



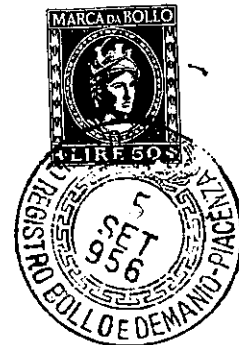
COMUNE DI PIACENZA

Relazione generale

MUNICIPIO DI PIACENZA

Ufficio Tecnico

-----oOo-----



PIANO REGOLATORE GENERALE DELLA CITTA'

=====
*Deliberato dal Consiglio Comunale
con atto 21 maggio 1955 N° 117*

RELAZIONE GENERALE

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

Roma, li

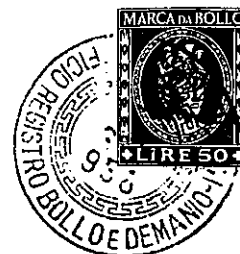
IL MINISTRO PER I LL. PP.

=====
=====

MUNICIPIO DI PIACENZA

Ufficio Tecnico

-----oOo-----



PIANO REGOLATORE GENERALE DELLA CITTA'

RELAZIONE GENERALE

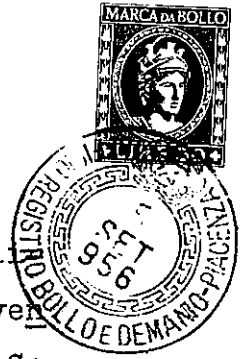
=.=.=.=.=

1) P R E M E S S A

L'Amministrazione Comunale di Piacenza bandì fin dal 1932/33 un concorso nazionale per il progetto del Piano Regolatore e di ampliamento della Città; diversi furono i partecipanti e se non fu possibile indicare un vincitore, il cui progetto superasse nettamente gli altri, il risultato fu notevole per il materiale di studio raccolto.

In seguito venne fatto approntare un progetto dall'Ing. Cella, ma il Consiglio Superiore dei LL.PP., in assemblea del 28 Agosto 1940, dava in linea di massima il parere favorevole per la sola parte all'interno delle mura, richiedendo per le restanti zone un ulteriore studio.

Nuovo studio questo affidato all'Arch. Alpago Novello che si concretò nel progetto nel nuovo Piano Regolatore generale redatto in data 12 Agosto 1949 ed adottato con deliberazione del Consiglio Comunale n. 69 del 27/10/1949.



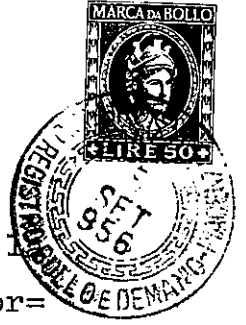
Detto Piano, a seguito dell'avvenuta pubblicazione e della presentazione delle opposizioni, venne modificato e nuovamente adottato dal Consiglio Comunale con Delibera n. 11 dell'8/11/1952 ed inviato al competente Ministero.

Vi è da rilevare che nelle more dell'espletamento delle svariate pratiche le condizioni e le esigenze urbanistiche andavano via via evolvendosi e si andavano formando nuovi quartieri nelle zone in cui l'andamento del mercato indirizzava gli acquirenti. Di conseguenza il Consiglio Superiore dei LL.PP., che esaminò il progetto nel 1954, tenuto conto della situazione di fatto notevolmente mutata e delle nuove necessità, rinviava il Piano al Comune perchè lo rielaborasse secondo i criteri espressi nel voto n. 313 del 13/2/1954.

E' appunto quello che l'Ufficio Tecnico del Comune di Piacenza, con la consulenza del Prof. Arch. Luigi Dodi, ha fatto e che ha raccolto negli elaborati del presente oggetto.

In conformità alle "Istruzioni per la formazione dei piani regolatori comunali, generali e particolareggiati", emanate dal Ministero dei LL.PP. il 7/7/1954 in base alla Legge Urbanistica 17/8/1942 n. 1150, gli allegati di progetto sono i seguenti:

- tav. 1 - Piacenza e la sua Provincia nel quadro generale in rapporto ai centri di più diretto interesse: Scala 1: 200.000 -
- tav. 2 - Planimetria del territorio comunale con la indicazione dello stato di fatto esistente: Scala 1: 25.000 -



tav. 3 - Planimetria in scala 1: 5.000 contenente la divisione del territorio in zone in rapporto alle rispettive destinazioni, l'indicazione delle aree destinate ad uso collettivo e la ubicazione degli edifici pubblici e dei monumenti nazionali.

tav. 4 - Planimetria in scala 1: 5.000 - con l'indicazione della rete stradale esistente e progettata e delle altre vie di comunicazione.

- Inoltre le norme urbanistico - edilizio di attuazione contenute nel nuovo regolamento edilizio Comunale.

2) CENNO TOPOGRAFICO E STORICO -

La Città di Piacenza è situata a 45°03'20" di latitudine nord, a 2° 45' 25" di longitudine ovest da Roma ed a m. 59,30 circa sopra il livello del mare (centro città).

La superficie della zona all'interno delle mura è di 290 ettari mentre l'intero territorio Comunale misura ettari 12.300 che si sviluppano tutti in pianura fra le quote minima e massima rispettivamente di metri 44 e 86 s.m.. Il Comune confina a nord con il fiume Po (Provincia di Milano), ad est col torrente Nure (Comuni di Caorso e Pontenure), a sud coi Comuni di Podenzano e Gossolengo, ad ovest con il fiume Trebbia (Comuni di Gragnano - Rottofreno e Calendasco) e comprende le frazioni di S. Antonio a Trebbia, S. Lazzaro Alberoni, Mortizza, Mucinasso, Roncaglia, Ivaccari, S. Bonico e Pittolo.



La configurazione della Città, entro l'antica cinta murata costruita nel secolo XVI con un perimetro di circa 6.500 metri, è quella di un ellisse aventi i due assi principali nelle direzioni Nord-Sud ed Est-Ovest. Lungo di essi si sviluppano le arterie principali che dividono il nucleo abitato in forma di croce e che proseguono poi per le vie di grande comunicazione che convergono alle città: Via Emilia e Strada Padana Inferiore ad est, strada di Val Trebbia a sud, Via Emilia Pavese ad ovest e Via Emilia per Milano a Nord.

