

ORIGINALE

ALLEGATO H - bis

COMUNE DI PIACENZA

PIANO REGOLATORE GENERALE

PROGETTO DI AGGIORNAMENTO AL
PIANO REGOLATORE GENERALE
APPROVATO CON D.P. IN DATA 13/12/57



ALL. TO H bis

ALLA DELIBERAZIONE DEL CONSIGLIO COMUNALE 13-7-1967 N° 122/b

IL SINDACO

IL CONSIGLIERE ANZIANO

IL SEGRETARIO GENERALE

REGGENTE

RELAZIONE TECNICA



N° 569
508 E 701/1967 SUPERIORE DEI LL. PP.
ASSEMBLEA GENERALE
Adunanza del 21 1968
V.º Il Segretario Capo

ALLEGATO H BIS

COMUNE DI PIACENZA

PIANO REGOLATORE GENERALE

RELAZIONE TECNICA

**VISTO: Come da Decreto del
Presidente della Repubblica
in data odierna.**

Roma, li 51 DIC. 1969

IL MINISTRO PER I LL. PP.

[Handwritten signature]
[Handwritten signature]
C. P.



Il Piano Regolatore Generale di Piacenza è stato adottato dall'Amministrazione Comunale il 21/5/1955 ed approvato con Decreto Presidenziale il 13/12/1957.

Già nel 1958 e nel 1959 il Comune aveva inoltrato al Ministero competente proposte di variante, infine nel 1960 avanzò una proposta definitiva di variante che costituiva, come ebbe giustamente a rilevare il Consiglio Superiore dei Lavori Pubblici, un vero e proprio aggiornamento del Piano stesso. Il Ministero dei Lavori Pubblici, con autorizzazione del 2 marzo 1961, in base al parere favorevole del Consiglio Superiore dei Lavori Pubblici - VI Sezione espresso con voto n° 2253 del 19 novembre 1960, autorizzava il Comune di Piacenza ai sensi dell'art. 10 - 3° comma della Legge Urbanistica 17 agosto 1942 n° 1150 a studiare le proposte varianti con le prescrizioni, le limitazioni e le raccomandazioni contenute nel richiamato voto n° 2253. In questo voto si raccomandava fra l'altro che gli studi venissero svolti con il concorso e la consulenza di professionisti ed esperti, particolarmente qualificati in rapporto a non facili problemi da impostare e da risolvere. L'Amministrazione Comunale di Piacenza a seguito dell'autorizzazione Ministeriale nominava una Commissione Urbanistica e conferiva incarico di consulenza al Prof. Dott. Arch. Luigi Dodi e al Dott. Arch. Antonio Pastorini.

La Commissione presieduta dall'Assessore ai Lavori Pubblici con il concorso degli architetti consulenti, riesaminava la complessità dei problemi inerenti al Piano Regolatore.

Da questo esame generale venne ulteriormente riconfermata la validità delle varianti proposte dal Comune

ed approvate dal Ministero.

Apparve però evidente che la complessità ed il numero delle varianti proposte erano tali da richiedere un coordinamento, uno studio organico ed unitario, che non poteva ovviamente essere svolto in sede di Commissione.

Per cui l'Amministrazione Comunale, accogliendo i suggerimenti del Ministero conferiva incarico agli Architetti consulenti di riesaminare e coordinare in un tutto armonico i complessi problemi urbanistici sollevati in sede di variante, l'Amministrazione Comunale prospettava ai progettisti la necessità di considerare liberamente le nuove esigenze poste in essere dall'evolversi ulteriore della situazione, tenendo conto, in modo particolare, le nuove prospettive economico-sociali concesse con la pianificazione e la programmazione in atto nel Paese.

I progettisti, dopo un attento e approfondito studio, presentarono un progetto di massima delle varianti ed uno schema delle norme di attuazione.

Dapprima questi elaborati vennero sottoposti al parere della Commissione Urbanistica che, nel corso di numerose riunioni, discusse ed esaminò attentamente gli elaborati grafici e le norme ed infine proposti diversi amendamenti che furono in buona parte accolti.

Poi, il progetto e le norme furono discusse in sede di Giunta, allargata ai Consiglieri di Maggioranza e con l'intervento di altri consulenti tecnici allo scopo incaricati dai consiglieri stessi, in seguito di questo ultimo esame vennero apportati notevoli varianti e miglioramenti al progetto.

Infine i Consulenti Urbanistici, la sezione urbanistica dell'Ufficio Tecnico comunale ed il Segretario Gene=



rale, curarono la stesura definitiva del progetto di varianti al Piano Regolatore Generale e delle relative norme d'attuazione.

Il progetto d'aggiornamento del Piano Regolatore Generale venne sottoposto all'esame del Consiglio Comunale il 3 luglio 1963, che lo adottò con delibera n° 30.

L'Amministrazione Comunale, in seguito inoltrava il progetto approvato al Ministero dei LL.PP. al fine di accertare se lo stesso, nonostante le notevoli innovazioni introdotte rispetto alla prima proposta, rientrassero nei limiti dell'autorizzazione alla variante che il Ministero stesso aveva concesso in data 2/2/1961.

