

Sindaco : Paolo Dosi

Assessore : Silvio Bisotti

Dirigente della D.O. Riqualificazione e Sviluppo del Territorio : arch. Taziano Giannessi

Tecnico : arch. Alessandra Balestrazzi



RELAZIONE ILLUSTRATIVA

adottato con Deliberazioni di Consiglio Comunale n.6 del 10.03.2014, n.7 del 17.03.2014, n.9 del 31.03.2014, n.10 del 1.04.2014, n.11 del 7.04.2014, n.12 del 14.04.2014, n.13 del 15.04.2014

approvato con Deliberazione di Consiglio Comunale n.23 del 06.06.2016

INDICE

INDICE.....	2
1. PREMESSA	3
1.1. LE FASI DI ELABORAZIONE DEL P.S.C.....	5
2. GLI OBIETTIVI E LE AZIONI DEL PSC	8
2.1. PREMESSA	8
2.2. PIACENZA UNA CITTÀ ECOLOGICAMENTE PIÙ SOSTENIBILE	9
2.3. RI-GENERAZIONE INTERNA DI PIACENZA	16
2.4. CITTÀ TERRITORIO SNODO	22
2.5. PIACENZA TERRA DELLE TRADIZIONI, DEI SAPERI E DEI SAPORI	25
2.6. PIACENZA UNA CITTÀ CHE FAVORISCE LA COESIONE SOCIALE	26
3. IL SISTEMA INSEDIATIVO STORICO.....	28
3.1. LA CITTÀ MURATA	28
3.2. LA DISCIPLINA DEL SISTEMA INSEDIATIVO STORICO	30
4. IL TERRITORIO URBANO.....	31
4.1. GLI AMBITI URBANI CONSOLIDATI.....	31
4.1.1. La città esistente	32
4.1.2. Rapporti urbanistico - edilizi per la funzione residenziale.....	32
4.1.3. Capacità insediativa	33
4.2. LE DOTAZIONI TERRITORIALI.....	34
4.2.1. L'edilizia residenziale sociale	35
4.2.2. La dotazione di servizi nella città consolidata	35
4.2.3. La città del dopoguerra e le frazioni.....	36
4.2.4. La Capacità residua del P.R.G.vigente e le nuove previsioni	37
4.3. GLI AMBITI DELLE TRASFORMAZIONI.....	39
4.3.1. Linee guida per gli ambiti di trasformazione	39
4.4. LE AREE PRODUTTIVE	40
4.4.1. Le aree produttive in previsione	40
4.5. POLI FUNZIONALI	40
4.6. COMMERCIO	42
5. IL TERRITORIO RURALE.....	43
5.1. L'ARTICOLAZIONE DEL TERRITORIO RURALE.....	43
5.2. RECUPERO DEGLI INSEDIAMENTI SPARSI NON PIÙ CONNESSI ALL'USO AGRICOLO.....	44
5.3. I PARCHI	45
5.3.1. Il contesto di riferimento - Il Parco Regionale del Trebbia.....	45
5.3.2. Progetto di valorizzazione ambientale e territoriale degli ambiti di pertinenza del T.Nure	45

1. PREMESSA

A partire dagli anni 80 si è incominciato a proporre e a sperimentare l'articolazione della pianificazione in due componenti: una strutturale e una programmatica.

Ciò nasceva da due esigenze: da una parte, il fatto che la definizione delle scelte territoriali richiedeva un lavoro di analisi della struttura fisica e sociale del territorio e che le scelte strategiche sulle prospettive della città richiedevano la loro conferma per una significativa dimensione temporale trattandosi di decisioni che necessitavano operazioni complesse e lunghe per essere tradotte in concrete trasformazioni della realtà. Le scelte derivanti da quelle analisi consistevano soprattutto nelle tutele degli elementi di qualità del territorio e nella definizione della strategia che si configurava per quel determinato periodo.

Dall'altro lato, c'era la necessità di poter modificare nel tempo le scelte strategiche in relazione ad eventi non prevedibili quali le caratteristiche della popolazione, le trasformazioni nell'assetto delle convivenze sociali ed economiche di utilizzazione degli spazi....

Il conflitto tra queste due esigenze divenne sempre più marcato negli anni e la pianificazione tradizionale sembrava incapace di assicurare la flessibilità necessaria alle scelte concrete sul territorio. Il PRG era ed è uno strumento rigido incapace di adattarsi all'evolvere delle esigenze e delle opportunità e l'unica soluzione è sempre stata quella di affidarsi a delle varianti episodiche.

Si incominciò così a ragionare sulla possibilità di articolare le scelte della pianificazione in due componenti, l'una contenente le scelte strutturali e strategiche, l'altra contenente le scelte concernenti le trasformazioni da programmare (coincidenti con il mandato amministrativo). La componente strutturale è costituita da regole che garantiscono la tutela delle qualità naturali e storiche del territorio e la salvaguardia dei rischi e delle strategie definite per quel determinato territorio. La componente programmatica attua concretamente le decisioni delineate nell'ambito e nel rispetto delle regole e delle strategie definite dalla componente strutturale.

A ciò si aggiungono altre questioni quali: la valutazione di sostenibilità delle trasformazioni, la decadenza temporale dei vincoli urbanistici, l'equità di trattamento fra le proprietà coinvolte dalle trasformazioni urbanistiche e, inoltre, la proposizione di un modello istituzionale e di governance finalizzato alla sussidiarietà.

Il Piano Strutturale Comunale (P.S.C.) è lo strumento programmatico che in seguito agli aggiornamenti normativi introdotti dalle leggi regionali dell'Emilia Romagna n.20/2000 e n.6/2009, sostituisce il preesistente Piano Regolatore Generale (P.R.G.), di cui rappresenta la componente strategica e strutturale. Il P.S.C. è affiancato da altri due documenti – il Piano Operativo Comunale (P.O.C.) e il Regolamento Urbanistico Edilizio (R.U.E.), aventi entrambi carattere prescrittivo – che definiscono la dimensione operativa e regolamentare della pianificazione urbanistica. Il P.O.C., nel nostro caso, verrà elaborato dopo l'approvazione di P.S.C. e R.U.E.

In ambito comunale il Piano Regolatore Generale è dunque sostituito dai seguenti strumenti:

- Piano Strutturale Comunale (PSC), - Strumento programmatico, non conformativo dei diritti pubblici e privati, e non prescrittivo, se non per quanto riguarda i vincoli e le condizioni generali di sostenibilità a cui devono sottostare le trasformazioni, strumento nel quale è diretto e immediato il riconoscimento e la connotazione delle condizioni locali: geografiche, ambientali, fisiche, paesaggistiche, infrastrutturali e socio-economiche. **E' valido a tempo indeterminato e interessa tutto il territorio comunale.**
- Piano Operativo Comunale (POC) - individua i propri orientamenti all'interno del PSC e riguarda le zone da sottoporre a modifiche urbanistiche sostanziali. Non rappresenta la mera sostituzione del Programma Pluriennale di Attuazione (PPA) ma costituisce il fulcro delle scelte di trasformazioni da effettuare, definendone le condizioni e le prestazioni. In esso **si conformano diritti privati e vincoli pubblici, destinati entrambi a decadere se non attuati dopo cinque anni**; a tal fine il POC si coordina con il bilancio pluriennale del Comune e con il piano degli investimenti.

- Regolamento Urbanistico Edilizio (RUE) - E' anch'esso uno strumento prescrittivo, che riguarda e regola tutti gli **interventi ordinari, non programmabili e di limitato rilievo trasformativo**, che attengono all'uso, alla conservazione e sostituzione del patrimonio edilizio esistente (nelle aree storiche, nelle aree urbane consolidate e nel territorio rurale). La sua disciplina mira alla gestione qualitativa dell'esistente, e si attua per interventi diretti.

Pur essendo concreta la necessità di riforma della legislazione nazionale di settore, risalente al 1942, che con la prassi ha connotato il piano regolatore di un'eccessiva rigidità, attribuendo a quest'ultimo valenze in certi casi anche improprie (un'eccessiva esecutività, per esempio); appare evidente la profonda innovazione apportata dalla Regione Emilia Romagna con la Legge Regionale del 24 marzo 2000, n. 20, *"Disciplina generale sulla tutela e l'uso del territorio"*, aggiornata in parte dalla Legge Regionale del 06 luglio 2009, n. 6 *"Governo e riqualificazione solidale del territorio"*. A emergere è innanzitutto, una diversa concezione di tutela e uso del territorio affidata non solo ed esclusivamente allo strumento urbanistico, ma declinata secondo procedure e strumenti di governo del territorio complessi e concertativi, in conformità al modificato art. 117 della Costituzione.

Il P.S.C. può essere definito come il documento che racchiude il riconoscimento delle risorse e delle fragilità del territorio, delineando nel contempo gli obiettivi – siano essi di conservazione, riqualificazione o trasformazione - da perseguire durante il periodo di validità del Piano stesso. Il P.S.C. indica le linee guida per le localizzazioni insediative, la realizzazione di infrastrutture, la tutela e la salvaguardia delle caratteristiche ambientali del territorio, sancendo, per gli interventi di trasformazione le soglie massime e le condizioni prestazionali. Ciò comporta – fermi restando i sopra citati indirizzi generali ed il sistema dei vincoli ambientali vigenti, di livello comunale e sovracomunale – che ogni intervento finalizzato alla modifica dello *status quo* possa essere attuato, e diventa inderogabile, unicamente se conformato dalla sua previsione e precisazione nei successivi Piani operativi, cui deve risultare conforme in termini di diritto.

In tal senso è il POC a costituire lo strumento di indirizzo e coordinamento per il Programma triennale delle opere pubbliche e per gli altri strumenti comunali di settore, mentre per l'esercizio dei diritti pubblici e delle relative opere, l'Amministrazione comunale pianifica, su base quinquennale, le proprie disponibilità di investimento. Le proposte di interventi privati di nuova urbanizzazione, di sostituzione o riqualificazione, possono essere invece valutate e selezionate tramite procedimenti di evidenza pubblica, al fine di garantire la tutela dell'interesse generale e gli standard di qualità urbana ed ecologico ambientale. A questo proposito, il Comune stipula con gli stessi operatori privati accordi atti ad assicurare l'attuazione degli interventi previsti entro i cinque anni, pena la perdita dei diritti provvisoriamente acquisiti.

Per meglio inquadrare gli obiettivi strategici del Piano, è importante ricordare che Piacenza è stata individuata, dal Ministero delle Infrastrutture e dei Trasporti, come "Città Territorio Snodo". Una qualifica correlata alla sua posizione strategica.

E' su queste basi che il P.S.C. ha visto parzialmente implementati i propri obiettivi strategici, approfondendo le opportunità correlate alla mobilità, alla logistica, alla produzione e alla riqualificazione urbana, attraverso i seguenti progetti:

- **Piacenza "snodo del Corridoio V"** che prevede la costruzione del nuovo scalo merci ferroviario in località Le Mose, l'integrazione del Polo logistico con i Tecnopoli di ricerca, nuovi servizi e attività produttive, l'avvio di aree produttive ecologicamente attrezzate (Apea) all'interno dello stesso Polo logistico, la riorganizzazione del sistema di infrastrutture autostradali e il completamento delle arterie viarie locali di accesso alle autostrade;

- **Piacenza "città del Po"** per la valorizzazione del Parco fluviale del Po e del Basso Trebbia e la salvaguardia dei SIC (Siti di Importanza Comunitaria), l'adeguamento delle sponde urbane per una più stretta connessione tra città e fiume, la costruzione di reti dei corridoi ecologici, la tutela e il miglioramento delle acque destinate al consumo potabile, la navigabilità del Po e la promozione della frequentazione del fiume;
- **Piacenza "città della via Francigena"** che comporta la riqualificazione delle aree urbane a nord della stazione ferroviaria, il recupero e la destinazione d'uso delle aree militari urbane, il consolidamento della presenza sul territorio delle sedi universitarie piacentine, il potenziamento delle funzioni culturali, la valorizzazione del tracciato storico della Via Francigena, il collegamento tra la città e Appennino, la crescita della green economy.

1.1. LE FASI DI ELABORAZIONE DEL P.S.C.

Il processo di elaborazione del nuovo P.S.C. si è sviluppato in diverse fasi, ciascuna corredata dalla rispettiva documentazione:

- il QC (Quadro Conoscitivo);
- la VALSAT (Valutazione di Sostenibilità Ambientale e Territoriale);
- la Conferenza di Pianificazione, con la quale si è promosso il momento di concertazione istituzionale;
- il Piano Strutturale Comunale, vero e proprio.

Di seguito vengono esposte brevemente le tappe che hanno portato all'elaborazione del Piano.

- Nel febbraio 2009 vi è stata l'approvazione del **Documento di indirizzi** da parte del Consiglio Comunale (DCC 30/2009) .
- Nel luglio 2011, l'approvazione di **Documento preliminare, Quadro Conoscitivo e Valsat del Documento Preliminare** da parte della Giunta (DGC 193/2011)
- Tra settembre 2011 e dicembre 2011, è stata convocata la Conferenza di pianificazione i cui lavori, ai sensi del 3° comma dell'articolo 14 della Legge Regionale 20/2000, "non possono superare il termine perentorio di novanta giorni". La Conferenza di pianificazione, è stato un importante momento di confronto istituzionale, che ha visto coinvolti istituzioni come Provincia e Comuni confinanti, amministrazioni ed enti che rilasciano pareri di legge (Arpa, Ausl, Autorità di bacino...), amministrazioni titolari di strumenti di pianificazione (Regione, Consorzio Parco Trebbia, Trenitalia, Anas...). La Conferenza ha deciso di coinvolgere in un percorso parallelo altri soggetti sul territorio (Associazioni, Categorie economiche, Sindacati e Ordini professionali) per raccogliere opinioni e suggerimenti sul documento proposto.

Da questo punto in poi si è provveduto all'elaborazione del PSC e del RUE anche a seguito dei contributi pervenuti in sede di Conferenza di pianificazione.

In vista dell'adozione/approvazione dei nuovi strumenti urbanistici è stato avviato tra maggio e luglio 2013 un ulteriore momento partecipativo, in cui l'Amministrazione comunale ha avviato una serie di incontri, finalizzati a dare la più ampia diffusione dei documenti e ad ottenere la massima partecipazione, con: ordini professionali e colleghi, associazioni economiche di categoria: industria, artigianato, commercio, edilizia, sindacati, associazioni iscritte all'Albo comunale, cittadini.

Occorre inoltre ricordare che il Piano Strutturale Comunale si fonda su scelte strategiche già ampiamente dibattute ed approfondite nell'ambito di eventi molto significativi quali:

1) Il Patto per Piacenza

Il 12 Gennaio 2002, i maggiori esponenti delle istituzioni locali, firmano il "Patto per Piacenza", una corposa raccolta di progetti prioritari per lo sviluppo del territorio elaborati da una "delegazione" rappresentativa a livello locale del mondo associativo, economico e culturale denominata Comitato Strategico. Il percorso aveva avuto inizio nell' Ottobre 2000, con la convocazione degli Stati Generali. Alla firma del Patto per Piacenza è seguita una terza fase, tesa ad allargare il consenso e la condivisione, definita "Piano Strategico". Al fine di valorizzare quanto già era stato fatto, oltre che per mettere a frutto l'esperienza nel frattempo maturata, si è deciso di aprire una nuova fase, avviando un lavoro di manutenzione straordinaria e di aggiornamento dei contenuti del Piano Strategico, riprendendo i lavori nel Maggio 2005. Un gruppo tecnico (Segreteria Tecnica del Piano Strategico di Piacenza), costituito da rappresentanti dei 3 Enti Promotori - Provincia, Comune e Camera di Commercio – unitamente all'Università Cattolica del Sacro Cuore, quale partner scientifico, ha così dato inizio a un lungo e articolato percorso di coordinamento di pianificazione strategica, i cui esiti si sono tradotti in Vision 2020.

2) Il Piano strategico per Piacenza "Vision 2020"

Fornisce un quadro di riferimento per individuare quale vocazione si intende attribuire al territorio per i prossimi 20 anni. Al suo interno sono contenute alcune idee bandiera, alcune già in corso di realizzazione, tra cui:

- 1) La creazione di un' offerta di aree produttive in regime di convenzione.
- 2) "una campagna per vivere - Salviamo la campagna per lavorare e vivere meglio tutti" di cui verrà specificato l'obiettivo nel § 5.2 (territorio rurale).
- 3) L'hospice territoriale dell'area piacentina, già ultimato.
- 4) "Piacenza città del ferro", l'obiettivo strategico del progetto è fare del Sistema-Piacenza la piattaforma logistica ferroviaria dell'area centro-padana, fortemente interconnessa con Ravenna e Bologna (la spina dorsale dell'Emilia-Romagna). Piacenza città del ferro vuole essere inoltre in grado di rafforzare la modalità ferroviaria e valorizzare l'intermodalità, introducendo servizi ad alto valore aggiunto (non più solo transito ma manipolazione delle merci) a forte utilizzo di ICT.
- 5) "una baia sul Po", che mira alla riqualificazione del quadrante nord della città, il comparto Nord è serbatoio di grandi potenzialità in sé; data la sua posizione, inoltre, lega l'anello delle mura (che a sua volta è elemento di connessione fra città storica e città di nuova formazione) con l'area dell'argine del Fiume. Si saldano quindi, attraverso il Comparto Nord, il Parco delle Mura con il Parco dell'argine fluviale. Il progetto punta sulla riqualificazioni delle aree militari (Caserma Nicolai e Nino Bixio), alla creazione di un sistema continuo di piazze (Piazza Cittadella, Piazza Casali...cortile di Palazzo Farnese), ad una riorganizzazione e creazione di parcheggi e a una razionalizzazione del sistema della mobilità, ad una quota di nuova residenza convenzionata per le fasce più deboli (a fronte dell'eliminazione di parte del costruito attuale come capannoni, tettoie, volumi di servizio), e ad un rafforzamento della vocazione culturale dell'area.
- 6) Servizio Ferroviario Metropolitano Piacentino, SFMP : il progetto muove dall'opportunità di utilizzo della risorsa ferroviaria già oggi disponibile, individuata dal sistema costituito dalle tre tratte Castel San Giovanni – Piacenza (linea Alessandria – Piacenza), Castelvetro – Piacenza (linea ferroviaria Cremona – Piacenza) e Fiorenzuola – Piacenza (linea ferroviaria Milano – Bologna), attraverso l'intensificazione del servizio locale sino al raggiungimento di un cadenzamento, su ciascuna stazione esistente lungo le tre direttrici ferroviarie, elevato e dell'ordine di un passaggio ogni 20 – 30 minuti.
In prima analisi il sistema SFMP verrebbe, quindi, considerando il bacino territoriale provinciale, a costituirsi con tre direttrici di servizio:
 - linea SFM1: Castel S. Giovanni – Sarmato – Rottofreno – San Nicolò – Piacenza;
 - linea SFM2: Fiorenzuola – Cadeo – Pontenure – Piacenza;
 - linea SFM3: Castelvetro – Monticelli d'Ongina – Caorso – Piacenza.

3) Pianificare Piacenza

Il progetto "Pianificare Piacenza" si colloca nell'ambito del percorso partecipativo con cui i piacentini - singoli, gruppi ed associazioni - sono intervenuti attraverso proposte, suggerimenti, correzioni di rotta, alla formulazione del documento preliminare fondante il nuovo Piano Strutturale Comunale. Alla elaborazione del progetto, il cui percorso si è aperto nel novembre 2006, hanno partecipato l'Amministrazione Comunale, il Politecnico e l'Ordine degli Architetti.

I temi fondamentali sui quali si è sviluppato il dibattito sono stati:

- città storica e l'itinerario europeo della via Francigena
- la città consolidata e le aree di trasformazione
- il territorio rurale nella parte urbana, peri-urbana ed il sistema dei parchi

4) Progetto Piacenza "Territorio - Snodo"

Come anticipato, Piacenza è stata individuata, dal Ministero delle Infrastrutture e dei Trasporti, come **"Città Territorio Snodo"**.

