



Comune di Piacenza

Il nuovo Piano Urbanistico Generale



ubi urbs

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

Consultazione Preliminare | Quarta Seduta
Piacenza, 18 aprile 2024



Indice

ATTIVITÀ ECONOMICHE

- 1. Sistema produttivo e logistico**
- 2. Scenario provinciale e comunale dei redditi**
- 3. Unità locali e addetti extra-agricoli**

MOBILITÀ E LOGISTICA

- 4. Sistema della mobilità**
- 5. Sistema delle accessibilità**

STRATEGIE DELLA SQUEA

- 6. La città delle relazioni dinamiche**
- 7. La nuova Stazione ed il Polo del Ferro**

Quadro Conoscitivo Diagnostico | Sistemi funzionali

A | TUTELA/RIPRODUCIBILITÀ DELLE RISORSE NATURALI

B | PAESAGGIO

C | TERRITORIO RURALE

D | SICUREZZA TERRITORIALE: RISCHI NATURALI E ANTROPICI

E | BENESSERE AMBIENTALE E PSICO-FISICO

F | TERRITORI DELLO SCARTO E ASPETTI CONDIZIONANTI IL BENESSERE

G | SISTEMA INSEDIATIVO

H | INSEDIAMENTI E DOTAZIONI TERRITORIALI

I | ASSI STRUTTURANTI E POLARITÀ

L | SISTEMA PRODUTTIVO E LOGISTICO

M | SISTEMA DELLA MOBILITÀ

N | SISTEMA DELLE ACCESSIBILITÀ