Il Provveditorato Regionale alle OO.PP. di Bologna, con lettera in data 8 luglio 1964 comunicava che il Ministero, con nota del 26 giugno 1964, autorizzava il Comune di Piacenza a presentare l'aggiornamento del vigente Piano Regolatore Generale proposto con delibera n° 30 del 3 luglio 1963.

L'Amministrazione Comunale provvedeva, quindi, alla pubblicazione del Piano, secondo le prescrizioni di Legge, onde consentire a chiunque di prenderne visione e di presentare eventuali osservazioni. Trascorsi i termini di Legge, le osservazioni presentate, venivano esaminate dai consulenti Urbanistici e dalla Sezione Urbanistica dell'Ufficio Tecnico Com.le. Questi, consultati gli Enti interessati (Magistrato del Po; A.N.A.S.; Soc. Autostradali, Autorità Militare; Provveditorato agli Studi; F.F. S.S.; ecc.) per i problemi di loro competenza, sottoponevano al parere di una Commissione di Rappresentanti di tutti i Gruppi Consiglieri, le osservazioni presentate dagli Enti suddetti ed infine le proposte per le modificazioni.

che da apportare al Piano.

La Commissione, dopo aver esaminato con cura ogni osservazione, per l'accoglimento o il rigetto delle istanze presentate, formulava controdeduzioni e disponeva affinché i tecnici incaricati, modificassero il Piano in conformità alle decisioni prese dalla Commissione stessa.

Dopo di chè si procedeva al progetto definitivo per l'aggiornamento del Piano Regolatore Generale vigente che oggi, dopo aver consultato preventivamente gli Enti interessati e la cittadinanza, viene sottoposto al Consiglio Comunale.

Il Piano Regolatore Vigente è stato adottato dal Comune di Piacenza nel 1955. Studiato negli anni precedenti al 1955, in un periodo cioè, nel quale non si erano ancora manifestati ed espressi, nel territorio emiliano, chiare tendenze ad un forte sviluppo economico-sociale, non poteva evidentemente contenere quegli elementi di previsione che sono oggi invece connessi alle nuove tendenze di cui sopra.

Durante lo studio dell'aggiornamento, tali motivi sono stati riesaminati dai Tecnici incaricati alla luce di una più ampia prospettiva di sviluppo economico sociale della intera regione.

L'individuazione di questa prospettiva di sviluppo è stata resa più facile, oltre che dall'ulteriore evolversi dei fenomeni in atto, da studi che sono stati svolti in questi ultimi anni ed in particolare modo dagli studi svolti dal Provveditorato alle Opere Pubbliche di Bologna per il Piano Regionale di Coordinamento Territoriale.



Ed è proprio alla luce di queste prospettive di sviluppo che interessano tutta la Valle Padana che i motivi addotti a sostegno dell'aggiornamento al Piano Regolatore Generale trovano una conferma della loro validità.

Si ritiene che, nel quadro di una più generale prospettiva di sviluppo nazionale, la Valle Padana sia destinata a svolgere un ruolo di primaria importanza.

L'attuale struttura industriale italiana è concentrata particolarmente in Piemonte e Lombardia e gravita, mediante comunicazioni stradali e ferroviarie coi porti della Liguria.

Il forte sviluppo economico in atto lascia prevedere una forte espansione dei territori industrializzati, e richiede un sistema portuale adeguato alle nuove e più vaste esigenze; un sistema portuale facilmente collegabile con l'entroterra ed adiacente a zona atta per l'insediamento delle industrie di base.

I porti Liguri risultano evidentemente inadeguati alle nuove esigenze, sia per la mancanza di un entroterra, sia per la presenza della catena appennica che rende difficili le comunicazioni coi territori piemontesi e lombardi già industrializzati.

L'Emilia ed il Veneto si presentano come i territori di naturale espansione della zona tradizionale industriale italiana ed i porti dell'Adriatico si presentano come i naturali elementi di integrazione del sistema portuale tradizionale italiano.

Si ritiene che nei prossimi anni sia possibile sfruttare le favorevoli condizioni geografiche ed economiche esistenti per sviluppare nella Valle Padana, una nuova

e rilevante struttura industriale.

A conferma di queste prospettive di sviluppo stanno: il rifiorire generale spontaneo delle attività economiche e produttive in tutta l'Emilia e soprattutto l'insediamento di grossi complessi industriali di prima lavorazione a Ferrara, a Ravenna, a Mantova e l'aumento costante dell'attività dei porti adriatici.

Nel quadro di queste prospettive il Piano Regionale di coordinamento territoriale ha previsto, nella regione emiliana, il potenziamento delle attrezzature portuali adriatiche, un sistema coordinato di comunicazioni stradali, ferroviarie e fluviali, tra il mare e la Lombardia ed ha individuato, nel territorio, le zone destinate al manifestarsi di un forte sviluppo industriale.

Esse sono principalmente dislocate lungo la Via Emilia e lungo il Po. Il Piano infatti prevede la costruzione di una nuova strada nella bassa padana emiliana a collegamento dei territori che si trovano ai margini del Po; individua lungo il fiume, zone industriali a Ravenna; a Ferrara e nel basso reggiano; individua infine una vasta zona a sviluppo industriale fra Cremona e Piacenza adiacente al Po.