Una qualifica correlata alla sua posizione strategica, sulla linea ferroviaria Milano - Bologna e lungo il percorso di due primarie arterie autostradali: la A1 Milano - Napoli e la A21 Torino - Brescia. Compresa tra due piattaforme transnazionali, la Tirreno - Brennero, (la Spezia - Parma - Verona) e il "Corridoio 24 dei due mari" (Genova - Rotterdam) nonché collocata in prossimità del Corridoio Paneuropeo 5 tra Torino e Verona. Il territorio piacentino svolge inoltre il ruolo di cerniera rispetto all'hinterland metropolitano milanese e centro padano che permette di intercettare il sistema emiliano di industrializzazione molecolare .

Altrettanto significativo è l'interesse dei porti liguri, intenzionati a intercettare e convogliare sulle proprie banchine il traffico merci di un crocevia importante dell'Italia nord - occidentale, allo sviluppo di Piacenza come piattaforma logistica dell'Emilia Romagna occidentale. Il progetto "Piacenza Territorio Snodo" ha individuato alcune tematiche e relative idee progettuali:

1. POLO LOGISTICO DEL FERRO: nuovo Scalo Merci ad uso/gestione pubblico-privata in zona Le Mose - area Granella, con particolare attenzione alla intermodalità ferro - gomma, per meglio rispondere alla domanda specializzata e valorizzare la rete nazionale nel contesto europeo e comunitario. A seguito della delocalizzazione delle attività merci attualmente svolte alla stazione ferroviaria di Piacenza, si potranno restituire le aree così dismesse alla città. La realizzazione dello scalo sarà altresì un intervento decisivo per la qualifica dell'area del polo di Le Mose come APEA. Al fine di agevolare l'intermodalità ferro - gomma, sarà consentito insediare attività legate all'autotrasporto (in particolare: parcheggi e relativi servizi) purché collegate al sistema di viabilità del Polo logistico.
2. ADEGUAMENTO DELLE INFRASTRUTTURE VIARIE: necessità di adeguare le grandi infrastrutture viarie che in territorio piacentino sono funzionali ai corridoi europei (in particolare il corridoio V). Nel resto dell'Italia settentrionale l'opera di adeguamento è già cominciata. L'intervento consiste nella realizzazione di un collegamento tra Guardamiglio e Cremona che sostenga il nodo di Piacenza e funga, in parte, da passante sud di Milano.
3. RAFFORZAMENTO DEL LEGAME CON GENOVA: nel progetto riguardante il "Terzo Valico dei Giovi" linea AV/AC Milano - Genova, Piacenza potrebbe assumere un ruolo strategico nel sistema logistico, nell'ambito delle relazioni tra il sistema emiliano, il nodo di Genova e in generale i bacini portuali liguri nonché con l'asse Savona - Ventimiglia.

2. GLI OBIETTIVI E LE AZIONI DEL PSC

2.1. PREMESSA

Gran parte delle scelte del PSC che riguardano l'ambiente, i trasporti e la qualità diffusa avranno ricadute nei Piani operativi e attuativi, ed immediatamente nel RUE.

In particolare:

- la riqualificazione del patrimonio edilizio esistente all'insegna del risparmio energetico,
- la realizzazione di nuovi edifici caratterizzati da elevate prestazioni in termini di efficienza energetica e benessere,
- le fonti energetiche rinnovabili.

A premessa di tutto, e come verrà specificato in seguito, occorre sottolineare che il PSC prevede come indirizzo di dimensionamento la realizzazione di 5.000 alloggi nell'arco di 15 - 20 anni, calcolo derivato dall'attuazione dei PUA residui del PRG e dall'attuazione delle aree di trasformazione. Questo è un potenziale di crescita abitativa in considerazione anche del fatto che la popolazione del Comune è destinata ad aumentare. (al 1.1.2030 si ipotizzano dai 107.763 ai 120.152 residenti, e si tenga presente che ad oggi i residenti sono 102.146).

Il PSC, in coerenza con la legge regionale 20/2000, dà al dimensionamento dell'offerta abitativa un significato diverso da quello tradizionalmente dato dal PRG.

Nel caso del PRG per 'dimensionamento' del Piano si intende sostanzialmente la capacità insediativa complessivamente offerta dalle aree individuate come edificabili o trasformabili, espressa dagli indici di edificabilità attribuiti dal PRG stesso.

Nel caso del PSC, che non attribuisce diritti edificatori, il dimensionamento assume un significato diverso: esso non necessariamente coincide con la capacità insediativa potenziale delle aree trasformabili, né con i fabbisogni che risulterebbero dalle tendenze demografiche.

Esso assume il valore di stima, una soglia massima che l'Amministrazione si propone di non superare nei POC entro l'orizzonte temporale del Piano.

Al tradizionale dimensionamento del vecchio PRG, si sostituiscono dunque, gli indirizzi dimensionali del PSC, con valore esclusivamente programmatico, da affidare alla successiva attuazione prescrittiva dei POC.

In modo analogo anche i parametri urbanistici e ambientali non sono definiti dal PSC in modo conformativo per ogni singolo comparto, ma sono invece indicati quali condizioni generali, da realizzare nell'attuazione successiva con il POC.

Poiché il PSC non prevede nessuna area urbanizzabile ad eccezione di quelle aree residuali del PRG vigente, diventa fondamentale il tema della riqualificazione e della trasformazione della città. Infatti, oltre agli ambiti specifici e ai poli funzionali indicati in seguito, il PSC assume la "scelta" della valorizzazione di alcune aree di tessuto consolidato anche attraverso la loro sostituzione e laddove possibile il loro rinnovo.

In questo periodo la città consolidata necessita di una particolare attenzione. Nonostante dal Quadro Conoscitivo emerga una buona dotazione di servizi equamente distribuita, ad oggi non è più possibile fare riferimento ai servizi in termini quantitativi ma è molto più significativo dare risposte in termini qualitativi. Da questo punto di vista quindi risulta necessario puntare ad interventi volti verso un miglioramento degli spazi collettivi. Soprattutto è evidente l'esigenza di una maggiore regolamentazione degli interventi privati, che da un lato favorisca l'ammodernamento del patrimonio edilizio e anche la sua sostituzione con nuovi edifici a maggiore efficienza energetica, ma dall'altro limiti o eviti un incremento del carico urbanistico. **A tal proposito il PSC indirizza il**

RUE e il POC verso la buona manutenzione diffusa degli spazi pubblici e delle reti, verso l'incremento degli spazi a verde e i parcheggi di vicinato ove questi siano carenti, dando incentivi mirati alla sostituzione degli edifici tecnologicamente obsoleti con nuovi ad alta efficienza energetica.

Poiché la L.R. 20/2000 inquadra l'edilizia residenziale sociale all'interno del sistema dei servizi pubblici, al pari degli standard classici quali il verde, i parcheggi ecc..., con il PSC si è voluto considerare l'edilizia residenziale sociale (ERS) come una dotazione da assicurare in ogni nuovo insediamento, attribuendo direttamente all'Amministrazione Comunale una quota di diritti edificatori per pubblica finalità, da collocare nelle aree potenzialmente urbanizzabili o da trasformare.

L'obiettivo che si vuole raggiungere è quello di destinare all'edilizia sociale il 25% dell'intera nuova produzione di abitazioni nelle aree di trasformazione (a fronte di una quota indicata dalla Legge Regionale del 20%)

2.2. PIACENZA UNA CITTÀ ECOLOGICAMENTE PIÙ SOSTENIBILE

La sostenibilità di un organismo urbano dal punto di vista ambientale ha una sua geografia e delle concatenazioni sistemiche tali da contribuire esse stesse all'attrattività della città. Una geografia che per Piacenza ha i suoi riferimenti essenziali nei parchi fluviali e nelle future Kyoto Forest, nelle aree di mitigazione e nei parchi.

Piacenza è la città meno cementificata di tutta l'Emilia: il 70% del territorio è ancora agricolo. A tal proposito il PSC mira alla tendenziale riduzione dell'occupazione di suolo.

Infatti, la capacità insediativa complessiva del Piano per quel che riguarda lo sviluppo urbano residenziale deriva:

- dagli interventi diretti di nuova edificazione nei lotti compresi negli ambiti urbani consolidati,
- le potenzialità insediative che potranno attuarsi in attesa del primo POC,
- tutte le potenzialità insediative che saranno programmate con i POC anche negli ambiti urbani consolidati, ivi comprese quelle derivate da operazioni di delocalizzazione destinate al POC stesso.

2.2.1. Azioni

Il PSC non programma nessuna area di espansione residenziale

Il PSC conferma unicamente le previsioni residue del PRG vigente. Anche nel caso delle aree produttive vengono confermati i rimanenti PUA e viene previsto, confermando le previsioni del PTCP vigente, il Polo Produttivo di sviluppo territoriale (PPST 3) che sarà avviato dal POC solo a fronte di concrete proposte produttive come specificato meglio al § 4.4.1.

In questa ottica di sostenibilità il PSC assume la volontà di definire il confine degli insediamenti urbani. In particolare il fenomeno dello "sprawl", cioè la dispersione di residenze, attività produttive e altre funzioni urbane in territorio agricolo, che danneggia il settore agricolo, peggiora la qualità del paesaggio rurale e crea danni ambientali e costi sociali più alti per garantire i servizi necessari.

La città deve avere confini più precisi, per questo motivo si assume l'obiettivo di **mantenere la città all'interno dei confini della tangenziale**. A tal proposito, il PSC e il RUE evitano saldature fisiche tra frazioni e ambiti urbani, non prevedendo, se non quelli confermati dal PRG vigente, insediamenti produttivi sparsi.

Tutela del territorio agricolo

In particolare negli ambiti agricoli di rilievo paesaggistico il PSC assicura: la salvaguardia delle attività agro-silvo-pastorali e dei valori antropologici, archeologici, storici e architettonici presenti nel territorio; la conservazione o la ricostituzione del paesaggio rurale e del relativo patrimonio di biodiversità, delle singole specie animali o vegetali, dei relativi habitat, e delle associazioni vegetali e forestali; la salvaguardia o ricostituzione dei processi naturali, degli equilibri idraulici e idrogeologici e degli equilibri ecologici; il recupero del patrimonio edilizio esistente, nel rispetto delle caratteristiche funzionali, tipologiche e costruttive originarie.

Negli ambiti ad alta vocazione produttiva agricola il PSC persegue la tutela e la conservazione dei suoli produttivi evitandone il consumo con destinazioni diverse da quella agricola, la competitività e la sostenibilità ambientale dell'attività agricola attraverso interventi a favore della produttività, della qualità e salubrità dei prodotti, del contenimento degli impatti ambientali e paesaggistici; disciplina la conservazione, il miglioramento e l'adeguamento degli impianti, delle strutture e delle dotazioni aziendali necessarie alla produttività connessa.

Il fenomeno che rappresenta oggi il più sostanziale processo di trasformazione in atto del territorio rurale che determina i maggiori rischi di deterioramento dei suoi valori, e che in modo più pressante richiede di essere governato, è quello del recupero e riuso di edifici rurali per ospitare residenze e altre nuove funzioni non più connesse all'attività agricola. Se da un lato ciò comporta un effetto positivo, quale il recupero di edifici che comunque andrebbero incontro a un progressivo degrado, il fenomeno porta con sé anche degli effetti negativi. Infatti, le persone che tendono ad andare ad abitare in tali contesti hanno delle relazioni molto deboli con queste parti del territorio e finiscono con il "gravitare" principalmente sul territorio urbanizzato aumentando notevolmente l'impatto ambientale e generando un'elevata mobilità. Anche il carico urbanistico della zona subisce una modifica sostanziale. La pretesa di servizi e tipologie edilizie analoghe al territorio urbanizzato ha comportato dei recuperi del patrimonio edilizio non sempre corretti, a volte abbattendo anche l'edificio originario o camuffando o falsando i caratteri tipologici o morfologici originali.

A tal proposito il PSC, esprime i criteri generali di tutela, mentre il RUE detta precise norme operative secondo declinazioni differenziate in relazione alle tipologie dei beni.

Potenziamento della rete ecologica locale

La rete ecologica è configurata come un sistema polivalente di nodi e corridoi di varia estensione e rilevanza tali da garantire l'azione della biodiversità favorendo in primo luogo i processi di mantenimento e riproduzione delle popolazioni faunistiche e vegetazionali e conseguentemente per mitigare gli impatti dei processi di antropizzazione. La rete ecologica del Comune di Piacenza è costituita dalla rete ecologica di rilevanza sovralocale, di cui fanno parte gli elementi di rilevanza sovralocale individuati secondo le linee guida provinciali, e la rete ecologica di rilevanza locale, di cui fanno parte gli ulteriori elementi individuati (Tavola di PSC "Aspetti strutturanti - 2").

Gli elementi di rilevanza sovralocale sono:

- nodi prioritari;
- nodi secondari;
- corridoi fluviali primari;
- corridoi d'acqua di terzo livello;
- varchi insediativi a rischio;
- stepping stone (biotopi umidi, bacini artificiali di raccolta acque, formazioni vegetate non lineari);
- elementi per la connettività diffusa (formazioni vegetate lineari esistenti e di progetto).

Nella Tavola della rete ecologica locale sono, inoltre, rappresentati gli areali (direttrici da istituire in ambito pianiziale / ambiti destrutturati, direttrici critiche e ambiti di connessione da consolidare e migliorare in pianura), individuati dallo Schema Direttore della rete ecologica del PTCP e opportunamente verificati e adeguati a livello comunale, al cui interno sono stati prioritariamente concentrati gli interventi per la costruzione della rete.

Gli elementi di rilevanza locale sono ulteriori elementi della rete ecologica locale anche indicati dallo Schema Direttore della rete ecologica del PTCP, esistenti o di progetto, che svolgono un ruolo ecologico solo locale o di

collegamento secondario tra elementi di rilevanza sovralocale e sono direttamente connessi ad alcuni aspetti specifici del territorio comunale:

- vasche di laminazione;
- fascia ripariale lungo i corridoi d'acqua di terzo livello di particolare valenza, dove intervenire prioritariamente per il potenziamento della fascia tampone;
- in ambito periurbano sono inoltre individuati: fasce di ambientazione delle infrastrutture e kyoto forest;
- in ambito urbano sono inoltre individuati: direttrici di connessione tra la rete ecologica urbana e la rete ecologica extraurbana, verde urbano (pubblico, privato e attrezzato) e orti urbani;
- Poli estrattivi (PIAE), il cui ruolo ecologico sarà assunto al termine della coltivazione dei volumi afferenti la massima potenzialità estrattiva prevista dal PIAE.

Nella rete ecologica di rilevanza sovralocale i nodi prioritari sono rappresentati dalle porzioni degli elementi della Rete Natura 2000 che interessano il territorio comunale. Si tratta, in particolare, dei siti SIC-ZPS IT4010018 "Fiume Po da Rio Boriacco a Bosco Ospizio" (lungo il margine settentrionale del territorio comunale) e SIC-ZPS IT4010016 "Basso Trebbia" (lungo il margine occidentale del territorio comunale).

Il primo interessa l'asta del Fiume Po, le isole fluviali presenti e buona parte delle aree golenali delimitate dalle arginature, il secondo nodo si sviluppa lungo il corso del F. Trebbia. Come emerge dal Quadro Conoscitivo, in entrambi i nodi la presenza antropica è decisamente invasiva.

Questi elementi rappresentano indispensabili sorgenti di biodiversità sia vegetale sia animale, e risulta, quindi, indispensabile una rigorosa politica di tutela e salvaguardia.

I nodi secondari completano gli ambiti territoriali vasti caratterizzati dalla dominanza di elementi di elevato valore naturalistico ed ecologico con funzione di caposaldo della rete ecologica locale e coincidono con la porzione del Parco regionale fluviale del Trebbia esterno ai siti della Rete Natura 2000.

I corridoi ecologici fluviali primari sono rappresentati dalla porzione terminale del F. Trebbia (lungo il margine occidentale del comune) e dal T. Nure (lungo il margine orientale del comune). Anche in questo caso risultano indispensabili politiche di contenimento della pressione antropica già presente.

I corridoi d'acqua di terzo livello sono rappresentati dagli elementi che costituiscono il reticolo idrografico, ad eccezione dei corsi d'acqua principali, in cui persegue il mantenimento della efficienza funzionale di connessione, sia del corso d'acqua, sia degli ambienti vegetati di sponda.

I varchi insediativi a rischio sono le porzioni residuali di territorio non edificato che determinano fenomeni di frammentazione ecologica a causa dell'estensione dell'edificato. Si tratta di zone nelle quali sono intercorsi, partendo da nuclei insediati distinti, significativi processi di urbanizzazione e di infrastrutturazione la cui prosecuzione lungo le direttrici di espansione potrebbe pregiudicare in modo definitivo le linee di permeabilità ecologica residue.

Nel territorio comunale di Piacenza sono stati individuati diversi varchi insediativi a rischio. Si tratta, in particolare, di alcuni elementi insediativi e infrastrutturali lungo il corso del T. Nure in corrispondenza dell'attraversamento della V. Emilia e della linea ferroviaria MI-BO, in prossimità della frazione di Borghetto e in corrispondenza dell'attraversamento dell'autostrada A21 e della ex SS n.10 (frazione di Roncaglia). Ulteriori varchi insediativi a rischio sono stati individuati nella porzione meridionale del territorio comunale, in particolare lungo la SP n.654R (in corrispondenza della frazione di San Bonico e dell'insediamento esistente immediatamente a sud della tangenziale), lungo la SS n.45 (in prossimità della frazione di Pittolo) e lungo la SP n.28 (immediatamente a nord di Gossolengo).

In questo contesto, le politiche da perseguire sono quelle della salvaguardia delle discontinuità presenti e quindi della preservazione delle connessioni, seppur ridotte, ancora esistenti. Inoltre, potrebbero essere intraprese azioni

volte al potenziamento di tali varchi, innanzi tutto tramite interventi di riqualificazione volti ad incrementare la funzionalità ecologica di tali elementi (interventi di piantumazione, passaggi fauna protetti, ecc.), ma anche ampliando l'estensione di tali varchi, attraverso meccanismi incentivanti la delocalizzazione di edificazioni esistenti (e incongrue).

Le stepping stones rappresentano gli elementi della Rete ecologica locale che contribuiscono a garantire una connettività diffusa; nel territorio comunale esse sono rappresentate dai biotopi umidi, dai bacini artificiali di raccolta acque e dalle formazioni vegetate non lineari di pianura.

All'interno del Comune di Piacenza è presente un unico biotopo, situato a nord est del territorio comunale denominato "Stagni del gargatano grosso"; si tratta di una zona umida connessa direttamente al sistema fluviale del Po e di fatto compresa all'interno del nodo prioritario.

I bacini artificiali di raccolta acque sono bacini di modesta dimensione utilizzati principalmente per l'uso irriguo e interessati da rilevanti oscillazioni periodiche ed artificiali del livello idrico, con conseguenti effetti negativi sulla loro reale funzionalità ecologica.

Le formazioni vegetate non lineari di pianura, invece, sono presenti in modo piuttosto limitato, in quanto le formazioni vegetate più significative sono generalmente collocate lungo elementi del reticolo idrografico e, pertanto, rientrano nei corridoi d'acqua di terzo livello.

Gli elementi per la connettività diffusa rappresentano gli elementi della Rete ecologica locale che contribuiscono a garantire una connettività diffusa e capillare; esse sono rappresentate da formazioni vegetate lineari esistenti e di progetto. Particolare attenzione dovrà essere posta alla salvaguardia e al mantenimento degli elementi esistenti e al potenziamento delle formazioni lineari, sia in termini di spessore, sia in termini di estensione, in generale incrementando il livello di connessione tra i singoli elementi e, in particolare, favorendo azioni di connessione tra gli elementi isolati. Gli elementi lineari costituiscono, infatti, degli ambienti di rifugio e appoggio per le specie di fauna selvatica e sono molto importanti all'interno dei sistemi agricoli intensivi in cui la presenza di zone di rifugio è molto limitata.