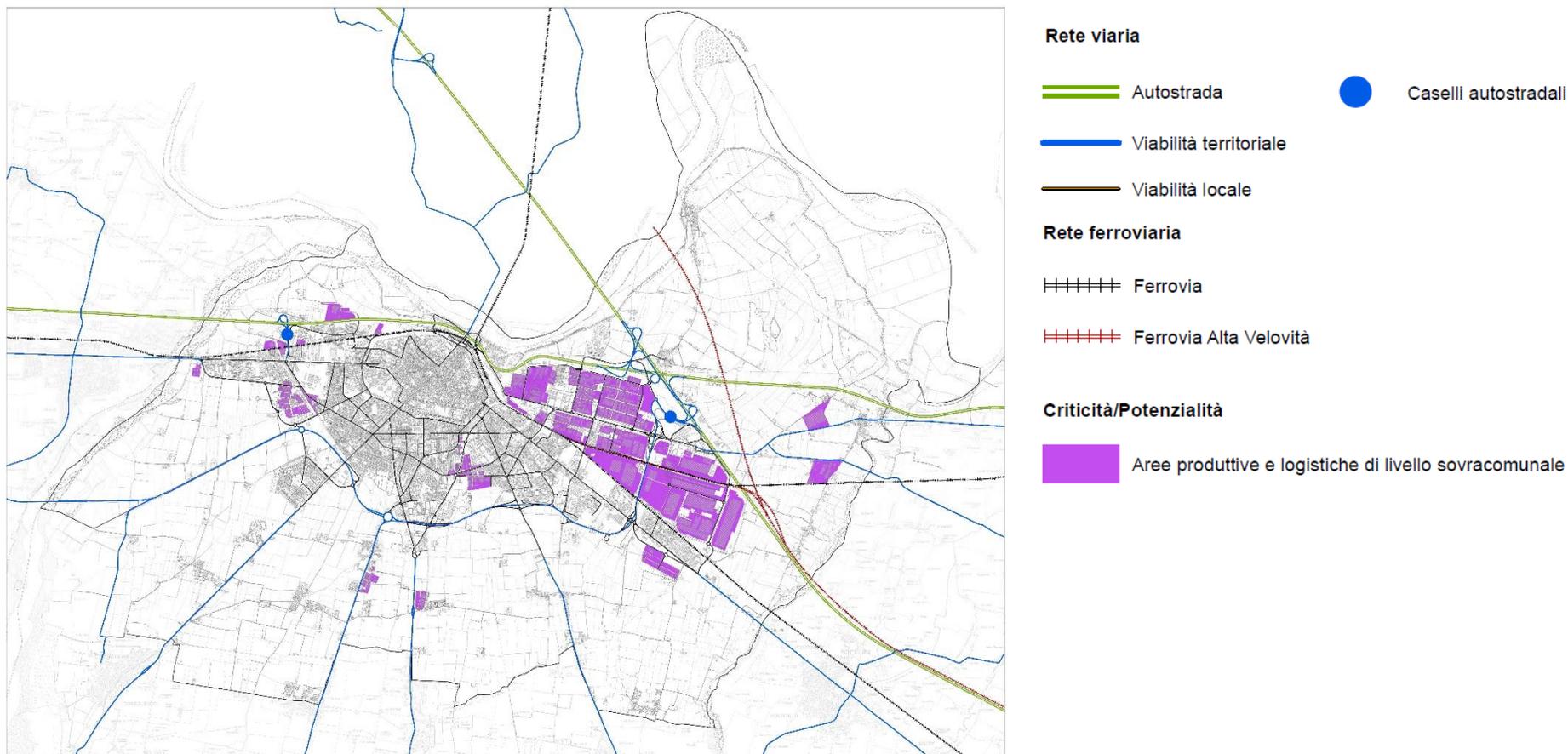
1

**SISTEMA PRODUTTIVO
E LOGISTICO**



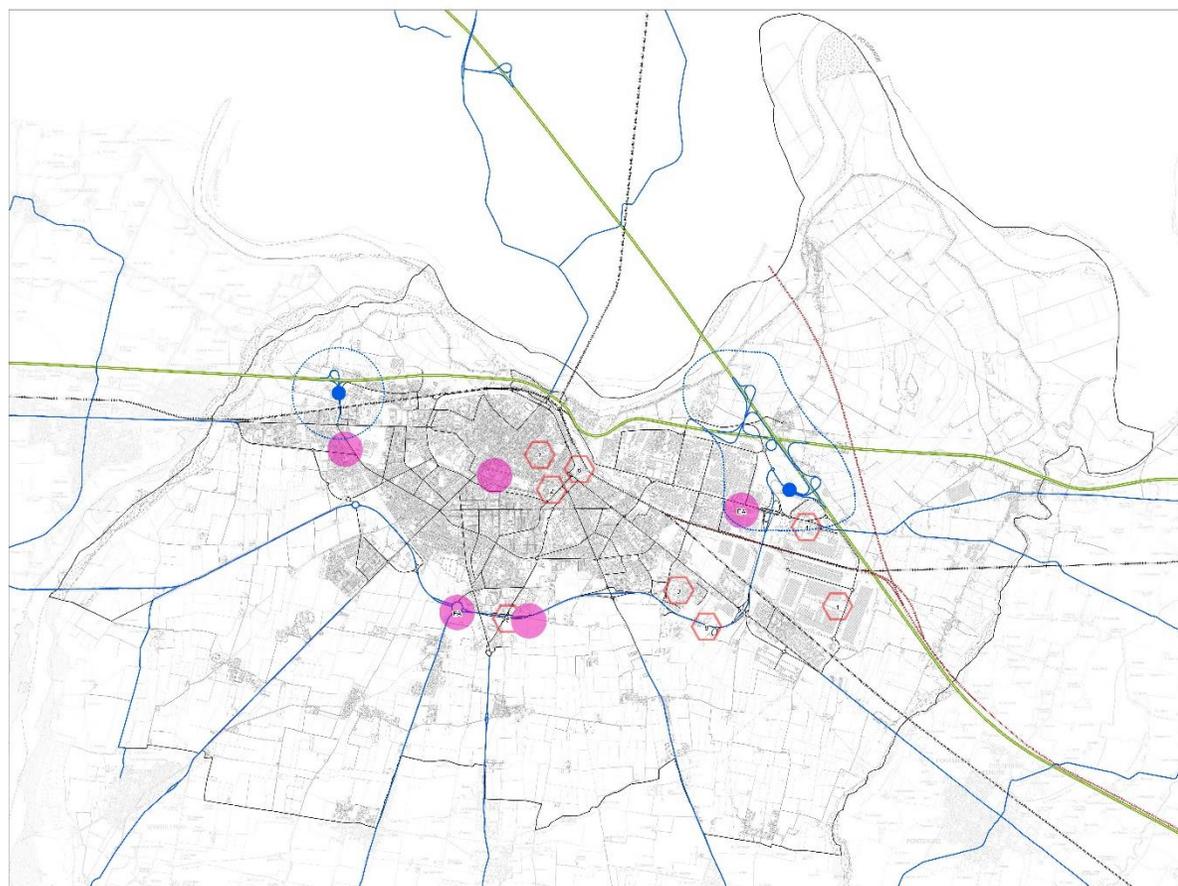
ATTIVITA' ECONOMICHE/TESSUTO PRODUTTIVO

Piacenza e l'assetto urbano di area vasta: criticità e potenzialità



ATTIVITA' ECONOMICHE/TESSUTO PRODUTTIVO

Piacenza, polarità territoriali e accessibilità



Rete viaria

Autostrada

Viabilità territoriale

Viabilità locale

Rete ferroviaria

Ferrovia

Ferrovia Alta Velocità



Caselli autostradali

Polarità territoriali



Grandi strutture di vendita esistenti



Grandi strutture di vendita esistenti - Extralimite



Poli Funzionali esistenti (PFe)

- 1 - Polo logistico (Località Le Mose)
- 2 - Polo scienze del territorio e formazione artistica (via Scalabrini)
- 3 - Polo della formazione e della ricerca (Località San Lazzaro)
- 4 - Polo fieristico (Località Le Mose)
- 5 - Polo del tempo libero e dello sport (Località Galleana-Madonna)
- 6 - Polo della stazione ferroviaria (Stazione ferroviaria)
- 7 - Polo della cittadella giudiziaria (Tribunale)
- 8 - Centro Commerciale Gotico (Località San Lazzaro)