Alla periferia della città, lungo le predette vie, si sono andati sviluppando man mano i sobborghi - quartieri Molini degli Orti, Baia del Re, Cornelianana, Belvedere e Infrangibile - che hanno, specialmente in questo dopo guerra, aumentato considerevolmente la superficie del nucleo suburbano.

La costituzione geologica del terreno è alluvionale con stratificazioni di argilla su banchi di sabbia o ghiaia. In città lo strato superficiale è per circa 3 + 4 m. costituito da terreno di riporto via via accumulatosi, cosicchè il terreno per le fondazioni si trova generalmente poco al di sotto di tale quota. Il livello più alto della falda acqua si trova, meno che nella zona bassa della Città, a circa metri 8 sotto il piano di campagna in modo che tutto il territorio si presenta adatto per la fabbricazione.

Il clima è temperato e l'aria è generalmente salubre ad eccezione del periodo autunnale in cui



si addensano sul piano soventemente le nebbie.

I venti dominanti sono il nord - ovest ed il nord - est, la temperatura massima si aggira attorno ai 30° e quella minima attorno ai -15°.

Il territorio di Piacenza, l'antica "Placentia", prima di cadere in possesso dei Romani apparteneva ai Galli, e forse prima era stato dei Liguri e degli Etruschi. Nel 219 avanti Cristo il villaggio fu ampliato, ridotto a città fortificata e munito delle prime mura, che sono quelle della città quadrata romana, e Roma vi mandò una colonia di seimila uomini.

Per resistere agli assalti dei Cartaginesi, che nell'anno di Roma 535 sorpresero e saccheggiarono, condotti da Amilcare, la Città, i Romani dovettero rafforzarla con l'invio di altri 3.000 coloni. Dal giorno in cui Piacenza divenne sede della colonia fino alla caduta dell'Impero Romano, fu sempre soggetta a Roma sotto il dominio della quale crebbe gradatamente in potenza e in ricchezza. Della sua fedeltà e del suo valore ebbe ambito compenso in quanto Roma la dichiarò prima Colonia Romana, poi la elevò al grado di Municipio, indi a Metropoli della provincia Gallia Togata. Per la sua importanza, nel VI° secolo dell'Era nostra, era chiamata ancora da Procopio "Città prima e principale della Emilia".

L'ampiezza raggiunta della Città Romana era di 45 ettari circa.



Nel periodo che segue alla caduta dell'Impero Romano d'Occidente la città andò espandendosi in direzione est, sud ed ovest; in particolare in direzione est seguendo la Via Emilia, che era stata costruita nel 187 a. C. per ordine del Console Emilio Lepido.

Sul finire del secolo XI, le lotte dei Comuni con l'Impero per la Libertà e le franchigie Comunali e quelle con i grandi feudatari e le città vicine, per la supremazia, fecero sentire anche al Comune la necessità di una nuova e più ampia cerchia di mura onde comprendervi i popolosi sobborghi che durante il millenio trascorso erano sorti addossandosi all'antica cerchia romana. La nuova cinta fu iniziata nell'anno 1139 e il lavoro per condurla a compimento durò oltre trenta anni.

L'ampiezza della Città, compresa nella seconda cinta, era di circa cento ettari.

Nel 1300 essa venne rafforzata a settentrione verso il Po con la costruzione della cittadella Viscontea, e, dalla parte opposta verso mezzogiorno, con il castello di Sant'Antonino.

Non essendo più adatta tale cinta ai nuovi mezzi di guerra, fu iniziata nel 1525 la terza cinta, che fu terminata verso il 1550. Essa rimase fino a pochi anni fa inalterata ed anche al presente è rimasta quasi intatta nella parte meridionale tra il Bastione S. Agostino e quello della Cornelia e in quella settentrionale tra il Bastione S. Sisto e il Bastione Campagna.

L'ampiezza del territorio compreso nella ter



za cinta, si aggira su 290 ettari.

Del periodo seguito alla caduta dell'Impero Romano e fino all'affermarsi di Piacenza a libero Comune sono le Chiese di S. Savino, S. Brigida, S. Nazzaro, la ricostruzione della Basilica di S. Antonino, la Chiesa di S. Eufemia, l'ex Chiesa di San Lorenzo ecc.; del periodo successivo, che va dal 1100 al 1500 sono il Palazzo del Comune (1281), il Duomo (1122-1233), la Chiesa di S. Francesco (1278), la Chiesa di S. Giovanni, quella di S. Sisto, quella di S. Sepolcro, il Palazzo del Tribunale, il Palazzo degli Scotti da Fombio.

L'accrescimento della Città andò avviluppandosi un pò dovunque seguendo, come era naturale, le arterie radiali che dal forese convergono al nucleo cittadino, con direzioni preponderanti verso est e verso ovest.

Costruita la terza cinta, il Duca Pierluigi Farnese ordinò subito il taglio delle piante e la demolizione delle case tutt'intorno per il raggio di un miglio, ossia impose ai terreni sottostanti alle mura quella servitù militare che prese il nome di Tagliata.

Tale servitù militare durò fino al 1903, nel quale anno, con R. Decreto 5 Febbraio 1903, venivano radiate dal novero delle fortificazioni dello Stato la cinta murata della città ed altre opere nella Piazza e di conseguenza le proprietà fondiarie adiacenti alle predette opere cessavano di essere soggette al vincolo della servitù militare.

Da allora lo sviluppo edilizio andò affermandosi anche fuori dal nucleo urbano, principalmen



te in direzioni est ed ovest coi quartieri rispettivamente dei Molini degli Orti e dell'Infrangibile ed in questi ultimi anni principalmente verso sud con i quartieri del Belvedere.

3) CENNO ECONOMICO E DEMOGRAFICO -

La provincia di Piacenza, ed in particolare il Comune, presentano una economia essenzialmente agricola che, in molti casi, ha raggiunto un altissimo livello tecnico sia per le caratteristiche delle coltivazioni che per i valori di produzione.

Le condizioni peculiari di detta economia si riflettono abbondantemente tanto nelle attività della popolazione che in quelle industriali, artigiane e commerciali. Infatti parecchie sono le industrie che derivano i loro manufatti dalla agricoltura ed il cui volume produttivo riveste un'importanza addirittura nazionale: quali zuccherifici, fabbriche di conserve alimentari, caseifici, manifatture tabacchi.

