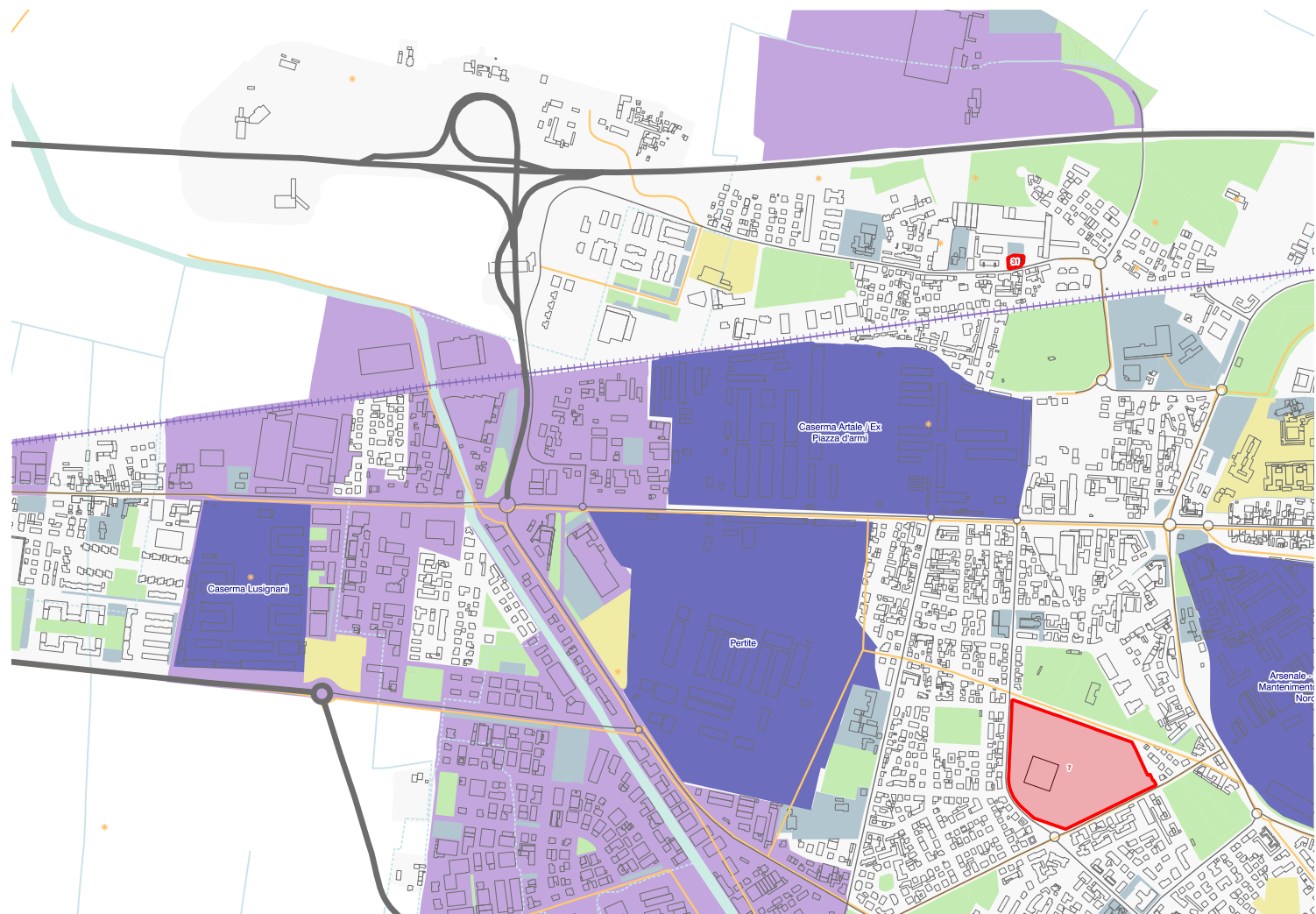
2.5 I luoghi della rigenerazione: Via Emilia Pavese

n

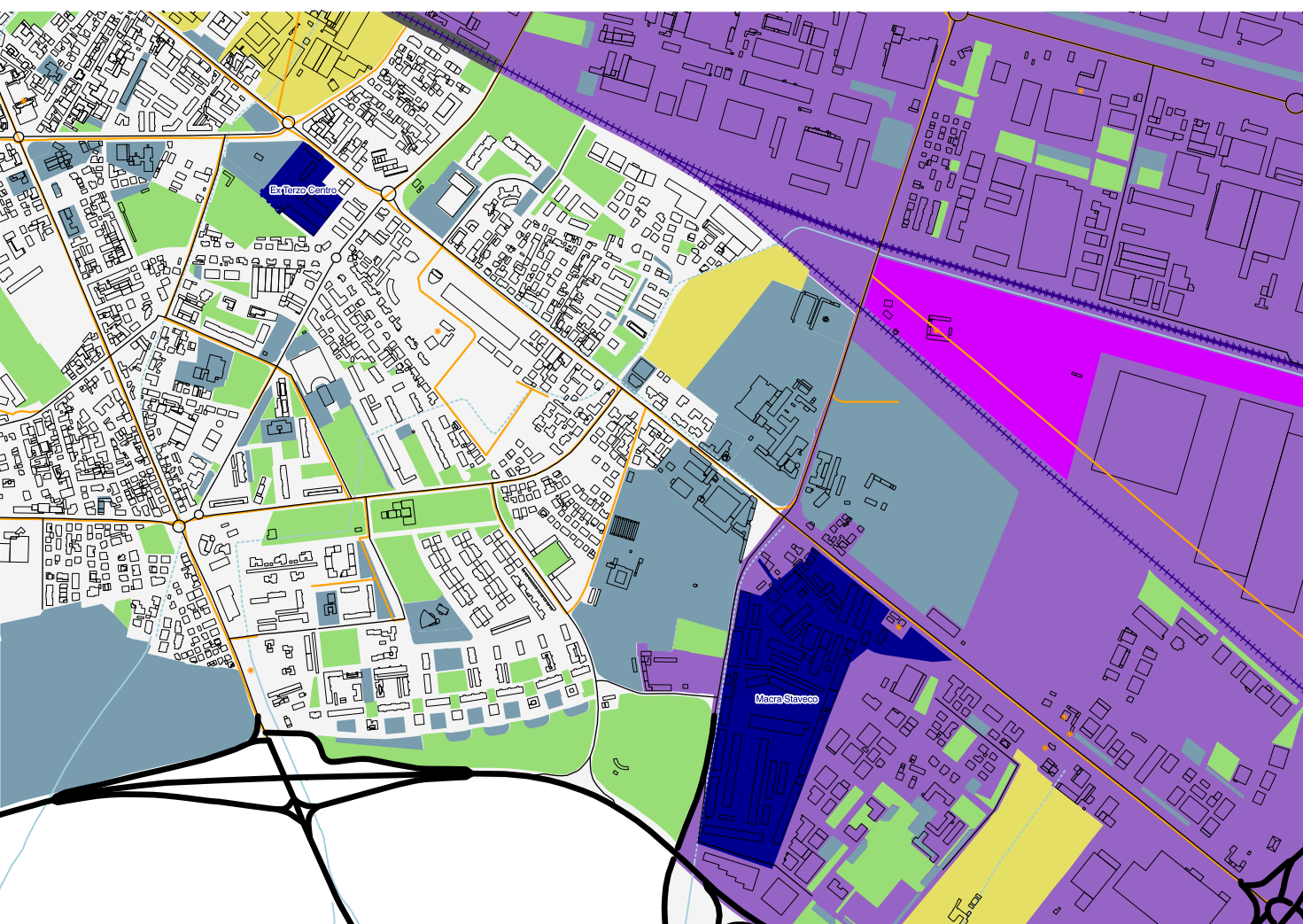
7 -Ex Manifattura Tabacchi come nuovo polo scolastico e del social housing (PinQUA)

31 - Nuovo polo scolastico per l'infanzia a Borgotrebbeia

L'effetto barriera per le aree residenziali è, perciò, molto pesante e compito del piano sarà pertanto quello di individuare azioni di ricucitura della maglia urbana e riconnessione dell'edificato ad Ovest con le altre parti del tessuto urbanizzato ad Est, confrontandosi sia con i progetti d'area vasta relativi a modifiche nella viabilità (realizzazione di casello autostradale A1 a Rottofreno) i progetti di eventuali dismissione in corso, sia prevedendo eventuali mutamenti per le aree attualmente in esercizio.



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

Sistemi 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.

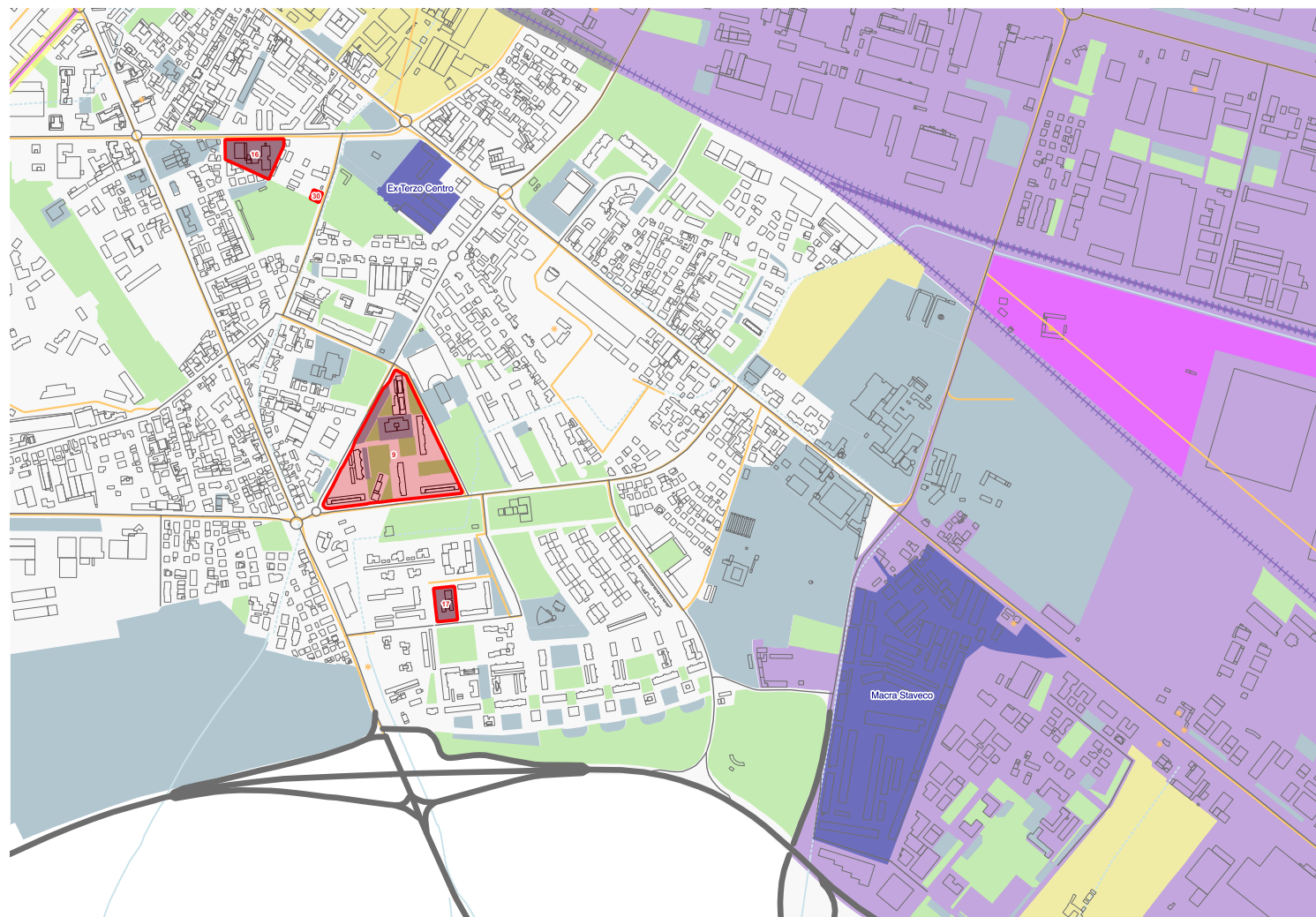
Inoltre, sarà possibile pensare ad interventi di mitigazione degli episodi del tessuto produttivo in continuità con gli interventi di sicurezza stradale e mitigazione infrastrutturale che interesseranno l'asse della Via Emilia.

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.

2.6 I luoghi della rigenerazione: Via Emilia Parmense

n

- 9 - Quartiere PEEP Farnesiana da riqualificare con nuovi interventi di edilizia pubblica
- 16 - Scuola secondaria di 1° grado "Anna Frank" da ristrutturare e riqualificare
- 17 - Asilo nido "Arcobaleno" da ristrutturare e riqualificare energeticamente, adeguare e mettere in sicurezza
- 30 - Uffici comunali di Via Millo da mettere a norma e ampliare





IL SISTEMA DEI LUOGHI CENTRALI



Le aree centrali della città di Piacenza costituiscono un sistema territoriale a se' stante, vero e proprio fulcro per le dinamiche socioeconomiche del piacentino e per questa ragione, si configurano come il luogo di alcune delle criticità di maggior rilievo.

Il cuore della città è facilmente identificabile e delimitato dai resti delle mura dotate di un sistema di verde pubblico ad esse associato.

Al suo interno trova luogo, tutt'ora, la principale maglia di commercio al dettaglio, dando al centro storico la sua caratteristica dinamicità.

Il nucleo urbano principale si configura, nei suoi luoghi centrali, come un luogo di servizi che si declinano in parchi urbani, servizi, centri sportivi, luoghi di culto, scuole, università, attrazioni culturali e luoghi d'interesse per la socialità.

Questa dimensione degli spazi centrali caratterizza il ruolo di Piacenza rispetto al suo interno ma, anche e soprattutto, rispetto al suo ruolo nel panorama territoriale.

L'accessibilità al luogo centrale dei servizi diventa dunque un tema non solamente di competenza strettamente locale e il suo potenziamento deve riferirsi all'utenza potenziale e ad una platea ben più vasta ed allargata rispetto a quella strettamente urbana.

Gli spazi centrali, dunque, svolgono un

ruolo di primo piano nello sviluppo di un funzionamento intermodale del sistema urbano.

Quelli che attualmente si configurano come luoghi della centralità e il cui fronte risulta rivolto verso l'interno della città stessa, dovranno rivolgersi verso l'esterno, verso i luoghi strategici della rigenerazione.

In primo luogo la Stazione Ferroviaria, al suo ruolo intermodale e di riferimento, non soltanto per l'utenza che intende usufruire dei servizi ferroviari, ma anche un riferimento per l'utenza in ingresso alla città di Piacenza. Un vero e proprio luogo di servizi, sulla scia delle numerose esperienze di riqualificazione spaziale e funzionale.

Un suo diverso assetto consente, inoltre, la possibilità di riconnettere al nucleo centrale una parte di città dimenticata e sottoutilizzata e il suo naturale affaccio sul Po, rivitalizzando una direttrice dimenticata dell'evoluzione urbana, che non comporterà alcun aumento nel consumo di suolo, bensì un ripensamento di spazi già urbanizzati ed un ricucitura degli stessi.

I luoghi centrali di Piacenza sono dunque destinati a mutare profondamente nella forma e nelle dinamiche uscendo, forse per la prima volta nella loro centralità, al di fuori del confine dato dalle antiche mura.