ATTIVITA' ECONOMICHE/TESSUTO PRODUTTIVO

Piacenza e l'assetto urbano di area vasta: criticità e potenzialità

POLI FUNZIONALI ESISTENTI

Comune di Piacenza

Denominazione: **Polo logistico**

Località: Le Mose

CARATTERIZZAZIONE URBANISTICA

Strumento urbanistico generale comunale vigente	PSC approvato con atto C.C. n. 23 del 06/06/2016
Classificazione urbanistica	Polo funzionale esistente; Nuovo polo funzionale n.1
Stato di attuazione	Realizzato

CARATTERIZZAZIONE MORFOLOGICA E FUNZIONALE

Morfologia del territorio	L'insediamento è ubicato nella zona est del capoluogo provinciale					
Tipologia dell'insediamento	Ambito completamente antropizzato e collegato direttamente al sistema della mobilità stradale e ferroviaria					
Specializzazione funzionale	Economica	Scientifica	Culturale	Sportiva	Ricreativa	<u>Dei servizi</u> Della mobilità

CARATTERIZZAZIONE INFRASTRUTTURALE

Accessibilità alla rete della mobilità	Rete autostradale	Casello di Piacenza sud della A1 e A21 (1-5 km.)
	Rete stradale primaria	Accesso diretto alla SP10R (< 1 km.)
	Rete ferroviaria	Stazione di Piacenza (1-5 km.)
	Scalo merci	Piacenza (indiretto, 1-5 km.)
	Rete ciclabile	(in corso di verifica)

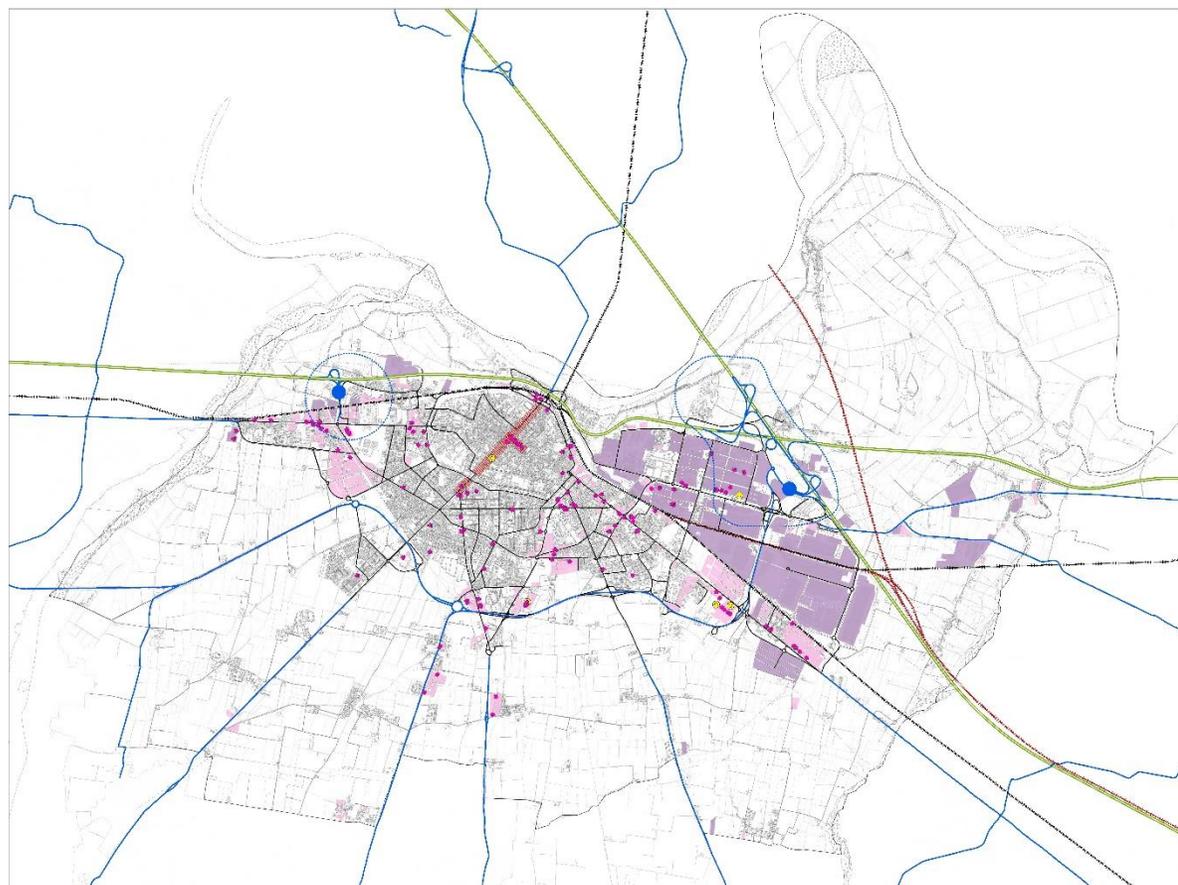
ATTRATTIVITA' DELL'INSEDIAMENTO

Attrattività	di persone	Assente	Bassa	Media	<u>Elevata</u>	Molto elevata
	di merci	Assente	Bassa	Media	Elevata	<u>Molto elevata</u>