Le direttrici da istituire in ambito planiziale sono zone con funzione di connessione fra i nodi ed i corridoi ecologici e gli ambiti destrutturati sono zone periurbane dove gli elementi naturali e di nuova realizzazione svolgono un ruolo polivalente di dotazioni ecologiche. Considerando la particolare localizzazione di tali elementi nel territorio comunale essi risultano coincidenti e sono collocati in corrispondenza del margine meridionale della città di Piacenza, a sud della tangenziale sud, della Via Emilia (ad est) e della Via Emilia Pavese (ad ovest). Le politiche prioritarie che dovranno essere sviluppate in questa zona sono quelle di salvaguardia degli elementi, anche puntuali, di diversità esistenti e del contenimento delle pressioni ambientali (in termini di rumori e di emissioni in atmosfera, ma anche di espansione dell'edificato e di sprawl), ma che dovranno essere condotte con criteri che ne garantiscano, secondo una logica di multifunzionalità, una specifica valenza ecologica quali elementi di unione tra la rete ecologica extraurbana e la rete ecologica urbana.

Le direttrici critiche sono fasce di ricostruzione e connessione ecologica in ambiti dove sono localizzati i maggiori insediamenti, che comportano la presenza sul territorio di barriere o di matrici ambientali povere e destrutturate.

Nel territorio di Piacenza le direttrici critiche sono rappresentate dalle aree limitrofe al T. Nure, nel tratto compreso tra la Via Emilia e il suo ingresso nelle aree di pertinenza del F. Po.

In questo contesto, si rendono necessarie politiche di potenziamento degli elementi di maggiore naturalità, di riqualificazione delle zone maggiormente degradate. Sono incentivati interventi di delocalizzazione di aree edificate non completamente incluse nel tessuto edificato, ad esempio per le attività maggiormente incongrue o per gli insediamenti più vicini al corso d'acqua.

Gli ambiti di connessione da consolidare e migliorare in pianura corrispondono a fasce territoriali attualmente dotate di una discreta infrastrutturazione ecologica che deve in ogni caso essere preservata e potenziata.

Nella rete ecologica locale di Piacenza gli ambiti di connessione da consolidare e migliorare in pianura sono localizzati nella porzione meridionale del territorio comunale in due zone principali: tra il margine occidentale del territorio comunale e il Rio Santa Vittoria / Rio degli Ossi e tra il corso del Rio Grazzano e il corso del Rio Rianza, a

sud del centro abitato di Piacenza. Tali ambiti, a sud giungono al margine meridionale del territorio comunale, mentre a nord si connettono alle direttrici da istituire in ambito pianiziale/ambiti destrutturati.

In tali zone dovranno essere incentivate azioni di tutela e salvaguardia delle formazioni vegetazionali naturali e semi-naturali esistenti ed interventi di potenziamento della loro diffusione e riqualificazione della relativa composizione floristica, non solo attraverso la formazione di elementi lineari, ma anche di piccole macchie boscate, che possono svolgere comunque, se sufficientemente diffuse, un rilevante ruolo ecologico (stepping stones). Inoltre, un'attenzione particolare dovrebbe essere riferita alla conduzione delle aree agricole, in cui si dovrebbe limitare la monocoltura ed incrementare le buone pratiche, contenendo l'impiego di fertilizzanti e fitofarmaci e, in generale, incrementando la diversità degli agro-ecosistemi.

Nella rete ecologica di rilevanza locale, le fasce ripariali lungo i corridoi d'acqua di terzo livello di particolare valenza sono le aree adiacenti agli elementi del reticolo idrografico secondario che per qualità ecologico-ambientale e per localizzazione possono più efficacemente svolgere una funzione di connessione ecologica.

Particolare attenzione dovrà essere posta al sistema delle acque, con riferimento agli scarichi puntuali eventualmente presenti, ma anche ai carichi inquinanti diffusi provenienti dalle aree agricole, perseguendo il generale obiettivo del miglioramento dell'ecosistema acquatico.

Le vasche di laminazione rappresentano elementi che, seppur prioritariamente finalizzati ad obiettivi di mitigazione di situazioni di criticità idraulica, se adeguatamente progettate possono svolgere un importante ruolo quale elemento della rete ecologica locale.

Le fasce di ambientazione delle infrastrutture sono le aree prossime agli elementi infrastrutturali di maggiore impatto (autostrade, linee ferroviarie, strade di rango regionale o provinciale), che dovrebbero essere destinate ad interventi di contenimento degli impatti ambientali da esse generati.

Le aree per Kyoto forest sono aree in cui realizzare formazioni boscate all'interno o in prossimità del centro urbano mediante nuove piantumazioni, al fine di compensare, almeno parzialmente, le pressioni indotte dall'attività antropica sulla qualità dell'aria, nell'ottica del rispetto delle indicazioni del Protocollo di Kyoto.

E' stata individuata un'area per Kyoto forest a ridosso del centro abitato di Piacenza, nella porzione nord-occidentale del centro abitato.

In queste aree dovranno essere perseguite politiche di tutela delle formazioni arboree esistenti e dovranno essere incentivati interventi di piantumazione estensiva, al fine di creare vere e proprie zone boscate.

Oltre alle funzioni prettamente ambientali, le aree per Kyoto forest svolgono un ruolo fondamentale anche dal punto di vista paesaggistico, in questo senso le Kyoto forest dovranno quindi essere realizzate impiegando specie rigorosamente autoctone.

Le Direttrici di connessione tra la Rete ecologica locale urbana e la Rete ecologica locale extraurbana sono assi preferenziali, all'interno del territorio urbano, lungo i quali prevedere interventi di potenziamento del sistema del verde, delle alberature, delle piste ciclabili, per garantire le connessioni tra il centro urbanizzato e le aree di maggiore naturalità periferiche.

In termini di **rete ecologica**, un ruolo sicuramente importante in ambito urbano è rappresentato dalle aree verdi (in particolare se adeguatamente alberate), sia pubbliche sia private, e dai viali alberati, che tuttavia spesso risentono di un forte isolamento dalle aree a maggiore diversità presenti esternamente all'edificato.

Anche gli orti urbani svolgono un importante ruolo quali elementi ecologici all'interno della matrice del territorio urbanizzato, garantendo una riserva di biodiversità nell'ambito cittadino e una funzione di compensazione degli impatti antropici indotti.

La Tavola della rete ecologica locale individua anche i poli estrattivi del PIAE, in quanto zone di potenziale rilevanza ecologica futura; si tratta, infatti, di aree attualmente fortemente impiegate ad uso antropico o di cui ne è programmato l'impiego, che tuttavia, completati gli interventi previsti, potrebbero rappresentare importanti elementi di biodiversità. Il ruolo ecologico di tali aree sarà assunto al termine della coltivazione dei volumi

afferenti la massima potenzialità estrattiva prevista dal PIAE coerentemente con gli interventi di sistemazione finale previsti.

Il PSC individua gli elementi sopra esposti e indirizza il RUE e il POC, per quanto di loro competenza, alla realizzazione della rete ecologica locale.

Parco delle Mura

Il PSC sia per salvaguardare le caratteristiche paesaggistiche locali, sia per tutelare e valorizzare il centro storico privilegia il Parco delle Mura così costituito:

- le mura cinquecentesche e i relativi terrapieni e valli, esistenti o recuperabili;
- la città di epoca farnesiana, e cioè gli orti e i giardini, i complessi edilizi, le strade, i viali e le piazze che hanno determinato la forma e il paesaggio della città ducale fino a oggi, e che tuttora possono essere luoghi di relazione e di qualità urbana fondamentali;
- le aree e i grandi contenitori d'importanza strategica per le attività e le interrelazioni urbane e territoriali, situati lungo il circuito delle mura e già destinati, o potenzialmente destinabili, perché inutilizzati o sottoutilizzati, alla fruizione della cittadinanza e alla valorizzazione turistica, quali attrezzature e servizi d'interesse pubblico e zone da sottoporre a trasformazione urbanistica;
- la cerchia delle fortificazioni esterne ottocentesche superstiti, coincidenti con i parchi della cintura urbana;
- la zona di cerniera tra la città fortificata e il fiume Po, in parte occupata da grandi infrastrutture, che ha un ruolo strategico ai fini del ripristino delle relazioni tra città e fiume, attraverso progetti di riqualificazione delle funzioni urbane, del paesaggio e del sistema viario.

Il PSC individua obiettivi, realizzabili attraverso il RUE e il POC, al fine di completare l'anello del Parco delle Mura.

Parco del fiume Po

Al fine di prevedere una città ecologicamente più sostenibile il PSC punta sul Parco del fiume Po comprendente anche il progetto di valorizzazione ambientale e territoriale del Torrente Nure i cui obiettivi sono precisati al capitolo 5 della presente relazione.

La realizzazione del Parco fluviale del Po si lega strettamente all'individuazione/realizzazione dell'ambito di trasformazione relativo al waterfront urbano. Ciò al fine di creare un'adeguata accessibilità e riqualificazione paesaggistica del fronte fluviale assumendo il ruolo di parco, sia in relazione alla funzione sociale sia quale elemento di connessione ecologica di rango regionale.

Il Progetto Parco del Po a Piacenza si pone come obiettivo prioritario la riqualificazione delle aree golenali del Fiume Po, con due finalità principali.

Innanzitutto, si tratta di permettere ed incentivare la fruibilità del fiume legata al tempo libero, attraverso il riconoscimento ed il completamento della rete ciclabile e pedonale del territorio comunale, in particolare quella che si sviluppa lungo il corso del Fiume Po, con l'obiettivo di mettere in rete le emergenze naturalistiche caratterizzanti il territorio comunale piacentino.

Ulteriore finalità è quella di garantire la funzionalità delle aree di pertinenza del Fiume Po come elemento della rete ecologica di rango sovraregionale, in una zona che risulta particolarmente aggredita ed influenzata dalla presenza antropica, oltre che la funzionalità quale zona di compensazione degli impatti ambientali indotti dall'attività antropica, con particolare riferimento al tema delle emissioni in atmosfera e degli scarichi idrici, senza comunque mai dimenticare un ruolo "etico" che l'uomo deve necessariamente svolgere nei confronti dell'ambiente nel suo complesso.

Gli interventi di riqualificazione naturalistica delle aree golenali del Fiume Po, oltre all'evidente risultato di incrementarne la funzionalità ecologica sono evidentemente funzionali anche all'obiettivo del miglioramento paesaggistico dell'area, e all'obiettivo di fornire un ambiente "piacevole" in cui trascorrere il tempo libero.

In quest'ottica, gli interventi individuati sono quindi orientati alla ricostruzione di una zona ad elevata naturalità lungo l'intero percorso del Fiume Po nel territorio di Piacenza, almeno nelle aree di più stretta pertinenza fluviale, attraverso la delocalizzazione degli elementi incongrui, la ricostruzione degli elementi di connessione in modo

coerente con le specifiche caratteristiche morfologiche ed ecologiche delle aree di intervento e la salvaguardia delle zone che già presentano i caratteri di maggiore naturalità.

La tematica risulta rilevante in considerazione delle condizioni di pressione antropica che interessano la porzione del Fiume Po nel territorio piacentino, caratterizzato da una presenza particolarmente scarsa di formazioni spontanee e di ambienti naturali.

Allo stato attuale le aree perifluviali del F. Po sono fortemente interessate dalla presenza umana, attraverso estese aree edificate (in corrispondenza della città di Piacenza) o attraverso la presenza di attività produttive (impianti di lavorazione inerti), oppure oggetto di attività agricola intensiva, compresa la pioppicoltura produttiva. In questo contesto antropizzato gli ambienti fluviali rappresentano gli elementi di maggiore valore ambientale; una porzione consistente del territorio di interesse è, infatti, occupata dal F. Po, oltre che dal F. Trebbia e dal T. Nure con la presenza di ambienti caratterizzati da buoni livelli di naturalità e biodiversità, anche se interessati da condizioni di forte disturbo.

Da questo punto di vista un ruolo centrale è rappresentato dagli elementi della Rete Natura 2000 presenti, ma anche ai siti lombardi, che comprendono numerosi habitat di interesse comunitario e prioritariofondamentali elementi di diversità biologica. Tali ambienti, tuttavia, risultano oggetto di rilevanti pressioni, sia in relazione alle attività antropiche che si esercitano in loro prossimità, sia in relazione alla presenza di specie esotiche che tendono a sostituirsi alle specie autoctone, determinando un significativo degrado degli ambienti presenti.

Tale degrado della qualità naturalistica del corso d'acqua e delle sue aree di pertinenza si traduce anche in una banalizzazione del paesaggio, oggi caratterizzato per lo più da aree agricole e da pioppeti produttivi, con le formazioni a maggiore diversità comunemente relegate nelle aree più prossime al corso d'acqua o in alcuni ambienti particolari che hanno mantenuto spiccate condizioni di naturalità.

In questo contesto, comunque, il F. Po riveste un ruolo centrale non solo per la rete ecologica del territorio provinciale o regionale, ma per la rete ecologica dell'intero nord Italia, in quanto rappresenta sia un elemento di connessione tra bacini di biodiversità di primaria rilevanza nazionale (sistema alpino e appenninico e sistema del delta), ma anche elemento nodale nel contesto di pianura fortemente antropizzato, sia per le rotte migratorie nord-sud, sia per una rete ecologica di rilevanza locale.

Ulteriore elemento di attenzione è rappresentato dalle analisi effettuate sulle **unità di paesaggio**. Infatti il lavoro di articolazione delle unità di paesaggio di rango comunale con i relativi indirizzi per la tutela e valorizzazione vuole essere la base per un approccio progettuale di qualità e rinnovamento che riveste tutto il territorio ed in particolare i paesaggi quotidiani. **Il PSC assume il paesaggio quale elemento fondante nella definizione di strategie per governare le trasformazioni territoriali in atto, al fine di costruire luoghi di vita caratterizzati da qualità funzionale, sociale, ecologica e simbolica.** Le Unità di paesaggio, costituiscono l'unità base di riferimento per definire gli obiettivi di qualità paesaggistica (ovvero le politiche di salvaguardia, riqualificazione e gestione e gli indirizzi generali per le future trasformazioni territoriali), così come meglio specificato nel volume B del Quadro conoscitivo. Gli obiettivi di qualità paesaggistica sono finalizzati a valorizzare e gestire le qualità specifiche di ogni paesaggio orientandone in coerenza l'evoluzione e la sostenibilità qualitativa delle trasformazioni.

Dismissione del tratto della bretella autostradale A21

Qualora venisse prevista e attuata la realizzazione del passaggio a Nord Ovest, il PSC prevede la dismissione del tratto della bretella autostradale A21 tra il PO e il centro storico ricreando la contiguità tra la città e il suo fiume. E' sicuramente un progetto realizzabile in un percorso temporale di lungo termine; il PSC propone pertanto, come si accennerà in seguito anche, una soluzione praticabile di medio termine. Questo sicuramente porterebbe una riduzione di inquinamento atmosferico e acustico in prossimità del centro storico.

Favorire la mobilità ciclopedonale

Il PSC confermando le scelte del Piano della mobilità ciclistica, promuove il recupero e la formazione di una rete continua, ciclabile e pedonale - escursionistica estesa anche a livello sovracomunale, con il fine inoltre, di garantire o migliorare l'accessibilità ai servizi pubblici e alle aree verdi. Il Piano della mobilità ciclistica vuole

perseguire la realizzazione di una rete in grado di connettere in modo sicuro e gradevole i quartieri periferici (e, verso l'esterno, le località vicine) con il centro abitato, in modo da sfruttare completamente le possibilità della bicicletta come mezzo di trasporto per i percorsi di lavoro, della scuola, degli acquisti, del tempo libero nonché per raggiungere la stazione ferroviaria.

2.3. RI-GENERAZIONE INTERNA DI PIACENZA

Il già citato blocco del consumo di suolo non è di per se sufficiente, ma deve essere coniugato alla riqualificazione del paesaggio. **Infatti Piacenza deve essere ri-trasformata e ri-qualificata dall'interno attraverso la ri-generazione delle parti più obsolete della città, il ri-utilizzo delle aree militari e dei beni demaniali e il ri-uso degli spazi resi disponibili dalla delocalizzazione del trasporto merci su rotaia.**

La città trova quindi le occasioni di sviluppo al proprio interno.

2.3.1. Azioni

I poli funzionali

Il PSC pone l'attenzione sulla valorizzazione delle aree individuate come Poli funzionali e sugli ambiti di trasformazione urbana, assegnando a questi il compito di rilanciare e potenziare l'immagine, la competitività e la crescita della città.

Il Piano strutturale comunale definisce una serie di poli funzionali esistenti e futuri (definiti al successivo capitolo 4 § 5), che possono rappresentare i veri motori per uno sviluppo di qualità della città. In questi luoghi a forte valenza storica e simbolica si tratta di ricercare nuovi significati, nuove identità capaci di produrre futuro.

La programmazione degli interventi che riguardano i poli funzionali sono caratterizzati da una serie di usi flessibili che potranno essere definiti nel tempo, oltre ad essere caratterizzati da una forte qualità ecologica e ambientale.

Progetto Waterfront e progetto Stazione nord

In questo contesto di ri-generazione urbana il PSC individua alcune linee di intervento riconducibili a precisi ambiti di trasformazione:

- progetto stazione nord
- progetto waterfront

Il progetto di riqualificazione dell'area gravitante attorno alla **stazione ferroviaria** prevede un intervento che va ben oltre il semplice complesso di edifici destinati ad attrezzature ferroviarie e per la mobilità, ma comprende l'intero quadrante urbano che si estende tra piazzale Roma e piazzale Milano, tra l'asse urbano di scorrimento di via La Primigenita - V.le Sant'Ambrogio a sud/ovest e il viadotto autostradale dell'A21, il canale della Finarda e l'area industriale di via Caorsana a nord/est.

L'intera area suscita oggi la sensazione di frammentazione e caos urbano. Discontinua, frammentaria, eterogenea, priva di regole facilmente riconoscibili, connotata dalla mescolanza di attività in essere e attività dismesse, grandi infrastrutture, recenti interventi di riqualificazione e cantieri in corso, ma anche dalla compresenza di parti, forme e tecniche costruttive appartenenti ad epoche diverse (basti confrontare il complesso del Borgo Faxhall con il fabbricato storico della stazione ed ancora il limitrofo "grattacielo dei Mille"). La presenza di significativi "vuoti urbani" sia nell'accezione di spazi non costruiti (il retro stazione) che di aree dismesse o in via di dismissione, quali lo scalo merci RFI e la centrale termoelettrica, ambito quest'ultimo che ha condizionato per diversi aspetti la vita di molti piacentini e ne rappresenta indubbiamente un forte elemento identitario, accentua l'immagine polimorfe di questa parte di città, in cui coesistono non luoghi, ma anche tessuti misti e residenziali a forte demarcazione sociale.

La Stazione si configura allo stato attuale come semplice punto di accesso alla rete ferroviaria, in cui è assente l'integrazione tra le diverse modalità: ad esempio la stazione degli autobus è localizzata in piazza della Cittadella, distante dalla stazione circa un chilometro.

La qualità urbana e architettonica è scarsa: la zona stazione è, dal punto di vista percettivo, complessivamente degradata, priva di adeguati spazi pubblici continui e riconoscibili, di aree verdi attrezzate, di piazze (non possono considerarsi tali né P.le Roma, né P.le Milano, né P.le Marconi).

In questo contesto, il progetto ha lo scopo di mettere a sistema i diversi interventi di riqualificazione già previsti ed in corso di realizzazione, ma anche, soprattutto, di ripensare questa parte di città nel suo ruolo al contempo di "porta urbana" e di "cerniera" tra la città storica, il parco delle mura, il parco del Po, fornendo una visione complessiva, suggerendo connessioni e destinazioni d'uso, restituendo alla città spazi oggi inutilizzati.