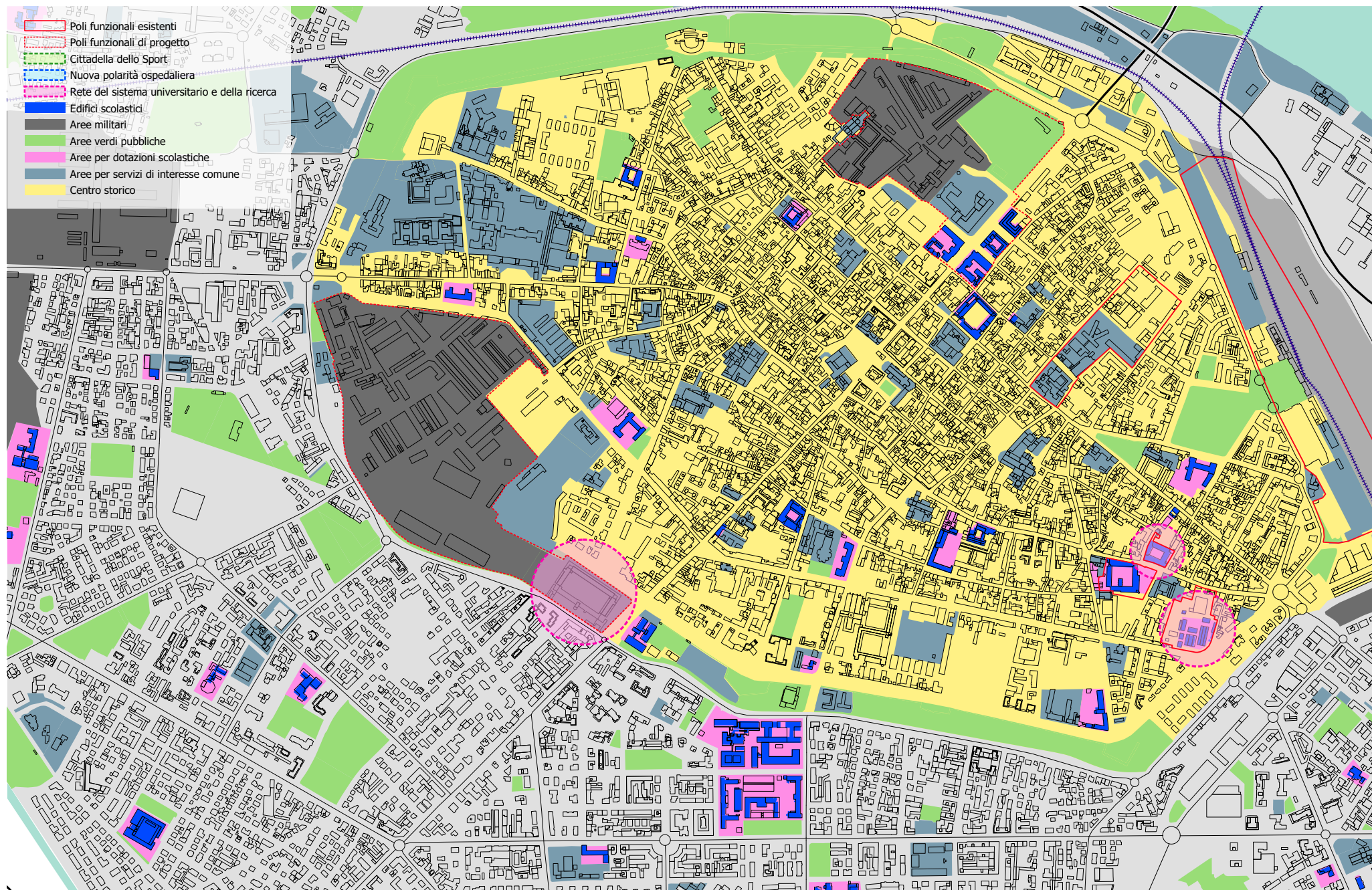
La maglia stradale dei luoghi centrali

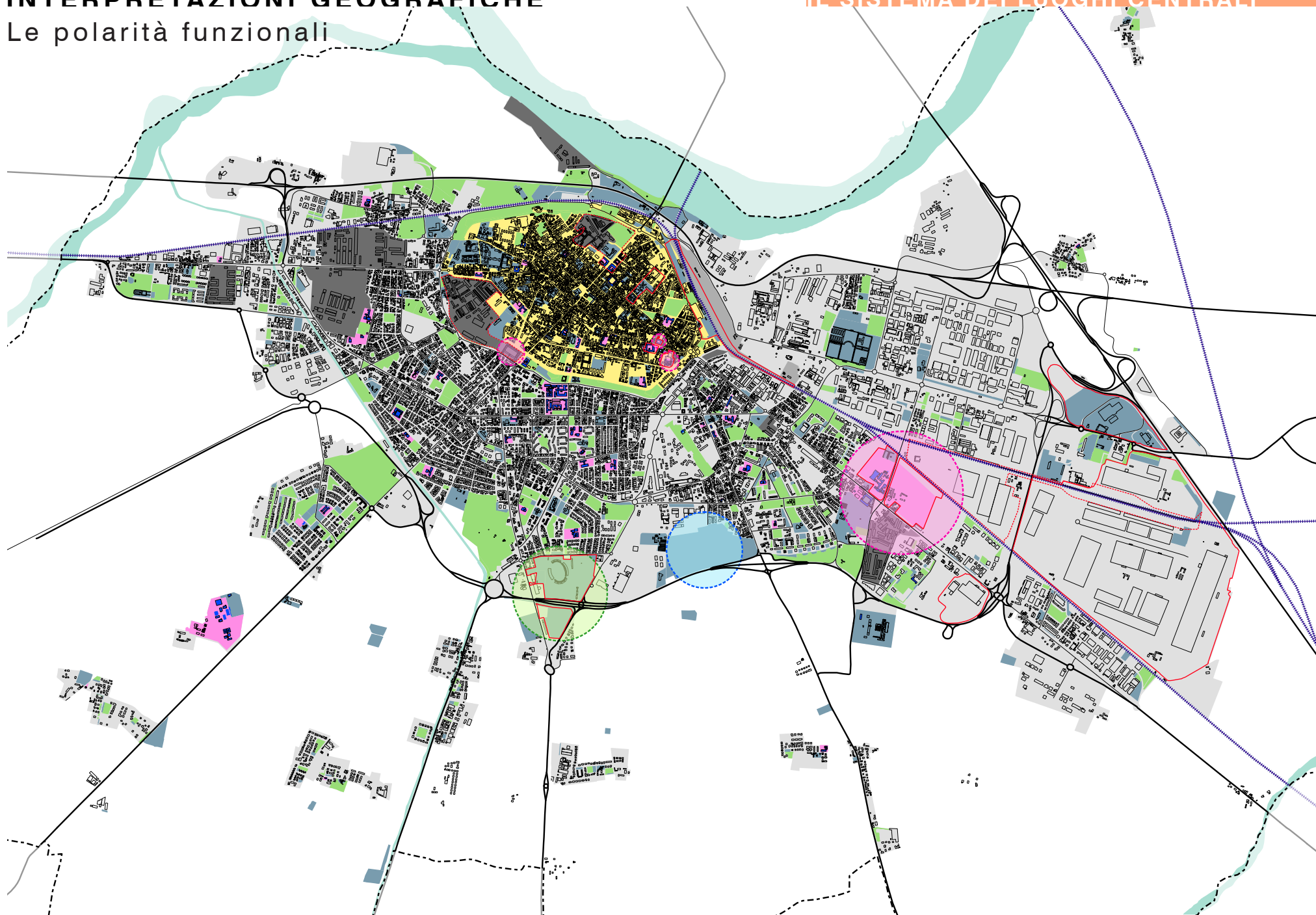
completerà la sua transizione verso una mobilità quasi esclusivamente ciclopedonale integrando al suo interno gli accessi al sistema dei percorsi di fruizione territoriale che diverranno così percorsi di ingresso alla polarità centrale dalle varie parti del territorio comunale.

Ad accompagnare questa transizione, oltre alla rete dei percorsi ciclopedonali su scala comunale, contribuiranno anche le progettualità per il completamento ed il rafforzamento del ring verde, l'insieme dei parchi e delle aree a verde pubblico che si costituiscono in corrispondenza delle antiche mura.

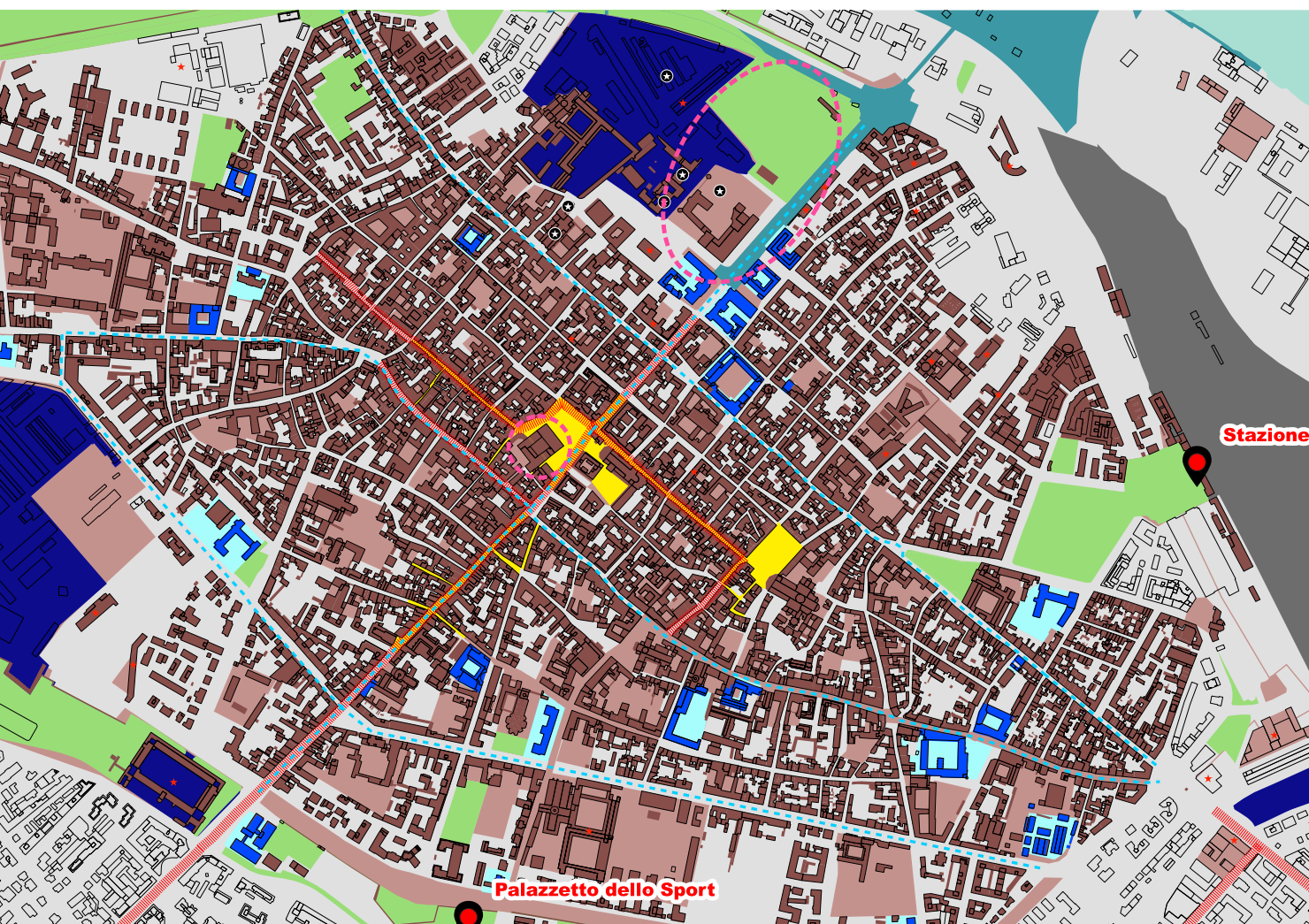
Il centro storico di Piacenza dovrà dunque essere riconoscibile nella maglia urbana, non solo dai punti di vista prioritari sulla città ma anche a livello del suolo dal visitatore in ingresso.

Pertanto dovranno essere rafforzati gli assi generatori della maglia urbana nella loro componente ciclopedonale e di fruizione turistica, di concerto con il completamento di un percorso, già esistente, che consenta di ripercorrere il tracciato delle antiche mura.





3.1 Il potenziamento degli spazi centrali



- | | | |
|---|---|---|
| ★ Edifici del centro storico abbandonati | Edifici scolastici | Aree verdi pubbliche |
| ⊙ Isola dei musei | Aree Pedonali Urbane (APU) | Aree militari |
| --- Principali assi stradali | Aree per dotazioni scolastiche | Progetto "Stazione Ponte" |
| --- Luoghi della cultura da valorizzare | Area di potenziale ampliamento del Parco del | Rete diffusa dei monumenti e degli edifici di valore storico-architettonico |
| --- Assi commerciali portanti | Sistema dei grandi parchi urbani di bordo da consolidare e potenziare | |
| Edifici del Centro Storico da sottoporre a disciplina particolareggiata | Aree verdi pubbliche | |

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.

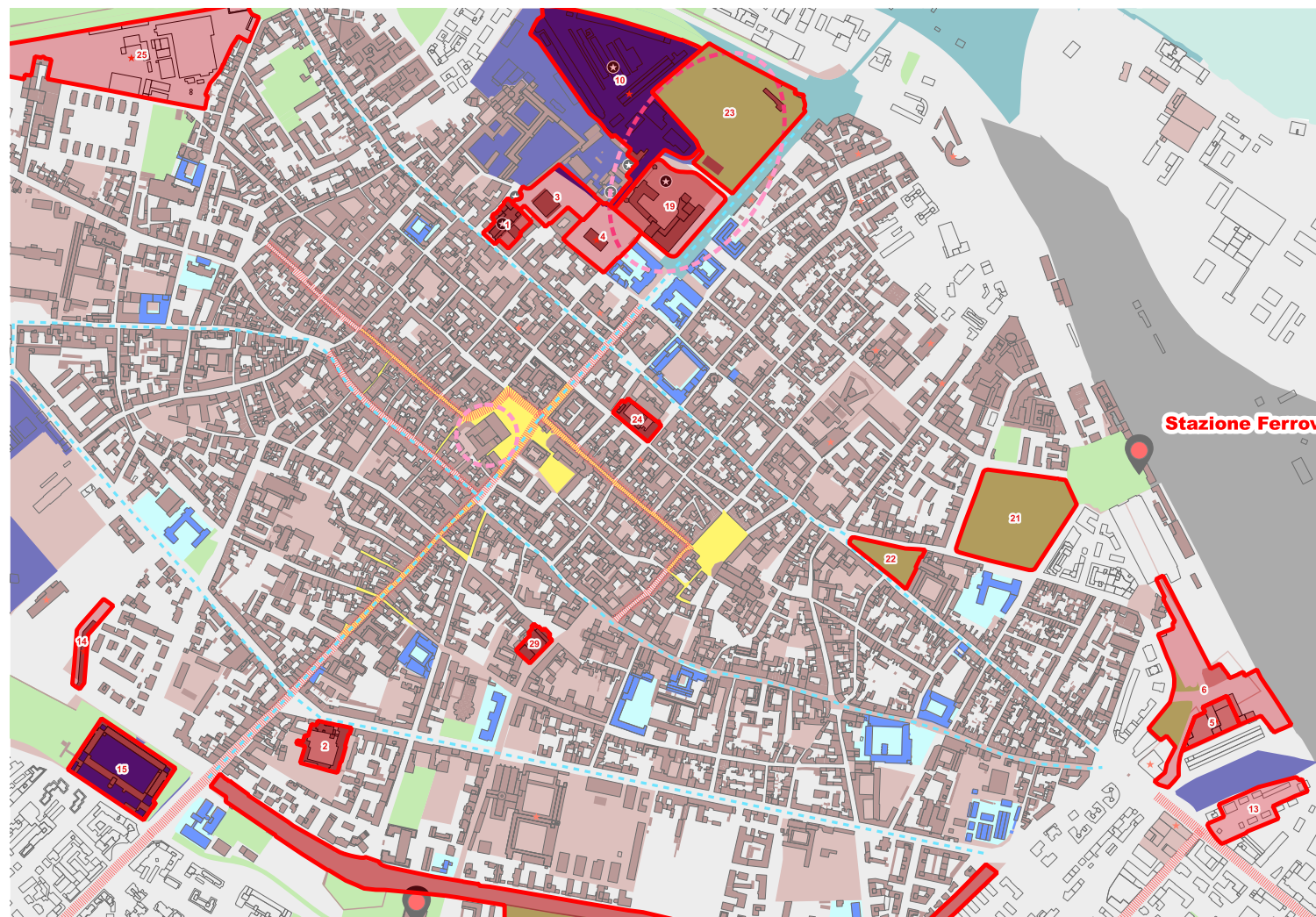
La rete dei servizi deve dunque trovare unitarietà con la maglia urbana e le progettualità degli anni a venire dovranno dunque muoversi completando ed integrando questo disegno. Non ultima l'attrattività esercitata dai luoghi centrali di Piacenza dovrà confrontarsi con la sua realtà turistica, valorizzando gli assi generatori della maglia urbana storica, le visuali prioritarie ed i luoghi identitari principali mirando a costituire un organismo unitario all'interno del recinto delle storiche mura, allargando l'offerta culturale e museale da Palazzo Farnese agli edifici ex militari (Isola dei musei).