ATTIVITA' ECONOMICHE/TESSUTO PRODUTTIVO

Poli produttivi/logistici/commerciali e assi della prossimità



Rete viaria

Autostrada

Viabilità territoriale

Viabilità locale



Caselli autostradali

Rete ferroviaria

Ferrovia

Ferrovia Alta Velocità

Poli produttivi/logistici/commerciali

Tessuto produttivo

Tessuto produttivo polifunzionale

Grande struttura di vendita

Media struttura di vendita

Assi della prossimità



ATTIVITA' ECONOMICHE/TESSUTO PRODUTTIVO

Poli produttivi/logistici/commerciali e assi della prossimità

GRANDI STRUTTURE DI VENDITA ESISTENTI
COMUNE di Piacenza
Denominazione: **Centro Commerciale Farnese**
Località: Piacenza – S. Antonio

CARATTERIZZAZIONE URBANISTICA

Strumento urbanistico generale comunale vigente	PSC approvato con atto C.C. n. 23 del 06/06/2016
Classificazione ambito prevista dallo strumento	Territorio urbanizzato – Tessuti produttivo polifunzionale
Tipologie commerciali ammesse	Centro commerciale di livello inferiore

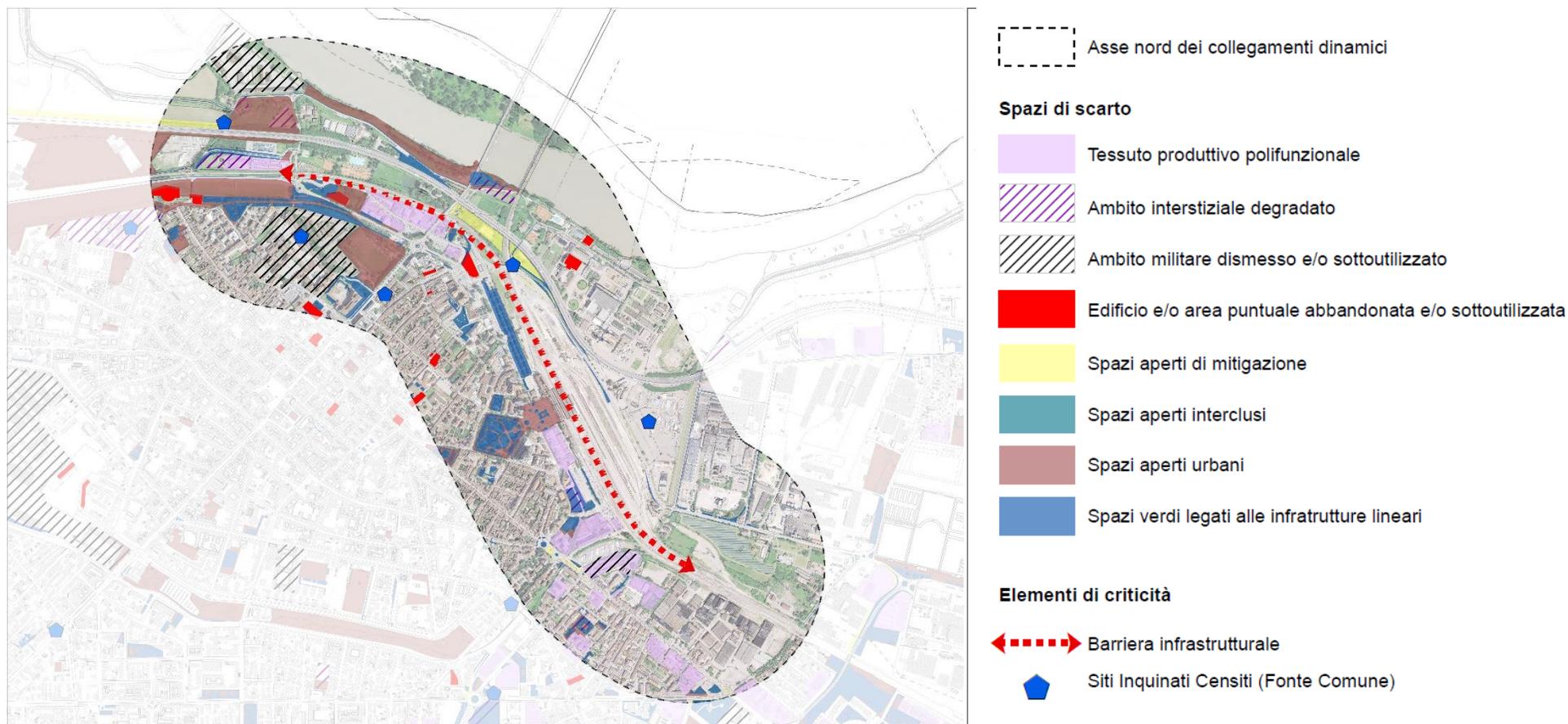
CARATTERIZZAZIONE COMMERCIALE

Tipologia commerciale dell'insediamento	Centro commerciale di livello inferiore (CCI)				
Classe dimensionale di riferimento	mq. 4.500 alimentare (A) + mq. 10.000 non alimentare (EA)				
Stato di attuazione	Esistente	Superficie autorizzata	mq. 1.438 (A) + mq. 2.331 (EA)		
		Superficie massima autorizzabile	mq. 4.500 (A) + mq. 10.000 (EA)		
		Superficie residua	mq. 3.062 (A) + mq. 7.669 (EA)		
Tipologia di beni commercializzati	Alimentari	Abbigliamento	<u>Beni per la casa</u>	Tempo libero	Altro