Altro campo in cui l'economia piacentina ha raggiunto una preminente importanza è quella delle industrie dei laterizi e delle calci e cementi, industrie che sfruttano ottimamente le caratteristiche delle materie prime locali e che si trovano ad un posto di avanguardia nazionale ed internazionale.

I recenti ritrovamenti metaniferi e petroliferi nella nostra zona poi, hanno risvegliato una vecchia industria locale. Gli impianti e le attrezzature per la lavorazione del petrolio e derivati hanno raggiunto notevoli proporzioni, specialmente in alcuni centri della provincia, ma la loro attività si ripercuote sentitamente anche sulla economia cittadina.



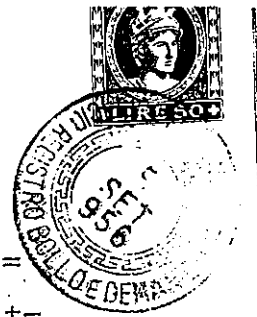
Da rilevare, collateralmente all'industria petrolifera, l'esistenza di diverse società meccaniche produttrici di impianti per trivellazioni ed inoltre la scelta della nostra città quale sede della " MOSTRA NAZIONALE DEL METANO".

Va pure segnalata la costruzione della moderna centrale termo-elettrica "Edison" che è sorta, in vicinanza del fiume Po, attorno ad un vecchio stabilimento e che è di notevoli proporzioni sia per estensione che per attrezzature.

Da non trascurare per l'economia cittadina e provinciale, specialmente dal punto di vista di impiego di mano d'opera, gli Enti e stabilimenti militari (Arsenale, Direzione d'Artiglieria, Polveriere, Officine Meccaniche) le cui attrezzature occupano notevoli estensioni sia all'interno che all'esterno del nucleo abitato.

Esistono poi diverse altre industrie che, pur non rivestendo grandissima importanza, contribuiscono in modo sentito all'economia cittadina; quali bottonifici, scatolifici, calzaturifici e diverse industrie meccaniche.

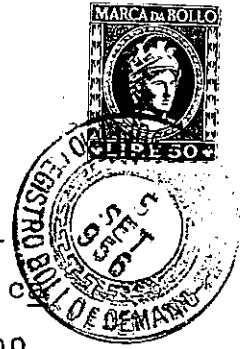
Le attività Commerciali, come già affermato, riflettono essenzialmente la natura agricola delle nostre terre e si manifestano in modo spiccato nei mercati bisettimanali molto frequentati anche da parte di commercianti dei centri limitrofi; da notare poi la grande importanza che riveste Piacenza, come nodo commerciale, in relazione alla sua posizione topografica trovandosi al vertice di tre regioni, ed alla confluenza di cinque importanti arterie stradali e di un importante nodo ferroviario.



Per quanto riguarda la situazione demografica non si ritiene di prendere in esame le caratteristiche del periodo bellico e prebellico in quanto, trattandosi di momenti eccezionali, i dati numerici sarebbero senz'altro non rispondenti al vero. Nel 1946 la popolazione residente nel Comune di Piacenza era di 71.720 unità e negli anni successivi si presentò con le caratteristiche del movimento nazionale; diminuzione della natalità e della mortalità con un incremento naturale positivo dell'1,3 %. I dati del censimento generale della popolazione, avvenuto il 4 Novembre 1951, hanno dati presenti a quell'epoca 72.856 abitanti e alla fine del 1955 tale numero è salito a 76.802.

Le differenze che si riscontrano tra gli aumenti verificatisi e quelli che si dovevano avere con l'incremento normale, sono dovuti al fenomeno migratorio, molto sentito in questi ultimi anni in rapporto al crescente sviluppo della Città ed ai fenomeni della economia generale. Dal 1946 al 1955 si ebbe un incremento, per il movimento migratorio del 7,5 %, corrispondente ad un aumento di circa 5.500 abitanti.

Le condizioni igienico-sanitarie delle abitazioni della città e dei sobborghi sono quanto mai svariate a seconda dei diversi quartieri, ma le deficienze più gravi si riscontrano nella parte vecchia dell'abitato dove sono fabbricati addossati e prospicienti strette strade ed angusti cortili. I locali, specie al piano terreno, sono quindi scarsamente aerati e presentano un notevole grado di umidità e deficienze di servizi igienici razionali dovuti in special modo alla mancanza di una fognatura, base indispensabile di un organico piano di risanamento.



Le nuove costruzioni, sorte alla periferia nel dopo guerra, anche se non tutte eseguite secondo i canoni più rigorosi dell'igiene edilizia, si presentano indubbiamente in condizioni migliori, sia per la loro ubicazione in zone più salubri, sia per le loro caratteristiche di abitazioni rade e sia infine perchè in molti dei nuovi quartieri è stato affrontato il problema delle fognature.

Se l'affollamento della popolazione era grave nel periodo pre-bellico, presentando in alcuni punti una densità di due abitanti per locale e se si andò aggravando con le distruzioni della guerra, la situazione andò via via migliorando nel dopo guerra, in relazione ai vasti piani di costruzione e ricostruzione, ed oggi si può affermare, pur senza l'ausilio di dati precisi, che le condizioni igienico-sanitarie sono senz'altro migliorate.

4) EDILIZIA = TRAFFICO E COMUNICAZIONI -

Come precedentemente accennato, dopo l'abolizione della servitù militare della "tagliata" ed in modo particolare nel primo dopo guerra, ebbe inizio l'espansione della città al di fuori della cinta delle mura. Si vennero a creare così massicci quartieri a cavaliere delle due principali arterie stradali; quartiere "Infrangibile" lungo la strada Padana Inferiore verso ovest e quartiere "Molini degli Orti" lungo la Via Emilia verso est. Altri due agglomerati di minore entità si svilupparono a sud lungo la strada comunale per Gossolengo (quartiere "Belvedere") ed a sud-est lungo la provinciale per S. Giorgio (quartiere "Baia del Re").

Tutti agglomerati, i predetti, costituiti preva-



lentamente da villette a tipo estensivo, e costruiti in certi casi in modo abbastanza organico ed in altri invece caoticamente. Inconveniente comune a tutti però, derivante dalla loro ubicazione, è quello di trovarsi a ridosso di grandi arterie stradali con la conseguenza di confondere il traffico minuto a quello pesante ed intenso in traffico.

Da notare parallelamente agli accennati sviluppi le rare costruzioni sorte in città, quali i due palazzi in Piazza Cavalli, il quartiere Incis a Porta Roma, il quartiere popolare in Via Cantarana ed altri di minore importanza.