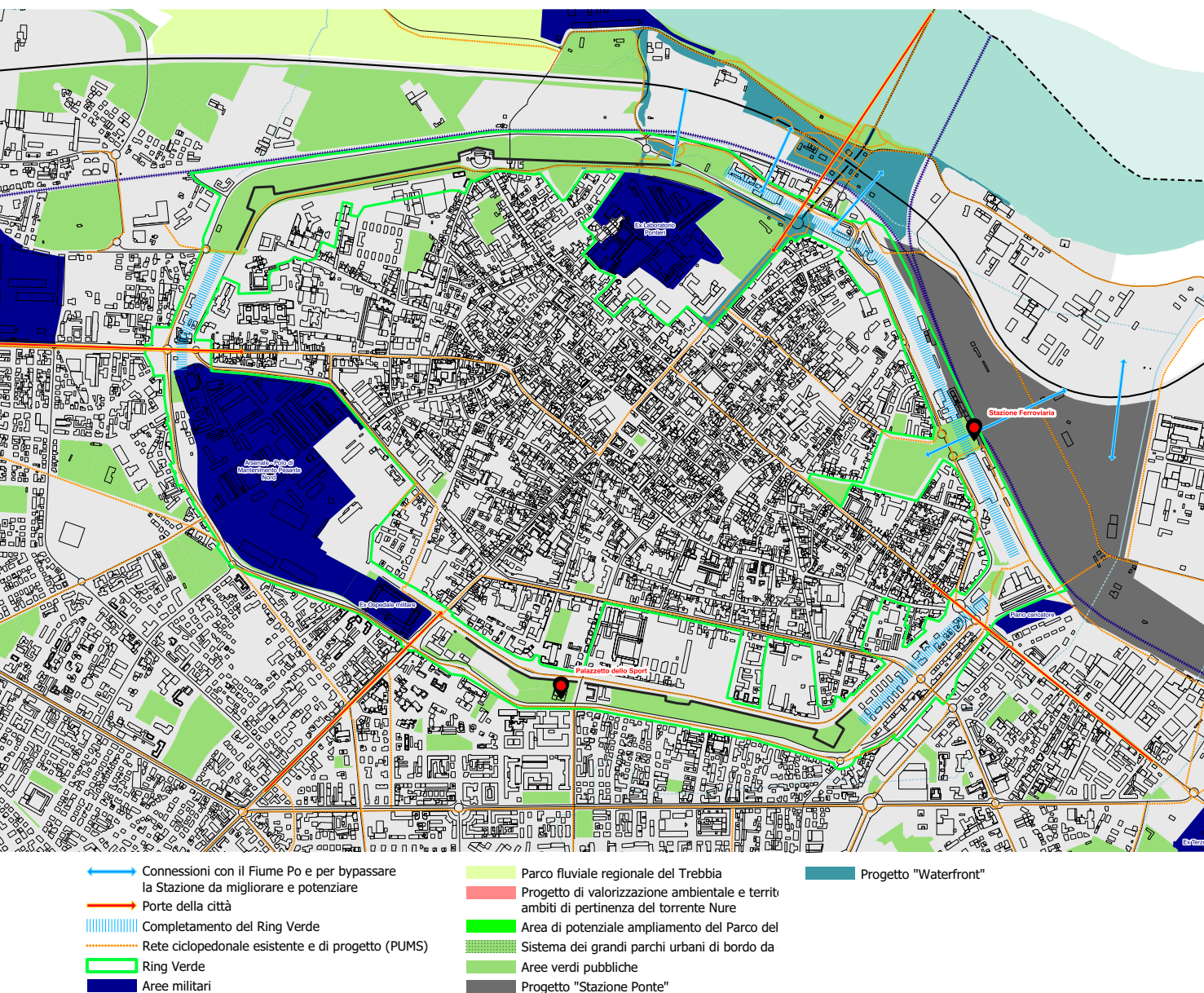
il rafforzamento degli spazi centrali deve coinvolgere tutti i quartieri, rilanciando i luoghi di aggregazione "di vicinato", spazi anche piccoli polifunzionali che possano diventare punti di riferimento e di incontro.

3.1 Il potenziamento degli spazi centrali

n

- 1 - Ex chiesa del Carmine come nuovo polo legato agli incontri e alle esposizioni
- 2 - Monastero di Santa Chiara come nuovo polo ricettivo per studenti e persone fragili
- 3 - Piazza Casali come nuovo Polo di attività commerciale e terziarie
- 4 - Piazza Cittadella come nuova area per la sosta
- 10 - Ex laboratorio Pontieri come nuovo polo per l'istruzione e i servizi
- 14 - Ex caserma Zanardi Landi come potenziamento delle aree per la sosta
- 15 - Ex Ospedale Militare come nuovo polo universitario
- 19 - Palazzo Farnese da efficientare energeticamente, adeguare e mettere in sicurezza, con abbattimento delle barriere architettoniche
- 21 - Giardini Margherita da riqualificare
- 22 - Giardini Merluzzo da riqualificare
- 23 - Parco dell'area Daturi da riqualificare
- 24 - Palazzo San Pietro (sede della Biblioteca comunale) da efficientare energeticamente, adeguare e mettere in sicurezza, con abbattimento delle barriere architettoniche
- 25 - Area ex ACNA da bonificare
- 29 - Teatro Municipale da efficientare energeticamente, adeguare e mettere in sicurezza
- 32 - Area verde storica sottomura del pubblico passeggio da riqualificare e cablare





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.

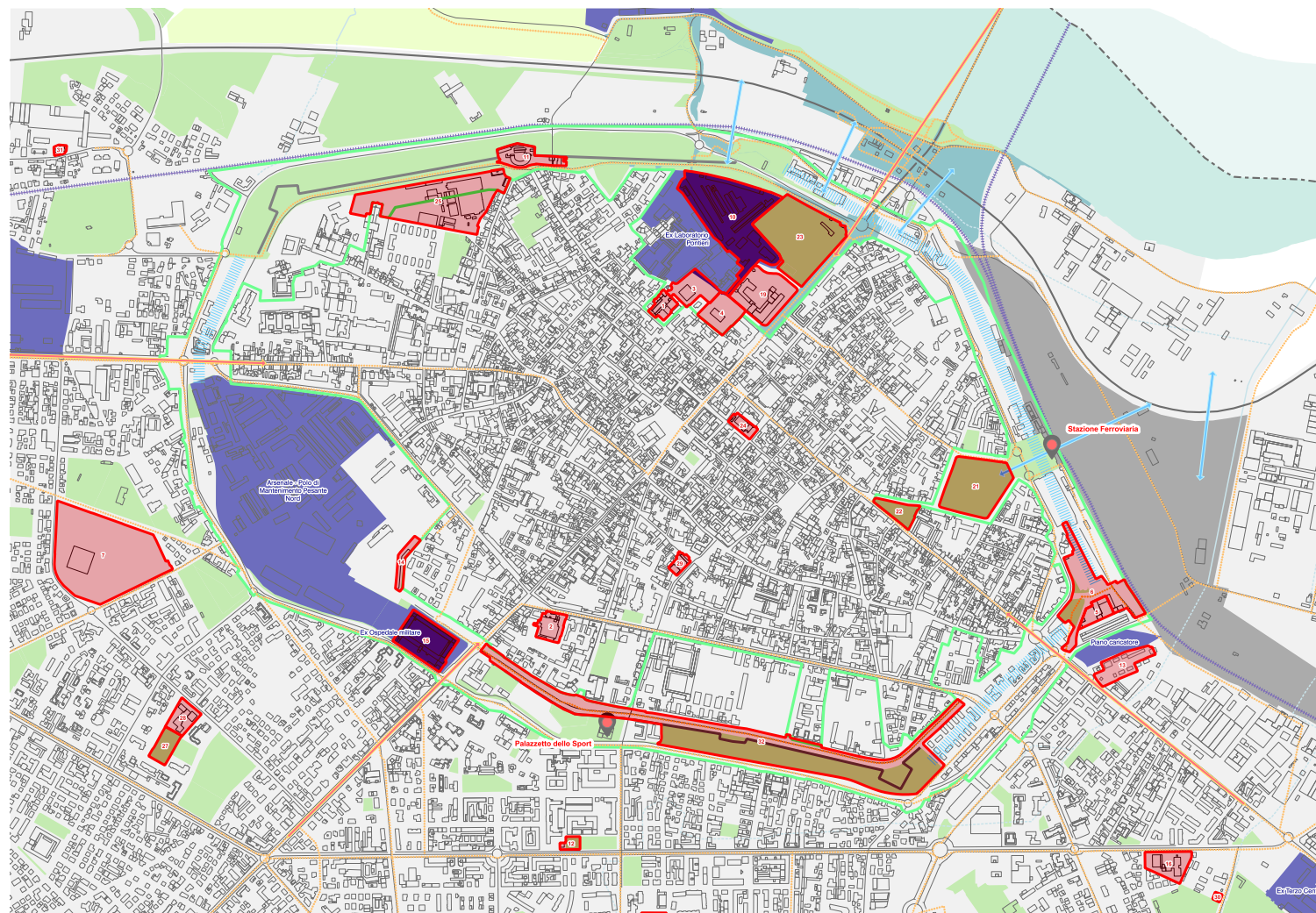
Il Piano promuove la continuità dell'anello verde esaltando i tratti esistenti e recuperando quelli squalificati integrandoli, dove sono previste, alle azioni messe in campo per le aree di rigenerazione

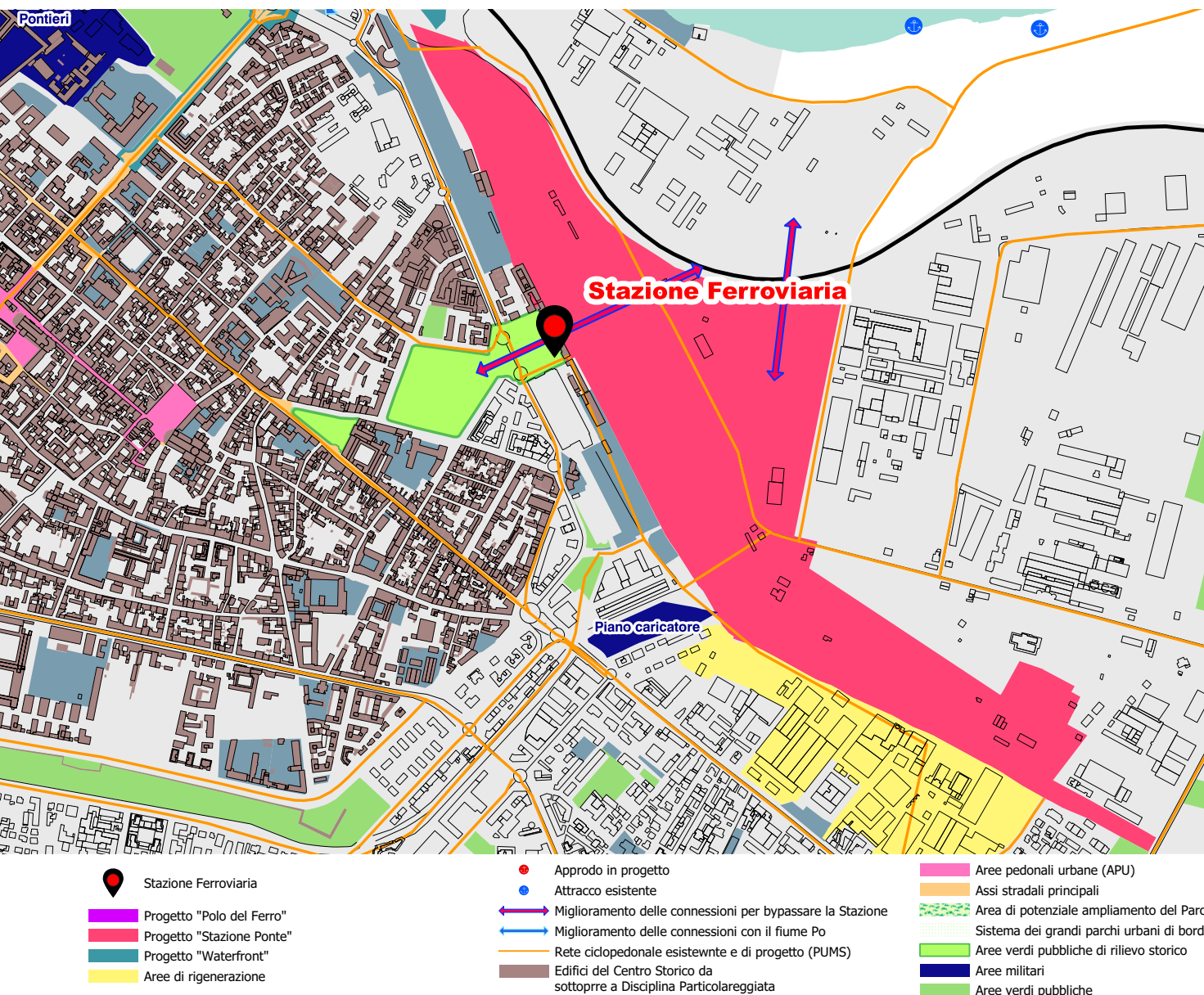
Le progettualità per il ring intendono valorizzare i luoghi centrali di Piacenza identificandoli maggiormente nella maglia urbana e integrandoli all'interno del sistema di costruzione delle reti ecologiche; incentivando un effetto di ricucitura del tessuto urbano individuando in questo elemento perimetrale 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.

n

- 1** - Ex chiesa del Carmine come nuovo polo legato agli incontri e alle esposizioni
- 3** - Piazza Casali come nuovo Polo di attività commerciale e terziarie
- 4** - Piazza Cittadella come nuova area per la sosta
- 10** - Ex laboratorio Pontieri come nuovo polo per l'istruzione e i servizi
- 11** - Porta Borghetto come nuovo spazio polifunzionale
- 15** - Ex Ospedale Militare come nuovo polo universitario
- 19** - Palazzo Farnese da efficientare energeticamente, adeguare e mettere in sicurezza, con abbattimento delle barriere architettoniche
- 21** - Giardini Margherita da riqualificare
- 22** - Giardini Merluzzo da riqualificare
- 23** - Parco dell'area Daturi da riqualificare
- 25** - Area ex ACNA da bonificare
- 32** - Area verde storica sottomura del pubblico passeggio da riqualificare e cablare





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.

n

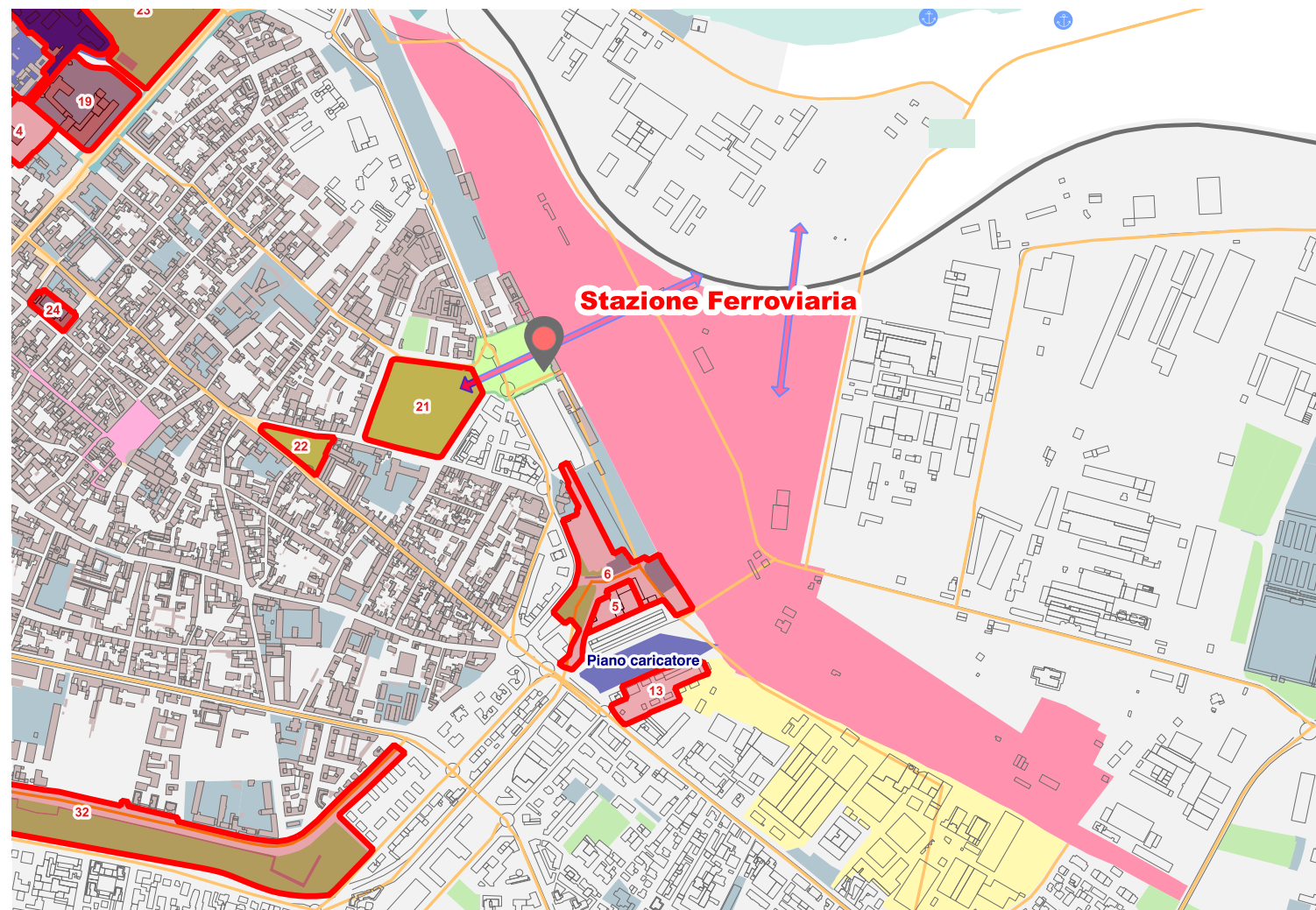
5 - Ex rimessa locomotori "Berzolla" come polarità urbana di collegamento tra il centro e la periferia industriale storica

6 - Aree pubbliche attorno all'ex rimessa locomotori "Berzolla"