ATTIVITA' ECONOMICHE/TESSUTO PRODUTTIVO

Spazi di scarto ed elementi di criticità lungo l'asse nord dei collegamenti dinamici



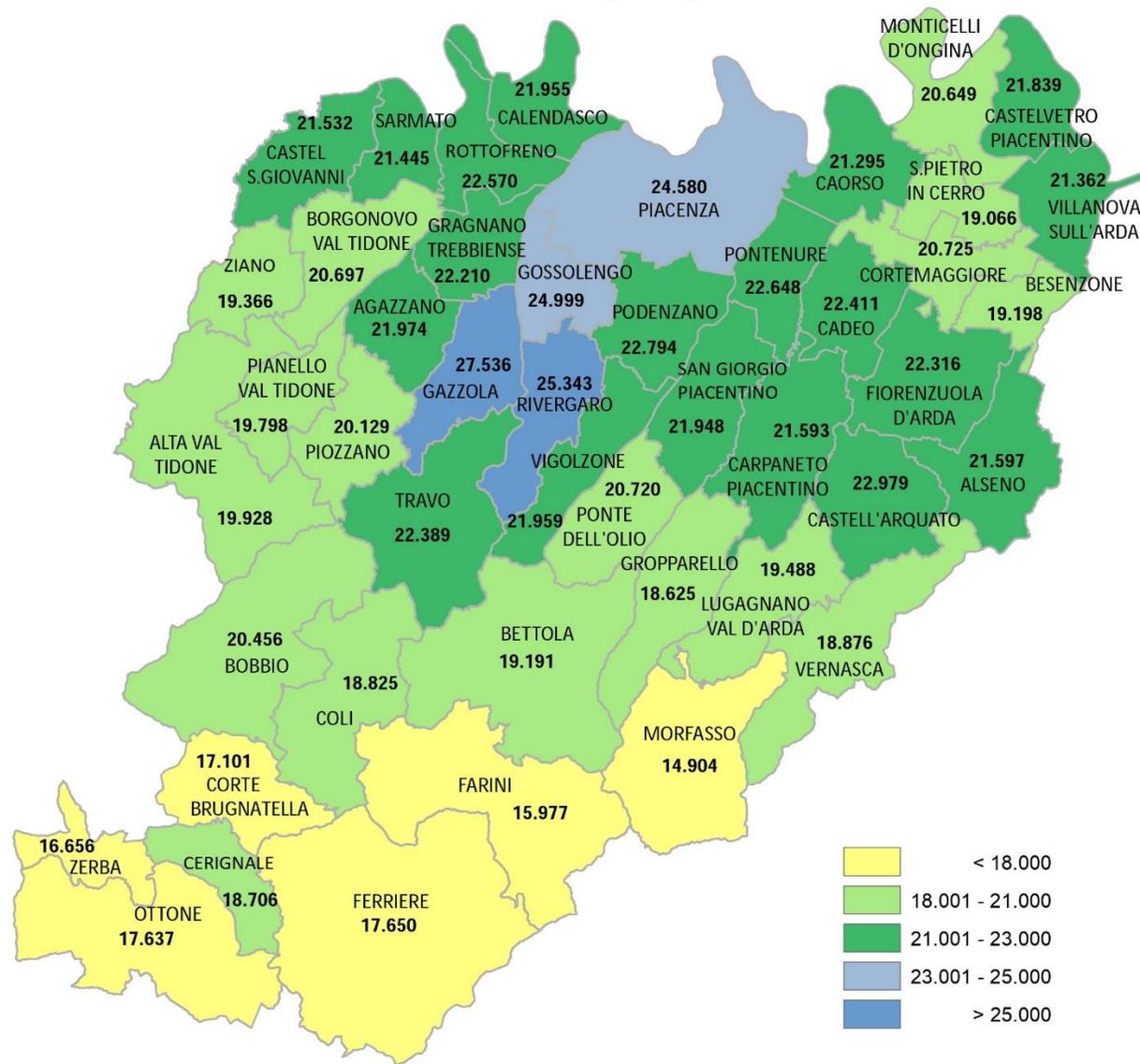
2

SCENARIO PROVINCIALE E COMUNALE DEI REDDITI

ATTIVITA' ECONOMICHE/TESSUTO PRODUTTIVO

REDDITO IMPONIBILE MEDIO PER CONTRIBUENTE

anno 2021 (Euro)