Dopo le distruzioni e la stasi bellica l'attività edilizia riprese a ritmo molto intenso concretandosi però nei primi anni del dopoguerra, solo in innumerevoli e piccole villette sorte qua e là in modo non sempre razionale.

Pochi furono i casi di costruzioni e ricostruzioni nel centro cittadino, là dove le condizioni economiche e contingenti lo consentirono (Palazzo della Borsa; ricostruzione del Cantone del Pozzo, varie ricostruzioni di edifici danneggiati dalla guerra, ecc.).

I piani statati per l'incremento edilizio dettero successivamente l'avvio alla costruzione di quartieri più consistenti ed anche, data la loro importanza, concepiti più organicamente. Venne prescelta, quale zona di principale sviluppo, quella situata a sud della Città che, dal punto di vista topografico ed igienico, presenta le migliori caratteristiche.

Sorse così un nucleo imponente per mole ed estensione in una zona che fino a qualche anno prima non era stata presa in considerazione; più a sud continua



rono a fiorire le casette di minori proporzioni tale che in pochi anni si venne a formare un sobborgo di notevole estensione.

Verso est si sviluppò un nuovo quartiere popolare in zona Molini degli Orti e, specialmente nelle adiacenze della Via Farnesiana sorsero svariatissime costruzioni rendendo così anche quella zona molto popolata.

Di minore entità gli sviluppi edilizi che si ebbero verso ovest nei quartieri "Infrangibile" e di "Porta Torino", ma anch'essi rimarchevoli; un incremento discreto ebbe infine anche il sobborgo denominato "Borgo Trebbia" situato a nord della ferrovia per Voghera.

Solo in questi ultimi anni, pur rimanendo abbastanza sentita l'attività nel campo delle piccole costruzioni, si andò sviluppando il concetto degli edifici di grande mole; sorsero e stanno tuttora sorgendo parecchi grandi fabbricati, in special modo alla periferia della città, nei punti in cui le aree andarono assumendo un alto valore; da notare la tendenza, recente, della costruzione di detti alti ed imponenti edifici anche su aree urbane all'interno delle mura.

In questo ultimo lasso di tempo è stato affrontato pure il problema dell'edilizia scolastica con la costruzione di parecchi edifici per le scuole elementari nei nuovi quartieri e di due grandi complessi da adibire ad istituti per l'istruzione media. A parte va considerato il complesso dell'Università Agraria sorto nelle vicinanze di S. Lazzaro su un grande appezzamento lungo la Via Emilia.

Piacenza è dal punto di vista della viabilità un

importante nodo stradale; fanno capo ad essa infatti cinque strade Statali, due strade Provinciali e due strade Comunali.

Da nord, attraverso il Ponte sul Po, proviene la Via Emilia da Milano, da est la Strada Padana Inferiore da Cremona che si innesta sulla Via Emilia da Bologna, da sud-est la Provinciale da S. Giorgio, da sud la Statale di Val Trebbia da Genova sulla quale convergono successivamente la Provinciale da Bettola e la Comunale da Gossolengo, da sud ovest la Comunale da Gragnano e da ovest la Statale Padana Inferiore da Alessandria.

Inconveniente molto grave, e che si riscontra d'altronde in moltissime città, è il problema dell'attraversamento del centro abitato. Infatti l'ultimo tratto delle predette arterie è fiancheggiato da un susseguirsi ininterrotto di abitazioni, officine e piccoli stabilimenti con tutti i guai derivanti dalla eterogeneità del traffico minuto locale con quello in transito. Anche i tratti di circonvallazione attorno alle mura sono ormai incorporati nei quartieri di espansione e l'inconveniente sopra lamentato si risente specialmente nei tratti fra le Barriere Roma e Milano (Via Emilia), dove il traffico in transito viene intersecato da quello da e per la stazione ferroviaria, e fra le Barriere Torino e Roma.

Se grave è la situazione del traffico in transito non minori difficoltà presenta il problema delle comunicazioni interne, che si è mostrato più impellente con la sostituzione del servizio tranviario con quello autoviario. Infatti le strade interne sono pressochè tutte di limitata larghezza ed in molti punti presentano strozzature tali da impedire l'incrocio





di veicoli; d'altra parte la soluzione si presenta molto più difficoltosa di quella del traffico periferico in quanto non si potrà risolvere senza vastissime demolizioni.

In rapporto alla sua posizione geografica la nostra città è servita da una vasta rete di linee automobilistiche, sia vicinali che a distanza, le quali fanno capo un pò disordinatamente a diverse stazioni: Barriera Genova, Piazzale della Stazione Ferroviaria, Piazza Cittadella. E' in programma la costruzione di una autostazione, modernamente concepita, in Piazza Cittadella che potrà in massima parte risolvere il problema in quanto, pur essendo ubicata in prossimità del centro, è situata in posizione tale da poter essere bene ^{servita} ~~servita~~ dalle strade di circonvallazione.

Piacenza, oltre che importante nodo stradale, è anche altrettanto importante come scalo ferroviario. Infatti vi convergono le linee da Bologna, da Milano, da Voghera - Torino e da Cremona. Il parco ferroviario, notevolmente esteso, è situato a nord-est della città e molto grande è il numero tanto dei viaggiatori che il volume delle merci sia in transito che in sosta. In prossimità della stazione delle ferrovie Statali è situata pure quella della ferrovia secondaria, a scartamento ordinario, Piacenza - Bettola che percorre, nella sua lunghezza, quasi tutta la Val Nure.

5) PRINCIPALI PROBLEMI ESAMINATI -

Passata in esame, a grandi linee, la situa-



zione dello stato di fatto, vengono illustrati, qui di seguito, i problemi e le esigenze più impellenti la cui soluzione è stata vagliata nella redazione del piano con riguardo, soprattutto, al precitato voto del Consiglio Superiore dei Lavori Pubblici.

Trattandosi di progetto di massima, le nuove zone di espansione sono state introdotte solo a grandi linee, delimitate dalle strade principali e considerate con molta elasticità in modo da consentire la graduale adattabilità del piano alle esigenze future. Si è cercato, per quanto possibile, di inquadrare organicamente i nuovi quartieri, sorti in questi ultimi anni, tenendo soprattutto presente di evitare ulteriori aggravamenti lungo le direzioni delle arterie stradali principali e di indirizzare l'espansione verso le zone meglio rispondenti alle esigenze igieniche, altimetriche e di circolazione.