La finalità del progetto è la trasformazione e la rifunzionalizzazione della Stazione storica e delle aree liberate dalla dismissione dello scalo merci RFI in moderno nodo multimodale dei trasporti urbani, regionali e metropolitani (nodo di interscambio tra le direttrici del sistema ferroviario metropolitano piacentino e la direttrice per Milano, ma anche la linea AC/AV), rinnovando l'interpretazione dell'edificio stazione e delle aree limitrofe da "non luoghi" a polo di scambio polifunzionale a scala urbana e regionale, fulcro di connessioni tra le reti locali e le grandi reti della regione urbana padana ed anche luogo di funzioni urbane. Gli interventi prendono in considerazione la riqualificazione del "retro" del fascio binari, anch'esso in parziale dismissione, e la necessità di connettere questa parte di città con l'ambito del Po o di dare continuità alla trama degli spazi pubblici lungo l'asse di Via La Primogenita-Viale Sant'Ambrogio.

Tale intervento potrebbe essere il volano per l'attivazione di un processo di riqualificazione delle aree urbane circostanti, che consentirebbe di riconfigurare questa parte di città come una nuova porta di accesso caratterizzata dalla presenza di servizi, di un'offerta commerciale qualificata, luogo pubblico e di aggregazione.

In sintesi gli obiettivi a cui risponde il progetto possono essere così riassunti:

- realizzare il polo intermodale passeggeri integrato con un adeguato mix funzionale complementare, specie su V.le Sant'Ambrogio e nell'area a nord del fascio binari facendo leva anche sulla qualità del progetto architettonico;
- ridurre o eliminare l'effetto barriera della ferrovia e dell'autostrada, aumentando la permeabilità nord-sud, nonché la permeabilità ovest-est, riducendo e risolvendo le criticità viarie a favore del trasporto pubblico e della pedonalità, realizzando, nella parte sud (asse via La Primogenita - V.le S.Ambrogio), un moderno boulevard con significativi spazi pubblici pedonali/ciclabili, tratto funzionale del Parco delle mura (vero e proprio "ring" cittadino), sul quale si innesta un sistema di connessioni nord-sud in corrispondenza dell'area più prossima al Parco del Po (con valenze fruibili/culturali), in corrispondenza della Stazione;
- aumentare l'accessibilità e la funzionalità del sistema della mobilità in relazione alla presenza dei terminali del trasporto pubblico di persone e l'interscambio tra i diversi vettori di trasporto, specie per la parte nord del fascio binari;
- migliorare, quindi, la qualità urbana complessiva dell'area della stazione e delle aree limitrofe nonché la percezione di sicurezza;
- coniugare le potenzialità della trasformazione alle esigenze di sviluppo economico e sociale della città;
- ridurre gli inquinamenti acustici e atmosferici attraverso una riorganizzazione degli spazi della mobilità;
- garantire una elevata qualità del progetto urbano, anche in relazione alle nuove funzioni urbane insediate nell'ambito della Stazione. In genere si tratta di funzioni che, per un verso, sfruttano le economie esterne generate dall'intermodalità e, per l'altro, ne producono esse stesse di aggiuntive, rendendo ancora più attrattivo il nodo della Stazione.

All'intervento sull'area stazione si affianca quello sul **waterfront urbano**. Il tema della pianificazione strategica e territoriale dei waterfront raccoglie consensi e condivisione ai diversi livelli istituzionali

In Italia tale idea tuttavia, nel caso specifico dei fiumi, si è scontrata con la diffusa diffidenza verso corsi d'acqua a corrente libera, spesso considerati un rischio per le popolazioni residenti; un aspetto che invece in altre aree d'Europa, specie in Francia, è stato da tempo superato grazie ad interventi di bacinizzazione e regolamentazione idrica dei corsi fluviali. Negli ultimi anni però, a seguito della generale riscoperta del valore aggiunto

rappresentato dall'acqua urbana e alle consolidate esperienze di rivitalizzazione dei cosiddetti waterfront nei principali insediamenti urbani del mondo, questo elemento sta vivendo una nuova "centralità", divenendo uno dei principali strumenti strategici di sviluppo urbano. Anche per la città di Piacenza l'affaccio sul fiume Po, rappresenta occasione unica per identificare un nuovo rapporto con il corso d'acqua, attraverso il recupero urbanistico, architettonico, e più in generale ambientale, del corridoio fluviale.

Il progetto di riqualificazione ha come obiettivo quello di valorizzare e recuperare ad una dimensione urbana le aree fluviali, configurando una nuova compatibilità tra le preesistenze industriali, infrastrutturali e la qualità urbana, ambientale, lo sviluppo turistico, e la fruizione ricreativa. L'importanza dell'intervento, deve essere letta nel più ampio progetto di sistema che interessa come detto la riqualificazione urbana dell'area ferroviaria, la riqualificazione ambientale e la rinaturazione del corridoio fluviale. Il riverfront può divenire inoltre, un volano di sviluppo anche per il territorio circostante (tessuto storico, urbano e rurale), mettendosi in rete con i percorsi storici di matrice religiosa (la via Francigena) e i percorsi gastronomici (vie dei vini e prodotti tipici locali); inserendosi in modo competitivo nell'offerta culturale nazionale. In questo senso è stata indicata anche la necessità della creazione su questo tratto del Po di uno scalo turistico adeguato.

I risultati attesi posso essere così sintetizzati:

- trasformare un luogo di confine in nuova centralità;
- migliorare la qualità urbana e ambientale dell'affaccio urbano sul fiume;
- restituire una nuova area di fruizione ricreativa e di servizio alla città;
- creare una rete di connessioni (materiali e immateriali) tra tessuto urbano e sponda fluviale (centro storico, p.le Milano, sponde fluviali, area stazione);
- creare attrattività turistica e conseguente sviluppo economico.

I principali interventi che connotano il progetto stazione nord sono:

A) La localizzazione del parcheggio di interscambio.

La proposta, in linea con quanto avvenuto in altre esperienze analoghe di riqualificazione urbana, prevede la localizzazione del parcheggio di interscambio principale a servizio degli utenti della Stazione, sul lato opposto all'attuale fronte della stazione utilizzando anche il sedime liberato dalla dismissione di alcuni fasci di binari nonché l'area parzialmente sottoutilizzata posta tra il viadotto Autostradale - via Diete di Roncaglia e il canale della Finarda.

Le funzioni previste:

- Il nuovo parcheggio dovrà risultare fisicamente e funzionalmente integrato con l'attuale stazione FS.
- L'ampia area interclusa tra il viadotto autostradale - via Diete di Roncaglia ed il canale della Finarda potrà essere destinata in parte a funzioni ricreative/culturali anche rumorose (discoteca, spazi per giovani), ma temporanee (spazi per eventi) visti i condizionamenti ambientali presenti (fasce di rispetto di elettrodotti) e la possibilità di un utilizzo complementare dei parcheggi scambiatori.

B) Lo spazio pubblico di relazione: la trasformazione di viale Sant'Ambrogio - via La Primogenita in un boulevard, la realizzazione di nuove connessioni nord - sud.

Sul boulevard si innesterà un sistema di connessioni sopraelevate nord - sud:

- in corrispondenza dell'area più prossima al Parco del Po, con valenze fruibili - culturali si prevede la realizzazione della Promenade;
- in corrispondenza dell'asse del bastione restaurato sarebbe auspicabile realizzare un sottopasso automobilistico e pedonale in sostituzione di quello attuale di via dei Pisoni a seguito di valutazione tecnica.

Tale proposta tende a rafforzare il progetto di riqualificazione di P.le Marconi, antistante il fabbricato storico della Stazione, in quanto al ruolo di porta di accesso alla città storica (verso i giardini pubblici e via Alberoni), si aggiunge la connessione qualificata determinata dal previsto boulevard. In tale progetto viene posta particolare attenzione alla riorganizzazione del piazzale della stazione, dove si struttura in prevalenza l'interscambio con i trasporti urbani e vanno assicurate le penetrazioni ciclabili e pedonali al centro città. Ciò richiede una sostanziale

riduzione dei punti di conflitto tra mobilità pedonale e mobilità automobilistica, la riorganizzazione delle fermate dei mezzi pubblici urbani, la messa in opera di pavimentazioni, sistemazioni a terra ed elementi di arredo che favoriscano la continuità dei percorsi pedonali e assicurino un sostanziale miglioramento della qualità urbana.

C) La trasformazione delle aree ferroviarie: una nuova zona urbana.

La dismissione di ulteriori aree ora occupate dallo scalo merci, consentirà di ripensare a questa parte di città, che si attesta su via Diete di Roncaglia, come a un'area prevalentemente direzionale/commerciale.

D) La Città dei Giovani.

Parte delle aree derivanti dalla dismissione delle zone ferroviarie, oltre che parte dell'area Edipower, come già descritto nel punto A, potranno essere occupate da spazi e attrezzature di tipo sportivo e per il tempo libero: piste di skateboard, sala prove per gruppi musicali, discoteca, ecc.; ciò anche attraverso l'utilizzo delle luci del viadotto autostradale, seguendo esempi presenti in diverse città del mondo (si veda il successivo punto E).

E) La progettazione architettonica del tratto autostradale visibile dal centro città.

Nel breve e medio periodo, ovvero quello antecedente l'auspicata dismissione del tratto urbano dell'autostrada, si propone la riqualificazione del viadotto del tratto urbano dell'A21 attraverso un progetto architettonico e paesaggistico (oltre che ambientale) che garantisca l'inserimento dell'opera nel paesaggio urbano. Il progetto dovrebbe prevedere anche l'utilizzo di alcune campate del viadotto per attività commerciali, ristoranti, bar, atelier per artisti, spazi per giovani in modo da dar vita ad uno spazio urbano vissuto.

Essendo tutti gli interventi vincolati alla dismissione dello scalo merci ed alla conseguente disponibilità delle aree di proprietà RFI, è difficile allo stato attuale ipotizzare possibili tempistiche e fasi operative di intervento.

Il polo intermodale passeggeri svolgerà nel contempo la funzione di cerniera tra la città storica, il parco delle mura, il parco del Po, divenendo una moderna porta di accesso alla città e contribuendo a promuovere una mobilità sostenibile.

In particolar modo l'area della Città dei Giovani consentirà di localizzare funzioni difficilmente inseribili nel tessuto urbano consolidato, perché rumorose quali discoteche, spazi per concerti, sale prove, ecc. ma di alta valenza per la coesione sociale.

Il punto essenziale del Waterfront urbano e promenade sul fiume Po è il recupero e la connessione dell'area urbana oltre la linea ferroviaria, verso il fiume. Sebbene di grande impatto sul paesaggio del lungofiume, la barriera della ferrovia e dell'autostrada può essere integrata nella continuità urbana fissando con chiarezza i punti di attraversamento e attribuendo a questi un importante valore architettonico.

Principali interventi relativi al progetto waterfront:

A) Razionalizzazione della viabilità.

La realizzazione del tracciato stradale del cavalcaferrovia, che collega Via Caorsana e via XXI Aprile con rampe di accesso dalla viabilità esistente, consente di deviare buona parte del flusso veicolare, liberando il tracciato dell'argine; questa azione costituisce ottima premessa e occasione per rendere esclusivamente pedonale e ciclabile l'area del riverfront. Si prevedono due percorsi tra loro contrapposti per accedere alle due attrezzature sportive esistenti (Nino Bixio e Vittorino da Feltre), che diventano il limite fisico della mobilità veicolare; così facendo il tracciato dell'argine acquista i requisiti di accessibilità e sicurezza per assolvere con una maggiore qualità alla funzione di ciclopista del Po.

B) Percorso "Promenade" sul fiume Po.

Per risolvere la necessità di un nuovo e importante collegamento pedonale-ciclabile tra tessuto urbano e area fluviale si propone una "promenade" di forte qualità architettonica. Questo oggetto di forte impatto qualitativo, deve essere un segno forte di connessione, che superando la linea ferroviaria e l'autostrada, consenta di accedere in sicurezza al fiume.

L'inizio del percorso è individuato presso P.le Milano, snodo di connessione delle figure urbane della città: "Parco delle Mura" e nucleo storico. La scelta di localizzare il tracciato a destra del ponte stradale (SS9) è motivata dalla presenza di uno spazio aperto e libero di ampie dimensioni, che permette la creazione di un "cono visivo" prospettico, caratterizzando il luogo di una rinnovata identità.

C) Riqualificazione dell'intera area compresa tra via XXI Aprile, via Nino Bixio e l'argine.

La proposta di dare nuova continuità nell'immagine e nella funzionalità dei luoghi rende necessari interventi di riqualificazione urbana (arredo, aree a verde), di identificazione e delimitazione delle aree (sede stradale, parcheggio).

D) Progetto di nuovi contenitori architettonici.

Nell'area di approdo della passeggiata si prevede la demolizione degli edifici esistenti, in condizioni di pessima conservazione e degrado, e la realizzazione di strutture leggere aperte verso il fiume che si relazionino nel linguaggio compositivo, architettonico e funzionale con il progetto del porto turistico per la città. I nuovi edifici dovranno essere progettati secondo principi avanzati di utilizzo delle energie rinnovabili (teleriscaldamento, pannelli fotovoltaici); gli usi previsti sono quelli di prima accoglienza per l'utenza turistica (informazione, comunicazione, ristorazione, attività di piccolo commercio, etc.).

E) Scalo turistico sul Po.

In connessione con la prevista realizzazione della conca di Isola Serafini che consentirà la navigazione su questo tratto del Po, si pone la necessità di potenziare e attrezzare uno scalo turistico.

L'intervento sul waterfront potrà consentire inoltre un aumento dell'attrattività dell'area; l'attivazione di percorsi didattici di educazione ambientale (Città/Fiume), l'incremento dei flussi turistici, la formazione di nuove aree per attività del tempo libero all'aria aperta.

Le aree militari

Piacenza possiede al suo interno una vasta quantità di aree da riqualificare, sono aree di notevole interesse strategico essendo inserite o in centro storico o nella corona della prima periferia.

Parte di questo patrimonio è costituito dalle aree militari, (oltre un milione di mq da rifunionalizzare). Piacenza è stata un importante insediamento militare, e oggi il processo di dismissione delle aree militari costituisce una nuova opportunità per il territorio piacentino. Alcune aree militari sono prossime ad una serie di situazioni eccellenti presenti a Piacenza: luoghi urbani di qualità come quelli costituiti dal sistema di spazi aperti del centro storico, presenze monumentali rilevanti di indubbio valore storico e architettonico, poli della formazione universitaria....

Le aree militari sono un'occasione per avviare a Piacenza un processo di mutamento sia entro la dimensione fisica dell'insediamento, sia entro quella delle possibili destinazioni d'uso da insediare nelle aree stesse. A partire dai suoi tradizionali punti di forza (accessibilità, dotazione infrastrutturale, elevati standard qualitativi dello spazio urbano ordinario...), Piacenza può costruire un vantaggio competitivo fondato su di una nuova qualità ambientale degli spazi e della residenza, e sulla loro stretta integrazione con gli spazi del commercio, dei servizi e delle attività del tempo libero. Tale qualità può essere raggiunta solo sperimentando una nuova strategia per l'abitabilità, attraverso la creazione di forme insediative innovative, diffuse entro il tessuto urbano: le aree militari rappresentano la risorsa primaria per avviare questa sperimentazione urbana e per affrontare la sfida del cambiamento.

Le aree militari hanno sempre rappresentato un'opportunità di riqualificazione della città che passa anche attraverso una rilocalizzazione più funzionale delle stesse. Lo stesso "Parco delle Mura", previsto come ambito di riqualificazione del centro storico all'interno del PRG vigente, deve essere completato liberando e rendendo fruibili i bastioni del castello farnesiano e il vallo delle mura attualmente ricompresi all'interno dell'attuale Polo di Mantenimento Pesante nord di Viale Malta.

Ad oggi le aree militari oggetto delle varie ipotesi di dismissione e/o valorizzazione, discusse con il Ministero della Difesa sono:

- Comparto Nord (Caserma Nicolai, Caserma Nino Bixio, Lab.Pontieri)
- Caserma Lusignani
- Area ex Pertite
- Piano Caricatore

- Polo di Mantenimento Pesante nord – ex Ospedale militare
- Macra Staveco
- Terzo Centro Automobilistico
- Caserma Artale (P.zza d'Armi)

Nelle schede progetto relative agli ambiti di trasformazione, per ciascuna area militare, oggetto di intesa, vengono illustrati i principali obiettivi da perseguire specificando però che la destinazione funzionale verrà stabilita in sede di POC.

Gli immobili demaniali

Altra occasione per Piacenza e per la sua riqualificazione è rappresentata dalla dismissione di immobili demaniali in alcuni casi di grande importanza storico - architettonica.

Un primo gruppo di beni immobili appartenenti allo Stato di interesse culturale di cui si prevede il trasferimento rientra nelle previsioni del D.Lgs 85/2010.

Detti immobili sono:

- Palazzo Farnese,
- Torrione Fodesta
- Bastione San Sisto,
- Porta del Soccorso o dei Pontieri,
- Torrione Borghetto – Bastione Porta Borghetto,
- Bastione Sant'Agostino,
- Bastione Corneliana,
- Rimessa dei Locomotori,
- Ex Caserma Zanardi Landi,
- Convento San Bernardo – Caserma Gazzola,
- Chiesa convento di San Anna.

Un secondo gruppo, è invece oggetto del Programma Unitario di Valorizzazione Territoriale (PUVaT), sottoscritto tramite apposito protocollo d'intesa tra Agenzia del Demanio e Comune di Piacenza.

Di tale gruppo fanno parte:

- Caserma Vittorio Alfieri,
- ex Chiesa e Convento delle Benedettine,
- Caserma Jacopo dal Verme,
- ex Chiesa di San Lorenzo,
- Palazzo Madama – e Palazzo Barborini (ex Carcere),
- Palazzo Landi (ora dei Tribunali),
- Palazzo ex Posta,
- Palazzo Costa Ferrari,
- Palazzo Serafini,
- Ex Convento del Carmine,
- Ex Caserma de Sonnaz,
- Ex Caserma Generale Cantore

La prima fase di attuazione ha previsto la costituzione di un Tavolo Tecnico operativo composto da rappresentanti dell'Agenzia del Demanio e del Comune. Il tavolo ha il compito di definire le azioni di valorizzazione e razionalizzazione da intraprendere, di selezionare eventuali altri beni da includere nel programma e di predisporre le analisi tecniche e di fattibilità per l'attuazione del progetto. Grazie al PUVaT- nuovo strumento di copianificazione introdotto dalla recente normativa – gli immobili saranno restituiti alla città con nuove destinazioni d'uso, al termine di un processo di valorizzazione finalizzato al riutilizzo dei beni e alla rigenerazione del tessuto urbano nel suo complesso.

Progetto di ambientalizzazione IREN

Al fine di salvaguardare le caratteristiche paesaggistiche locali, il PSC prevede poi un altro ambito di trasformazione che è quello relativo al progetto di ambientalizzazione IREN. In questo caso si ripropone il progetto di sistemazione e ambientazione complessiva a suo tempo predisposto e proposto al Comune da ASM, ora IREN. La realizzazione di questo sistema di ambientalizzazione minimizzerà l'intervento distruttivo dell'ambiente dovuto all'inquinamento delle acque e dell'aria ed il degrado fisico, minimizzando l'impatto ambientale delle infrastrutture.

2.4. CITTÀ TERRITORIO SNODO

Come è già stato detto il Ministero Infrastrutture e Trasporti ha attivato, a decorrere dall'anno 2004, un pacchetto di progetti-pilota che interessano territori snodo appositamente identificati all'interno delle piattaforme territoriali strategiche. Sono stati individuati 12 (dodici) territori snodo sui quali sostenere l'attuazione dei Progetti di territorio capaci di dimostrare i benefici, in termini di effetto moltiplicatore degli investimenti e di incremento dei livelli di competitività e di coesione, derivanti dal potenziamento delle reti infrastrutturali di interesse nazionale, del sistema territoriale delle città e delle aree metropolitane. Le dodici "aree bersaglio" sono state individuate come aree di eccellenza in cui sperimentare una metodologia innovativa di pianificazione territoriale e di programmazione economica. Piacenza è una di queste.