Questa zona che ci interessa in particolare modo, è destinata ad avere un ruolo di primaria importanza nello sviluppo economico sociale della regione emiliana, per la sua posizione geografica.

Essa si trova infatti al confine della Lombardia, all'incrocio dell'Autostrada del Sole con la futura Autostrada Torino-Brennero, facilmente collegata a Genova, collegata con la rete fluviale di navigazione interna



della Valle Padana.

Pertanto i tecnici, condividendo le previsioni di sviluppo della Città di Piacenza fatte in sede di studio del Piano Regionale per l'Emilia Romagna, hanno ritenuto possibile e conveniente l'aggiornamento del Piano Regolatore Generale alle previsioni fatte in sede Regionale.

I tecnici si sono richiamati a studi svolti a livello regionale e nazionale prima di tutto perchè a quel livello, più che a quello comunale, si possono inquadrare i problemi in una giusta prospettiva, e perchè previsioni di tanta portata sono frutto del concorso di una "equipe" di esperti in diverse discipline, "equipe" difficilmente reperibili per lo studio di un P.R. comunale; in secondo luogo perchè tali previsioni richiedono anche la concreta volontà di una qualificata rappresentanza politica di dare corso ad una pianificazione economica sociale.

Il P.R. di Coordinamento Territoriale si può infatti considerare il risultato di una lunga serie di studi, di convegni organizzati da enti pubblici e culturali svolti nell'ultimo decennio nella regione emiliana; questi studi hanno messo in luce i problemi di fondo della economia regionale, e sono stati condotti tenendo conto dell'intima connessione esistente tra i problemi emiliani e quelli delle regioni limitrofe, in particolare della Lombardia e del Veneto.

Una delle più vaste ed esaurienti raccolte di studi è quella edita nel 1958 dalla Camera di Commercio, Industria ed Agricoltura di Cremona dal titolo: "La navigazione padana".

In questi due volumi sono ampiamente analizzate le possibilità di organizzare nella Val Padana un sistema organico di vie d'acqua, e di collegare mediante queste i porti dell'Adriatico con la Svizzera. In questo quadro generale grande importanza si annette anche al canale Cremona-Milano che rappresenterà, per lo sviluppo della Città di Piacenza, un fattore determinante.

In conclusione, i tecnici hanno impostato l'aggiornamento al Piano Regolatore Generale del Comune di Piacenza sulla base delle previsioni contenute nel progetto di Piano Territoriale elaborato con gli auspici del Provveditorato alle OO.PP. di Bologna, principalmente per le seguenti ragioni:

1) perchè concordano con la previsione urbanistica di un comprensorio di una nuova urbanizzazione e forte concentrazione industriale nella zona a destra ed a sinistra del Po tra Cremona e Piacenza;

2) perchè ritengono che il piano territoriale sia oggi un documento valido, quale sintesi delle volontà politiche, delle reali tendenze e delle possibilità di sviluppo, economico esistenti nella Regione Emiliana;

3) perchè gli orientamenti generali del P.R. di C.T. hanno trovato conferma nel piano quinquennale di sviluppo economico nazionale.

Accogliendo le generali previsioni contenute negli studi del P.R. di C.T. i tecnici hanno dovuto operare in conseguenza, assumendo a loro volta alcuni problemi di notevole impegno:



- anzitutto determinare le dimensioni e definire l'ubicazione delle zone industriali collegate con la navigazione fluviale;
- in secondo luogo definire le dimensioni delle città come insediamento residenziale;
- in terzo luogo organizzare la città in rapporto alle nuove e più vaste funzioni direzionali;
- infine risolvere il problema di collegamenti in rapporto alle nuove esigenze del vasto comprensorio previsto dal piano regionale.

In rapporto poi con la navigazione fluviale è stata prevista una nuova vastissima zona destinata alle industrie le cui attività siano connesse con navigazione fluviale.

Questa zona è stata prevista a levante della Città lungo la stessa direttrice di sviluppo industriale prevista dal Piano Regolatore Generale vigente in una grossa ansa del fiume Po, tra Mortizza e Roncaglia. Sempre in rapporto con la navigazione fluviale, il piano prevede, a cavaliere dell'Autostrada del Sole e lungo il Po, una zona destinata all'impianto di depositi, magazzini ed altri edifici di analogo carattere commerciale connessi col porto fluviale.

Si è provveduto conformemente alle premesse già esposte, a dare notevole sviluppo agli impianti portuali.

Si sono ampliate le zone industriali già previste, si sono introdotte nuove zone per piccole industrie e laboratori artigiani, essendosi delle une e degli altri manifestata una forte esigenza di sviluppo. Queste



genti all'agglomerato urbano e facilmente collegabili con la rete autostradale.

Inoltre sono state particolarmente studiate le possibilità di collegamento tra la zona direzionale e la zona industriale; tra queste e le nuove zone residenziali tra il centro urbano e le zone di espansione.