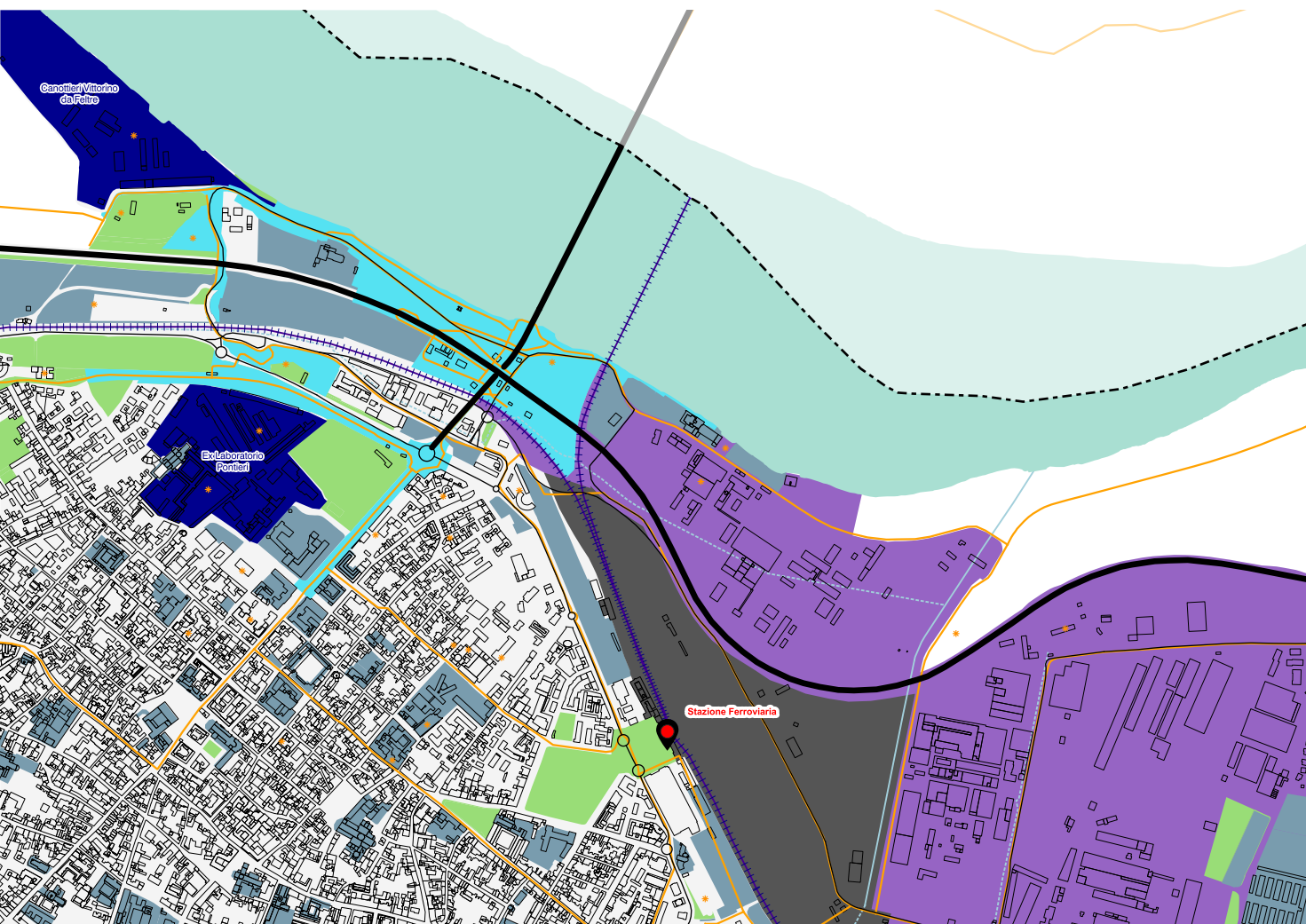
13 - Ex mercato ortofrutticolo come nuova area per la sosta

21 - Giardini Margherita da riqualificare

22 - Giardini Merluzzo da riqualificare



3.4 I luoghi della rigenerazione: il margine nord



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

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.

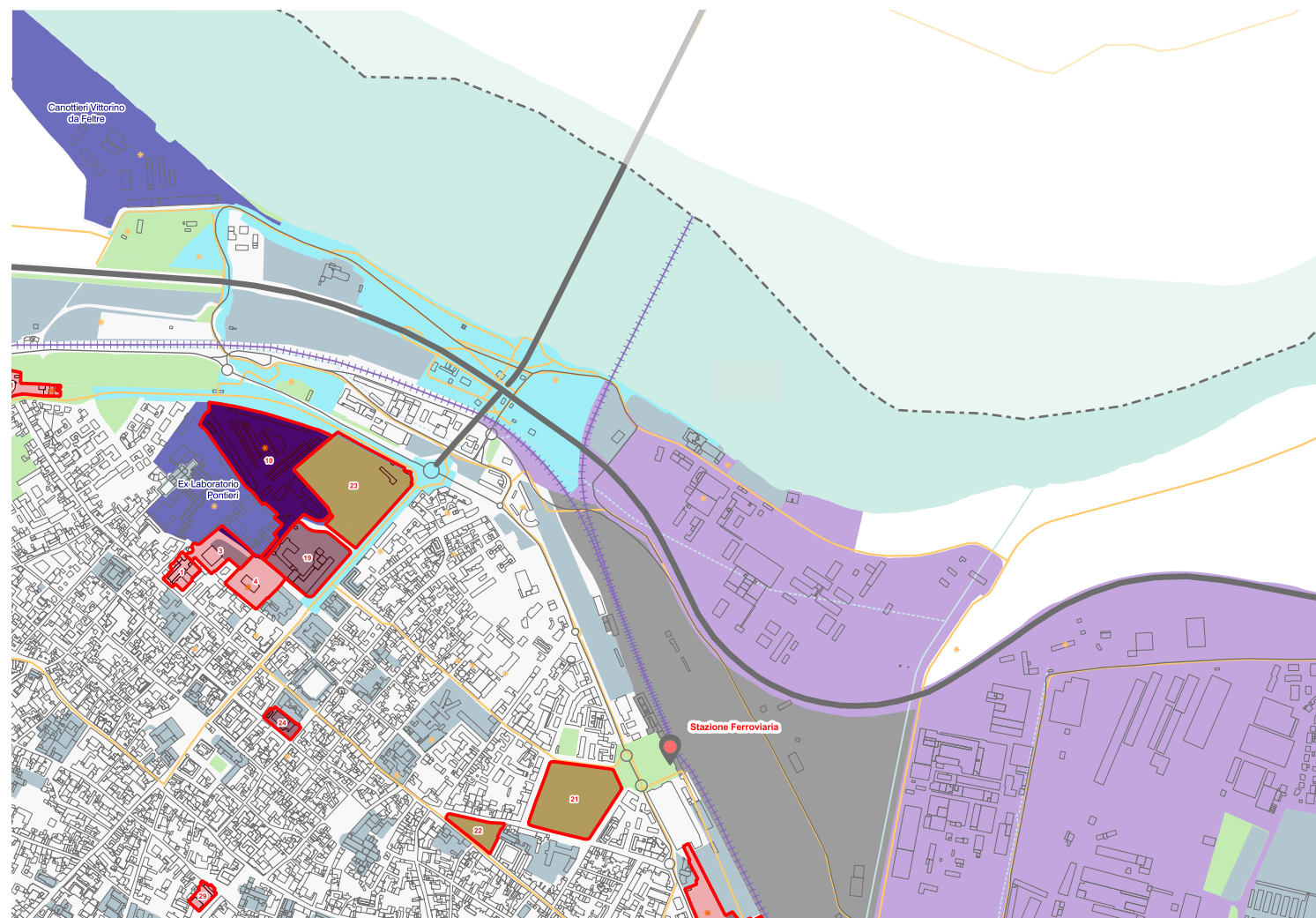
La città, dal canto suo, si ritrova mal collegata al suo naturale affaccio sul Po e confinata, su questo fronte, entro le sue storiche mura.

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.

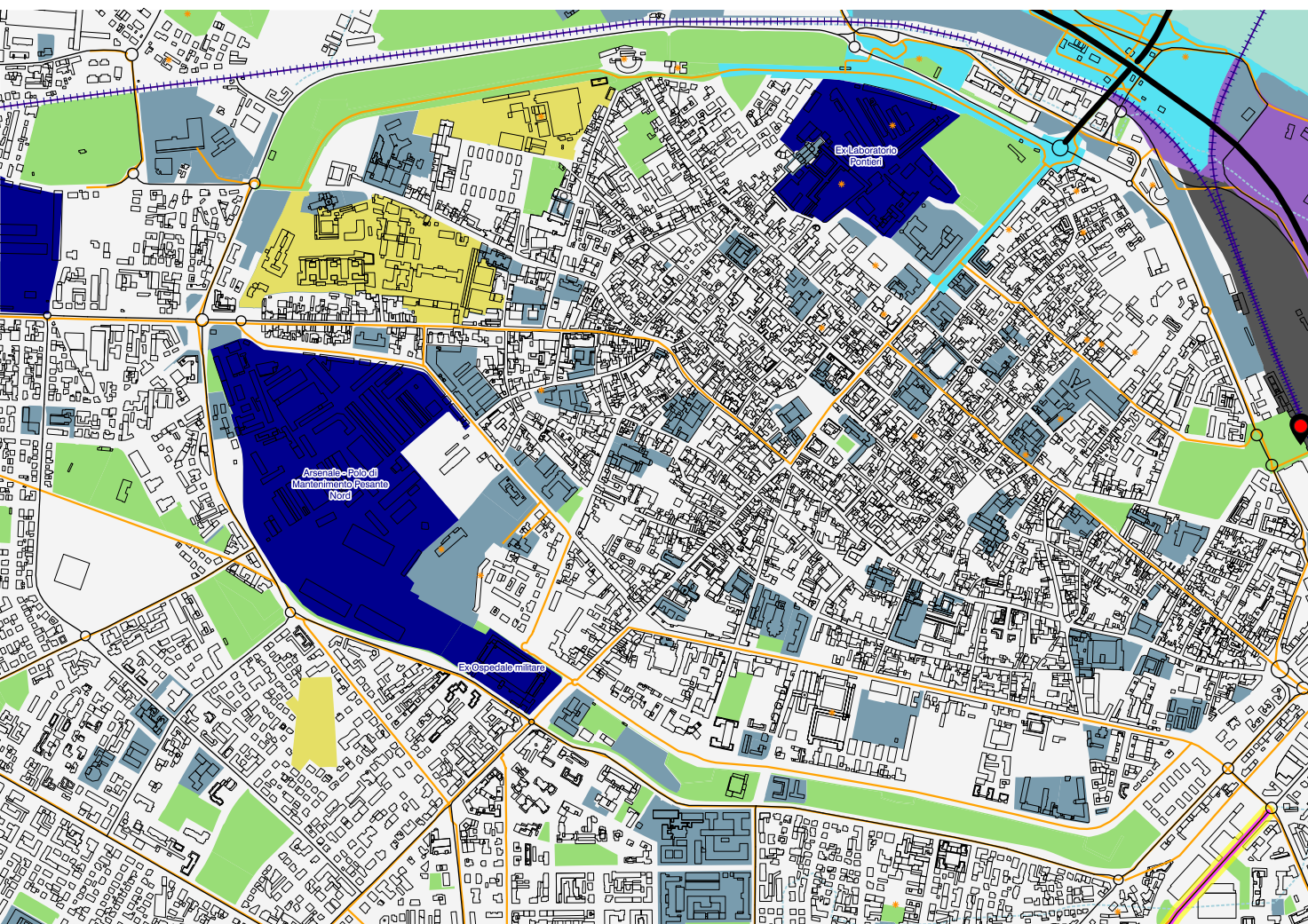
3.4 I luoghi della rigenerazione: il margine nord

n

- 1** - Ex chiesa del Carmine come nuovo polo legato agli incontri e alle esposizioni
- 3** - Piazza Casali come nuovo Polo di attività commerciale e terziarie
- 4** - Piazza Cittadella come nuova area per la sosta
- 5** - Ex rimessa locomotori "Berzolla" come polarità urbana di collegamento tra il centro e la periferia industriale storica
- 6** - Aree pubbliche attorno all'ex rimessa locomotori "Berzolla"
- 10** - Ex laboratorio Pontieri come nuovo polo per l'istruzione e i servizi
- 11** - Porta Borghetto come nuovo spazio polifunzionale
- 13** - Ex mercato ortofrutticolo come nuova area per la sosta
- 14** - Aree di proprietà del Consorzio Agrario Torre Padane da rifunionalizzare
- 19** - Palazzo Farnese da efficientare energeticamente, adeguare e mettere in sicurezza, con abbattimento delle barriere architettoniche
- 21** - Giardini Margherita da riqualificare
- 22** - Giardini Merluzzo da riqualificare
- 23** - Parco dell'area Daturi da riqualificare
- 25** - Area ex ACNA da bonificare



3.5 I luoghi della rigenerazione: l'Arco sud



-  Stazione Ferroviaria
-  Progetto "Polo del Ferro"
-  Progetto "Stazione Ponte"
-  Progetto "Waterfront"
-  Aree di rigenerazione
-  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
-  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

 Aree per dotazioni territoriali

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.

3.5 I luoghi della rigenerazione: l'Arco sud

n

2 - Monastero di Santa Chiara come nuovo polo ricettivo per studenti e persone fragili

13 - Ristrutturazione centro natatorio "Raffalda"

7 - Ex Manifattura Tabacchi come nuovo polo scolastico e del social housing (PinQUA)

12 - Biblioteca di Viale Alighieri da ampliare e potenziare

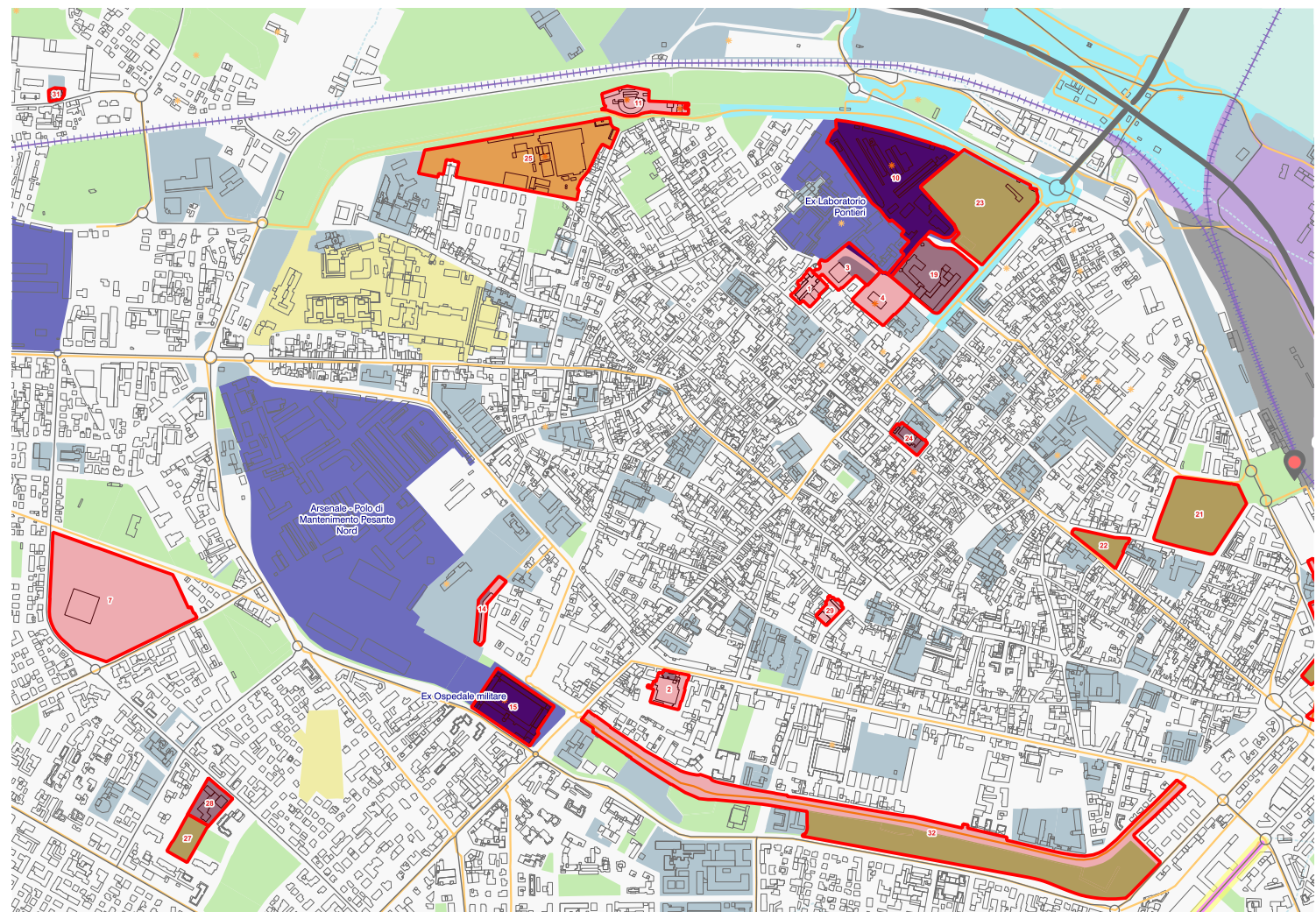
14 - Ex caserma Zanardi Landi come potenziamento delle aree per la sosta

15 - Ex Ospedale Militare come nuovo polo universitario

27 - Centro natatorio "Raffalda" da demolire e ricostruire

28 - Scuola primaria "Pezzani" da demolire e ricostruire

32 - Area verde storica sottomura del pubblico passeggio da riqualificare e cablare





IL SISTEMA PRODUTTIVO E LOGISTICO



La dimensione produttiva e logistica nella quale Piacenza si inserisce coinvolge, in misura anche maggiore rispetto alla dimensione effettiva del suo centro urbano, polarità ad un raggio molto ampio. Ciò è dovuto alla sua già citata posizione strategica nel bacino del Nord-Ovest.