Piacenza risulta essere vicina al corridoio transeuropeo V e interessata da due piattaforme territoriali transnazionali (la Tirreno – Brennero e il Corridoio dei due mari).

Il particolare posizionamento geografico e la connessione con grandi vie di traffico fanno della città un importante snodo di traffico terrestre (gomma e ferro) e luogo della logistica.

In generale, tra le province della Regione Emilia Romagna, Piacenza è quella con la maggiore movimentazione sulla rete stradale e su ferro, avendo un valore medio superiore a quello nazionale e regionale.

La peculiare posizione baricentrica costituisce anche oggi una potenzialità indiscutibile in termini di competitività e attrattività del territorio verso nuovi insediamenti produttivi ma soprattutto logistici. Il progetto di spostamento dello scalo merci RFI dalla stazione a Le Mose, rafforza ulteriormente l'idea di concentrare in questo luogo le principali piattaforme logistiche e i magazzini.

2.4.1. Azioni

Polo logistico del Ferro

A tal fine il PSC individua la realizzazione del nuovo scalo merci come azione prioritaria. **Il progetto prevede la realizzazione di un vero e proprio hub ferroviario dove saranno concentrate tutte le attività merci attualmente svolte presso lo scalo della stazione ferroviaria di Piazzale Marconi.**

Questo intervento costituisce, infatti, una grande opportunità di espansione delle capacità logistiche e trasportistiche della città, nonché un'opportunità di riqualificazione della stessa, a fronte di una restituzione al tessuto urbano di alcune aree oggetto di futura dismissione, tra cui quelle a nord dell'attuale stazione FS, ove è attualmente situato lo scalo merci. Il nuovo hub ferroviario si collocherà in zona Le Mose (400.000 mq circa di superficie), che gode di una posizione fortemente strategica poiché risulta delimitata a nord dalla linea ferroviaria PC – CR (dalla quale si staccherà il fascio complessivo di 10 binari che andrà a costituire lo scalo) e a sud dalla linea MI – BO. Dista, inoltre, poche centinaia di metri dal casello di Piacenza Sud e soprattutto è adiacente all'area del polo logistico di Le Mose. Oltre alla sua grande accessibilità, quindi, l'altro elemento decisivo che fa di quest'area il punto di collocazione ideale per uno scalo merci ad uso pubblico è la facilità con la quale essa potrà essere connessa al polo logistico, sia via ferro, sia via gomma.

La concentrazione delle attività merci e dei traffici in un unico nuovo hub ferroviario rientra perfettamente nell'ottica di razionalizzazione economico-territoriale auspicata da RFI, che ha fra gli obiettivi primari la riduzione dei costi di gestione attraverso la concentrazione dei traffici e le economie di scala, oltreché la valorizzazione delle aree dismesse. Questi aspetti sono particolarmente recepiti a Piacenza, città che intende rafforzare il ferro (asse "competitività sostenibile") e riqualificare il centro città (asse "identità della città").

La collocazione presso l'area Le Mose dello scalo merci è coerente con il modello organizzativo dell'area: qui sono insediati operatori logistici e commerciali di primo livello, che movimentano già oggi oltre tre milioni di tonnellate di merce all'anno. Oltre ai flussi di merci aumenterà anche l'attrattività del polo stesso che potrà sommare alla sua peculiare collocazione sul territorio la sua nuova vocazione intermodale. L'incremento dei collegamenti alla rete ferroviaria è un intervento coerente con una politica di riequilibrio delle modalità di trasporto e a favore dei criteri di sviluppo sostenibile con i quali ogni area industriale (e città) è chiamata a confrontarsi. Il potenziamento del polo del ferro consentirebbe di incrementare l'uso del trasporto combinato ferro – gomma (attualmente utilizzato solo da Piacenza Intermodale S.p.A. e, per una porzione esigua di traffico, da IKEA) e del trasporto ferro – ferro, sensibilizzando le aziende insediate e insediande nel polo logistico a considerare tali modalità alternative al tutto strada.

Attualmente lo scalo merci di Piacenza è situato nella zona retrostante il fascio di binari principale della stazione Ferroviaria di Piazzale Marconi e copre un'area complessiva di 13.727 mq. Per quanto riguarda la rete ferroviaria, la dotazione di Piacenza risulta inferiore (indice di 103,6) alla media regionale dell'Emilia Romagna che presenta una buona dotazione (indice di 127,1): risulta chiaro quindi come sia assolutamente necessario potenziare il sistema ferroviario per servire adeguatamente il polo logistico in modo da rendere l'intermodalità più appetibile e fruibile agli operatori logistici che vi operano

Per quanto riguarda invece la valorizzazione delle aree, l'opportunità che deriverà dalla delocalizzazione dello scalo è rappresentata dalla possibilità di restituire le aree dismesse alla città, per una superficie complessiva di 17.000 mq.

Sono stati individuati una serie di possibili obiettivi/risultati che deriverebbero dalla creazione del nuovo Polo del Ferro, precisamente:

- Consolidare il ruolo di Piacenza come polo logistico integrato di rilievo nazionale ed europeo, attraverso il ripensamento della sua collocazione e il potenziamento delle strutture ferroviarie presenti.
- Creare un "polo del ferro integrato" che vedrebbe sorgere in aree adiacenti all'attuale polo di Le Mose il nuovo scalo merci di Piacenza.
- Migliorare l'attrattività del polo logistico di Le Mose che deriverebbe dallo spostamento dello scalo merci dalla stazione ferroviaria a Le Mose – PUA AP6, sommando alla sua ben nota posizione strategica (a livello di sistema e di contesto) una nuova immagine di polo logistico fortemente improntato sull'intermodalità, quindi rivolta alla mobilità sostenibile ed in grado di raggiungere elevati standard in termini di sostenibilità ambientale.
- Fornire una spinta necessaria alla qualifica dell'area del polo logistico (AP3 + PIP Le Mose) come APEA.
- Rendere più competitiva la modalità ferroviaria per gli operatori già presenti e per quelli che sceglieranno di insediarsi nel polo di Le Mose.
- Superare la divisione tra infrastrutture, trasporti, città e territorio, generalmente inteso come campo residuale in cui questi attori si muovono in competizione tra loro.
- Potenziare, in un'ottica di razionalizzazione ambientale dei trasporti e di riequilibrio modale, il sistema ferroviario.
- Costituire un ulteriore, possibile, punto alternativo di aggregazione delle merci anche per le aree più congestionate lungo l'asse della Via Emilia (con particolare riferimento alle province di Modena, Parma e Reggio Emilia).

Adeguamento delle infrastrutture viarie

L'altra idea progettuale a cui il PSC tende, fa riferimento all'adeguamento delle infrastrutture viarie. In questo caso si propongono interventi riferiti alle due grandi arterie autostradali che interessano Piacenza e rientrano in una più ampia rete di collegamenti individuati dal corridoio V. Le autostrade A1 Milano - Bologna e A21 Torino - Piacenza - Brescia si configurano infatti come strozzature per i crescenti flussi di trasporto previsti in Europa nei prossimi anni.

L'intervento cardine per quanto riguarda l'autostrada A1 è la realizzazione della quarta corsia nel tratto Piacenza Sud - Piacenza Nord, allargamento invece già deciso per le tratte Piacenza Sud - Modena Nord e Melegnano - Lodi. Il percorso tra Guardamiglio e Piacenza Sud comprende anche il ponte autostradale sul fiume Po, ed il relativo complesso intervento di allargamento.

La realizzazione della quarta corsia sull'A1 risolverebbe i problemi di tipo trasportistico evitando la formazione di un collo di bottiglia tra Guardamiglio e Piacenza. Si potrebbe inoltre gestire al meglio situazioni di emergenza del sistema autostradale evitandone la chiusura e quindi pesanti ripercussioni sulla città in termini di congestione del traffico. Lo scorso anno il tratto in oggetto è stato chiuso al traffico per 15 volte, è verificato statisticamente che nelle città in cui viene realizzata la quarta corsia le chiusure sono invece praticamente assenti e l'incidentalità dimezzata.

Inoltre, la variante S.S.9 con nuovo ponte ad est della città, complanare all'autostrada e interconnessa in Piacenza Sud e Piacenza Nord, permetterebbe di alleggerire notevolmente il traffico cittadino (Piazzale Milano, Viale S.Ambrogio) e sul ponte di Po urbano.

Facendo riferimento all'autostrada A21, l'intervento principale riguarda la realizzazione di un "Passante a Nord Ovest" della città di Piacenza che colleghi Rottofreno a Guardamiglio con nuovo un nuovo ponte sul fiume Po.

L'infrastruttura, a 3 corsie per senso di marcia (con predisposizione per la quarta corsia), permetterebbe la dismissione del tratto urbano dell'A21 che tra Piacenza Ovest e Piacenza Sud scorre interamente nella città con evidenti problematiche di tipo ambientale, trasportistico e paesaggistico.

Da un punto di vista tecnico l'attuale tracciato, a due corsie per senso di marcia, non è adeguato ai flussi previsti lungo il corridoio Lisbona - Kiev. In Italia settentrionale si sta procedendo alla realizzazione di diverse opere funzionali all'asse est - ovest, quali la Cremona - Mantova, la Reggiolo - Ferrara Sud, la Broni - Pavia - Mortara, il TIBRE. I flussi provenienti da tali arterie confluirebbero quindi su un'unica autostrada, l'A21 Torino - Piacenza - Brescia. L'allargamento del tracciato stradale dell'A21 a 3 corsie per senso di marcia non è possibile a causa del viadotto di circa 2,5 km e del raggio di curvatura dello stesso che lo esclude dagli attuali limiti di sicurezza della comunità europea.

Va detto che considerando realizzabile la terza corsia, l'infrastruttura sarebbe comunque a rischio di congestione. Analizzando lo scenario infrastrutturale ad oggi previsto nel nord Italia si nota infatti la mancanza di un collegamento che a sud di Milano e a nord del fiume Po funga da arteria per i traffici est - ovest.

Tale necessità potrebbe essere in parte attenuata da un ulteriore intervento, su scala più ampia dei precedenti. Si fa riferimento alla realizzazione di un collegamento tra Guardamiglio e Cremona, con interconnessione all'A1 in Piacenza Nord e alla bretella tra Castelvetro e il porto Canale in Cremona. Quest'ultimo tracciato, già ribattezzato Tangenziale Sud Ovest di Cremona, prevede due corsie per senso di marcia e il terzo ponte sul fiume Po della città lombarda e potrebbe essere la connessione tra Pavia (e quindi la Broni - Mortara - Pavia) e Cremona (dove giungerà la Cremona Mantova), passando per Guardamiglio e quindi per l'A1 in Piacenza Nord.

A livello "puntuale" si rendono necessari interventi di adeguamento della viabilità locale soprattutto per quel che riguarda i sistemi di interconnessione con il sistema autostradale in Piacenza Sud.

Interventi successivi allo spostamento dell'A21, a livello locale, potrebbero essere la dismissione dell'attuale tracciato e il riutilizzo in diverse forme (pista ciclabile, passeggiata sul fiume).

2.5. PIACENZA TERRA DELLE TRADIZIONI, DEI SAPERI E DEI SAPORI

2.5.1. Azioni

Valorizzazione del Centro storico

Al fine di raggiungere questo obiettivo risulta necessario riconferire a questa specifica realtà urbana la sua naturale vocazione di polarità di interessi e centro di relazioni.

I centri storici "sono i palinsesti pietrificati dell'economia urbana, delle regole politiche, sociali e culturali delle comunità locali"¹. Il centro storico dunque è l'identità di una città, e in questo contesto appare evidente come la qualità dello spazio pubblico debba sottolineare il significato della città intesa come luogo di vita e di relazioni sociali e incentivare l'investimento privato per il recupero del patrimonio edilizio storico.

Il paesaggio urbano storico-culturale racchiuso nel centro storico non è solo patrimonio da proteggere ma anche potenziale polarità e insieme di funzioni e servizi territoriali.

Le analisi sociali più moderne tendono a individuare un sistema di relazioni suddivise in tre categorie: i **residenti, gli utilizzatori e i visitatori**. Le istanze sono spesso conflittuali e contrarie: a fronte di necessità di vivibilità dei primi, corrisponde l'esigenza di agevolazioni di accesso e frequentazione da parte degli altri. L'equilibrio fra le risposte politiche possibili deve assicurare quote di soddisfacimento a ciascuno.

Riconoscendo alle funzioni residenziali la componente necessaria e primaria per la sopravvivenza della identità stessa del centro storico, occorrerà in una scala di valori pesare in modo prioritario le istanze della componente residenziale.

Come è già stato illustrato precedentemente, appare evidente che un'ulteriore grande occasione per rivitalizzare il centro storico viene data dalla possibilità dei grandi contenitori militari e demaniali che ricadono proprio dentro la città murata, e che potrebbero essere dismessi.

Fra le opere di valorizzazione delle risorse umane e culturali merita di essere menzionato l'avanzato progetto di realizzazione della **cittadella della musica**. Quest'ultima, situata nel cuore di Piacenza, potenzia la vocazione culturale della città, qualificandola a livello internazionale come città d'arte.

Valorizzazione della Città

A tal fine, Piacenza manifesta il bisogno di essere valorizzata anche come città fluviale, risolvendo questo rapporto, per ora solo di tangenza, tra lo spazio artificiale (città costruita) e lo spazio naturale (fiume). Il Po è una componente imprescindibile della sua identità territoriale; e, anche in questa ottica, il progetto water front e il parco del Po, che il PSC persegue, assumono un peso fondamentale.

Sicuramente l'operazione di riqualificazione cittadina dovrebbe considerare la necessità di un'architettura urbana che sia realmente "a misura d'uomo" e che rispetti le radici storiche della città, al contempo valorizzando e dando spazio a zone di interesse paesaggistico e ambientale, legate alla tradizionale matrice agricola e naturale del territorio in cui ancora si sviluppa la città. Non dimentichiamo che Piacenza si colloca all'interno di un territorio ricco di itinerari naturalistici (ad es. la Val Trebbia) ed enogastronomici (vini doc, salumi dop e prodotti tipici), che possiedono un'attrattiva turistica di interesse nazionale

Inoltre, Piacenza deve alla sua tradizione il suo essere città di cultura. La presenza sul territorio di due atenei universitari riconosciuti a livello nazionale e internazionale (Università Cattolica e Politecnico di

¹ Centri storici e città contemporanea: dinamiche e politiche" di T. Cannarozzo, Alinea, Firenze 2010.

Milano), insieme alla nascita e allo sviluppo di istituti e laboratori di ricerca specializzati nei settori della meccatronica (MUSP) e della logistica (Fondazione ITL), pone la città al centro di progetti innovativi, sostenuti dalla convergenza delle politiche regionali e locali e dal coinvolgimento attivo di imprese private. Questo sistema è, peraltro, prevalentemente insediato all'interno dell'area della Caorsana-Le Mose Via Emilia Parmense e dell'area prossima alla stazione ferroviaria e sarà certamente influenzato positivamente dagli interventi infrastrutturali per il continuo moltiplicarsi delle relazioni che il sistema della ricerca attiva con le province circostanti, la realtà nazionale e quella europea.

Per il futuro andrà incentivata la localizzazione di nuove sedi universitarie (ad esempio Università di Medicina e Chirurgia) tali da far diventare Piacenza città della cultura, per i giovani, con integrazione di Istituti Tecnici specializzati a livello Nazionale.

Piacenza e le 5 Valli (Tidone – Luretta – Trebbia – Nure – Arda)

Si ritiene che il turismo ha valenza positiva se interpretato con la collaborazione di tutti gli Enti e le risorse del territorio. La città di Piacenza deve essere il motore trainante per le iniziative ad ogni livello, che dovranno essere effettuate. Si deve intendere il turismo quale motore dell'economia commerciale – produttivo – ricettivo di mobilità e servizi. Particolare attenzione va posta al turismo religioso, fortemente rappresentato a Piacenza e nella Diocesi, potenzialmente portatore e moltiplicatore di presenze sul territorio.

2.6. PIACENZA UNA CITTÀ CHE FAVORISCE LA COESIONE SOCIALE

Il progetto di città pone al centro la questione del mantenimento e potenziamento dei servizi alla persona come elemento strategico per lo sviluppo della qualità della vita nel territorio. E' necessario operare la ricerca di nuovi equilibri e declinazioni per il sistema del welfare commisurato alla reale capacità di spesa degli enti locali condizionati dai limiti di bilancio economico imposti dai patti di stabilità. Per altro la logica di sviluppo di comunità ci porta a considerare e valorizzare anche le risorse informali della società civile che, al di là delle restrizioni dei finanziamenti pubblici, possono fornire un contributo decisivo alla crescita del benessere collettivo.

In questa logica i settori dei servizi sanitari, sociali, educativi, sportivi rappresentano un ambito cruciale di crescita della città basato su uno stretto intreccio e una decisiva collaborazione tra attori istituzionali, del no-profit (quali il volontariato, l'associazionismo e la cooperazione sociale) e soggetti privati. Occorre dunque consolidare un modello territoriale fortemente incentrato sulle relazioni tra tutti i protagonisti positivi della vita cittadina.

La qualità delle relazioni sociali a Piacenza può contare sulla realtà consolidata del sistema dei servizi, che si deve misurare con i fenomeni sociali emergenti: nuove cittadinanze, giovani, studenti, giovani coppie, anziani, disabili. La città anche in questo modo può diventare veramente accogliente: più servizi socio – sanitari e socio – educativi, meno barriere architettoniche e culturali e più integrazione per tutti.

Anche l'urbanistica e il sistema dei trasporti devono essere accessibili da tutti.

2.6.1. Azioni

Potenziare i servizi alla persona puntando alla qualità

A tal fine il **RUE** su indicazione del PSC dovrà

- Mantenere l'edificio esistente tutelando le aree libere interne e prevedere la realizzazione dei servizi mancanti (standard)
- Ammettere ampliamenti e trasformazioni dell'edificio esistente solo se finalizzati
 - al miglioramento energetico degli edifici,

- al miglioramento della dotazione di servizi,
- alla dotazione di alloggi ERP
- Rilettura e riformulazione delle "dotazioni territoriali" differenziando inoltre e quantificando adeguatamente:
 - il verde pubblico di quartiere (bambini e anziani)
 - il verde pubblico con funzione ecologica (zone produttive e fluviali)
 - le attrezzature sportive di quartiere (campi polivalenti ...)
 - le attrezzature sportive urbane e territoriali
 - l' integrazione tra parcheggi pubblici e parcheggi privati di uso pubblico

Favorire le politiche per la casa

Come già detto, viene superato il criterio quantitativo nella misurazione dei servizi per evolvere verso un criterio qualitativo in cui ci sia una risposta dei servizi in termini di efficienza e efficacia degli stessi. Ad oggi non è più sufficiente, o comunque esaustivo, riuscire a sottrarre alla città privata pezzi di città pubblica, **questa sottrazione non è sufficiente quando non è accompagnata da una valida espressione di progetto urbano: cioè quando a questa dotazione di aree non consegue un'efficace costruzione di spazio pubblico, inteso come luoghi e temi riconosciuti e riconoscibili dalla comunità.** Il PSC quindi attraverso il RUE e i POC, vuole creare le condizioni affinché **la qualità** di uno spazio pubblico sia misurabile in base al suo rendimento e affinché la città pubblica possa essere intesa come un insieme di luoghi di relazione.

Il Comune si riserva la possibilità di distribuire le quote di ERS nei diversi comparti di attuazione anche in proporzioni differenti in relazione alle diverse condizioni urbanistiche da valutarsi in sede di POC.