Per quanto concerne gli agglomerati minori è stato dato un notevole sviluppo alla borgata di Roncaglia in rapporto alla nuova zona portuale industriale, prevedendo una vasta zona residenziale estensiva.

Infine sono state previste piccole zone di espansione nelle borgate di Mucinasso, S. Bonico - Pittolo, Ivaccari, Borghetto.

VIABILITA'

La revisione del sistema viario è stata impostata adeguandola alle più vaste previsioni di sviluppo.

Il tracciato dell'Autostrada Torino+Piacenza, Piacenza-Brescia è stato conservato in quanto corrisponde al progetto esecutivo della Società e non contrasta con le esigenze urbanistiche della città.

Questo tracciato prevede il collegamento tra la Torino-Brescia e l'Autostrada del Sole in località Le Mose dove è previsto un casello comune alle due autostrade. Un altro casello è previsto in località S. Antonio per la Torino-Piacenza.

Il tracciato della Via Emilia, come arteria di transito dall'Emilia alla Lombardia, è stato radicalmente modificato spostandolo in località Montale sino alla Autostrada del Sole mantenendo la previsione di un nuovo ponte sul Po.

E' stata prevista una strada di scorrimento a nord della città così come ha suggerito il voto del Consiglio Superiore dei Lavori Pubblici. Essa infatti si affianca, nel tratto Ovest alla Ferrovia dello Stato e nel tratto Est all'Autostrada Torino-Piacenza sino ad unirsi al nuovo tracciato della S.S. N. 9 il quale accoglie la S.S. n° 10 Est.

La statale n. 45 è stata deviata verso Est, si stacca dall'attuale sede in località Quarto, sino ad unirsi alla S.S. n° 9 in località Montale.

Si è creato così un semianello di strade attrezzate che lambisce la città nei lati Sud-Est e consente un rapido collegamento delle strade statali esistenti fra di loro e di questo con la rete autostradale.

Si è dato un carattere diverso alla strada di circoscrizione già in parte realizzata che corre lungo il canale diversivo Ovest, accogliendo il consiglio del Ministero ed interrompendo la continuità della precedente circonvallazione Sud della città.

In tal modo il collegamento tra il centro urbano e le nuove zone residenziali può avvenire senza attraversare strade di grande traffico; infatti il traffico che può intercorrere tra la Statale n° 10 verso Pavia e la Statale n° 45 non è di rilevante importanza.

A proposito dei tracciati stradali sopraccennati torna conto di segnalare che quasi tutti richiedono, in forma ed in misura più o meno estesa, quelle opere di attrezzature e di svincolo degli incroci che sono indispensabili per il funzionamento di una moderna circolazione. Naturalmente non è detto che tutte code=



ste opere di grandi attrezzature d'incroci stradali debbano essere realizzate in un breve periodo di tempo, dato anche il rilevante onere finanziario che esse comportano: ma il piano deve logicamente prevederle ugualmente affinché, in seguito alla loro esecuzione non si abbiano a trovare ostacoli insormontabili.

Per queste ragioni si sono dovute vincolare le superfici di terreno che sono apparse indispensabili e sufficienti per le opere sopradette, ancorchè una parte di dette superfici nel piano vigente sia destinata alla edificazione.

Per quanto riguarda le strade urbane si prevede la riorganizzazione delle arterie di penetrazione. Si è introdotta una nuova strada, sulla sede dell'attuale ferrovia Piacenza-Bettola che, partendo dalla strada della Val Nure, attraversa il centro direzionale, e sorpassando la sede ferroviaria si collega alla circconvallazione nord ed alle zone portuali.

Si prevede inoltre una strada esterna di collegamento tra i nuovi quartieri residenziali e le zone industriali.

ZONA INDUSTRIALE PORTUALE -

La vastità e la complessità dei problemi relativi a questi impianti, il cui sviluppo può assumere dimensioni ancora più vaste di quelle che oggi si possono immaginare, richiederanno logicamente una serie di studi molto approfonditi da parte dei competenti organi economici e tecnici. In questa fase assolutamente preliminare il piano non può azzardare previsioni particolareggiate. Si è quindi ritenuto opportuno limitare

la previsione agli elementi generali di massima come, del resto, normalmente si verifica anche per altri piani regolatori generali. E' però da segnalare che tanto l'estensione della zona, quanto il tracciato schematico delle comunicazioni principali che la servono, sono state previste in base a sopralluoghi e a colloqui con i tecnici competenti degli Enti direttamente interessati alla iniziativa.

Il criterio seguito in proposito è stato quello di individuare i terreni idonei allo scopo quindi di vincolarli per l'intera superficie al fine di salvaguardarne la disponibilità.

La scelta dei terreni non presentava altre possibilità oltre a quella indicata nel piano, in primo luogo perchè il Po risulta navigabile per ora solamente sino al ponte ferroviario, a seguito del rigurgito determinato dallo sbarramento dell'isola Serafini, pertanto i terreni disponibili risultano quelli ad oriente della città. In secondo luogo, perchè detti territori si trovano lungo la direttrice di sviluppo industriale in atto, hanno una estensione sufficiente per l'installazione di grandi complessi industriali o di grandi depositi delle zone portuali.