Posta storicamente al crocevia che collegava la Liguria e il Veneto, attraverso la via Postumia, e con la Lombardia ed il resto della Regione attraverso la Via Emilia, Piacenza si ritrova da sempre a ricoprire il ruolo di centro nevralgico privilegiato per i commerci.

La crescita del settore produttivo verso una vocazione prevalentemente logistica, dunque, ha radici profonde che ne giustificano l'attuale successo.

Proprio in ragione di ciò gli insediamenti produttivi e logistici si sono posti in corrispondenza degli accessi al sistema infrastrutturale d'area vasta, e sono andati ad occupare la fascia di territorio posta tra il sistema urbano centrale ed il Po, perciò tra la Via Postumia, la Via Emilia ed il naturale limite imposto dal fiume, il quale ha rappresentato inoltre, storicamente, una risorsa fondamentale per l'approvvigionamento idrico.

In ragione di questa vocazione logistica e produttiva l'espansione cittadina ha dunque trovato molteplici limiti e le industrie poste ai margini del tessuto urbano centrale si sono trovate faccia-a-faccia con l'avanzare della

città.

A Nord, il naturale confine del Po è stato spostato verso Sud dall'insediarsi delle industrie e della tratta ferroviaria.

Ad Est la tratta ferroviaria delimita il grande poligono produttivo della Caorsana.

A Sud la tangenziale realizzata per consentire una decongestione dal traffico pesante degli spazi urbani centrali, rappresenta ora un limite ulteriore.

Lo sviluppo urbano ha trovato quindi quali direttrici privilegiate il fronte verso Sud Est, lungo la Via Emilia Parmense, e verso Ovest, verso la Via Emilia Pavese.

Il sistema produttivo impatta dunque sul nucleo urbano centrale, privandolo di un affaccio diretto al Po, ma anche di un suo naturale sfogo verso il territorio agricolo di Nord Est.

Le necessità sempre crescenti in termini di qualità urbana e di vita dello spazio urbano centrale trovano compimento nella necessità di superare tale barriera per riappropriarsi degli spazi separati e isolati dal resto.

La mitigazione del sistema produttivo esistente è dunque una innegabile priorità in un sistema così profondamente fuso alla centralità urbana.

Inoltre, il suo efficientamento, passa necessariamente attraverso il dialogo con il sistema infrastrutturale.

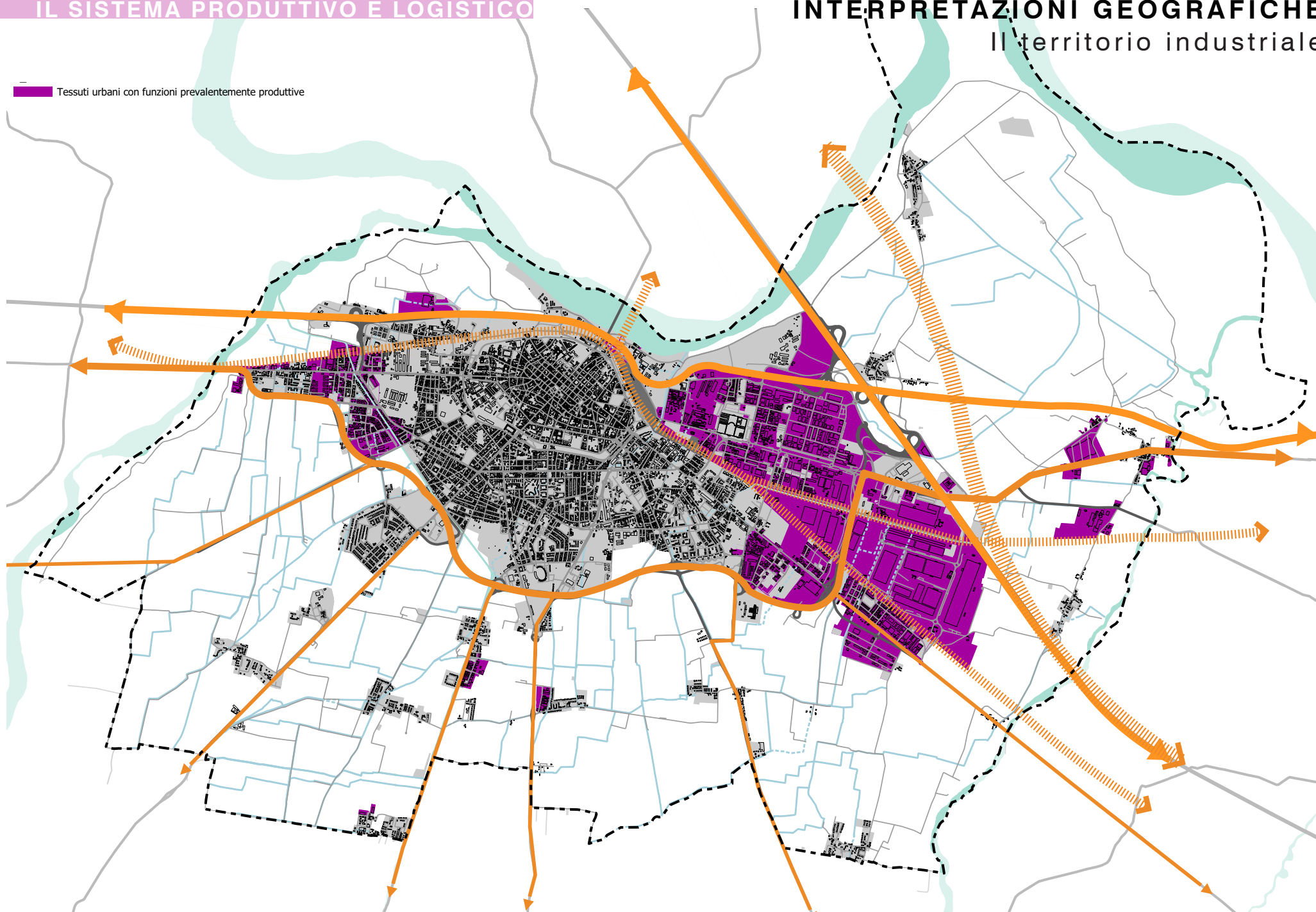
La posizione strategica della stazione ferroviaria ha consentito, fino ad oggi, un utilizzo della stessa da parte dell'utenza

ordinaria e contemporaneamente dagli attori del comparto produttivo.

Tuttavia, con l'aumento di scala del traffico merci, si rende sempre più necessaria una suddivisione dei due servizi.

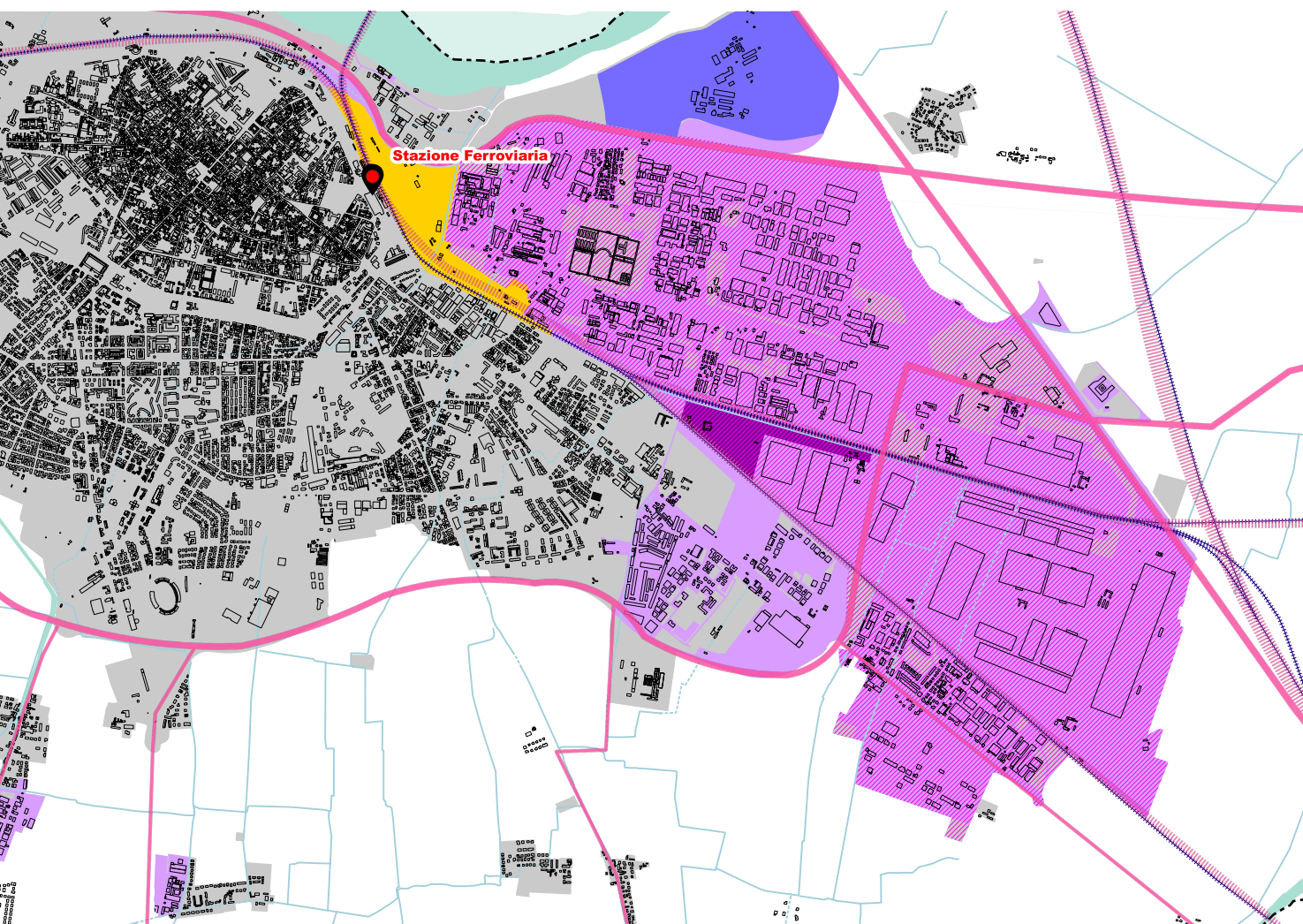
Se da un lato la Stazione Ferroviaria avrà il compito di fornire un ingresso/uscita dalla polarità cittadina efficiente e sostenibile sia per l'utenza ordinaria che per il sistema produttivo, dall'altro avrà il compito di riconnettere le due parti del tessuto urbano centrale a cavallo della tratta ferroviaria al fine di innestare un processo di rigenerazione che coinvolga le aree ad uso del sistema produttivo attualmente fortemente degradate.

Tessuti urbani con funzioni prevalentemente produttive





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

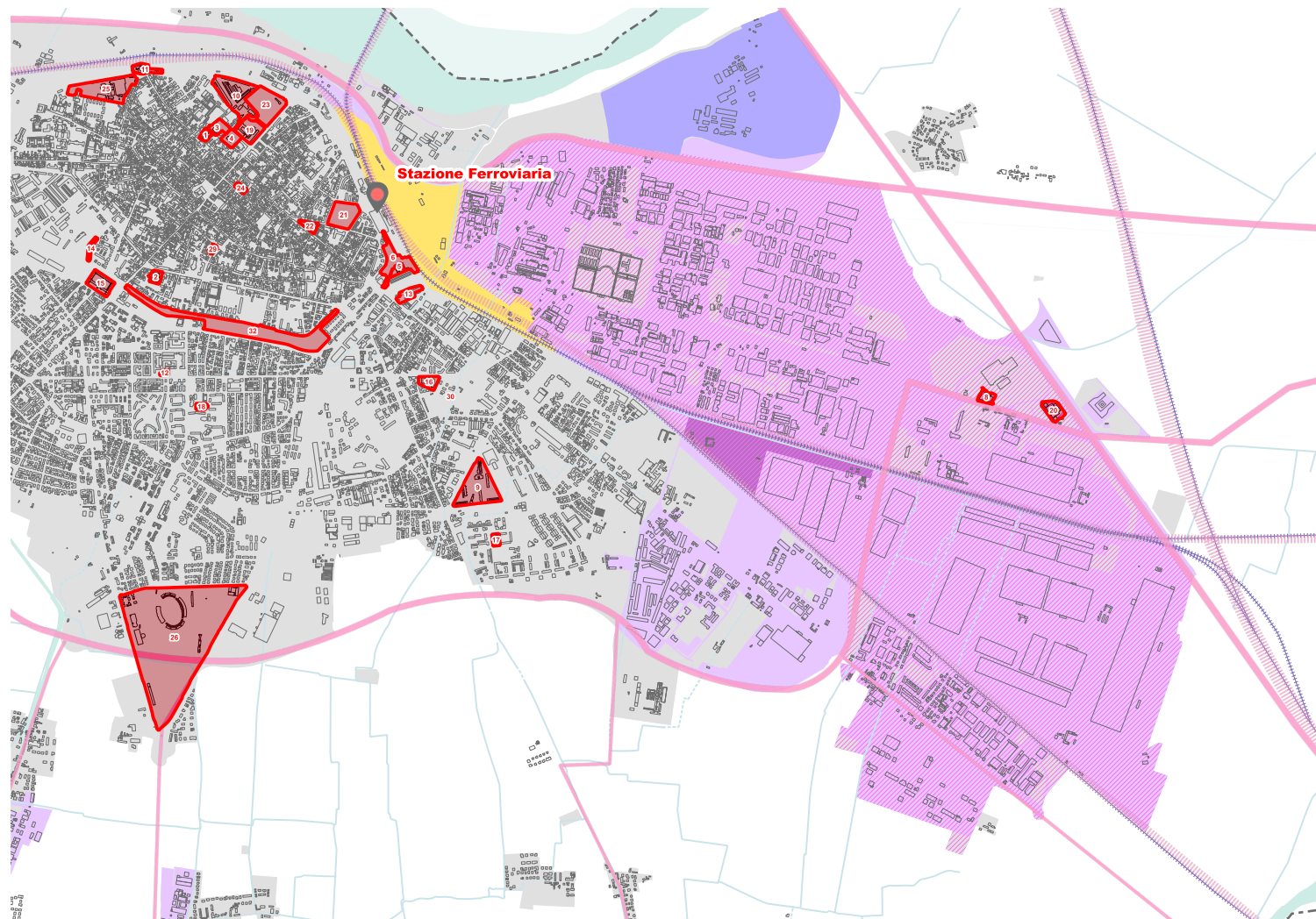
Il sistema industriale di Piacenza si concentra prevalentemente nella parte nord-est della città, lungo la Caorsana, nella porzione di territorio compresa tra la linea ferroviaria e l'autostrada. Il Polo del ferro è un progetto che mira ad affermare il luogo della produzione piacentina come esempio di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

n

20 - "Palablanca" da riqualificare energeticamente con demolizione e ricostruzione dei corpi edilizi



An aerial photograph showing a city with a dense urban grid, a river winding through it, and surrounding agricultural fields. A semi-transparent white banner is overlaid across the middle of the image.

IL SISTEMA DELLA MOBILITÀ

Per la città di Piacenza la tematica infrastrutturale rappresenta, soprattutto negli ultimi decenni, il substrato sul quale si fonda la quasi totalità della sua economia.

Se nel passato la sua collocazione strategica ha fatto la sua fortuna configurandola come luogo di scambi commerciali tra la Pianura Padana, l'Emilia-Romagna e la Liguria, adesso il suo bacino commerciale si è di molto ampliato grazie ai nuovi mezzi di trasporto ed alle infrastrutture d'area vasta di cui il territorio si è dotato.

Il piacentino è attraversato da ben due tratte autostradali che si intersecano tra loro ad Est del centro cittadino principale, che si immettono nel traffico urbano attraverso due caselli autostradali (Piacenza Sud e Piacenza Ovest) e che procedono in direzione di Milano, Torino, Brescia e Bologna.

Inoltre il territorio piacentino è attraversato dalla tratta ferroviaria regionale, in direzione di Cremona a Nord-Est, di Bologna a Sud-Est, di Tortona ad Ovest, di Milano a Nord, e da quella ad alta velocità (Linea Milano-Bologna AV/AC).

Questo rende particolarmente evidente il ruolo strategico che Piacenza ricopre all'interno del bacino del Nord Italia, ponendosi al crocevia dei principali poli produttivi, e chiaramente individuabile il ruolo cruciale rappresentato dalle infrastrutture d'area vasta nell'equilibrio del territorio e del suo futuro.

La vocazione verso una destinazione logistica della sua economia, ha però portato a problematiche legate all'impatto di questo settore sulla città insediata e sull'ambiente circostante.

Le progettualità possono dunque vertere verso il miglioramento progressivo delle infrastrutture esistenti e del loro funzionamento rispetto al tessuto urbano, verso una maggiore sostenibilità ambientale delle stesse, verso una limitazione del negativo impatto sull'abitato e ambientale/paesaggistico, verso un incentivo al superamento della barriera posta dalle stesse allo sviluppo e alla coesione dei centri urbani.