Altro problema di primaria importanza toccato è quello della viabilità per cui, considerando naturalmente la situazione reale, si è progettata una rete stradale efficiente e bene rispondente alle esigenze del moderno traffico.

Così è stato studiato un complesso di grandi arterie di scorrimento che congiungeranno direttamente le strade facenti capo alla città tagliando fuori il nucleo abitato; si potrà disporre di una diretta comunicazione tra le provenienze Torino, Bologna e Cremona e la progettata autostrada Milano-Bologna.

Altra arteria importante, considerata in progetto, è quella della Val Trebbia proveniente da Genova, di penetrazione sud-nord che lambirà la città



verso levante innestandosi sul Piazzale Roma. La
bilità minore poi, considerata in linea di massima,
è stata prevista tenendo conto di collegare in modo
razionale i nodi più importanti dirottando il traffi
co dalle strade principali.

Anche la viabilità del nucleo all'interno delle
mura è stata toccata nei punti che presentano la mag
gior intensità di traffico e le più impellenti esi=
genze di dimensionamento.

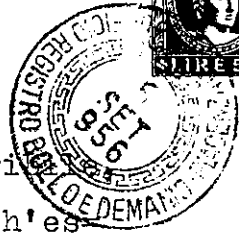
Le zone vincolate speciali sono state ritoccate
ed ubicate nei punti di maggior necessità ed interes
se; così le zone verdi, quelle scolastiche, quelle
sportive ed in special modo quella industriale di an
pliamento mantenuta a nord-est della Città.

6) CARATTERISTICHE DELLE NUOVE ZONE -

Zone residenziali -

Preclusa ogni espansione dell'abitato verso nord
dello sbarramento della zona ferroviaria e soprattutto
dal fiume Po, le aree di possibile ampliamento sono
quelle situate ad est, ad ovest e principalmente a
sud, che si presentano d'altronde con migliori carat
teristiche, planimetriche ed altimetriche.

A nord della ferrovia Piacenza-Voghera è stato
considerato solo il piccolo agglomerato di Borgo
Tebbia (Tobruk), che ha in questi ultimi anni subi=
to un discreto incremento, considerandolo però come
sobborgo staccato e inquadrandolo in una zona resi =
denziale estensiva. Se ne sono migliorati i collega=
menti con il centro mediante una nuova strada sotto=
passante la ferrovia con sbocco sulla Via XXI Aprì=
le.



La zona di Barriera Torino e dell'Infrangiabile ai margini della Via Emilia Pavese, è stata anch'essa inquadrata in quartieri estensivi con piccole aree semintensive in prossimità del Piazzale Torino. Inconveniente rimarchevole è che nelle adiacenze di dette zone esistono due ampie aree militari e diverse piccole zone industriali che precludono una razionale espansione dei quartieri che d'altra parte non possono essere eliminate. Anche la viabilità di questi sobborghi è stata per quanto possibile migliorata con la previsione di una strada in diretta comunicazione con il Piazzale Torino dal quartiere "Infrangiabile" e con un'altra di collegamento tra la Via Emilia Pavese e la Via Vittorio Veneto.

Quartiere di espansione più importante è quello denominato "Belvedere", fuori Porta Genova, che comprende ormai una vasta zona costruita nelle adiacenze della Via Cella, della strada per Gossolengo e della strada di Val Trebbia.

E' quà che sono sorti il maggior numero di costruzioni private ed i diversi lotti di case "INA" e "Popolari". Avendo dirottato più a sud la grande strada tangenziale esterna, che intersecava prima i quartieri di espansione, la viabilità della zona è nettamente migliorata con la previsione anche del prolungamento verso est della Via P. Cella e con le rettifiche delle Vie Gadolini e Boselli e loro proseguimento fino a S. Lazzaro. Inoltre è stata considerata la deviazione della strada di Val Trebbia, a partire dal bivio per Bettola, e progettato un nuovo tracciato che proseguirà in direzione nord fino all'incrocio con la Via Boselli per diramarsi poi verso la Via Nasolini



(in comunicazione diretta col centro della città
traverso Via Gadolini) e verso il Viale Patrioti e
Barriera Roma.

Gli ampliamenti di detto quartiere sono stati
previsti tanto verso ovest, in congiungimento con
l'Infrangibile, quanto verso est fino alla strada
Corneliana; le nuove zone saranno tutte estensive ad
eccezione delle aree nelle adiacenze delle Vie Geno-
va - G. da Saliceto e Manfredi che saranno seminten-
sive.

La zona ferroviaria della linea Piacenza - Bet-
tola ed un cuneo a verde agricolo divideranno il sud-
detto quartiere da quello denominato Baia del Re,
che si può ormai considerare congiunto con i sobbor-
ghi dei Molini degli Orti e di S. Lazzaro.

Infatti i due massicci sobborghi sorti lungo
la Provinciale per S. Giorgio e la Via Emilia si so-
no andati via via espandendo, occupando buona parte
dell'area sita tra le due arterie.

Anche in questa zona è da segnalare la presen-
za di diverse zone industriali e militari che non
consentono una organica espansione. Nel piano si è
considerata la fusione dei due quartieri con la pre-
visione delle zone di espansione il più lontano pos-
sibile dalle arterie principali. Ai margini delle zo-
ne residenziali, considerate tutte estensive, sono
previste diverse zone da mantenere a coltivazioni
agricole con funzione di polmoni verdi tra i nuclei
abitati e di riserve per i futuri ampliamenti. La
viabilità interna del quartiere è stata migliorata con
la progettazione di strade di collegamento tra i di-
versi punti del sobborgo con la funzione, anche in
questo caso, di dirottare il traffico minuto dalle



vie di grande comunicazione.

Tra la Via Emilia Parmense e la ferrovia per Bologna, sbarramento naturale all'espansione più a nord, è stato considerato un altro quartierino residenziale estensivo compreso tra S. Lazzaro e il raccordo con la strada Padana Inferiore.

Per quanto riguarda il nucleo urbano all'interno delle mura, ben poco si è potuto prevedere date la dislocazione e le caratteristiche stesse delle abitazioni. Salvaguardati nel modo più assoluto i monumenti nazionali e le aree a destinazione speciale, sono state progettate solamente alcune demolizioni, nei punti dove le necessità della viabilità richiedono maggiore spazio, ma tutte di limitata entità.