In terzo luogo, perchè questi terreni sono compresi in una grande ansa del fiume, perchè lambiti su due lati dallo stesso, ed hanno quote altimetriche tali da consentire la costruzione di canali di penetrazione senza il bisogno di grandi argini; infine per la facilità di collegamento con la rete stradale e ferroviaria principale e con il grande comprensorio previsto dal Piano Regolatore.



Trattasi in totale di 994 HA destinati a zona industriale portuale.

Conseguentemente il Piano Regolatore Generale indica per la zona portuale industriale il necessario intervento della Amministrazione Comunale mediante piani particolareggiati e in via subordinata con un Piano di lottizzazione ed un preventivo studio urbanistico degli Uffici tecnici del Comune.

ZONA COMMERCIALE PORTUALE -

Anche per questa zona in gran parte valgono le considerazioni precedentemente fatte; pertanto risulta comprensibile, come il piano abbia limitato le sue previsioni a uno schema di massima, suscettibile di quelle variazioni che in sede esecutiva si rendessero necessarie.

ZONA INDUSTRIALE -

La zona industriale che rimane sempre localizzata a nord est della città, come nel Piano Regolatore vigente, viene notevolmente ampliata verso est in armonia con le previsioni generali di sviluppo produttivo precedentemente accennato.

CENTRO DIREZIONALE -

L'assetto funzionale della Città, in vista degli sviluppi delle attività economiche ed industriali, connesse tanto alla pianificazione regionale, quanto alle previsioni locali delle nuove comunicazioni terrestri e fluviali, rende indispensabile la individuazione di

un apposito "Centro Direzionale" nel quale indirizzare le attività amministrative del futuro e nel quale trasferire quelle esistenti nel centro storico, che creano fenomeni di congestione.

Il "Centro Direzionale" ha già avuto una sua prima, embrionale caratterizzazione col trasferimento, a Barriera Milano, degli Uffici delle Società E.N.E.L. e DE-RICA e con la costruzione di nuovi edifici in prossimità della stazione ferroviaria.

Il Piano ha preso spunto da questa realtà, facendo proprie queste tendenze di sviluppo e prevedendo un primo insediamento del Centro Direzionale da Barriera Milano, a Piazzale della Stazione e a Barriera Roma, lungo Viale S. Ambrogio e Via La Primogenita; esso si sviluppa poi lungo il nuovo asse attrezzato da Piazza le Roma, sino allo svincolo posto a sud di Via Conciliazione, in prossimità dei Cementifici.

Questa distribuzione lineare è apparsa la più razionale in rapporto sia alla configurazione del tessuto urbano esistente, sia in considerazione delle tendenze naturali di sviluppo, sia in funzione della rete stradale esistente e di quella prevista dal Piano.

Il Centro Direzionale è in stretto contatto col centro storico, senza tuttavia intaccarne il tessuto caratteristico. Mediante l'asse attrezzato, lungo il quale si snoda, è direttamente collegato con le linee ferroviarie, le arterie autostradali e stradali, sia provinciali che regionali. Può essere rapidamente raggiunto da ogni punto della città perchè senza concentrare i traffici di arroccamento su una sola direttrice, li distribuisce su diverse arterie lungo tutto



il suo sviluppo ad arco; è facilmente collegato con le zone portuali ed industriali.

La sua configurazione di tipo aperto si presta quindi ad accogliere estrinsecazioni architettoniche, economiche e funzionali anche di dimensioni rilevanti, senza peraltro disturbare il nucleo antico della Città. Crea quindi le premesse per una edificazione funzionale, secondo principi organici, ma al tempo stesso elastici nella sua realizzazione compositiva.

Per questi motivi, si ritiene che le zone interessate dal Centro Direzionale siano meritevoli di uno studio specifico di Piano Particolareggiato, accompagnato da apposite norme, in parte differenti da quelle dell'edilizia prevista per altre zone della Città.

ZONE MISTE -

Sono destinate alla costruzione di edifici per artigiano e piccole industrie con annesse abitazioni. Sono state dislocate dal Piano lungo la Via Emilia sul lato Nord ai lati della statale n.10 in località S. Antonio a Trebbia.

Zone miste di minore estensione sono state previste in località Borgo Trebbia ed a sud della Via Beati.

A proposito delle zone miste, la cui utilità si mostra ogni giorno più evidente, fatte salve naturalmente le esigenze dell'igiene, si sono tenute in considerazione le osservazioni fatte dal Consiglio Superiore LL.PP. circa le ubicazioni precedentemente previste e si è provveduto alle nuove localizzazioni più giustificate, delle quali si è detto.

La denominazione data a queste zone si giustifica per il fatto che nei tipi di costruzione artigianale e piccolo-industriale il rapporto tra i locali adibiti alla produzione a quelli adibiti ad abitazione è molto basso, per cui, alla fine, la zona risulta avere una densità di abitanti di poco inferiore a quella delle zone estensive; di conseguenza si ha una presenza mista di abitanti, laboratori e piccole industrie.