Inoltre Piacenza è luogo di origine della storica Via Emilia: strada di origine romana che collegava la città di Rimini proprio a Piacenza.

In epoca contemporanea la SS9, che si pone sul sedime della Via Emilia storica, a Piacenza piega a Nord, dopo aver attraversato il territorio dell'Emilia-Romagna, configurandosi, nel territorio piacentino, come Via Emilia Parmense.

Invece, in direzione Ovest, la prosecuzione naturale della Via Emilia viene ripresa dalla SP10 in direzione di Castel San Giovanni, Stradella, e Voghera, prendendo il nome di Via Emilia Pavese.

Anche a Piacenza, come nella maggior

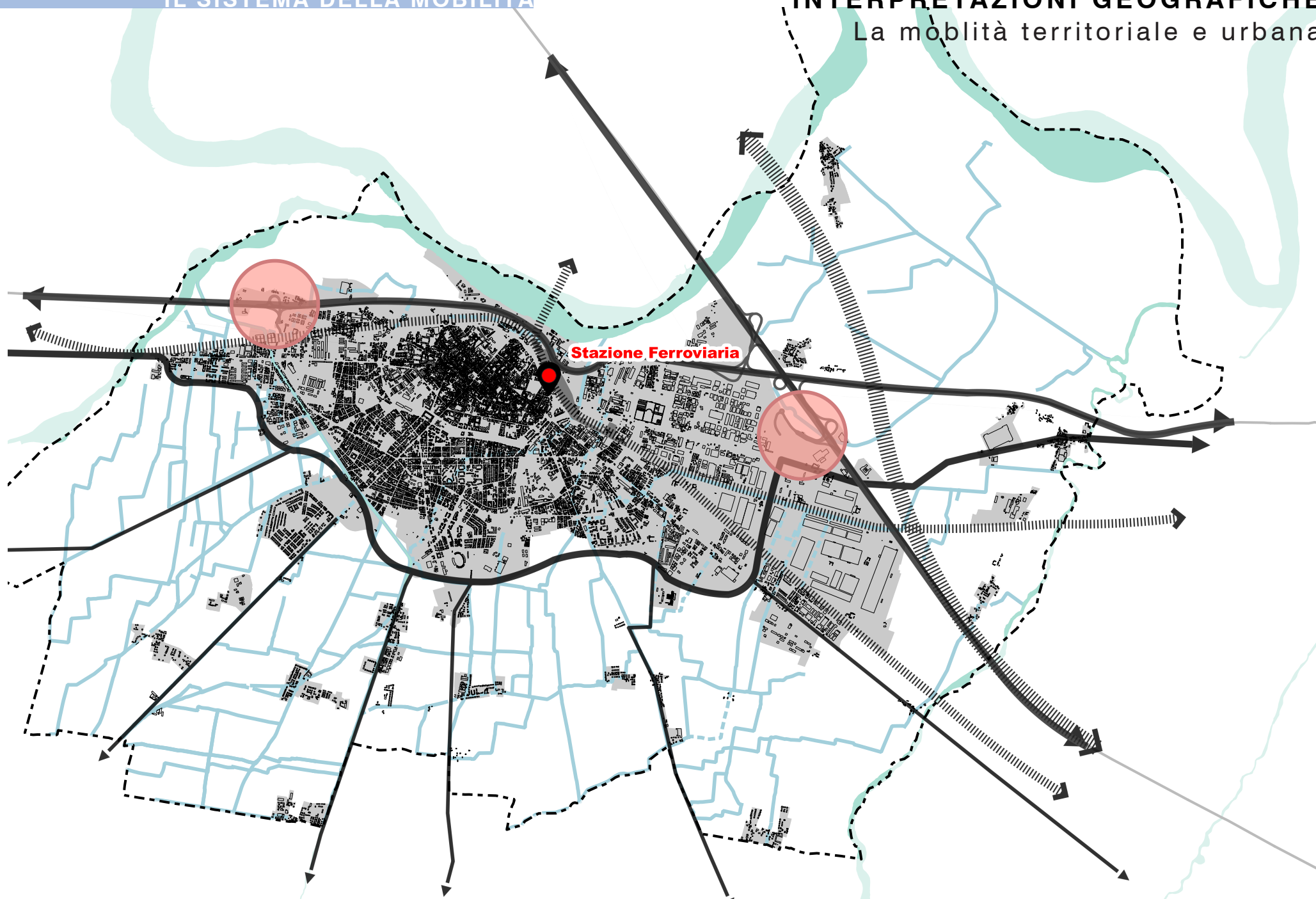
parte dei capoluoghi di provincia dell'Emilia-Romagna, la Via Emilia rappresenta la dorsale privilegiata per le dinamiche urbane e periurbane.

La natura della Via Emilia risulta duplice: se da un lato riveste il ruolo di via di comunicazione privilegiata, altamente trafficata e intersecante i centri principali del territorio emiliano-romagnolo, dall'altra rappresenta anche un luogo di commerci e dinamiche urbane trasversali.

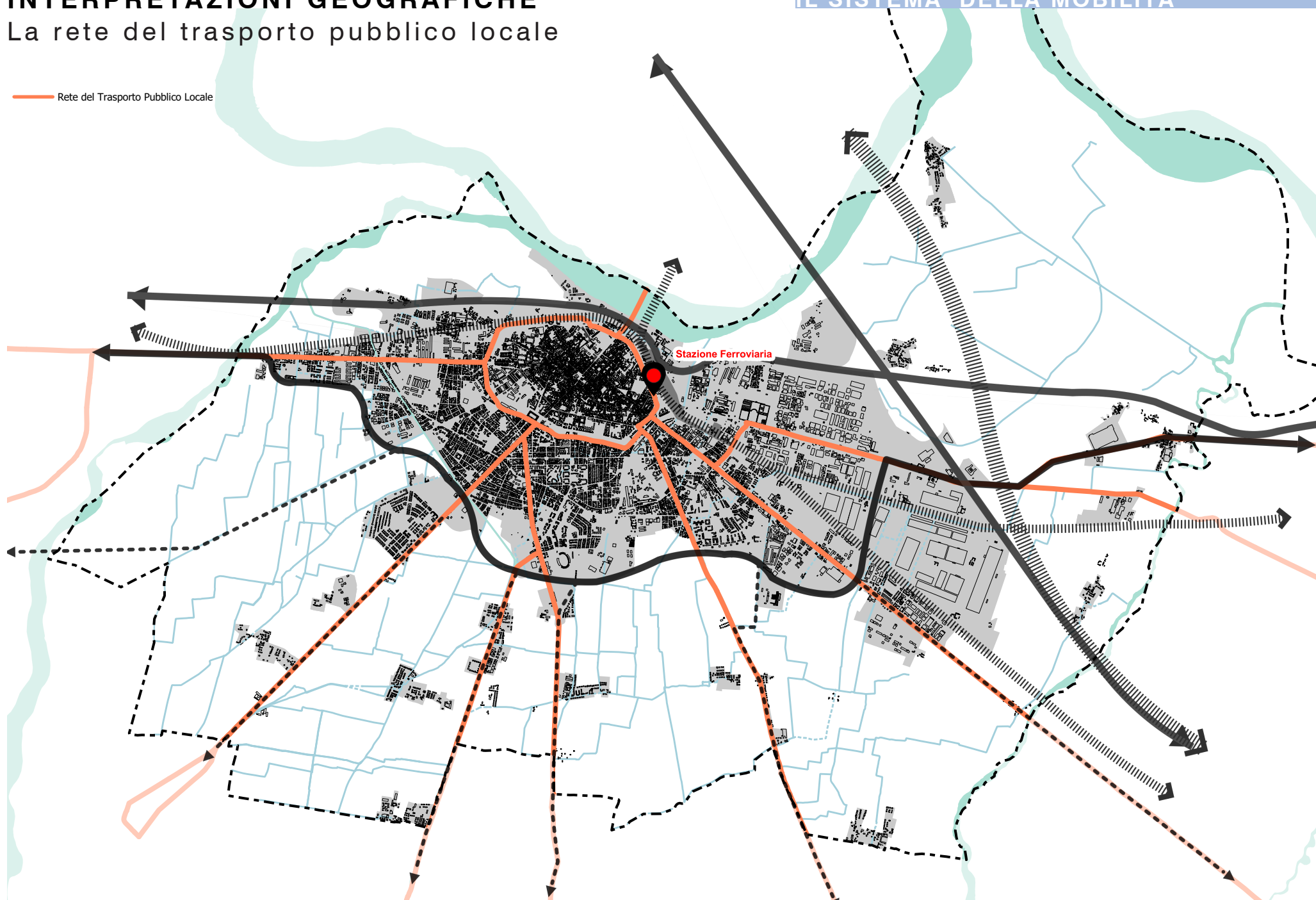
Da qui la necessità di una rilettura della Via Emilia finalizzata ad una messa a sistema delle entità in gioco lungo il suo asse e la sua relazione con il centro urbano centrale di Piacenza che si ritrova ad attraversare.

Il suo ruolo risulta pertanto cruciale nella definizione delle strategie non solo in termini di riscoperta del territorio, del suo valore paesaggistico e storico, ma anche nei termini di dorsale lungo la quale innestare interventi di rigenerazione urbana volti a rafforzare la maglia urbana di Piacenza.

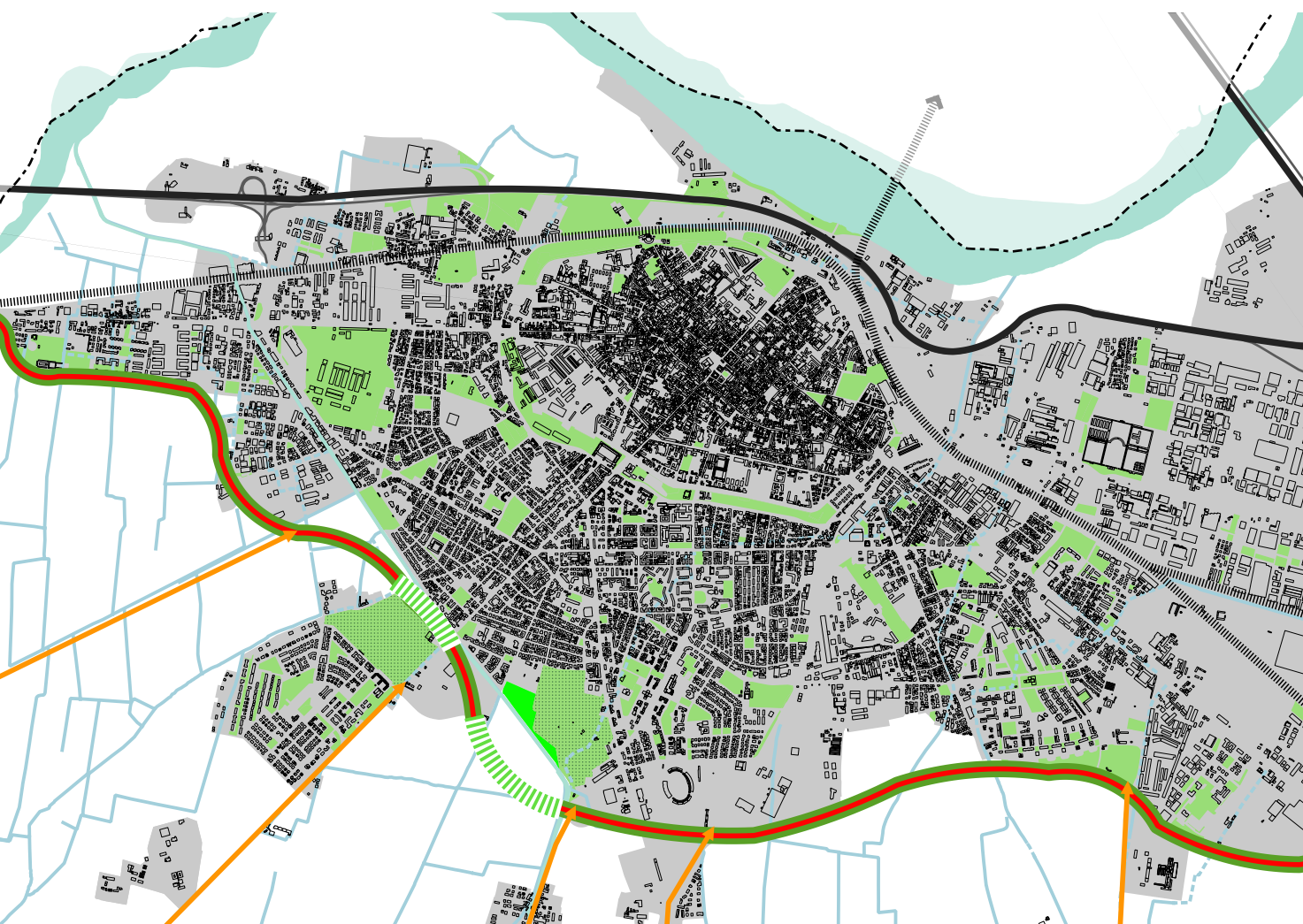
Il ruolo di collegamento extraurbano su scala intermedia, svolto storicamente dalla Via Emilia, ormai troppo intestina al tessuto urbano centrale, viene dunque attualmente assolto, oltre che, a livello urbano, da un sistema di vie perimetrali al nucleo cittadino centrale, dalla Tangenziale che, tuttavia, a differenza della strada storica, non consente alcun tipo di dinamica urbana nei suoi pressi e, anzi, si configura come un confine fisico estremamente rigido a qualsiasi tipo di trasformazione.



— Rete del Trasporto Pubblico Locale



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 ciclopeditoni, della costruzione di una struttura di reti ecologiche valorizzando anche la presenza delle grandi attrezzature (Cittadella dello Sport), che su questo margine si appoggiano.

n

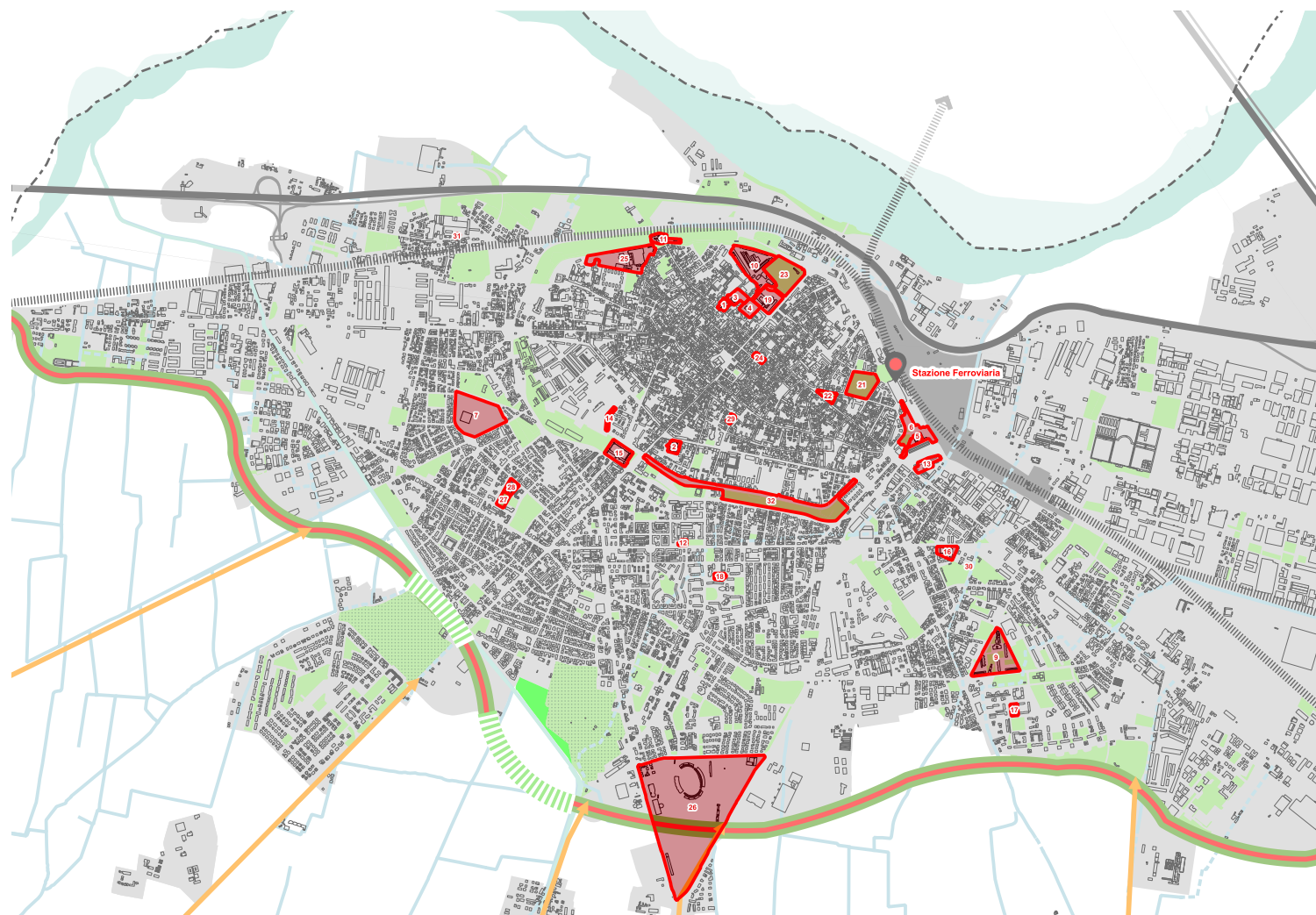
9 - Quartiere PEEP Farnesiana da riqualificare con nuovi interventi di edilizia pubblica