Vi è da rilevare che, come già precedentemente affermato, l'iniziativa privata è rivolta in questi ultimi tempi la propria attività verso la costruzione di grandi edifici al centro della città. In questi casi le nuove costruzioni, oltre che risanare le varie zone, costituiscono pure motivo per l'ampliamento delle sedi stradali prospicienti in quanto gli edifici vengono costruiti in arretramento.

Zone industriali -

La nuova zona industriale di ampliamento è stata mantenuta a nord-est della città tra la strada Padana Inferiore e l'argine destro del fiume Po. La sua estensione è stata convenientemente ridotta ed è stata allontanata dalle attrezzature ferroviarie e dal Cimitero Urbano il quale viene salvaguardato mediante una opportuna zona di rispetto.



La viabilità interna è stata nettamente migliorata in funzione soprattutto delle comunicazioni dirette con le arterie adiacenti di maggiore importanza.

Vi è da rilevare che detta nuova zona, oltre a conglobare tre importanti complessi industriali esistenti (Zuccherificio, Cementaria, Fabbriche conserve), si trova nelle immediate vicinanze della centrale termo-elettrica "Edison". Un piccolo quartierino residenziale (Il Capitolo) è sorto in questi ultimi anni nelle vicinanze; di esso è stato previsto un limitatissimo ampliamento.

Diverse poi sono le aree industriali esistenti, sparse un pò ovunque alla periferia della città, che si sono dovute mantenere; fortunatamente esse presentano caratteristiche tali da non pregiudicare l'igiene dei quartieri residenziali nei quali sono comprese.

Unico impianto che potrebbe in un certo senso nuocere ai quartieri vicini è la cementeria sita in località "Baia del Re", la quale però è stata isolata dalle abitazioni mediante la previsione di una zona agricola circostante.

Zone militari -

Come già accennato, tanto il centro che la periferia della Città comprendono svariate zone adibite ad impianti, caserme ed attrezzature militari.

Tali zone, di cui alcune sono di superficie estesissima, sono ubicate un pò dovunque ma le più importanti sono lungo le arterie principali facenti capo alla città. In questo dopo guerra la loro importanza è andata un poco diminuendo, ma, data la loro



particolare destinazione, nel presente piano si dovute mantenere cercando per quanto possibile di quadrarle nei vari quartieri circostanti.

Zone ferroviarie -

La stazione e le attrezzature delle Ferrovie dello Stato comprendono una vasta zona a nord-est della Città all'esterno dell'attuale circonvallazione. Le linee che da essa si dipartono sono tutte tangenti al nucleo abitato in modo che sono ridotti al minimo gli attraversamenti dei fasci di binari.

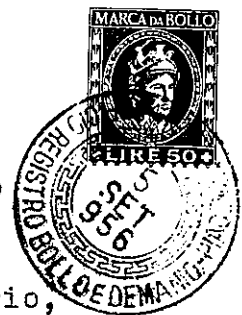
Solo la ferrovia secondaria per Bettola taglia la zona residenziale di Barriera Farnesiana, ma è situata in trincea ed in modo tale da non portare alcun inconveniente.

Zone scolastiche e sportive -

In ognuno dei nuovi quartieri previsti, Borgo Trebbia, Infrangibile, Belvedere, Baia del Re e San Lazzaro, sono state riservate zone da adibire ad attrezzature per la istruzione elementare, zone comprendenti anche vaste aree verdi.

Inoltre in località Infrangibile è sorto l'Istituto Tecnico Agrario; su un'area sita tra la Via IV Novembre e la strada tangenziale est-ovest sono in corso di costruzione l'Istituto Industriale e la Scuola di Avviamento Professionale ed a S. Lazzaro su una vasta zona comprendente le varie attrezzature, l'Università Agraria.

Il nuovo Campo Sportivo Comunale (che attualmente è situato in prossimità della Via Poggi) verrà costruito su un'ampia superficie di circa 70.000 me=



quadrati situata a sud-ovest della città all'angolo tra le Vie Cella e Camposio.

In detta zona, oltre allo stadio vero e proprio, troveranno posto tutti gli impianti e le attrezzature per i vari sport.

Diverse altre piccole aree da riservare a campi sportivi minori e campi giochi sono dislocate nei diversi quartieri di espansione e precisamente una al quartiere "Infrangibile", una in prossimità di Barriera Genova, due al quartiere Belvedere e due in prossimità della Via Boselli.

Inoltre è stato mantenuto a campo sportivo la vasta zona verde sita nelle vicinanze del Palazzo Farnese.

CHIESE =

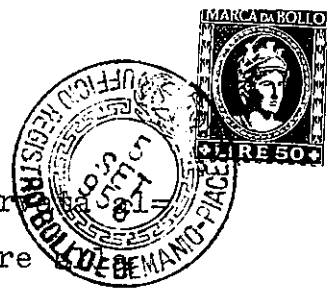
Nelle nuove zone di espansione sono pure previste sufficienti aree da adibire a chiese ed opere parrocchiali, alcune delle quali già costruite in parte, altre da costruire. Così la Chiesa della Sacra Famiglia nel quartiere Infrangibile, la chiesa della SS. Trinità al Belvedere, la chiesa del Corpus Domini in località Farnesiana e la chiesa parrocchiale di Borgo Trebbia.

ZONE PER MERCATI E FIERE =

Il nuovo mercato coperto è stato costruito recentemente in Piazza Casali in una zona bene ubicata e tale da poter servire comodamente quasi tutta la Città.

E' in corso di studio l'opportunità di allestire anche due mercati rionali al servizio delle nuove zone di espansione.

Esistono inoltre il mercato all'ingrosso della frutta e verdura, in prossimità del Piazzale Roma, ed



un'ampia zona, sita lungo la Via Emilia, riser-
le manifestazioni fieristiche ed in particolare
"Mostra Nazionale del Metano".

Zone Ospedaliere -

L'Ospedale Civile, comprendente le varie at-
trezzature pienamente rispondenti alle necessità, è si-
tuato all'interno delle mura in prossimità della Via
Taverna e così dicasi dell'Ospedale Psichiatrico, per
il quale è stata costruita recentemente la colonia
agricola nelle adiacenze della Via XXI Aprile e conglo-
bante una vasta zona verde.