E' bene chiarire che, non si tratta di zone dove è possibile costruire indiscriminatamente case di abitanti di lavoratori ma solamente laboratori o piccole industrie con annesse abitazioni.

E' consentito costruire edifici destinati alla sola abitazione solamente se si predispone a tale scopo un piano di lottizzazione per la formazione di quartieri esclusivamente residenziali aventi almeno una estensione di due ettari.

La necessità di prevedere questo tipo di zona nelle città emiliane si rende necessario per il carattere stesso dello sviluppo economico ed industriale verificatosi nell'ultimo decennio.

Abbiamo assistito, nella nostra regione, ad un fiorire di piccole e medie iniziative, le cui caratteristiche sono tali da non consentire nè l'insediamento nelle zone residenziali; nè l'inserimento nella zona industriale per le dimensioni limitate delle costruzioni relative e per le necessità che esse hanno di un intimo legame con la città.



CENTRO URBANO -

Si ritiene che il problema della viabilità nel centro urbano debba in futuro essere affrontato non tanto, con un adeguamento estremamente oneroso del vecchio nucleo alle esigenze odierne, quanto alleggerendo il più possibile il nucleo storico del traffico veicolare e destinando una parte di esso all'esclusiva circolazione pedonale.

Coerentemente a quanto sopra esposto sono state vincolate aree per la costruzione di edifici e di attrezzature per il parcheggio di autoveicoli nei pressi di Piazzale Milano, di Piazzale Genova e di Piazzale Roma in modo da raccogliere le macchine provenienti dall'esterno in prossimità del centro direzionale e le macchine provenienti dalla provincia e dalle zone di espansione all'estremo sud del nucleo urbano.

Nelle previsioni del piano si ritiene che queste attrezzature debbano raccogliere almeno 20.000 macchine.

Inoltre si prevede l'utilizzazione di alcune strade e l'ampliamento di altre in modo da realizzare un percorso interno al nucleo urbano: allo scopo si utilizza lo Stradone Farnese, Viale Malta e Viale dei Mille.

Si prevede invece l'allargamento di Via Benedettine, Via Coglialegna, Via S. Matteo, Via S. Andrea e Via S. Rocchino.

Per quanto riguarda la tipologia edilizia del centro urbano, si è conservato il carattere intensivo previsto dal Piano Regolatore Generale vigente. Il

precedente piano limitava l'altezza degli edifici a 12 mt., eccezionalmente aumentabile a 18,50 mt. uniformemente su tutto il centro urbano.

Riconoscendo la necessità di salvaguardare i valori ambientali esistenti si è ritenuto di dover suddividere il centro urbano in diverse zone.

Prima di tutto si è individuata una zona di particolare interesse storico artistico ed ambientale; nella stessa zona sono stati individuati i monumenti, gli edifici con particolari pregi artistici e quelli di notevole valore ambientale, questa zona è stata individuata in seguito ad una indagine storico morfologica appositamente svolta.

Le norme che regolamentano questa zona impongono la conservazione degli edifici principali di maggior valore e comunque tutelano la conservazione di ambienti di particolare interesse.

Infine sono state individuate zone intermedie fra le zone di valore storico ed artistico-ambientale e le zone intensive in cui sono consentite costruzioni con altezza massima di 18 m.

Inoltre si sono classificate come intensive le zone marginali già edificate con altezza massima di m.21.

Nel piano sono state anche individuate e vincolate le zone libere ancora esistenti e destinate ad orto o a giardino che hanno una superficie tale da giustificare il vincolo.

La città, essendo posta in riva al Po, può godere di una zona verde facilmente collegabile col centro urbano e posta in riva al fiume.

./.



Con questo però non si può ritenere che la città abbia una dotazione sufficiente di verde pubblico. Manca alla città un parco pubblico vero e proprio. Il problema potrà essere risolto temporaneamente con la valorizzazione delle zone verdi esistenti lungo i bastioni. Una soluzione definitiva e valida si avrà se il Comune potrà utilizzare a questo scopo, al momento del disarmo, l'area dell'Arsenale Militare che, come dimensioni ed ubicazione, si presenta come l'unica idonea e possibile.

Il Piano, attualmente, si limita a vincolare a verde l'area circostante la Chiesa di S. Sisto.

ZONE DI ESPANSIONE GIA' URBANIZZATE -

Il piano prevede nelle suddette zone la conferma della tipologia edilizia esistente.

In alcuni punti si sono previste nuove zone intensive che unitamente ai centri civici dovranno determinare anche nei settori più lontani, centri sussidiari capaci di svolgere funzioni di carattere secondario, sì, ma sufficienti per alleggerire e decongestionare il centro tradizionale della Città.

Data la forte espansione edilizia già verificatasi, non è risultata facile nè sempre soddisfacente da un punto di vista di buona organizzazione urbanistica, la localizzazione delle zone destinate ad uso pubblico o ad edifici ed impianti di pubblico interesse; si è però cercato, entro i limiti del possibile, di conciliare la razionale ubicazione dei pubblici servizi con

./.

l'esistenza di terreni liberi da costruzioni.