3. IL SISTEMA INSEDIATIVO STORICO

3.1. LA CITTÀ MURATA

La L.R. 20/2000 all' art. A-7 recita: "Costituiscono i centri storici i tessuti urbani di antica formazione che hanno mantenuto la riconoscibilità della loro struttura insediativa e della stratificazione dei processi della loro formazione. Essi sono costituiti da patrimonio edilizio, rete viaria, spazi ineditati e altri manufatti storici. Sono equiparati ai centri storici, gli agglomerati e nuclei non urbani di rilevante interesse storico, nonché le aree che ne costituiscono l'integrazione storico ambientale e paesaggistica".

Le analisi su i tessuti storici di Roncaglia e Valleria e il nucleo di Mortizza sono state effettuate dagli strumenti urbanistici precedenti che non hanno evidenziato nessun elemento storico di pregio, poiché, ormai quasi totalmente alterati. In coerenza, infatti, sulla Tav. Aspetti Strutturanti – 1, viene solo rappresentato il nucleo secondario di Mortizza.

Le politiche e azioni concrete da perseguire nella città storica anche attraverso il RUE e il POC, ciascuno per le proprie competenze, sono state evidenziate nella tavola del PSC *"Obiettivi e Strategie per il centro storico"*.

Occorrerà assicurare la permanenza all'interno del centro storico delle funzioni dei servizi di base con un progetto strategico per la tutela e la valorizzazione del commercio diffuso a riequilibrio dei sistemi economici della grande distribuzione. Sarà inoltre necessario agevolare e incentivare la creazione di autorimesse pertinenziali e parcheggi di servizio, sottraendo la sosta delle auto dalla strada al fine di conseguire nuove aree pedonali.

Il PSC, relativamente al centro storico, individua una serie di obiettivi specifici che si ricollegano alle strategie enunciate nel capitolo precedente.

Nello specifico,

1. promuovere le residenzialità, incentivando fiscalmente, gli interventi di recupero; il centro storico deve essere inteso come identità della comunità ed "unico monumento": il patrimonio urbano non deve essere solo inteso come un bene culturale ma anche come potenzialità di funzioni per lo sviluppo della città,
2. favorire e incentivare le "polarità diffuse" già esistenti (la città del teatro e della musica, la città scolastico-universitaria, la cittadella sanitaria)
3. favorire i nuovi Poli Funzionali anche attraverso la valorizzazione degli immobili demaniali, concretizzando tre ambiziosi progetti :

a) Progetto "Parco delle Mura" , comprendente:

Bastione e Torrione Borghetto

Bastione San Sisto

Bastione Cornegiana

Bastione S. Agostino

Torrione Fodesta

Ex Rimessa Locomotori Ferrovia Piacenza – Bettola (Berzolla)

b) Progetto "Cittadella Giudiziaria" comprendente:

Palazzo Madama

Scuderia di Palazzo Madama

Chiesa di San Lorenzo,

Palazzo Landi

Palazzo Barborini (ex carcere)

Palazzo ex Poste

Ex Chiesa e Convento delle Benedettine

Caserma Dal Verme

Caserma Vittorio Alfieri

c) Progetto "Città della Cultura" comprendente:

Palazzo Farnese

parte della Caserma Cantore (e chiesa annessa di Sant'Agostino)

Ex Convento del Carmine

4. Piacenza città Universitaria - alloggi diffusi per studenti (specie nelle vie attigue alle sedi universitarie) e collegi universitari.
5. Riquilificare il sistema urbano attraverso l'utilizzo degli spazi pubblici per eventi e manifestazioni di carattere culturale.
6. Aumentare la dotazione di aree pedonalizzate.
7. Favorire nuove attività e incrementare il mix funzionale.
8. Favorire politiche che incentivino la vocazione commerciale del centro e che al contempo sostengano la specificità rappresentata dalle botteghe storiche, anche mediante l'individuazione di piccoli spazi esterni agli esercizi, specialmente per le botteghe alimentari. In questa ottica assume particolare rilevanza un programma di valorizzazione delle attività commerciali per i piccoli e i medi esercizi, sulla base di una specifica ricognizione di bisogni.
9. Completamento del Parco delle Mura, anche attraverso la possibile dismissione del vallo militare presso l'Arsenale.
10. Valorizzazione della zona di cerniera tra la città e il fiume attraverso progetti di riqualificazione delle funzioni urbane, del paesaggio e del sistema viario.

Soprattutto tramite:

- il progetto stazione nord,
 - il progetto water front.
11. Inoltre, qualora venisse prevista e attuata la realizzazione del passaggio Nord-Ovest, prevedere la dismissione del tratto della bretella autostradale A.21 tra il Po e il centro storico contribuendo maggiormente a ricreare contiguità tra la città e il suo fiume.
 12. Valorizzazione delle aree individuate come Poli funzionali, caratterizzati da una serie di usi flessibili caratterizzati da una forte qualità ecologica e ambientale.
 13. Investire sulla capacità del centro storico di essere polarità attraverso la qualificazione degli spazi pubblici aperti, la riorganizzazione dell'accessibilità pubblica e privata, la dotazione tecnologica, il

recupero e il riuso dei grandi contenitori pubblici e privati.

3.2. LA DISCIPLINA DEL SISTEMA INSEDIATIVO STORICO

Nel centro storico si devono applicare di norma le seguenti disposizioni della L.R. 20/2000:

- a) è vietato modificare i caratteri che connotano la trama viaria ed edilizia, nonché i manufatti anche isolati che costituiscono testimonianza storica o culturale;
- b) sono escluse rilevanti modificazioni alle destinazioni d'uso in atto, in particolare di quelle residenziali, artigianali e di commercio di vicinato;
- c) non è ammesso l'aumento delle volumetrie preesistenti e non possono essere rese edificabili le aree e gli spazi rimasti liberi perché destinati ad usi urbani o collettivi nonché quelli di pertinenza dei complessi insediativi storici.

Il PSC nella tavola "*Sistema insediativo storico*" individua gli edifici di interesse storico – architettonico e quelli di pregio storico – culturale e testimoniale (ovvero di minore rilevanza intrinseca) secondo le due tipologie indicate dalla L.R. 20/2000 all'art. A-9 comma 2, oltre ovviamente quelli sottoposti a vincolo di tutela diretta e indiretta. Il **RUE**, sulla base di questa prima individuazione, definisce la disciplina di dettaglio di propria competenza, che peraltro conferma in linea di massima la disciplina di dettaglio già dettata dal PRG 2001, frutto di un'accurata analisi storica e tipologica.

Sempre nella suddetta tavola, il PSC, sulla base di analisi e scelte già effettuate dal PRG vigente, "individua quelle porzioni del centro storico nelle quali, anche in relazione alla presenza di edifici di epoca recente non sempre congruamente inseriti nel contesto, ovvero alla opportunità di prevedere operazioni di riordino e qualificazione delle attrezzature pubbliche e degli spazi collettivi, ricorrono le condizioni in cui può essere necessario applicare le disposizioni specifiche di cui al comma 4 dell'art. A-7 della L.R. 20/2000 che consentono, "per motivi di interesse pubblico", di prevedere interventi anche non strettamente conservativi ai fini del "miglioramento della qualità urbanistica ed edilizia".

Seguendo l'impostazione della L.R.20/2000 e s.m.i. fanno parte del sistema insediativo storico, oltre al centro storico, anche gli insediamenti e le infrastrutture storici del territorio rurale (art.A-8).

Le esperienze condotte sino ad ora, a Piacenza, sul recupero di alcuni insediamenti hanno portato in alcuni casi alla "snaturalizzazione" degli edifici esistenti dando luogo a interpretazioni tipologiche e morfologiche lontane dai caratteri originali. Oggi è inevitabile considerare alcuni insediamenti, riconosciuti di indubbio interesse storico, concettualmente non dissimili dal centro storico tradizionalmente inteso.

A tal proposito è stata effettuata una ricognizione di tutti gli insediamenti sparsi sul territorio extraurbano recuperando, informatizzando e aggiornando le schedature effettuate durante la stesura del PRG vigente. Il censimento di tali beni costituisce l'allegato C – "Censimento degli insediamenti in territorio rurale e degli insediamenti di interesse storico-architettonico e testimoniale esterni alla città storica". In queste schede, come meglio spiegato nel § 3.2.3 "Sistema insediativo agricolo" del Quadro Conoscitivo volume C si specificano i beni nel territorio rurale sottoposti a vincolo secondo il D.Lgs 42/2004 e quelli che sono stati individuati di interesse storico e architettonico sulle informazioni del P.R.G. vigente.

Ovviamente i beni ricadenti nel territorio rurale e vincolati secondo il D.Lgs. 42/2004, censiti nelle succitate schede,

trovano anche corrispondenza nella Tavola Aspetti condizionanti Tutele e nell'elaborato All.1-A relativo alle Schede dei Vincoli.

4. IL TERRITORIO URBANO

4.1. GLI AMBITI URBANI CONSOLIDATI

Gli ambiti urbani consolidati sono "le parti del territorio totalmente o parzialmente edificate con continuità". (Art.A-10 L.R.20/2000).

Questi ambiti sono disciplinati dal R.U.E. nel rispetto degli indirizzi dettati dal P.S.C.

Ciò non esclude che parti di questo territorio siano interessate da interventi di interesse pubblico rivolti alla riqualificazione e al potenziamento del sistema degli spazi pubblici e delle attrezzature collettive (spazi a verde, parcheggi, qualificazione dei percorsi ciclo-pedonali, ammodernamento delle reti tecnologiche...); questi interventi pubblici potranno essere inseriti all'interno del P.O.C.

La tavola "Aspetti strutturanti – 1" del PSC perimetra il territorio urbano consolidato, che comprende di fatto la quasi totalità del tessuto urbano non storico presente nel capoluogo e nelle frazioni, e destinato a funzioni residenziali (diffusamente prevalenti), a servizi pubblici e privati, attività terziarie e anche attività produttive compatibili con queste funzioni o comunque intercluse. Fanno parte degli ambiti consolidati anche i P.U.A in corso di attuazione (ambiti in fase di realizzazione).

Costituiscono obiettivi generali della pianificazione per gli ambiti consolidati:

- a) il mantenimento e il rafforzamento del carattere multifunzionale dei tessuti urbani;
- b) il mantenimento del livello delle dotazioni territoriali acquisite, e, ove necessario, il loro accrescimento mediante la prevalente destinazione a spazi pubblici delle eventuali aree libere che erano a ciò destinate nel PRG vigente e che non sono ancora state attuate;
- c) il miglioramento delle relazioni fruttive tra le varie parti del tessuto urbano, da perseguire mediante il potenziamento della rete di percorsi ciclopeditoni e, ove necessario, degli spazi di sosta privati e pubblici, una organizzazione della mobilità privata che assicuri condizioni di sicurezza e di contenimento dell'inquinamento acustico, anche attraverso l'istituzione di "zone 30" e di spazi semipeditoni; l'abbattimento delle barriere architettoniche; la realizzazione di parcheggi interrati, in aree non rilevanti ai fini storici e artistici.
- d) la qualificazione dell'immagine urbana e il rafforzamento dell'identità dei luoghi, da raggiungere con specifici piani o progetti tematici (piani di valorizzazione commerciale, riqualificazione e messa in rete degli spazi collettivi);
- e) il miglioramento della funzionalità delle dotazioni infrastrutturali ed ecologiche - reti di smaltimento dei reflui, raccolta differenziata dei rifiuti solidi urbani, barriere antirumore, ecc. - da perseguire sia attraverso interventi diretti dei gestori delle reti, sia con il contributo dei soggetti attuatori degli interventi edilizi finalizzati anche alla riqualificazione delle reti di carattere generale.

In questo contesto si inserisce il tema dell'ammodernamento del patrimonio edilizio, in certi casi attraverso la sua sostituzione. Una parte significativa degli edifici degli ambiti urbani consolidati presenta oggi condizioni di invecchiamento e di inadeguatezza, sia dal punto di vista strutturale che prestazionale e impiantistico. L'inadeguatezza rispetto alle attuali norme di sicurezza e rispetto alle esigenze di risparmio energetico possono essere parzialmente recuperate con interventi di manutenzione straordinaria, ma la demolizione e ricostruzione sarebbe certamente una soluzione molto più efficace per ottenere edifici con prestazioni di alta efficienza

energetica. D'altra parte è del tutto improbabile che la sostituzione edilizia trovi condizioni di appetibilità economica se non accompagnata da incentivi, o di natura economica, o di natura urbanistica in forma di qualche incremento della superficie vendibile. Confermando le analisi sui tessuti urbani effettuate per il PRG 2001, gli allegati e le norme di RUE definiscono diverse tipologie e modalità di intervento differenziati a seconda dei tessuti su cui si interviene al fine di ottenere i cosiddetti **"incentivi premiali"**.

4.1.1. La città esistente

Come affermato negli Indirizzi Generali per la predisposizione del documento preliminare del Piano Strutturale Comunale "...il progetto di città pone al centro la questione del mantenimento e potenziamento dei servizi alla persona come elemento strategico per lo sviluppo della qualità della vita nel territorio. E' necessario operare la ricerca di nuovi equilibri e declinazioni per il sistema del welfare commisurato alla reale capacità di spesa degli enti locali governati dai limiti di bilancio economico imposti dai patti di stabilità. Per altro la logica di sviluppo di comunità ci porta a considerare e valorizzare anche le risorse informali della società civile che, al di là delle restrizioni dei finanziamenti pubblici, possono fornire un contributo decisivo alla crescita del benessere collettivo". In tal senso i criteri per la stesura del RUE (Regolamento Urbanistico Edilizio) dovranno:

- Mantenere l'edificato esistente tutelando le aree libere interne e prevedere la realizzazione dei servizi mancanti (standard)
- Ammettere ampliamenti e trasformazioni dell'edificato esistente solo se finalizzati :
 - al miglioramento energetico degli edifici,
 - al miglioramento della dotazione di servizi,
 - alla dotazione di alloggi ERP
- Rileggere e riformulare le "dotazioni territoriali", differenziando inoltre e quantificando adeguatamente:
 - il verde pubblico di quartiere (bambini e anziani)
 - il verde pubblico con funzione ecologica (zone produttive e fluviali)
 - le attrezzature sportive di quartiere (campi polivalenti ...)
 - le attrezzature sportive urbane e territoriali
 - l' integrazione tra parcheggi pubblici e parcheggi privati di uso pubblico

4.1.2. Rapporti urbanistico - edilizi per la funzione residenziale.

L'art. 3 del Decreto Ministeriale 2 aprile 1968 stabilisce che "nella formazione degli strumenti urbanistici, si assume che, salvo diversa dimostrazione, ad ogni abitante insediato o da insediare corrispondano mediamente 25 metriquadri di superficie lorda abitabile (pari a circa 80 metricubi vuoto per pieno), eventualmente maggiorati di una quota non superiore a 5 metriquadri (pari a circa 20 metricubi vuoto per pieno) per le destinazioni non specificamente residenziali ma strettamente connesse con le residenze (negozi di prima necessità, servizi collettivi per le abitazioni, studi professionali, ecc.).":

un abitante = una stanza = 30 metriquadri di superficie lorda abitabile = 100 metricubi

Il settimo comma dell'art 73 del PTCP vigente stabilisce che, ai fini del dimensionamento residenziale e dei servizi, la volumetria equivalente ad una stanza convenzionale non possa superare i 120 metricubi (metriquadri 40 di Superficie Utile) e l'indice di affollamento sia pari ad 1 abitante per stanza.

un abitante = una stanza = 40 metriquadri di Superficie Utile = 120 metricubi

L'applicazione di tali parametri, in particolare l'indice di affollamento uguale ad uno, porterebbe alla conclusione che, negli alloggi oggi esistenti nel Comune di Piacenza, sono insediabili 215.171 abitanti.

Anche utilizzando le dimensioni (in realtà sovradimensionate) della "stanza convenzionale del PTCP" pari a 40 metriquadri, al posto dei 30 effettivi, si arriverebbe a 161.378 abitanti insediabili.

L'incongruenza del dato è evidente.

Il PRG vigente, approvato dall'Amministrazione Provinciale nel marzo del 2001, sulla base dei dati rilevati nel periodo 1995/1998, stabilisce la seguente relazione:

1 stanza = 40 metriquadri di Superficie Utile = 0,75 abitanti

1 abitante = 54 metriquadri di Superficie Utile

I dati reali, relativi agli alloggi occupati (84,3% del patrimonio abitativo esistente e rappresentati nella tavola seguente), ricavati dal Sistema Informativo Territoriale, aggiornati al 2010, confermano, sostanzialmente, le misurazioni del PRG 2001:

La famiglia media ha	2,19 componenti
L'indice di affollamento medio è pari a	0,55 abitanti per stanza
Ogni abitazione ha mediamente	5,77 vani catastali corrispondenti a 4 stanze censuarie
L'appartamento medio è di	120 metriquadri
Ogni stanza misura mediamente	30 metriquadri
Ogni abitante ha a disposizione	55 metriquadri di Superficie Utile

Ai fini della quantificazione delle previsioni del Piano e delle dotazioni territoriali (standard) si ritiene pertanto corretto utilizzare le seguenti relazioni:

un abitante = 1,8 stanze = 2,6 vani catastali = 55 metri quadri di Superficie Utile = 180 metri cubi

una stanza = 1,44 vani catastali = 30 metri quadri di Superficie Utile = 100 metri cubi = 0,55 abitanti

4.1.3. Capacità insediativa

POPOLAZIONE E ABITAZIONI	totale comune	di cui E.R.S. (*)	centro storico	zone residenziali urbane	zone residenziali frazioni	resto del territorio
Abitanti	102.041	15.552	23.570	67.339	7.688	3.444
Famiglie	47.012	6.830	11.583	30.704	3.331	1.394
Componenti	2.17	2.28	2.03	2.20	2.30	2.47
Abitanti / ha	8.61		72.73	55.56	19.36	1.74
Abitazioni	56.213	7.101	16.070	34.252	3.919	1.972
Vani di abitazione	317.773	39.136	83.883	196.771	24.472	12.848
Stanze	220.675	27.178	58.252	136.647	16.994	8.922
Stanze x abitazione	3,93	3,62	3,99	4,30	4,37	4,31
abitazioni non occupate	8.623	304	4.487	3.548	588	
	15.34%	9.11	27.92%	10.36%	15.00%	
Indice di affollamento	0.54	0.56	0.51	0.55	0.58	0.61
Abitazioni senza garage	21.44%	32.33	46.89%	9.85%	15.77%	20%
Un.Imm.non residenziali	20,85%	3,63%	26,05%	15,37%	17,29%	

dati rilevati a settembre 2013

Ipotizzando

- una percentuale "fisiologica" di non occupato pari all' 8%
- il recupero abitativo del 50 % delle abitazioni non occupate del centro storico
- un indice di affollamento pari a 0,5

gli abitanti teorici insediabili nella **città consolidata** risultano circa **109.000** così suddivisi:

Centro storico	28.000
Residenziale_urbano	70.000
residenziale_frazioni	8.000
altre zone	3.000

(*) *Il dato dell' Edilizia Residenziale Sociale è relativo alle abitazioni realizzate su aree messe a disposizione, in ogni epoca, da Enti Pubblici o da Privati mediante convenzionamento, per la realizzazione di edilizia abitativa pubblica, agevolata da finanziamenti pubblici o convenzionata nei prezzi di affitto o di vendita.*

4.2. LE DOTAZIONI TERRITORIALI

Secondo la L.R.20/2000 e s.m.i. costituiscono dotazioni territoriali

- le infrastrutture per l'urbanizzazione degli insediamenti, ossia gli impianti e le reti tecnologiche che assicurano la funzionalità e la qualità igienico sanitaria degli insediamenti;
- le attrezzature e spazi collettivi, ossia il complesso degli impianti, opere e spazi attrezzati pubblici, destinati a servizi di interesse collettivo (quelli che erano gli "standard" secondo la terminologia della precedente legge urbanistica);
- le dotazioni ecologiche ed ambientali, ossia l'insieme degli spazi, delle opere e degli interventi che concorrono, insieme alle infrastrutture per l'urbanizzazione degli insediamenti, a migliorare la qualità dell'ambiente urbano, mitigandone gli impatti negativi. Le dotazioni sono volte in particolare: alla tutela e risanamento dell'aria e dell'acqua ed alla prevenzione del loro inquinamento; alla gestione integrata del ciclo idrico; alla riduzione dell'inquinamento acustico ed elettromagnetico; al mantenimento della permeabilità dei suoli e al riequilibrio ecologico dell'ambiente urbano; alla raccolta differenziata dei rifiuti.