L'Ospedale Militare, ora infermeria presidia-
ria, è ubicato al Piazzale Genova e racchiude una am-
pia area più che sufficiente alle sue necessità; recen-
temente poi è sorta, in fregio alla Via Gadolini, una
nuova clinica privata.

Cimiteri, Macello, Vigili del Fuoco e Carabinieri -

Il Cimitero urbano è situato ^{oest} a nord-est della
Città, in prossimità della progettata zona industria-
le, dalla quale è protetto da un'ampia area di rispet-
to con vincolo di zona agricola.

Le frazioni di S. Lazzaro e di S. Antonio pos-
siedono due piccoli Cimiteri isolati.

Il pubblico macello è situato entro la cerchia
delle mura su un'area tra la Via Scalabrini e lo Stra-
done Farnese ed è pienamente rispondente alle esigenze
presenti e future della Città.

Le caserme dei Vigili del Fuoco, dei Carabinie-
ri e della Polizia sono anch'esse ubicate entro le mu-
ra in buone posizioni topografiche e sufficienti ai lo-
ro scopi.



Zone verdi -

Oltre alle zone verdi per campi sportivi e per scuole sono state considerate a verde pubblico tutte le aree situate lungo le mura tra Barriera Torino e Barriera Milano e tra Barriera Genova e Barriera Farnesiana. Inoltre nei nuovi quartieri sono previste aree, pure a verde pubblico, situate nei punti di maggior necessità e convenienza.

*12. Per via di
lato in che
una zona di
di solito con
una zona di
di solito con
una zona di
una zona di
una zona di
una zona di*

Le caratteristiche dei nuovi quartieri di espansione, a fabbricazione rada a villette, consentiranno inoltre di avere molto verde inframmezzato alle costruzioni.

7) V I A B I L I T A' -

Arteria di scorrimento sud -

Come è già stato accennato, uno dei principali problemi considerati nella compilazione del piano è stato quello della viabilità esterna, nel senso di prevedere una rete stradale efficiente e pienamente rispondente alle odierne necessità.

E' stata così progettata una grande arteria tangente le zone di espansione a sud della città, che permetterà una diretta comunicazione tra la Via Emilia Pavese (provenienza Torino) e la Via Emilia (provenienza Bologna) dirottando il traffico completamente al di fuori dell'abitato.

La nuova strada si innesterà sulla Via Emilia Pavese a circa 700 metri ad est della frazione di S. Antonio, in corrispondenza del ponte sul canale diversivo, seguirà il predetto canale di direzione



sud-est fino all'incrocio con la comunale per Gossolengo per deviare poi verso levante ed imboccare la Via Emilia (S.S. n. 9) tra gli abitati di S. Lazzaro e Montale.

L'arteria descritta è prevista di grande larghezza, a due carreggiate, con ampie curve, protetta ai lati da zone di rispetto con vincolo di non costruzione. Consentirà di liberare dal traffico pesante di passaggio i due tratti di Strade Statali accennati e l'attuale circonvallazione sottomura.

In corrispondenza dei numerosi ed inevitabili incroci con le strade provenienti dal sud sono stati progettati allargamenti delle carreggiate ed aiuole spartitraffico con circolazione giratoria; per l'incrocio con la Ferrovia Piacenza-Bettola è prevista invece la costruzione di un cavalcavia.

Raccordo con la costruenda autostrada -

Altro importante tronco stradale previsto è il collegamento diretto tra la sopradescritta tangenziale sud e la Via Emilia con la Strada Statale Padana Inferiore e la costruenda "Autostrada del sole" il cui casello di Piacenza-est è progettato nelle vicinanze dell'abitato di Le Mose. Il nuovo tratto si innesterà sulla Statale n. 9, in corrispondenza del piazzale di raccordo della tangenziale sud, proseguirà verso nord sovrappassando successivamente mediante cavalcavia le linee ferroviarie per Bologna e Cremona per sboccare sulla Padana Inferiore a levante del Cimitero Urbano. Verrà costruito con gli stessi criteri del tronco a sud e costituirà il raccordo diretto tra la provenienza Torino e la nuova autostrada,



passando completamente all'esterno del nucleo abitato.

Raccordo Padana Inferiore - Ponte Po -

La Statale per Cremona sarà collegata direttamente anche con il Piazzale Milano, all'imbocco del ponte sul Po, mediante un nuovo tronco progettato attraverso la nuova zona industriale di ampliamento, che potrà così essere efficientemente collegata con le grandi arterie, e passante all'esterno degli impianti ferroviari che verranno incrociati tramite un lungo viadotto.

Anche questo tratto sarà di notevole interesse in quanto permetterà di alleggerire notevolmente il Viale S. Ambrogio (Stazione Ferroviaria) ed il Piazzale Roma che attualmente si trovano in condizioni di assoluta insufficienza.

Raccordo Ponte Po - Via Emilia Pavese -

Dal Piazzale Milano si dipartirà una nuova arteria in direzione ovest che congiungerà la Statale da Milano con la Via Emilia Pavese.

Verrà utilizzato per il primo tratto di detto collegamento la Via XXI Aprile, opportunamente ampliata; la strada proseguirà poi parallelamente alla ferrovia per Voghera per innestarsi sulla Statale per Torino in corrispondenza dell'accennato ponte sul canale diversivo.

Anche il presente tronco è progettato all'esterno delle zone residenziali e militari e contribuirà ad alleggerire notevolmente l'attuale circon-



vallazione nord-ovest.

Arteria di penetrazione sud-nord -

Importante innovazione nel Piano è pure quella dell'attraversamento sud-nord della Città. Infatti le principali strade provenienti dal meridione (S.S. di Val Trebbia e Provinciale di Val Nure) che si fondono in località Galleana per proseguire attualmente verso Barriera Genova attraverso zone intensamente abitate, verranno dirottate tangenzialmente alla Città fino al Piazzale Roma.

La nuova strada, dopo l'incrocio con la Via Boselli, si biforcherà, innestandosi un ramo sulla Via Giordani per il centro della Città e l'altro costeggiando il nuovo quartiere di espansione della Cornelianiana per imboccare il Viale Patrioti ed il Piazzale Roma.

Così il traffico da sud, che d'altronde assume minore entità nei confronti di quello dalle altre direzioni, potrà essere immesso in Città tramite diverse vie, col loro conseguente alleggerimento, ma soprattutto potrà, molto più agevolmente, diramarsi verso Bologna, Milano o Torino tramite le arterie esterne di scorrimento precedentemente descritte.