17 - Asilo nido "Arcobaleno" da ristrutturare e riqualificare

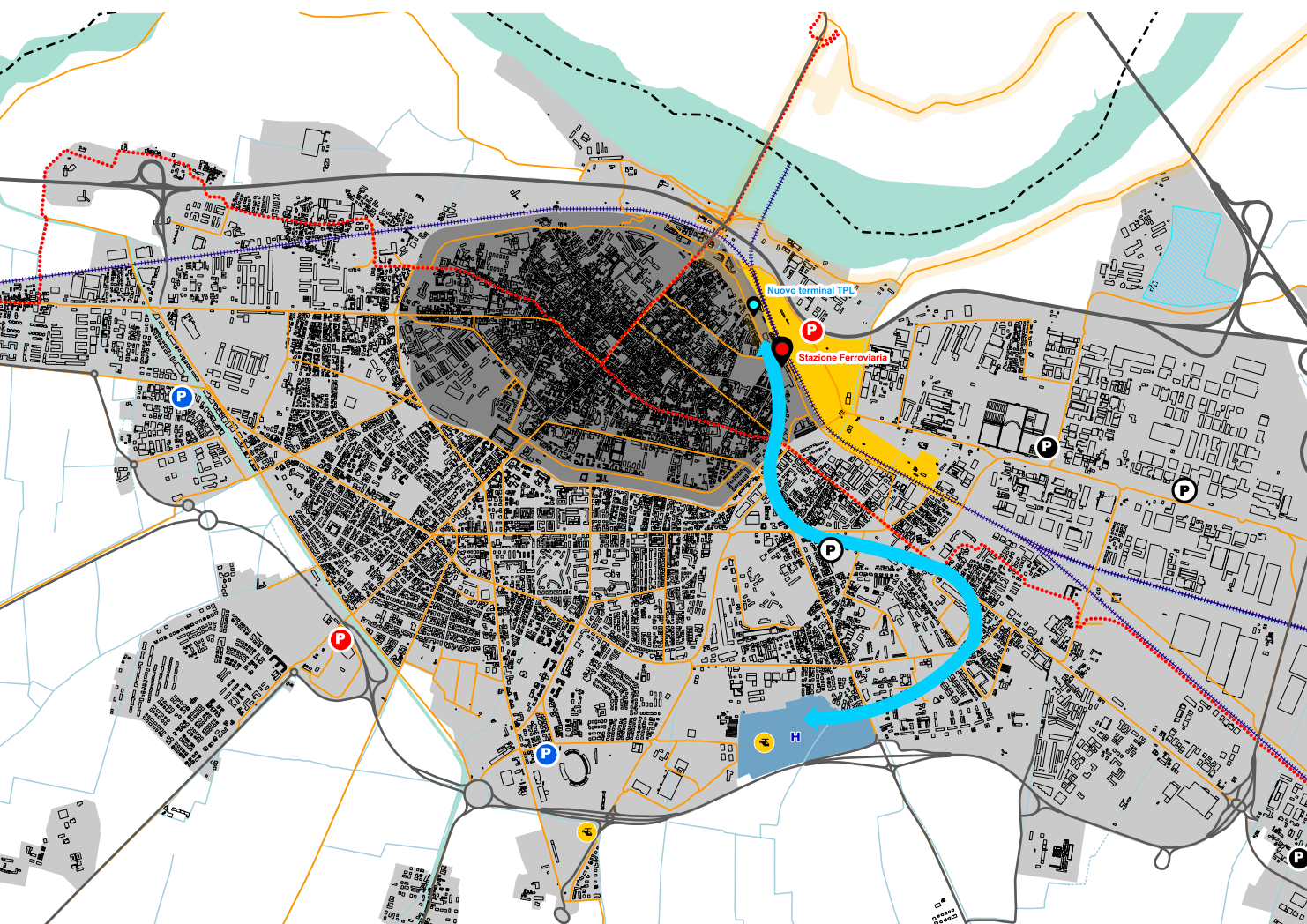
26 - Centro polisportivo da riqualificare e potenziare con la realizzazione di una nuova vasca natatoria per la pratica agonistica

27 - Centro natatorio "Raffalda" da demolire e ricostruire

28 - Scuola primaria "Pezzani" da demolire e ricostruire



5.2 Le nuove forme di mobilità



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 ciclopeditone 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"

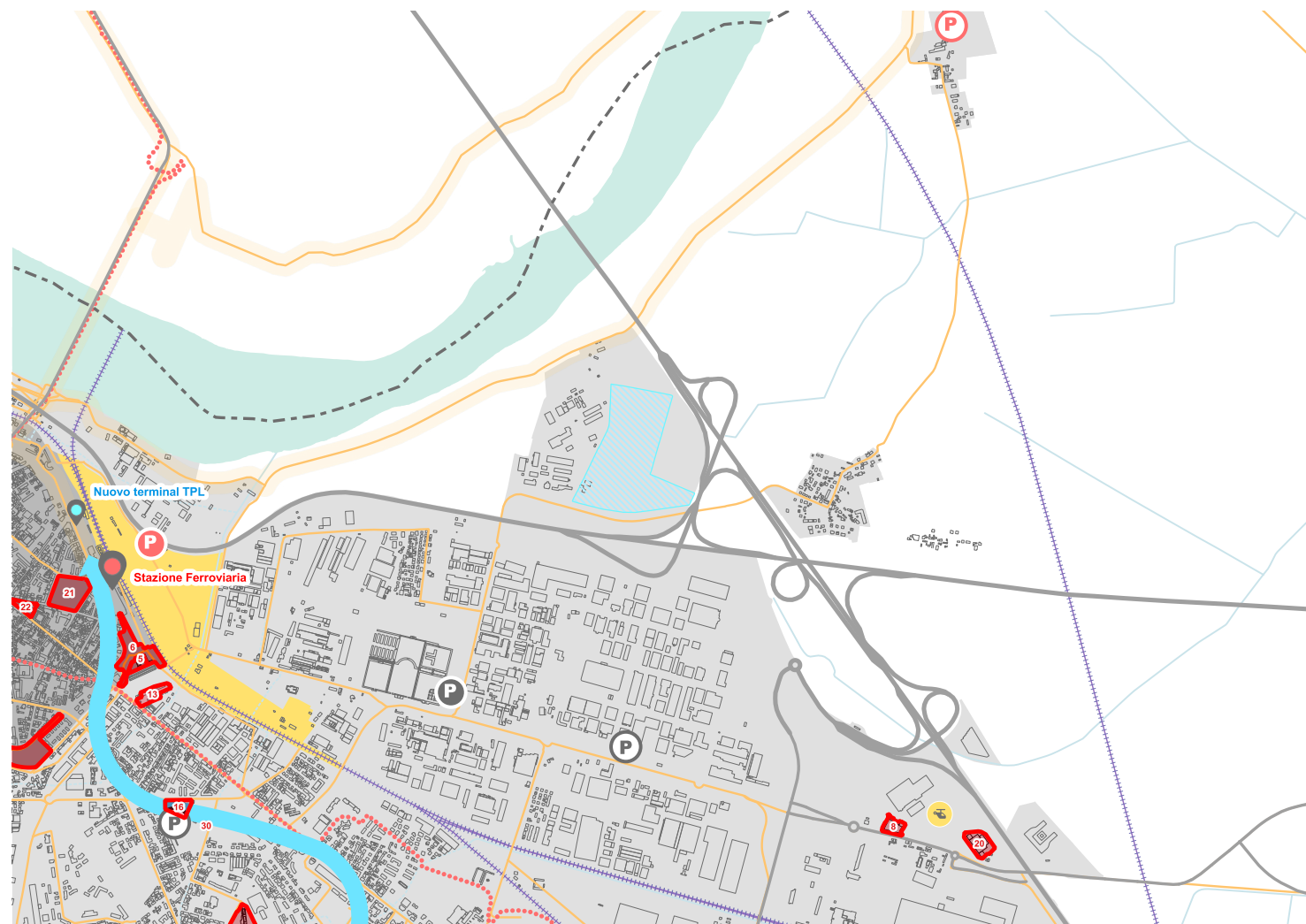
La mobilità dolce costituisce una componente fondamentale per la valorizzazione del territorio ed al raggiungimento degli obiettivi di sostenibilità ambientale; le reti ciclopeditoni sono elementi fondamentali per l'integrazione tra natura e città ma anche alla costruzione di una coesione tra i centri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

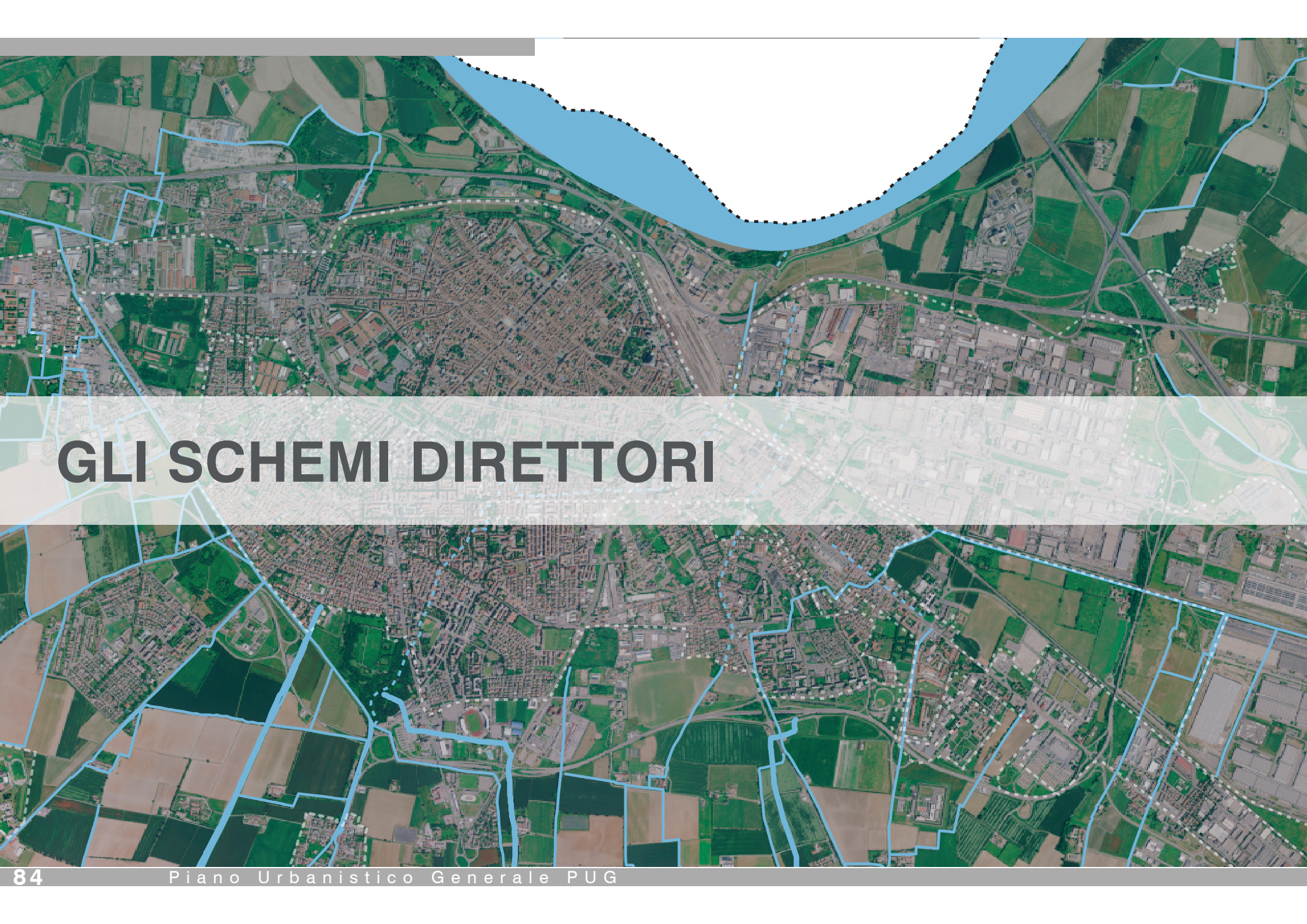
Al fine della costruzione di una rete di corridoi ecologici non solo come luoghi a tutela della fauna e della flora ma anche come luoghi di fruizione turistica e ad uso della mobilità interna al territorio comunale, il Piano prevede il completamento dei percorsi esistenti e l'intensificazione della rete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

5.2 Le nuove forme di mobilità

n

- 2** - Monastero di Santa Chiara come nuovo polo ricettivo per studenti e persone fragili
- 5** - Ex rimessa locomotori "Berzolla" come polarità urbana di collegamento tra il centro e la periferia industriale storica
- 6** - Aree pubbliche attorno all'ex rimessa locomotori "Berzolla"
- 7** - Ex Manifattura Tabacchi come nuovo polo scolastico e del social housing (PinQUA)
- 9** - Quartiere PEEP Farnesiana da riqualificare con nuovi interventi di edilizia pubblica
- 12** - Biblioteca di Viale Alighieri da ampliare e potenziare
- 13** - Ex mercato ortofrutticolo come nuova area per la sosta
- 14** - Ex caserma Zanardi Landi come potenziamento delle aree per la sosta
- 15** - Ex Ospedale Militare come nuovo polo universitario
- 16** - Scuola secondaria di 1° grado "Anna Frank" da ristrutturare e riqualificare
- 17** - Asilo nido "Arcobaleno" da ristrutturare e riqualificare
- 18** - Asilo nido "Astamblan" da ristrutturare e riqualificare
- 26** - Centro polisportivo da riqualificare e potenziare con la realizzazione di una nuova vasca natatoria per la pratica agonistica
- 27** - Centro natatorio "Raffalda" da demolire e ricostruire
- 28** - Scuola primaria "Pezzani" da demolire e ricostruire
- 32** - Area verde storica sottomura del pubblico passeggio da riqualificare e cablare



An aerial photograph of a city, likely in Italy, showing a river flowing through the center. The city is divided into various urban planning zones, indicated by blue and white dashed lines. The river is highlighted in a solid blue color. The background is a mix of green fields and urban development.

GLI 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*.

Gli Schemi Direttori proposti, oltre a svolgere un importante ruolo di individuazione delle parti unitarie della città fisica e della definizione dei temi per il progetto futuro della città pubblica, hanno la funzione di integrare le azioni progettuali più importanti legate alla rigenerazione del costruito e alla riqualificazione degli spazi aperti.

Gli Schemi Direttori possono svolgere una importante funzione di sollecitazione, messa in coerenza e indirizzo delle azioni progettuali, dando forma ai principali temi, portanti e trasversali, della salvaguardia, valorizzazione e rigenerazione urbana e ambientale, attraverso:

- 1) la sollecitazione di adeguati processi di governance multilivello, tra la rete delle istituzioni e gli attori presenti sul territorio;
- 2) il confronto con gli attori in gioco e

l'interazione virtuosa con le risorse finanziarie pubbliche e private (europee, nazionali, regionali, locali) a partire dai Fondi strutturali europei 2021-2027 e quelli del Piano Nazionale di Ripresa e Resilienza (PNRR) e la loro messa a sistema in una visione unitaria.

In via di prima approssimazione il presente documento propone come elementi unificanti le diverse strategie del PUG i seguenti Schemi Direttori:

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 dall'asse stradale tangenziale.