Fonte: elaborazioni Provincia di Piacenza su dati MEF

ATTIVITA' ECONOMICHE/TESSUTO PRODUTTIVO

Tabella 36 – Contribuenti e reddito per categorie – Raffronto Anni 2012 – 2021

Comune di Piacenza

Fonte: Elaborazione MATE su dati ISTAT

Anno	2012	2021	Δ %
Indicatore			
Contribuenti	76.491	77.715	1,60
Contribuenti con reddito da fabbricati	8.349	35.787	328,64
Reddito da fabbricati (euro)	52.543.101	53.327.217	1,49
Contribuenti con reddito da lavoro dipendente e assimilati	39.280	45.397	15,57
Reddito da lavoro dipendente e assimilati (euro)	893.728.173	1.087.373.984	21,67
Contribuenti con reddito da pensione	29.808	26.899	-9,76
Reddito da pensione (euro)	545.421.256	592.465.439	8,63
Contribuenti con reddito da lavoro autonomo (comprensivo dei valori nulli)	2.140	1.273	-40,51
Reddito da lavoro autonomo (comprensivo dei valori nulli) (euro)	97.627.414	88.079.448	-9,78
Contribuenti con reddito di spettanza dell'imprenditore in contabilità ordinaria (comprensivo dei valori nulli)	394	219	-44,42
Reddito di spettanza dell'imprenditore in contabilità ordinaria (comprensivo dei valori nulli) (euro)	13.082.457	13.251.908	1,30
Contribuenti con reddito di spettanza dell'imprenditore in contabilità semplificata (comprensivo dei valori nulli)	2.491	1.491	-40,14
Reddito di spettanza dell'imprenditore in contabilità semplificata (comprensivo dei valori nulli) (euro)	47.461.645	41.010.736	-13,59
Contribuenti con reddito da partecipazione (comprensivo dei valori nulli)	3.900	2.966	-23,95
Reddito da partecipazione (comprensivo dei valori nulli) (euro)	74.582.554	72.816.098	-2,37
Contribuenti con reddito imponibile	74.673	74.852	0,24
Reddito imponibile (euro)	1.697.932.325	1.910.205.250	12,50