Nella destinazione delle aree reperibili si è data la precedenza alle aree da adibire ad uso scolastico, rispettando adeguatamente e talvolta superando gli stan-
dards richiesti dal Ministero.

ZONA DI NUOVA ESPANSIONE RESIDENZIALE -

Le zone di nuova espansione residenziale sono state previste principalmente lungo la strada di Gossolengo, lungo la strada di S. Giorgio ed in località Montale. Si è ritenuto consigliabile e conveniente organizzare le residenze secondo nuclei unitari separati tra loro da fasce di verde pubblico e di verde sportivo, e sepa-
rati dalla strada di traffico mediante ampie fasce di rispetto.

Aree per i servizi, per il verde pubblico, sono pre-
viste nel cuore di ogni nucleo in modo da facilitare lo afflusso sia dei bambini, sia delle massaie verso il centro interno.

La zona di rispetto prevista invece lungo le strade ha la funzione di separare l'abitato da una strada che avrà un traffico notevole, se non intenso, e di consen-
tire una eventuale formazione di centri a carattere com-
merciale, in quanto questi centri tendono abitualmente a convergere verso le strade principali. Questi centri saranno in questo modo separati dal traffico.

La zona di nuova espansione prevista lungo la stra-
da di Gossolengo è costituita da quattro quartieri re-
sidenziali, quella prevista lungo la strada di S. Gior-
gio è costituita da due quartieri, quella di Montale da uno.



Trattasi di quartieri interessati dal P.E.E.P. autorizzato con Decreto Ministeriale n° 425 in data 28 settembre 1965.

Il presente aggiornamento del Piano Regolatore Generale della Città di Piacenza prevede aree residenziali per una popolazione totale di circa 200.000 abitanti comprese le frazioni e le zone miste.

Questa previsione, che a prima vista può apparire eccessiva, trova una sua giusta dimensione se messa in rapporto con le previsioni di sviluppo industriale contemplate dal Piano.

Trattasi però a nostro avviso del limite massimo di sviluppo della città, ed è auspicabile che si possa in futuro, mediante una pianificazione a livello regionale, creare nuove possibilità di insediamento nell'ambito del comprensorio.

Dagli studi svolti per il "Piano per l'acquisizione di aree per l'edilizia economica e popolare" risulta che, solamente per effetto dei movimenti migratori interni al territorio provinciale, emigreranno dalle campagne verso le aree industrializzate circa 50.000 persone.

Secondo un calcolo tendenziale l'aumento prevedibile nello stesso periodo per la Città di Piacenza è di 45.000 persone.

Il fabbisogno vani per il prossimo decennio è stato calcolato, tenendo conto delle varianti della composizione media delle famiglie e della esistenza di case malsane, di 53.500 vani.

./.

Questi valori sono stati ottenuti considerando solamente i movimenti migratori prevedibili nell'ambito provinciale.

Trattandosi di impegnare il Comune in un intervento diretto e concreto che presuppone anche un impegno di carattere finanziario, di cui è mantenuti entro limiti prudenziali, escludendo dal computo ogni previsione di immigrazione da altre regioni. Nella presente edizione del Piano Regolatore generale invece, per le considerazioni esposte in precedenza, si è tenuto conto della possibilità di affluire un considerevole numero di persone anche da altre regioni, in rapporto al forte sviluppo industriale previsto dal piano regionale. Quindi si è considerato un aumento variabile dai 90.000 ai 100.000 abitanti.

La previsione di sviluppo demografico della Città di Piacenza è a nostro avviso proporzionata con le previsioni di sviluppo economico e sociale del comprensorio Cremona-Piacenza fatte in sede di piano regionale.

TERRITORIO AGRICOLO -

Il territorio agricolo è suddiviso in due zone:

- la zona a verde agricolo di protezione al centro abitato in cui è consentita unicamente la costruzione di edifici connessi direttamente con l'agricoltura;
- la zona ultra estensiva in cui sono ammessi anche edifici destinati alla prima trasformazione di prodotti agricoli, industrie insalubri e la costruzione per abitazioni aventi una densità edilizia molto limitata.



allo scopo di non agevolare la fabbricazione sporadica e incoraggiare invece lo sviluppo edilizio delle frazioni attorno a nuclei esistenti e con una vita già avviata.

AREE MILITARI -

Nella Città di Piacenza esistono vastissime aree occupate dalla Autorità Militare che ne limitano gravemente la possibilità di sviluppo e che uniche si prestano per la istituzione di attrezzature ed impianti pubblici di fondamentale importanza per la vita della Città.

Le aree militari che il piano ha vincolato perchè indispensabili per un razionale assetto urbanistico dell'abitato sono le seguenti:

- Genio Pontieri
- Caserma Stradone Farnese.

La utilizzazione urbanistica delle aree Militari, al momento del loro disarmo, potrà avvenire nei modi previsti dalla Legge, previ accordi con l'Autorità Militare. Le aree che presentano un interesse urbanistico prevalente oltre a quelle vincolate sono: l'Arsenale Esercito, per la trasformazione in un parco cittadino; l'ex-Autocentro onde reperire aree per parcheggio e l'ex-Polveriera Galleana per formare un parco nelle aree di espansione.