L'art. A-24 della L.R.20/2000 e s.m.i. conferma le quantificazioni minime già previste dalla L.R. 47/78:

30 mq. per abitante per gli insediamenti residenziali, 100 mq. ogni 100 mq. di Superficie Utile per gli insediamenti terziario – commerciali e 15% della Superficie Territoriale per gli insediamenti produttivi.

L'art. 75 del PTCP stabilisce che il PSC definisca la dotazione complessiva di attrezzature e spazi collettivi, senza individuarne specificatamente localizzazione e quantificazione, in quanto tale specificazione è competenza del POC.

Al di là della quantificazione delle dotazioni territoriali, occorre sottolineare che ad oggi si deve puntare sulla qualità dei medesimi. Oltre agli obiettivi di tipo quantitativo il P.S.C. deve stabilire degli obiettivi di qualità, poiché anche il raggiungimento e superamento degli obiettivi di tipo quantitativo non garantiscono di per sé la qualità complessiva del sistema dei servizi, né la qualità di ciascun servizio offerto.

A tal proposito il comma 1 dell'art.A-6 della L.R. cita *"...la pianificazione territoriale e urbanistica generale definisce gli standard di qualità urbana ed ecologico ambientale che si intendono perseguire"* dove per qualità urbana si intende *"il livello quantitativo e qualitativo del sistema delle infrastrutture per l'urbanizzazione degli insediamenti e di quello delle attrezzature e spazi collettivi idonei a soddisfare le esigenze dei cittadini"* e per qualità ecologica si intende *"il grado di riduzione della pressione del sistema insediativo sull'ambiente naturale e di miglioramento della salubrità dell'ambiente urbano"*.

4.2.1. L'edilizia residenziale sociale

Il **decreto ministeriale del 22 aprile 2008** *"Definizione di alloggio sociale ai fini dell'esenzione dall'obbligo di notifica degli aiuti di Stato, ai sensi degli articoli 87 e 88 del Trattato istitutivo della Comunità europea"* al comma 4 dell'art.1 dice che *"il servizio di edilizia residenziale sociale viene erogato da operatori pubblici e privati prioritariamente tramite l'offerta di alloggi in locazione alla quale va destinata la prevalenza delle risorse disponibili, nonché il sostegno all'accesso alla proprietà della casa, perseguendo l'integrazione di diverse fasce sociali e concorrendo al miglioramento delle condizioni di vita dei destinatari."* Inoltre l'alloggio sociale viene identificato come standard urbanistico come dichiarato al comma 5 dello stesso articolo, *"l'alloggio sociale, in quanto servizio di interesse economico generale, costituisce standard urbanistico aggiuntivo da assicurare mediante cessione gratuita di aree o di alloggi, sulla base e con le modalità stabilite dalle normative regionali"*.

Il P.S.C. considera l'edilizia residenziale sociale come una dotazione territoriale da assicurare in ogni nuovo insediamento. La legge regionale fissa la quota del 20% di alloggi di edilizia sociale residenziale riferita al dimensionamento complessivo dei nuovi insediamenti residenziali, il P.T.C.P. porta tale quota al 25% delle nuove aree di espansione residenziale e tale quota è fatta propria dal P.S.C.

La quantificazione del fabbisogno di edilizia residenziale sociale è demandata al P.O.C. che può prevedere anche Piani per l'Edilizia Economica e Popolare.

4.2.2. La dotazione di servizi nella città consolidata

La verifica delle dotazioni territoriali intese come "servizi di quartiere" ai sensi del DM 2/4/68 e della LR 47/78, è verificata sia sulla base degli abitanti residenti, sia dei teorici insediabili come definiti nel paragrafo precedente, con le precisazioni che seguono.

I servizi di quartiere (parte delle dotazioni territoriali) sono stati suddivisi nelle seguenti categorie:

1. SERVIZI PER LA RESIDENZA

- ISTRUZIONE DELL'OBBLIGO
- INTERESSE COMUNE RELIGIOSI
- INTERESSE COMUNE CIVILI
- VERDE ATTREZZATO
- VERDE SPORTIVO
- PARCHEGGI PER LA RESIDENZA

2. SERVIZI EXTRA-RESIDENZIALI

- VERDE SPORTIVO PRIVATO
- VERDE ECOLOGICO (verde di pertinenza di insediamenti terziari o produttivi)
- PARCHEGGI PER IL TERZIARIO
- PARCHEGGI PER IL PRODUTTIVO

Nella prima tabella sono calcolati gli abitanti effettivamente residenti ed i servizi esistenti al settembre 2013.

Nella seconda tabella sono calcolati gli abitanti teorici di cui ai paragrafi precedenti ed ai servizi esistenti sono sommati quelli in corso di realizzazione, in PUA approvati dal Consiglio Comunale, convenzionati e le cui aree di urbanizzazione sono già state cedute al Comune.

Residenti e Servizi per la Residenza

	Residenti	Mq. Servizi	mq. X Abitante
Centro Storico	23.570	601.923	25,53
Zone Residenziali	67.339	2.020.792	30,00
Frazioni	7.688	274.378	36,00
Resto del Territorio	3.444	180.530	
Totale Comune	102.041	3.077.623	30,02

Abitanti Teorici e Servizi per la Residenza

	Abitanti Teorici	Mq. Servizi	mq. X Abitante
Centro Storico	28.000	647.102	23,11
Zone Residenziali	70.000	2.527.362	36,00
Frazioni	8.000	438.470	55,00
Resto del Territorio	3.000	194.762	
Totale Comune	109.000	3.807.696	35,00

4.2.3. La città del dopoguerra e le frazioni

Nel caso della parte di città che si è sviluppata maggiormente a ridosso delle mura Farnesiane, negli Indirizzi Generali per la predisposizione del documento preliminare del Piano Strutturale Comunale si affermava:

“All'interno della città moderna, per le parti del territorio già definite come città consolidata, verrà introdotta la scala urbanistica delle “unità di vicinato” collocata a livello intermedio fra i singoli isolati ed il quartiere o coincidente con il nucleo frazionale.

In questa scala, generalmente leggibile da un perimetro esterno costituito dalla viabilità principale, si riconosceranno i poli dei servizi scolastici, di verde, sociali, religiosi e commerciali che ne descrivono l'identità. Il progetto urbano dovrà integrare le parti carenti dei servizi anche mediante progetti di trasformazione e riqualificazione. Per le unità di vicinato si dovrà affrontare il tema della **sostituzione edilizia** da proporre come soluzione perequativa al fine di concentrare la densità edilizia liberando nuove aree pubbliche; per le frazioni, oltre alla previsione “compatibile” dei servizi mancanti, potranno, in alcuni casi, essere previste limitate “ricuciture” dei perimetri

“L'occhio sulla strada” da parte degli abitanti, è il primo tutore della sicurezza; dall'altro dipende molto dall'identificazione dei cittadini con il territorio; il cittadino difende e rispetta il territorio che sente proprio.

L'occhio sulla strada richiede una città organizzata in modo che vi siano strade ricche di attività e frequentate a tutte le ore del giorno, varietà di usi e di popolazioni, edifici concepiti in modo che gli abitanti possano avere un rapporto visivo diretto con lo spazio pubblico. L'identificazione dei cittadini con il territorio richiede la creazione di spazi ben definiti, di buona qualità ambientale, capaci di alimentare l'incontro e i rapporti sociali.”

In ragione delle irrisolte ed evidenti problematiche di accessibilità ad alcune zone residenziali poste nelle frazioni o della carenza di adeguati parcheggi pubblici al servizio di strutture pubbliche (è il caso di scuole, ed asili ad esempio), verranno prese in considerazione solo per casi specifici e di interesse strategico per l'Amministrazione,

ipotesi di accordi pubblico/privato che vadano nella direzione di una realizzazione di tali opere a costo zero per l'Amministrazione con compensazione nei confronti del privato compatibili con la vocazione delle aree limitrofe coinvolte, senza venir meno al principio fondante del PSC relativo al contenimento di utilizzo di nuovo suolo.

4.2.4. La Capacità residua del P.R.G. vigente e le nuove previsioni

Ribadito il principio di legge per cui il PSC non dà edificabilità e non impone vincoli espropriativi, facoltà demandate ai POC, nella ri-classificazione delle aree si afferma il principio della conferma dello stato di diritto derivante dal PRG vigente, pertanto ne vengono confermate le previsioni per 14 PUA residenziali integrati e per 4 PUA produttivi o polifunzionali.

Nello specifico, i PUA residenziali non realizzati dal PRG 2001 e confermati dal PSC sono:

AL 5 – Casazza
 AL 8 – Germoglio
 AL 9 – Cascine
 AL 14 – Università
 AID 20 – Camuzzi
 AID 21 – Consorzio
 AID 30 – Campo Ostacoli (progetto aree miliari)
 Alf 5 – La Verza
 Alf 10 - Pittolo
 Alf 16 – Mucinasso
 Alf 20 – I Vaccari
 Alf 21 – I Vaccari
 Alf 25 – Roncaglia
 Alf 33 – Vallerà

A seguito di osservazioni e di modifiche effettuate in fase di controdeduzione comunale vengono previsti 5 nuovi PUA residenziali:

AL 34 – Orti
 AL 33 - Tuja
 AL 35 – Borgotrebbia
 Alf 36 Mucinasso
 Alf37 Mucinasso

I valori di riferimento del dimensionamento complessivo riferiti esclusivamente ai PUA residenziali non realizzati dal PRG 2001 e confermati dal PSC sono riassunti nella seguente tabella:

Residenza	Sup. Terr.	Ut	VP	Su	Res. Max	Su Res	Cessioni
AL 5 - Casazza	93.445	0,15	60	14.017	75	10.513	50.460
AL 8 - Germoglio	44.915	0,15	60	6.737	75	5.053	24.254
AL 9 - Cascine	272.094	0,15	60	40.814	75	30.611	146.931
AL 14 - Università	43.016	0,15	40	6.452	75	4.839	15.486
AID 20 - Camuzzi	64.400	0,35	40	22.540	75	16.905	23.184
AID 21 - Consorzio	35.000	0,35	40	12.250	75	9.188	12.600
AID 30 - Campo Ostacoli	20.229	0,50	40	10.115	75	7.586	7.282
Alf 5 - La Verza	21.132	0,15	40	3.170	100	3.170	7.608
Alf 10 - Pittolo	10.056	0,15	40	1.508	100	1.508	3.620
Alf 16 - Mucinasso	15.384	0,15	40	2.308	100	2.308	5.538
Alf 20 - Ivaccari	10.816	0,15	40	1.622	100	1.622	3.894

Alf21 - Ivaccari	7.246	0,15	40	1.087	100	1.087	2.609
Alf 25 - Roncaglia	43.612	0,15	40	6.542	100	6.542	15.700
Alf 33 - Vallera	22.818	0,15	40	3.423	100	3.423	8.214
	696.917					103.266	324.772

Abitanti	1.912
Alloggi	861

Per quanto, invece, concerne i Pua residenziali di nuova previsione, il PSC sancisce che il POC stabilirà un indice rapportato alle zone circostanti.

Sulla base di questa considerazione il dimensionamento dei nuovi PUA varierà sulla base dei seguenti indici:
per un totale di 53.293 mq di Superficie Territoriale, ipotizzando un indice Ut minimo dello 0,15 e 75% di residenza, gli alloggi risultano 50 e gli abitanti insediabili 111, per 19.185 mq di aree da cedere;
se si ipotizza un indice Ut massimo dello 0,70 e 100% di residenza, gli alloggi risultano 311 e gli abitanti insediabili 691, per 19.185 mq di aree da cedere.

Nello specifico, i PUA produttivi non realizzati dal PRG 2001 e confermati dal PSC sono:

APP 4 – Svincolo
APP 8 – Einaudi
AP 8 – Borgotrebbia
AP 10 – Borghetto

Sempre a seguito di osservazioni e di modifiche effettuate in fase di controdeduzione comunale vengono previsti 2 nuovi PUA produttivi:

APP 9 – Quarto
APP 10 – Galnea2

I valori di riferimento del dimensionamento complessivo riferiti esclusivamente ai PUA produttivi non realizzati dal PRG 2001 e confermati dal PSC sono riassunti nella seguente tabella:

Produttivo	Sup. Terr.	Ut	VP	Su	Cessioni
APP 4 - Svincolo	16.223	0,30	15	4.867	2.433
APP 8 - Einaudi	12.441	0,30	15	3.732	1.866
AP 8 - Borgotrebbia	31.525	0,40	15	12.610	4.729
AP 10 - Borghetto	57.717	0,40	15	23.087	8.658
	117.906			44.296	17.686

Per quanto, invece, concerne i Pua produttivi di nuova previsione, anche in questo caso il PSC sancisce che il POC stabilirà un indice rapportato alle zone circostanti.

Sulla base di questa considerazione il dimensionamento dei nuovi PUA varierà sulla base dei seguenti indici:
per un totale di 41.915 mq di Superficie Territoriale, ipotizzando un indice Ut minimo dello 0,30 risulta una Superficie Utile pari a 12.575 mq, per 6.287 mq di aree da cedere;
se si ipotizza un indice Ut massimo dello 0,50 risulta una Superficie Utile pari a 20.958 mq, per 6.287 mq di aree da cedere.

I rimanenti 6 PUA, AID 25, AID 29, Alf 28, Alf 27, ALF 30, e APP2 non vengono confermati come aree di trasformazione, ma vengono assimilati al tessuto consolidato e classificati in sede di RUE, attribuendo una classificazione conforme alla situazione esistente.

Le dotazioni territoriali risultano dalla tabella seguente:

Abitanti Teorici e Servizi di Quartiere Residenziali

	Abitanti Teorici	mq. Servizi	mq. X Abitante
Centro Storico	27.000	647.102	23,97
Zone Residenziali	73.000	2.875.000	39,38
Frazioni	8.500	510.000	60
Resto del Territorio	3.000	194.762	
Totale Comune	111.000	4.226.800	38,42

4.3. GLI AMBITI DELLE TRASFORMAZIONI

4.3.1. Linee guida per gli ambiti di trasformazione

Questi ambiti sono costituiti da insediamenti obsoleti o in via di dismissione o da aree più estese che necessitano di interventi articolati e complessi e "scomponibili" in più momenti (per es. le aree militari o il sistema del waterfront...).

Gli interventi di trasformazione dovranno perseguire:

- la qualità ecologica (prevedere un aumento di superficie permeabile);
- la qualità ambientale;
- la qualità sociale (affitti convenzionati per particolari classi sociali)
- la qualità della morfologia urbana, attraverso la multifunzionalità e la qualità di edifici privati e spazi pubblici;
- la qualità del sistema dei servizi.

Il PSC definisce le criticità, gli specifici obiettivi e prestazioni da perseguire e il ventaglio di destinazioni d'uso opportune.

In un secondo momento, gli interventi di trasformazione potranno essere disciplinati dal P.O.C. ai sensi dell'art.30 della L.R.20/2000 e s.m.i. e attuati mediante Piani attuativi convenzionati. Contemporaneamente spetta al R.U.E. definire le regole per gli interventi ordinari, limitati a quelli di manutenzione e conservazione, attuabili con procedura diretta.

In relazione alle destinazioni d'uso, al fine di perseguire quella multifunzionalità che la L.R.20/2000 e s.m.i. pone come specifico requisito di qualità urbana dei nuovi insediamenti, si ripropone, come indicazione generale che potrà essere specificata e dettagliata dagli specifici strumenti attuativi in sede di P.O.C., la seguente regola già attuata nel PRG vigente e nello specifico, ogni intervento dovrà prevedere la cessione al Comune (oltre alla viabilità di progetto) almeno **del 40%(≥) della superficie territoriale(S.t.)** per la realizzazione di servizi pubblici (VP), il 30% di S.t. sarà destinata a Se (superficie edificabile, lotti privati da edificare) e il 30% a Ve (verde ecologico privato). ($S.t \times U.t = S.U.$ realizzabile nella Se)

la **superficie utile realizzabile** sui lotti privati edificabili sarà così tripartita:

almeno il 40% dovrà essere destinato a residenza,

almeno il 25% dovrà essere destinato a funzioni terziario commerciali,

il rimanente 35% (flessibile) sarà specificato in sede di progetto, tra le funzioni ammissibili nella zona.

Come è stato richiamato nel capitolo 2 della presente relazione, Il PSC individua come ambiti urbani di trasformazione:

- le aree militari,
- le aree demaniali,
- l'area del waterfront urbano,
- l'area della stazione nord,
- l'area del polo del ferro,
- l'area di ambientalizzazione IREN

4.4. LE AREE PRODUTTIVE

Come affermato negli Indirizzi approvati dal Consiglio Comunale "...lo sviluppo delle imprese locali deve misurarsi sui termini qualitativi dei prodotti utilizzando gli strumenti della ricerca e dell'innovazione, per cui verrà prevista una classificazione di poli di qualità, la pianificazione territoriale dovrà favorire la trasformazione delle aree produttive esistenti in "aree ecologicamente attrezzate" entro le quali riequilibrare i rapporti fra gli spazi più propriamente costruiti e nuove forme gestionali che ne assicurino la compatibilità ambientale..."

Nel caso di Poli produttivi consolidati dovrebbe essere favorita la trasformazione in APEA che è comunque obbligatoria nel caso di ampliamenti superiori ai 10 ha.

4.4.1. Le aree produttive in previsione

Il nuovo PSC in ottemperanza al piano sovraordinato provinciale (PTCP) prevede un polo produttivo di sviluppo territoriale tra Borghetto e Roncaglia. Si deve sottolineare che ad oggi l'Amministrazione ha operato una scelta potenziale, in quanto l'area potrà essere urbanizzata, in un successivo POC, solo a fronte di concrete proposte produttive, che saranno valutate in ragione dei possibili sviluppi dell'occupazione, anche sotto il profilo qualitativo, e dei livelli di qualificazione ambientale in relazione al tipo di insediamento proposto.

Anche tale polo, se attuato, sarà trasformato in Apea, minimizzando gli impatti sull'ambiente naturale, ma anche sugli operatori e i residenti, attraverso la garanzia della salubrità e la sicurezza dei luoghi di lavoro (per esempio una buona illuminazione naturale, buone condizioni di aerazione, controllo dei livelli di rumore presenti negli ambienti, ecc.). Inoltre nelle Apea sono presenti servizi di qualità per le imprese e gli addetti (quali, ad esempio, banca, posta, esercizi commerciali, servizio ristorazione, asilo nido, mobility management di Apea, servizi per la formazione, ecc.). Le Apea, rappresentano per le imprese un'opportunità d'insediamento di eccellenza in quanto offrono economie di scala, infrastrutture e servizi comuni, una gestione ambientale condivisa e partecipata, una riduzione dei costi per l'approvvigionamento idrico ed energetico.

Grazie al loro approccio cooperativo nella gestione di servizi, infrastrutture e tecnologie ambientali, le Apea consentono alle piccole imprese di abbattere i costi di gestione e l'impatto ambientale della loro attività. Sono inoltre un'occasione per creare un contesto più favorevole per l'intero sistema produttivo e le comunità locali. Le Apea non solo garantiscono alle aziende l'abbassamento dei costi legati alla gestione degli aspetti energetici ed ambientali della loro attività, ma contribuiscono alla semplificazione amministrativa e ad un aumento della competitività anche attraverso l'introduzione di tecnologie e processi innovativi; possono anche diventare un'occasione per creare nuove funzioni, servizi pubblici, aree verdi, lavoro e altre opportunità per le comunità locali.