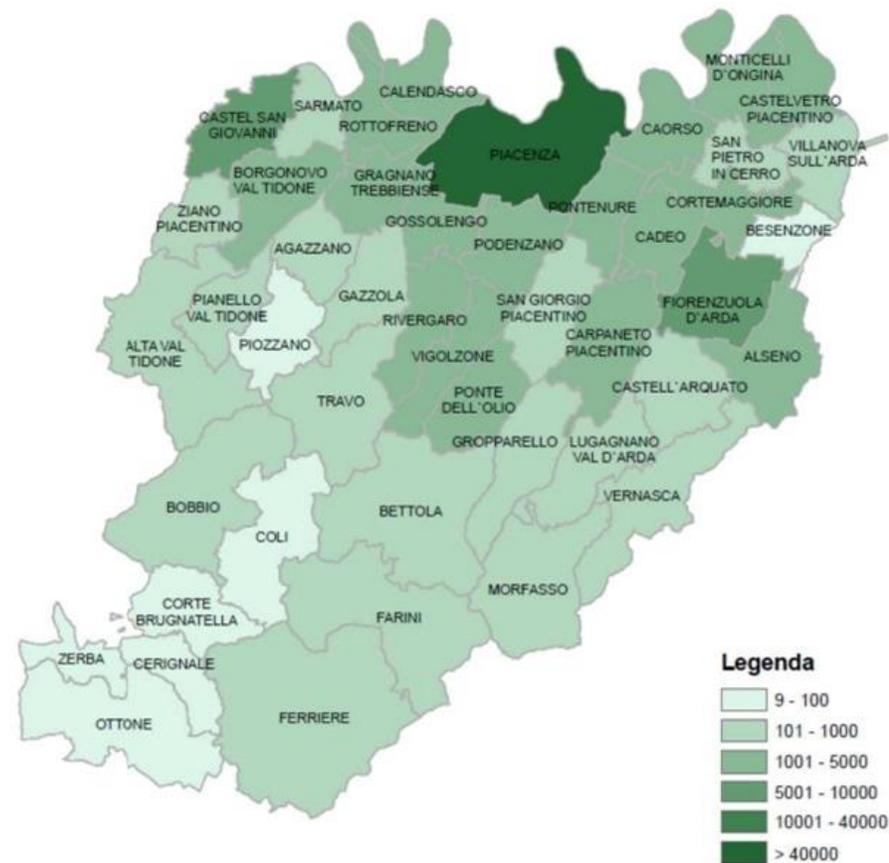


3

UNITA' LOCALI E ADDETTI EXTRA- AGRICOLI

ATTIVITA' ECONOMICHE/TESSUTO PRODUTTIVO

ADDETTI ALLE UNITA' LOCALI EXTRAGRICOLE – 2018 PER CLASSI DI ADDETTI



Fonte: elab. Provincia di Piacenza su dati ISTAT



ATTIVITA' ECONOMICHE/TESSUTO PRODUTTIVO

Tabella 32 Unità locali e addetti per settore Ateco 2007 Comune di Piacenza, Provincia di Piacenza, Regione Emilia, Italia								
Anno 2021								
Territorio	Piacenza		Provincia di Piacenza		Emilia-Romagna		Italia	
Tipo dato	numero di unità locali delle imprese attive	numero addetti delle unità locali delle imprese attive (valori medi annui)	numero di unità locali delle imprese attive	numero addetti delle unità locali delle imprese attive (valori medi annui)	numero di unità locali delle imprese attive	numero addetti delle unità locali delle imprese attive (valori medi annui)	numero di unità locali delle imprese attive	numero addetti delle unità locali delle imprese attive (valori medi annui)
0010: TOTALE	10.940	43.922	24.820	100.512	403.889	1.629.327	4.929.379	17.617.330
B: estrazione di minerali da cave e miniere	4	6	13	137	139	1.478	2.483	21.719
	0,04	0,01	0,05	0,14	0,03	0,09	0,05	0,12
C: attività manifatturiere	605	5.962	2.132	24.567	36.977	450.792	403.245	3.741.072
	5,53	13,89	8,59	24,44	9,16	27,66	8,18	21,24
D: fornitura di energia elettrica, gas, vapore e aria condizionata	37	218	109	494	1.216	5.419	16.459	81.572
	0,34	0,51	0,44	0,49	0,30	0,33	0,33	0,46
E: fornitura di acqua retti fognarie, attività di gestione dei rifiuti e risanamento	21	470	55	763	1.008	15.075	14.797	216.498
	0,19	1,09	0,22	0,76	0,25	0,93	0,30	1,23
F: costruzioni	1.100	2.305	3.199	7.209	48.689	115.718	560.343	1.440.831
	10,05	5,37	12,89	7,17	12,06	7,10	11,37	8,22
G: commercio all'ingrosso e al dettaglio, riparazione di autoveicoli e motocicli	2.325	8.384	5.640	17.939	83.490	285.814	1.138.311	3.422.081
	21,25	19,53	22,72	17,85	20,67	17,54	22,09	19,42
H: trasporto e magazzinaggio	349	6.380	1.022	13.184	13.800	97.455	145.579	1.144.856
	3,19	14,66	4,12	13,12	3,42	5,98	2,95	6,50
I: attività dei servizi di alloggio e di ristorazione	678	3.039	1.887	7.016	28.343	130.120	362.735	1.458.057
	6,20	7,08	7,60	6,98	7,02	7,99	7,36	8,28
J: servizi di informazione e comunicazione	355	1.374	620	2.164	10.333	47.324	125.022	613.946
	3,24	3,20	2,50	2,15	2,56	2,94	2,54	3,48
K: attività finanziarie e assicurative	365	1.609	690	2.431	10.851	47.771	131.747	541.723
	3,34	3,75	2,78	2,42	2,69	2,93	2,67	3,07
L: attività immobiliari	626	650	1.076	1.146	27.089	32.849	244.661	278.791
	5,72	1,51	4,34	1,14	6,71	2,02	4,96	1,58
M: attività professionali, scientifiche e tecniche	2.275	3.978	3.996	6.557	68.321	118.885	849.423	1.432.887
	20,80	9,27	16,09	6,52	16,92	7,30	17,23	8,13
N: noleggio, agenzie di viaggio, servizi di supporto alle imprese	464	4.563	1.040	8.376	17.881	129.195	129.481	1.455.068
	4,24	10,63	4,19	8,33	4,43	7,93	4,66	8,26
P: istruzione	121	338	192	488	3.300	9.449	39.246	123.232
	1,11	0,79	0,77	0,49	0,82	0,58	0,80	0,70
Q: sanità e assistenza sociale	861	2.921	1.645	4.915	28.553	85.897	369.444	992.172
	7,87	6,61	6,63	4,89	7,07	5,27	7,49	5,63
R: attività artistiche, sportive, di intrattenimento e divertimento	214	524	361	834	6.410	15.730	78.047	174.954
	1,96	1,22	1,45	0,83	1,59	0,97	1,58	0,99
S: altre attività di servizi	540	1.200	1.149	2.296	17.489	39.799	218.376	470.069
.	4,94	2,80	4,63	2,28	4,33	2,44	4,43	2,67

Fonte: Elaborazioni Mate SU DATI Istat

ATTIVITA' ECONOMICHE/TESSUTO PRODUTTIVO

Unità locali per settore ATECO 2007

Comune di Piacenza, Provincia di Piacenza, Regione Emili Romagna, Italia

Anno 2021

Fonte. Elaborazioni MATE su dati ISTAT

Settori prevalenti per numero di Unità locali	Comune di Piacenza		Provincia di Piacenza	Emilia Romagna	Italia
	Valore assoluto	Valore %	Valore %	Valore %	Valore %
G – Commercio all'ingrosso e al dettaglio, riparazione di veicoli e motocicli:	2325	21,25	22,72	20,67	23,09
M – Attività professionali scientifiche e tecniche,	2275	20,80	16,08	16,92	17,29
F – Costruzioni	1100	10,05	12,89	12,06	11,37
Q – Sanità	861	7,87	6,63	7,07	7,49
C – Attività manifatturiere	605	5,53	8,59	9,16	8,18