Rete viaria secondaria -

Diversi altri tronchi stradali sono previsti nel nuovo Piano, ma tutti con funzioni locali nel senso di prevedere buone arterie per il collegamento tra i diversi quartieri senza gravare ulteriormente sulle strade esistenti.



Così la rettifica ed il proseguimento delle Gadolini e Boselli fino a S. Lazzaro consentirà di disimpegnare tanto la circonvallazione interna che quella esterna; la strada di raccordo fra il quartiere Infrangibile ed il Belvedere collegherà direttamente due importanti zone abitate; il sottopassaggio ferroviario e la strada per Borgo Trebbia disimpegheranno un incrocio di discreta importanza; inoltre gli altri tratti previsti costituiranno l'ossatura delle nuove zone di espansione progettate.

All'interno delle mura, come già accennato, le difficoltà di circolazione, date le caratteristiche della Città, sono attualmente molto sentite. E' d'altra parte impossibile prevedere ampie demolizioni che dovrebbero toccare allora tutto l'abitato; si sono limitati gli interventi ai soli punti critici, ma le realizzazioni saranno senz'altro molto difficili e non potranno essere attuate se non con la fattiva collaborazione dei privati.

Demolizioni sono previste in Piazza Borgo e nel primo tratto di Via Taverna per abolire una strozzatura fastidiosa in un punto molto importante (traversa est-ovest); in Largo Battisti per consentire una più agevole immissione della Via S. Franca al centro della Città; in Piazza Cavalli per consentire il completamento di un annoso piano di risanamento nel cuore cittadino; in Via Venturini per consentire il logico proseguimento dello Stradone Farnese verso il Viale Castello; in Via Benedettine per permettere un nuovo accesso alla Stazione Ferroviaria dal centro che alleggerisca il traffico tanto della Via Roma che del Viale S. Ambrogio; ed altri di mi-



nore importanza.

8) FOGNATURE URBANE E SUBURBANE -

In questo dopo guerra è stato affrontato pure organicamente il problema della costruzione della fognatura cittadina, su un vecchio progetto successivamente rielaborato.

Con la copertura e la rettifica del Torrente Rifiuto, dalla Via Farnesiana fino all'impianto idrovoro della Finarda, si è creata la base indispensabile per una razionale soluzione in modo da consentire un successivo ampliamento della rete dei canali.

Nella zona a sud della Città, poi, sono in programma, ed in parte già realizzati, i lavori di copertura e di rettifica del Torrente Rifiuto che costituiranno l'ossatura della rete di fognatura delle zone meridionali di espansione.

Sono altresì stati realizzati il primo ramo urbano del collettore settentrionale, lungo la Via Taverna ed il primo tratto del collettore meridionale, lungo lo Stradone Farnese.

Nella parte vecchia della città vengono utilizzati, quali collettori per acque luride, i diversi rivi urbani che percorrono l'abitato da sud a nord fino al Colatore Fodesta, in prossimità dell'imbocco del ponte sul Po, colatore che è stato incanalato anch'esso verso l'impianto della Finarda.

9) SERVIZI DI TRASPORTI URBANI -

Da un anno circa, il servizio di comunicazioni urbane e suburbane viene disimpegnato dagli autobus che hanno sostituito i vecchi tram venuti a trovarsi



in condizioni nettamente superate.

Le linee esistenti, che convergono tutte al centro, sono attualmente le seguenti:

- Stazione Ferroviaria - Piazza Cavalli - Belvedere;
- Cimitero Urbano - Piazza Cavalli - Infrangibile;
- S. Lazzaro Alberoni - Piazza Cavalli - S. Antonio a Trebbia;
- Baia del Re - Piazza Cavalli; (di nuova istituzione);
- Borgo Trebbia - Piazza Cavalli; (di nuova istituzione).

Le svariate strozzature delle vie, alle quali già si è accennato, non consentono in molti casi l'agevole svolgersi delle comunicazioni, ma in complesso queste si sono dimostrate assai più efficienti del vecchio servizio tranviario.

Vi è da aggiungere poi che l'elasticità con cui gli autobus potranno seguire i futuri sviluppi dell'abitato e potranno adattarsi alle peculiari condizioni delle strade fanno del nuovo servizio un netto progresso nel campo delle comunicazioni cittadine.

10) PROGRAMMA DI ATTUAZIONE DEL PIANO -

Il nuovo piano regolatore dovrà essere gradualmente attuato dall'Amministrazione, mediante i piani particolareggiati, dando la precedenza alle zone che hanno avuto maggior espansione per poterle in quadrare organicamente e dare loro un razionale assetto urbanistico e di viabilità.

Ci si dovrà per primi rivolgere alle aree a sud della Città con lo scopo principale di costruire



le nuove strade previste per alleggerire il traffico su quelle attualmente esistenti.

Le nuove costruzioni private, poi, dovranno essere indirizzate verso le zone libere che presentano le migliori caratteristiche altimetriche ed igieniche sia per la presenza di strade che di fognature.

Altro problema la cui soluzione è di primaria importanza, anche se di costosa realizzazione, è quello della costruzione delle nuove arterie di scorrimento con speciale riferimento al tronco sud.

Negli altri quartieri previsti le costruzioni potranno gradualmente sorgere, ma si dovrà avere l'avvertenza di indirizzarle sulle nuove aree di ampliamento discoste dalle arterie principali.

Come programma da attuare successivamente si dovranno considerare gli altri tronchi di tangenziali esterne e strade ad essi riferentisi con particolare riguardo alla nuova zona industriale.

Infine le demolizioni e le ricostruzioni nel centro della città, all'interno delle mura, di grande importanza, ma di onerosa realizzazione, potranno essere attuate solo con la collaborazione fra i privati ed il Comune e in base a una politica edilizia appropriata nel senso di incoraggiare la formazione di nuovi nuclei popolari esterni dove poter trasferire una parte degli abitanti delle case centrali più vetuste e malsane.

Piacenza, 1°/4/1955

IL CONSULENTE

PER L'URBANISTICA

[Handwritten signature]

IL TECNICO INCARICATO

[Handwritten signature]

Visto: L'INGEGNERE CAPO.

[Handwritten signature]

Visto: L'ASSESSORE AI LL.PP.
(Ermando Siboni)

[Handwritten signature]