ZONE DI INTERESSE COLLETTIVO CITTADINO (ZONE SPECIALI) -

Le principali previsioni del piano sono le seguenti:

A) Mercati generali in località Le Mose, in prossimità del Casello autostradale dell'Autostrada del Sole facilmente collegabile con l'intera rete stradale e autostradale.

B) Nuovo ospedale sul lato Ovest della strada per Gossolengo mq. 150.000,=;

C) Nuovo aggruppamento scolastico fra lo Stradone Farnese ed il Pubblico Passeggio. Questa area è destinata a ospitare le scuole medie superiori e gli istituti professionali superiori che attualmente si trovano posti alla periferia nelle zone di espansione, nonché una scuola d'obbligo;

D) Nuovo stadio cittadino ed aree sportive minori da predestinarsi a campi di gioco ed impianti sportivi per la gioventù nei diversi quartieri;

E) Zona sportiva sulla sponda del Po;

F) Aree per parcheggio;

G) Centro direzionale.

NORME DI ATTUAZIONE --

Le note ed i suggerimenti del Consiglio Superiore dei Lavori Pubblici sono stati molto utili. E' stato possibile trovare un giusto equilibrio tra le esigenze di carattere economico e quelle fondamentali di carattere urbanistico ed igienico.

Si sono introdotte nelle norme le minime superfici, la percentuale massima di area coperta; sono stati ridotti i massimi di fabbricabilità, è stata limitata l'altezza degli edifici escludendo i piani attici oltre le altezze stabilite. La richiesta ministeriale di limitare



le altezze in modo da non turbare il profilo tradizio-
nale dell'abitato è stata tenuta nel massimo conto.

Entro la cerchia urbana, nella zona a carattere in-
tensivo non aventi caratteristiche ambientali, è stata
esclusa la permuta dei volumi che avrebbe portato in
molti casi a raggiungere l'altezza di metri 30,=.

La permuta dei volumi è consentita solamente nella
zona intensiva esterna alla cerchia delle antiche mura,
nella zona semintensiva alta, non è consentita nelle
zone estensive.

Nella parte monumentale della città le diverse al-
tezze sono state stabilite in rapporto alle caratteri-
stiche ambientali.

Le zone speciali sono state conservate limitatamen-
te a quelle autorizzate dal Ministero; si è introdotto
un indice di fabbricabilità onde evitare un eccessivo
addensamento.

Le norme sono state rielaborate introducendo una
parte nuova, riguardante soprattutto gli strumenti di
attuazione del piano.

I Tecnici incaricati avevano proposto che per alcu-
ne zone del territorio urbano l'attuazione delle previ-
sioni del piano fosse condizionata alla preventiva ed
obbligatoria adozione di piano particolareggiato.

La proposta riguardava zone che, per la loro impor-
tanza urbanistica e per la imponenza dei pubblici ser-
vizi da costruire richiedono il preventivo intervento
dell'Ente pubblico. Si tratta delle zone di nuova e-
spansione e di trasformazione della zona industriale
portuale e del centro direzionale.

In sede di discussione delle norme ha prevalso la tesi prudenziale di stretta aderenza alle ricorrenti interpretazioni giuridiche della legge stessa.

Per questo, le norme, pur indicando nel Piano Particolareggiato il principale strumento di attuazione del Piano Regolatore Generale, consentono in via subordinata l'intervento del privato mediante piano di lottizzazione.

Di sono introdotte però nelle norme disposizioni particolari atte a garantire il più efficacemente possibile, che l'iniziativa privata non contrasti con lo interesse della collettività.

Si è disposto: che il piano di lottizzazione deve essere preceduto da uno studio generale urbanistico della zona che deve essere fatto dal Comune e rispettato dai privati e sono state fissate per ogni zona le superfici minime dei piani di lottizzazione.

Inoltre, l'approvazione dei piani di lottizzazione è condizionato alla dimostrata possibilità di allacciare i servizi interni al piano di lottizzazione che sono a carico del privato, con i servizi pubblici principali.

La edificazione, mediante la semplice osservanza delle prescrizioni di zone, sarà possibile là dove già esiste una attrezzatura urbanistica adeguata.

PROGRAMMI DI ATTUAZIONE -

Un breve cenno sul programma di attuazione del piano.

Tenuto conto della legislazione vigente e soprattutto tenuto conto della nuova legge 167, si ritiene che



i primi interventi che si rendono necessari per l'attuazione del piano siano i seguenti:

1°) in primo luogo l'attuazione del piano per l'edilizia economica o popolare;

2°) in secondo luogo un piano particolareggiato per le nuove zone industriali;

3°) in terzo luogo un piano particolareggiato per la creazione del nuovo centro direzionale.

Infine, interventi di carattere urgente sul piano della viabilità, si ritengono: la costruzione della strada di scorrimento a Nord, il collegamento di queste con la Via Emilia secondo il nuovo tracciato e lo spostamento della Statale n° 45 lungo la direttrice indicata dal piano, a collegamento cioè delle Statali esistenti e delle Autostrade.

e

n

à