4.5. POLI FUNZIONALI

"I poli funzionali sono costituiti dalle parti del territorio ad elevata specializzazione funzionale nelle quali sono concentrate, in ambiti identificabili per dimensione spaziale ed organizzazione morfologica unitaria, una o più funzioni strategiche o servizi ad alta specializzazione economica, scientifica, culturale, sportiva, ricreativa e della mobilità. I poli funzionali sono inoltre caratterizzati dalla forte attrattività di un numero elevato di persone e di merci e da un bacino d'utenza di carattere sovracomunale, tali da comportare un forte impatto sui sistemi territoriali della mobilità e conseguentemente sul sistema ambientale e della qualità urbana". (art.A-15 L.R.20/2000 comma 1).

E' compito del PTCP, d'intesa con i Comuni interessati, provvedere *"alla ricognizione dei poli funzionali esistenti da consolidare, ampliare e riqualificare"* e *"alla programmazione dei nuovi poli funzionali, prospettando gli ambiti idonei per la loro localizzazione"*. (art.A-15 L.R.20/2000 comma 3).

In conformità al PTCP, il PSC individua i seguenti **Poli funzionali esistenti** da consolidare, riqualificare, sviluppare:

- Polo logistico a Le Mose con funzioni legate alla logistica,
- Polo delle scienze del territorio e della formazione artistica in Via Scalabrini con funzioni legate all'istruzione e alla ricerca,
- Polo della formazione e della ricerca a San Lazzaro con funzioni legate all'istruzione e alla ricerca,
- Polo fieristico a Le Mose con funzione commerciale, direzionale,
- Polo del tempo libero e dello sport presso Stadio – Madonnina con funzione commerciale, direzionale e attrezzature sportive e ricreative,
- Polo della stazione ferroviaria presso la Stazione ferroviaria con funzioni commerciale, direzionale, attrezzature pubbliche e ricreative e infrastrutture per il trasporto,
- Polo della cittadella giudiziaria presso la zona del Tribunale, con funzioni legate a servizi, attrezzature pubbliche e amministrative.

Inoltre individua gli ambiti idonei alla localizzazione di nuovi poli funzionali:

- Hub ferroviario presso il Polo Logistico con funzioni legate alla logistica e infrastrutture per il trasporto,
- Polo scolastico – museale in Piazza Cittadella con funzioni legate all'istruzione, attrezzature sportive, ricreative e culturali.
- Polo amministrativo presso l'Arsenale, ex Ospedale militare con funzione direzionale, attrezzature pubbliche e private.

Nel caso del polo scolastico museale, si tratta di consolidare e rafforzare attraverso una serie di politiche e interventi di riqualificazione urbana una vocazione dell'area che comunque è già presente. Inoltre, è assodato il fatto che la collocazione di un polo amministrativo presso l'ospedale militare è sicuramente un'opzione auspicabile ma è comunque possibile soltanto qualora ci sia l'effettiva cessione da parte del Ministero Della Difesa dell'area e degli edifici.

La L.R. 20/2000 prevede che "l'attuazione dei nuovi poli funzionali e degli interventi relativi ai poli funzionali esistenti sono definiti attraverso accordi territoriali" fra il Comune che li ospita, la Provincia e gli eventuali altri Comuni coinvolti o direttamente influenzati da ciascun polo; ciò in coerenza con gli effetti sovracomunali che ciascun polo funzionale, per definizione, induce.

L'Accordo territoriale è la sede dove saranno definite le linee evolutive di ciascun polo di sviluppo, le tipologie di attività da sviluppare o insediare, le aree interessate o da interessare, gli investimenti necessari, le fonti finanziarie e gli impegni correlati. Nel frattempo potranno procedere, secondo la disciplina del RUE, gli interventi ordinari sugli edifici esistenti e quelli già programmati sulla base di piani attuativi, accordi di programma o progetti di opere pubbliche e private approvati o di cui sia stato avviato l'iter di approvazione sulla base di piani vigenti.

4.6. COMMERCIO

Nel **RUE si dà attuazione ad una liberalizzazione** prevista dalle vigenti leggi in materia, e più precisamente si riconferma: l'abolizione della distinzione tra alimentare e non alimentare, eliminando una rigidità che non ha più senso. I nuovi criteri, che riguardano le nuove medie strutture di vendita nei tessuti polifunzionali consentiranno di insediare medio-piccole strutture commerciali con superficie di vendita fino a 1.500 mq, con il limite del 50% della Uf massima edificabile, laddove la norma in vigore ne ammette fino a 400 mq.

Nei tessuti residenziali è confermata la possibilità di insediare esercizi di vicinato con superficie di vendita fino a 250 mq; è ammesso il mantenimento degli esercizi commerciali con superficie di vendita superiore, solo se esistenti. Tale principio conferma che, sia in centro storico che nelle zone residenziali consolidate, gli esercizi commerciali debbano avere esclusivamente la tipologia dell'esercizio di vicinato e cioè una superficie di vendita non superiore a 250 mq, anche in caso di demolizione e ricostruzione, consentendo tuttavia la permanenza di quelle attività commerciali con superficie di vendita maggiori, qualora esistenti.

Le Norme del Regolamento Urbanistico ed Edilizio (RUE) prevedono quindi i seguenti principi di liberalizzazione, quali:

- abolizione della distinzione tra alimentare e non alimentare; la sola condizione discriminante rimane la necessità di reperire gli standards (verde pubblico, parcheggi....) assegnati all'una o all'altra tipologia;
- per le medie strutture di vendita, la cui competenza è in capo al Comune, viene rivista la classificazione in base alla loro superficie in ottemperanza alle direttive regionali, confermate dal vigente PTCP; la nuova classificazione prevede esclusivamente:
 - medio - piccole: da 251 a 1.500 mq
 - medio – grandi : da 1.501 a 2.500 mq
- l'individuazione di interventi commerciali in aree di superficie maggiore a 1,5 ettari o con concentrazione di medie strutture di vendita superiore a 5.000 mq, deve avvenire nell'ambito del Piano Territoriale di Coordinamento Provinciale (PTCP)

L'Amministrazione Comunale potrà valutare proposte di variante ai Piani Urbanistici Attuativi (PUA) in corso di attuazione, sia residenziali che polifunzionali o produttivi per l'insediamento di medie strutture di vendita, purché venga dimostrata la loro compatibilità con la viabilità e con l'influenza sul territorio.

Viene confermato il Regolamento sulle Botteghe Storiche già adottato dal Consiglio Comunale con deliberazione n. 20 del 2 febbraio 2007. Attraverso questo strumento, il Comune, in attuazione dei programmi di sviluppo economico intende salvaguardare, promuovere, valorizzare e sostenere gli esercizi commerciali ed artigianali del Centro Storico, che hanno un intrinseco valore storico, documentario e architettonico e che costituiscono, quindi, una risorsa preziosa per la Città, anche sotto il profilo dell'attrattività turistica, in quanto testimonianza della storia, dell'arte, della cultura e della più nobile tradizione imprenditoriale e mercantile locale.

5. IL TERRITORIO RURALE

5.1. L'ARTICOLAZIONE DEL TERRITORIO RURALE

Secondo il disposto della L. R. 20/2000 (art.A_16) il Territorio rurale *"è costituito dall'insieme del territorio non urbanizzato e si caratterizza per la necessità di integrare e rendere coerenti politiche volte a salvaguardare il valore naturale, ambientale e paesaggistico del territorio con politiche volte a garantire lo sviluppo di attività agricole sostenibili."*

La legge considera dunque l'esigenza di **tutelare l'uso agricolo** dei territori a maggiore vocazione produttiva dalla "erosione" in atto da parte delle nuove urbanizzazioni, di limitare gli impatti delle pratiche agricole più spinte rispetto al territorio, in particolare negli ambiti di maggiore naturalità residua, o di più evidente permanenza di assetti insediativi e colturali tradizionali, di mantenere "viva" la comunità rurale, come presidio del territorio, negli ambiti a maggior rischio di marginalità, e di valorizzare il ruolo di riequilibrio ambientale di tale spazio, in particolare nelle aree di contatto con i centri urbani.

Sulla base delle considerazioni esposte nel Quadro Conoscitivo e in base alle unità di paesaggio di cui all'allegato 6.B del Quadro Conoscitivo Volume B, sono state individuati gli "ambiti agricoli di rilievo paesaggistico" che afferiscono principalmente ai sistemi fluviali del Po, Trebbia e Nure. Le fasce fluviali rivestono un particolare interesse paesaggistico e ambientale e, al contempo, presentano alcuni fattori problematici legati ad una elevata vulnerabilità idrogeologica che necessitano di modalità d'intervento volte alla tutela delle caratteristiche morfologiche/funzionali. Nel restante territorio prevale l'attitudine produttiva rispetto a quella paesaggistica e vengono così individuati gli ambiti ad alta vocazione produttiva agricola come definiti dalla L.R.. Tali ambiti si definiscono come quelli che presentano "ordinari vincoli di tutela ambientale" e sono "idonei, per tradizione, vocazione e specializzazione, ad una attività di produzione di beni agro-alimentari ad alta intensità e concentrazione".

Le aree più a ridosso dell'edificato e intercluse nell'urbanizzato sono invece dette "ambiti agricoli periurbani" e nel nostro caso sono quelle aree che fanno da "cuscinetto" e "abbracciano" la parte urbanizzata. E' da sottolineare il fatto che la nuova legge regionale dà un'accezione del tutto positiva al termine "periurbano", queste aree infatti assumono il ruolo di compensazione ecologica della città, volte anche a "soddisfare la domanda di strutture ricreative per il tempo libero" (art.A-20 c.1) come viene suggerito nel Quadro Conoscitivo C. Queste aree non sono solo visivamente dei "collanti" fra l'edificato e il territorio rurale, ma anche a livello concreto devono essere dei "ponti" a sostegno dell'insediamento urbano sia in termini di servizio sia in termini di miglioramento della qualità ambientale.

A tal proposito, si sottolinea che anche nel **Progetto Vision 2020** il tema del territorio rurale assumeva un ruolo strategico. L'obiettivo del progetto **"una campagna per vivere"** è proprio la salvaguardia della campagna come elemento fondamentale dello sviluppo di una economia locale sostenibile e solidale. L'azienda agricola è al centro del paesaggio agrario. *"L'agricoltura quindi non è da intendere soltanto come strumento per produrre materie prime da destinare all'industria di trasformazione - ruolo cui spesso è stata relegata - ma come elemento centrale dell'interesse della cultura contemporanea, in grado di sviluppare attività di tipo terziario come il turismo, l'educazione ambientale e tutta una serie di iniziative legate al tempo libero e alla cultura rurale. E' necessario un coordinamento da parte degli enti pubblici affinché le misure di politica agraria e di pianificazione del territorio siano orientate a perseguire, fra l'altro, anche questo importante obiettivo."* (Ermes Frazzi, Istituto di Ingegneria Agroambientale). Cercare di sostenere e incentivare l'attività agricola (sistema della filiera corta) avrebbe una serie di ricadute positive sociali (sviluppo di cooperative sociali), turistiche e ambientali (le attività agroenergetiche apporterebbero una notevole riduzione della CO2 come previsto dal Protocollo di Kyoto). Il PSC a tal proposito

tutela le invarianti di carattere ambientale e storico e individua l'area agricola periurbana come un vasto parco ed elemento di connessione fra città e campagna.

5.2. RECUPERO DEGLI INSEDIAMENTI SPARSI NON PIÙ CONNESSI ALL'USO AGRICOLO

Come è stato più volte accennato nella presente relazione, negli ultimi anni gran parte del patrimonio edilizio rurale ha subito spesso una riconversione ospitando funzioni non più legate all'uso agricolo.

Il P.R.G. vigente non dà a tal proposito degli indirizzi vincolanti, specifica la tipologia di intervento e le funzioni insediabili, oltre a specificare a livello cartografico se un insediamento, agricolo o non agricolo, è da considerarsi di interesse storico architettonico.

Nel caso di interventi edilizi per funzioni connesse alle attività agricole la realizzazione di nuove costruzioni è subordinata al rispetto delle disposizioni della L.R. n. 20/2000 e potrà essere prevista solo in funzione della conduzione del fondo.

Ai sensi della L.R. n. 20/2000, il recupero del patrimonio edilizio esistente in territorio rurale è prioritariamente destinato alle esigenze di aziende agricole, anche con carattere di multifunzionalità (agriturismo e turismo rurale).

Al fine di migliorare il grado di compatibilità di tali strutture con il contesto paesaggistico e ambientale del territorio rurale, le norme di PSC e RUE si atterranno ai seguenti criteri generali:

- a. le nuove strutture edilizie da realizzare (compresi gli ampliamenti di quelle esistenti) dovranno, per collocazione nel contesto paesaggistico e per tipologia architettonica e scelte tecnico-costruttive e di materiali, risultare adeguate al contesto, nel senso della coerenza funzionale e formale con l'ambiente in cui sono inserite;
- b. sono da escludere in ogni caso soluzioni di forte impatto paesaggistico nei confronti di contesti connotati da qualità segnalate a livello provinciale o comunale; in tali situazioni il PSC dovrà prescrivere verifiche di impatto e interventi di mitigazione.

Il recupero degli edifici non più funzionali all'attività agricola è disciplinato dal RUE, nel rispetto dei criteri generali dettati dal comma 2 dell'art. A-21 della L.R. n. 20/2000.

Deve essere favorita la conservazione e il riuso degli edifici di interesse storico-architettonico, di quelli di pregio storico-culturale e testimoniale, nonché dei restanti edifici esistenti aventi tipologia originaria abitativa. Deve essere evitato nel contempo che gli interventi di riuso comportino lo snaturamento delle caratteristiche tipologiche degli immobili e delle caratteristiche del contesto ambientale rurale, e inoltre che la diffusione degli interventi di riuso comporti incrementi eccessivi della popolazione residente sparsa e in particolare incrementi di carico eccessivi su reti infrastrutturali deboli e destinate a restare tali.

In linea di principio, si dovrebbe evitare il riuso a fini abitativi di edifici, la cui funzione non era residenziale (capannoni, magazzini agricoli, autorimesse...) e che non siano di interesse storico e architettonico, qualora si volessero recuperare dovrebbero avere un uso analogo all'originario e adatto alle loro caratteristiche costruttive.

L'ampliamento della sagoma dell'edificio può avvenire solo per edifici privi di interesse e comunque non sono ammissibili quando l'edificio venga riutilizzato per funzioni diverse da quelle agricole; siepi e recinzioni in genere non devono essere usate al fine di dividere e "frazionare" la corte, quest'ultima deve rimanere unitaria e indivisa (dal punto di vista visivo).

E' compito del R.U.E. dettagliare normativamente tali indicazioni anche in relazione ai diversi ambiti agricoli.

5.3. I PARCHI

5.3.1. Il contesto di riferimento - Il Parco Regionale del Trebbia

Il Parco Regionale Fluviale del Trebbia è stato istituito con la L.R. n. 19 del 4/11/2009. Il Parco interessa un'area complessiva di 4.049 ha, di cui 2.626 di Parco e 1.423 di Area contigua.

Nel Comune di Piacenza l'area protetta (Parco vero e proprio e area contigua) interessa 726 ha (pari al 6,1% circa della superficie del territorio comunale), di cui 635 ha di Parco e i rimanenti 91 ha di Area contigua).

Le principali finalità che persegue il Parco Regionale sono:

- a) conservazione della biodiversità, attraverso la tutela dell'insieme delle specie animali e vegetali, dei sistemi ecologici e degli habitat naturali e seminaturali;
- b) tutela e ricostituzione degli equilibri idraulici e dei sistemi idrogeologici;
- c) tutela e riqualificazione del paesaggio e dei valori storico-culturali del territorio;
- d) recupero di aree marginali e di ambienti degradati;
- e) applicazione di metodi di gestione o di restauro ambientale idonei a realizzare un'integrazione tra uomo e ambiente naturale, anche mediante la salvaguardia dei valori antropici, archeologici, storici e architettonici e delle attività agrosilvo-pastorali e tradizionali;
- f) qualificazione e promozione delle attività economiche e dell'occupazione locale basate su un uso sostenibile delle risorse naturali;
- g) realizzazione di programmi di studio e di ricerca scientifica, con particolare riguardo alla presenza e all'evoluzione degli ambienti naturali e delle specie animali e vegetali, della vita e dell'attività dell'uomo nel loro sviluppo storico;
- h) valorizzazione del rapporto uomo-natura, anche mediante l'incentivazione di attività culturali, educative, del tempo libero collegate alla fruizione ambientale sostenibile.

5.3.2. Progetto di valorizzazione ambientale e territoriale degli ambiti di pertinenza del T.Nure

Come è stato illustrato nel Quadro conoscitivo, la definizione del Progetto di valorizzazione ambientale e territoriale degli ambiti di pertinenza del T. Nure, costituisce uno degli approfondimenti tematici del Piano Territoriale di Coordinamento Provinciale (PTCP), relativamente alla individuazione delle aree protette di cui alla lett. d, comma 3 dell'art. 2 della LR 6/95.

Il Comune di Piacenza è interessato da due aree specifiche in cui, ad integrazione e completamento del Progetto di valorizzazione ambientale degli ambiti di pertinenza del T. Nure, è stato sviluppato un quadro progettuale di riferimento sugli interventi potenzialmente attuabili per attuare gli scopi e gli obiettivi del Progetto stesso.

Le aree sono:

Area 1 – “Foce Nure”

Area 2 – “Borghetto

Le finalità e gli obiettivi sono dettagliati nel Quadro Conoscitivo del PSC e nella relazione allegata al Progetto, in estrema sintesi per quanto riguarda l'Area 1 – “Foce Nure”, il progetto ha come obiettivi il ripristino del bosco golenale, il potenziamento e la ricostituzione delle reti e dei corridoi ecologici, il potenziamento della fascia extra-alveale (zone umide, arbusteti igrofilo, incolti improduttivi), e la riconversione e/o limitazione della pioppicoltura.

Le Azioni urgenti che si intendono perseguire sono:

- Salvaguardare e potenziare le zone umide relittuali.
- Modificare le previsioni degli strumenti di pianificazione delle attività estrattive, orientando gli interventi di trasformazione connessi all'attività estrattiva con un disegno derivato da forme morfologiche esistenti in natura e tipiche del contesto territoriale e prevedendo la ricostruzione di zone umide a profondità diversificate e lo sviluppo di vegetazione palustre e bosco igrofilo.
- Coordinamento con le attività di rialzo arginale previste in seguito all'evento alluvionale del novembre 2000.

L'azione prioritaria è quella di realizzare un collegamento ciclopedonale trasversale connesso al più ampio percorso della via del Po, al fine di ottenere un nodo logistico orientato anche all'interscambio tra navigazione diportistica e viabilità ciclopedonale.

Per quanto riguarda l'area 2 – "Borghetto", il progetto di valorizzazione è finalizzato al potenziamento e alla ricostituzione delle reti e dei corridoi ecologici, della fascia arboreo-arbustiva ripariale e del bosco mesofilo e alla destinazione di alcune aree ad agricoltura ecocompatibile.

Le Azioni urgenti che si intendono perseguire sono:

- Salvaguardare e potenziare gli elementi esistenti del bosco ripariale.
- Modificare le previsioni degli strumenti di pianificazione delle attività estrattive, orientando gli interventi di trasformazione connessi all'attività estrattiva con un disegno derivato da forme morfologiche esistenti in natura e tipiche del contesto territoriale e prevedendo:
 - l'arretramento della scarpata di terrazzo fluviale, con sistemazione a bosco mesofilo dell'area ribassata;
 - la realizzazione di consistenti zone umide (ad acque lentiche e vegetazione acquatica) e la sistemazione vegetazionale circostante ai laghi di ambiente palustre. La ricostruzione di zone umide a profondità diversificate e lo sviluppo di vegetazione palustre e bosco igrofilo.

Le azioni prioritarie sono:

- Garantire la funzionalità della pista ciclabile lungo il Nure.
- Prevedere barriere filtro con il sistema alta velocità.
- Prevedere la mitigazione degli impatti indotti dall'impianto di trasformazione degli inerti.