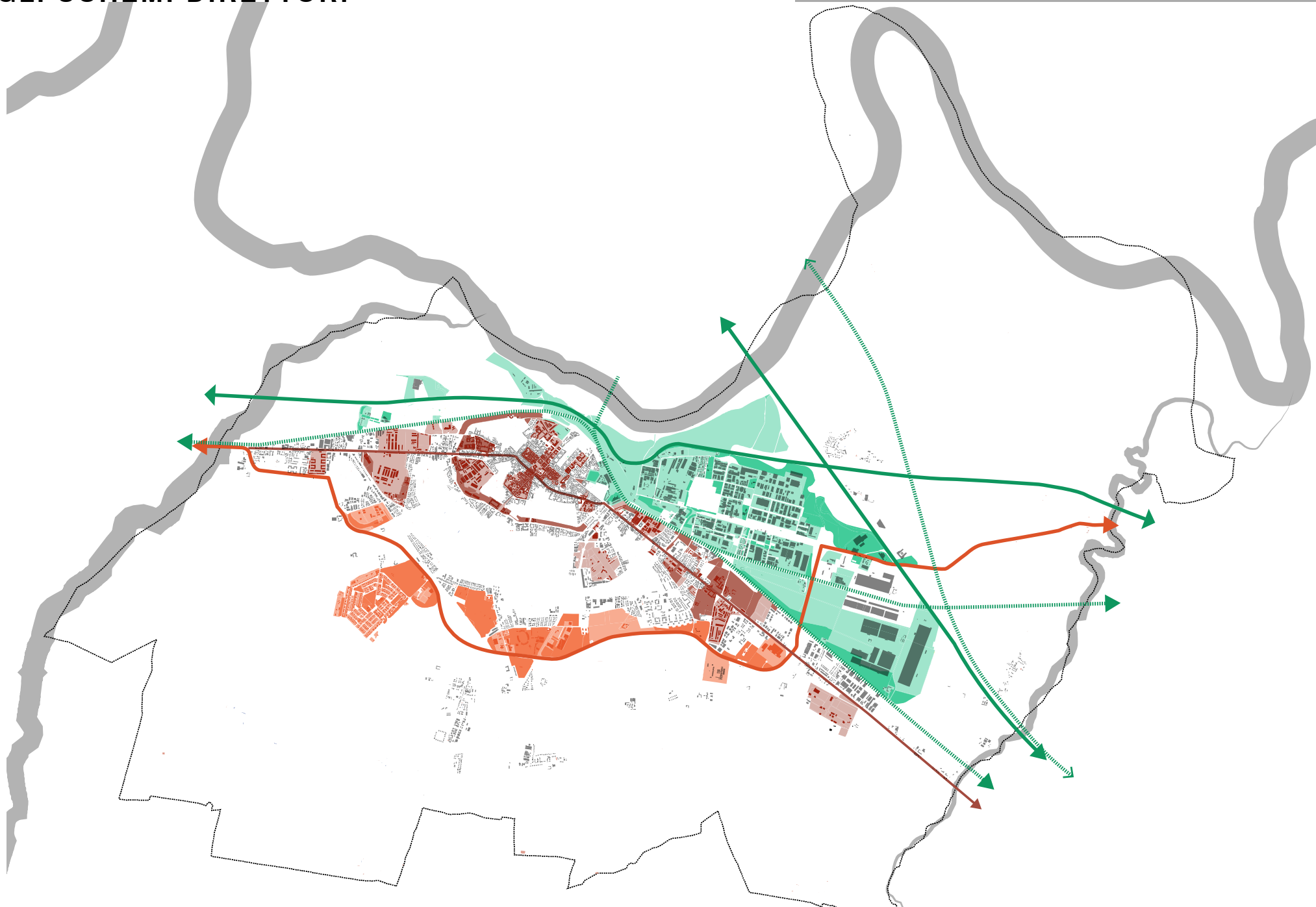
Tali Schemi Direttori, da sottoporre a continua revisione nel corso di redazione del PUG, costituiscono inoltre lo strumento per attivare un confronto tra le istituzioni, gli *stakeholders* e gli attori della Città, anche attraverso la partecipazione della cittadinanza e delle sue forme aggregative.

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.

SD1. NORD DEI COLLEGAMENTI DINAMICI

SD2. CENTRALE DELLA VIA EMILIA

SD3. DELLA RETE DELLE DOTAZIONI TERRITORIALI E DELLA FASCIA SUD





LA 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 prodotte 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.

La rappresentazione centrale assorbe tutte queste sollecitazioni e le restituisce in modo simultaneo ed unitario, secondo strategie e linee di azione che possono essere brevemente sintetizzate come di seguito:

Obiettivo: Definizione dell'armatura e della gerarchia urbana

Linee di azione

- Definizione dell'identità e del ruolo di Piacenza, rispetto all'ambito territoriale provinciale, regionale e interregionale;
- Rafforzamento del ruolo e delle funzioni

urbane, del centro Capoluogo, anche attraverso la riorganizzazione policentrica del sistema dei servizi rispetto al centro città, in riferimento alle attrezzature scolastiche, ai servizi amministrativi comunali, alle attrezzature culturali e ai luoghi sportivi, per gli eventi e per il tempo libero;

- Rafforzamento del sistema produttivo e artigianale, attraverso il potenziamento e la valorizzazione del polo logistico del Ferro;
- Rafforzamento delle sinergie e del sistema dei collegamenti, attraverso l'approfondimento del progetto Stazione nord; il potenziamento dei collegamenti ciclabili tra il Capoluogo, i centri minori, lungo le direttrici dei fiumi Po e Trebbia, ma soprattutto all'interno del tessuto urbano consolidato;

Obiettivo: Valorizzazione della qualità e fruibilità urbana dei sistemi insediativi

Linee di azione

- Consolidamento del Capoluogo e dei centri urbani minori anche attraverso la ridefinizione dei margini urbani, la proposizione di linee ed elementi guida per la riconfigurazione della morfologia urbana e la ridefinizione dei rapporti con il territorio rurale periurbano;
- Definizione del sistema dei punti e dei luoghi di eccellenza, e rafforzamento del sistema dei luoghi centrali, evidenziandone la riconoscibilità e il rapporto di fruizione e valorizzazione con il restante sistema territoriale;
- Favorire gli interventi di riqualificazione del patrimonio edilizio esistente attraverso

l'utilizzo degli incentivi fiscali, volumetrici e procedurali previsti dalla nuova legge urbanistica regionale;

- Qualificazione del sistema delle dotazioni territoriali esistenti del Capoluogo e dei centri minori (potenziamento, miglioramento dell'efficienza, della funzionalità, dell'accessibilità);

Obiettivo: Valorizzazione della qualità e fruibilità del territorio rurale

Linee di azione

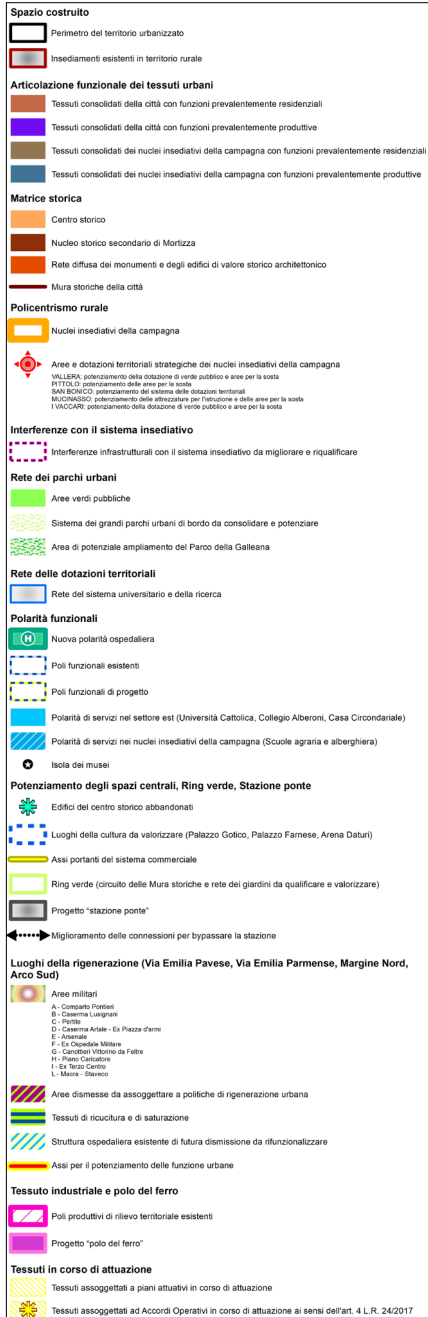
- La tutela e valorizzazione delle aree di valore naturale e paesaggistico ambientale e la rete dei percorsi ciclopedonali;
- Definizione di criteri qualitativi per l'inserimento paesaggistico degli interventi di trasformazione ordinaria in territorio rurale.

Obiettivo: Incremento della capacità di adattamento e di resilienza dei sistemi urbani e territoriali

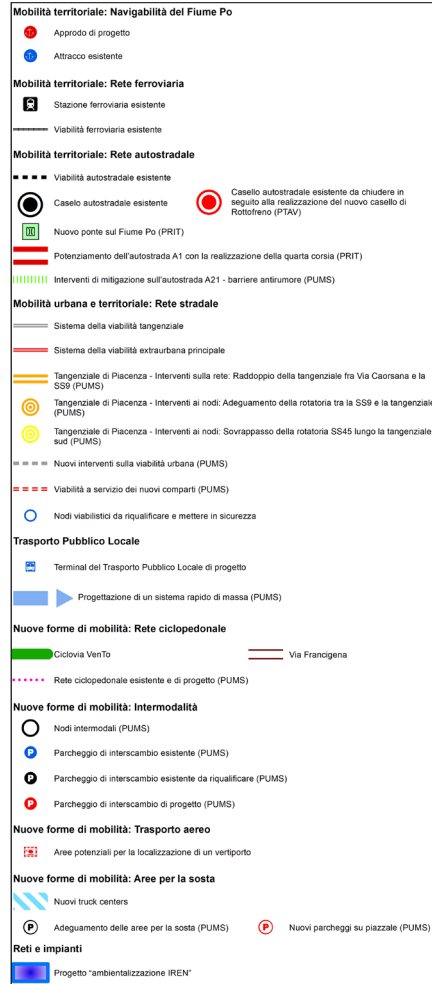
Linee di azione

- Il potenziamento delle Dotazioni ecologiche ed ambientali, da perseguire potenziando le aree di forestazione all'interno del sistema insediativo urbano;
- La riqualificazione del patrimonio edilizio esistente (urbano e diffuso), rivolte al miglioramento dell'efficienza energetica ed alla sicurezza contro gli eventi naturali (resilienza degli insediamenti);
- Il potenziamento del sistema dei servizi ecosistemici (pubblici e privati) a livello territoriale e all'interno del sistema insediativo.

IL SISTEMA INSEDIATIVO, IL SISTEMA DEI LUOGHI CENTRALI E IL SISTEMA PRODUTTIVO/LOGISTICO



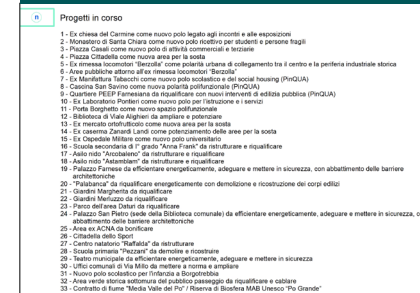
IL SISTEMA DELLA MOBILITÀ

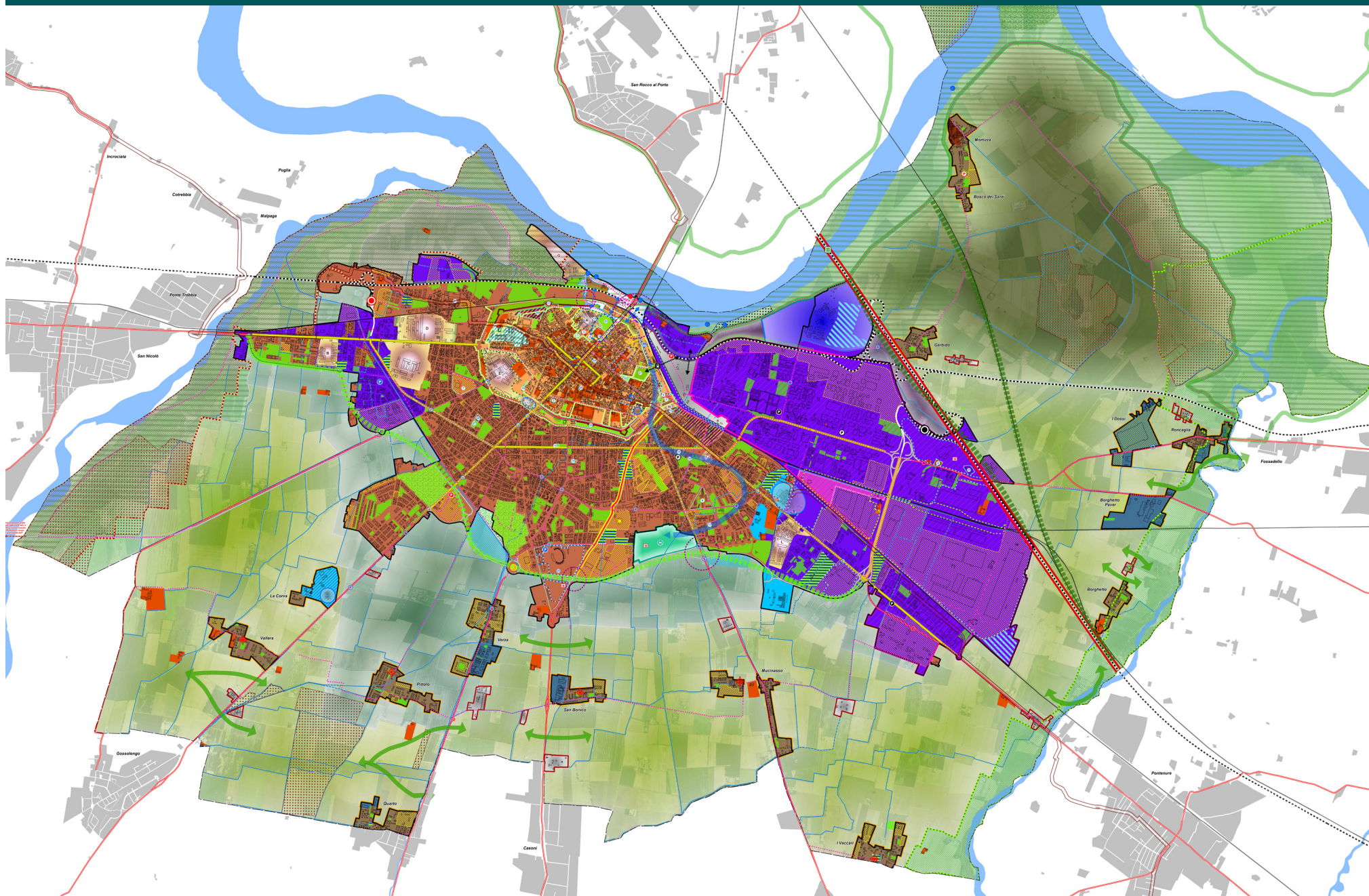


IL SISTEMA AMBIENTALE

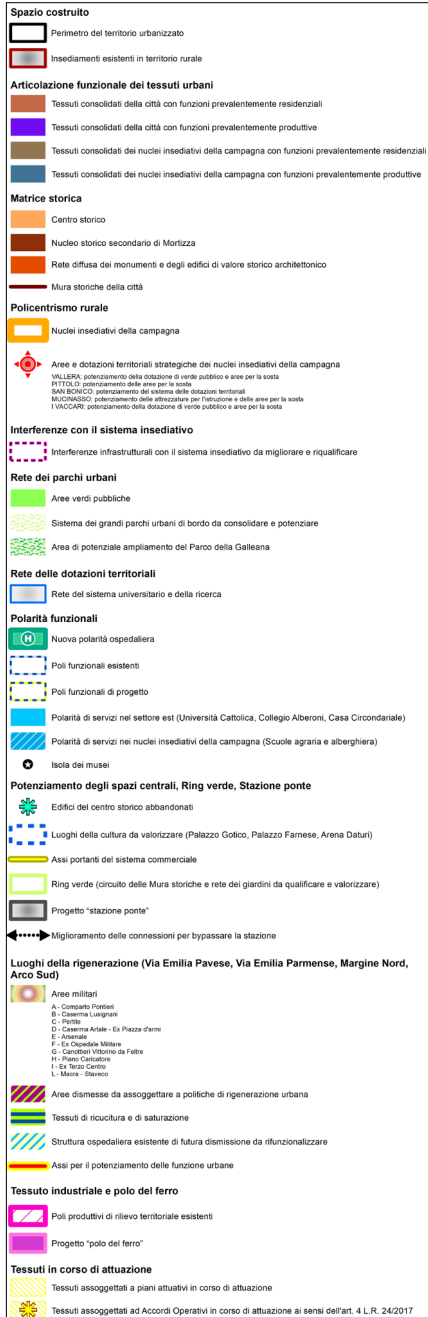


Aree ed edifici interessati da progetti in corso

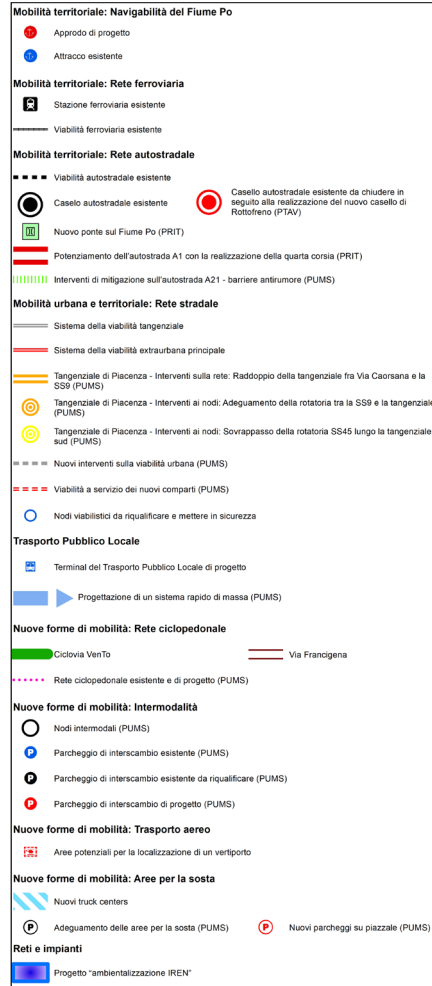




IL SISTEMA INSEDIATIVO, IL SISTEMA DEI LUOGHI CENTRALI E IL SISTEMA PRODUTTIVO/LOGISTICO



IL SISTEMA DELLA MOBILITÀ



IL SISTEMA AMBIENTALE



Aree ed edifici interessati da progetti in corso