ATTIVITA' ECONOMICHE/TESSUTO PRODUTTIVO

Addetti per settore ATECO 2007

Comune di Piacenza, Provincia di Piacenza, Regione Emili Romagna, Italia

Anno 2021

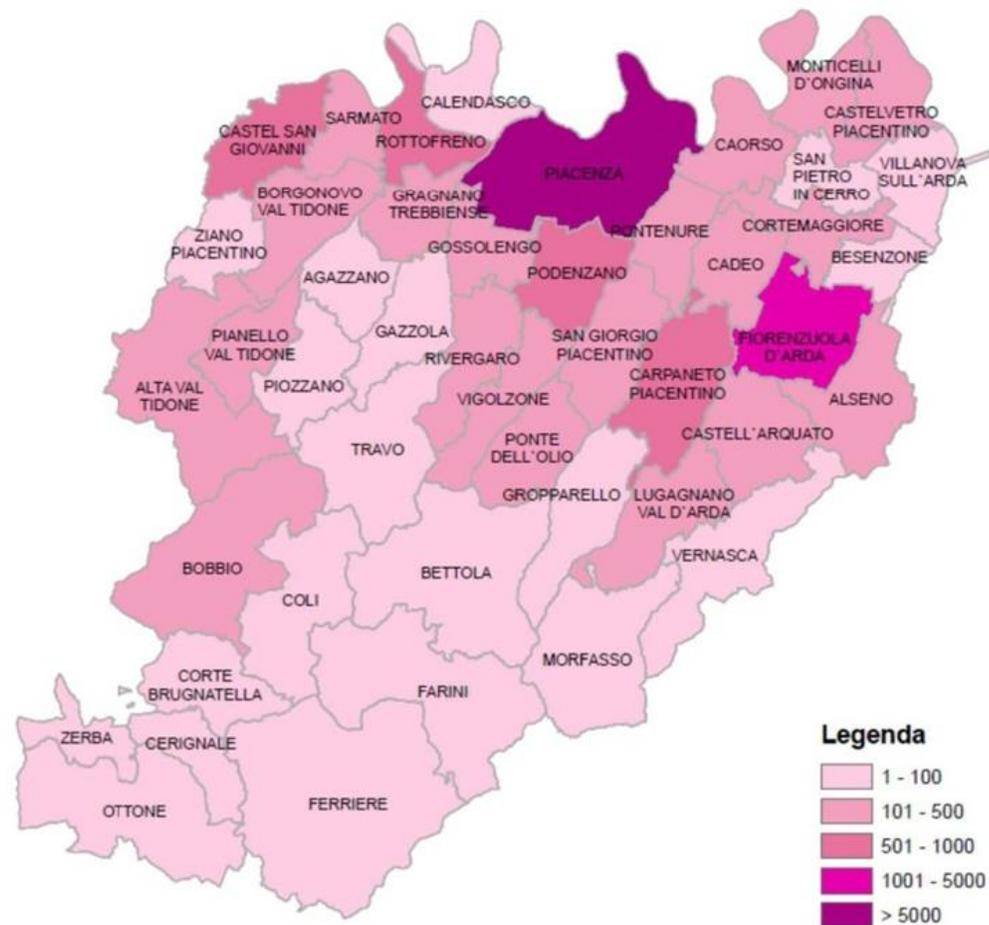
Fonte. Elaborazioni MATE su dati ISTAT

Settori prevalenti per numero di addetti	Comune di Piacenza		Provincia di Piacenza	Emilia Romagna	Italia
	Valore assoluto	Valore %	Valore %	Valore %	Valore %
G – Commercio all'ingrosso e al dettaglio, riparazione di veicoli e motocicli	8384	19,53	17,85	17,54	19,42
H – Trasporto e magazzinaggio	6380	14,86	13,12	5,98	6,50
C – Attività manifatturiere	5962	13,89	24,44	27,66	21,24
N – Noleggio, agenzie di viaggio, servizi di supporto alle imprese	4563	10,63	8,33	7,98	8,26
M – Attività professionali scientifiche e tecniche	3978	9,27	6,52	7,30	8,13
I – Attività dei servizi di alloggio e di ristorazione	3089	7,08	6,98	7,99	8,28
F – Costruzioni	2305	5,37	7,17	7,10	8,22
Q – Sanità e assistenza sociale	2921	6,81	4,89	5,27	5,63



ATTIVITA' ECONOMICHE/TESSUTO PRODUTTIVO

ADDETTI ALLE UNITA' LOCALI – COMMERCIO – 2018 PER CLASSI DIMENSIONALI



Fonte: elab. Provincia di Piacenza su dati ISTAT



Quadro diagnostico

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

SFL – Sistema produttivo e logistico

Strategie per la sostenibilità

- Promuovere soluzioni per contenere l'impermeabilizzazione dei suoli (o favorirne da desigillazione), per aumentare la ritenzione ed il riutilizzo delle acque piovane, al fine di incrementare la resilienza agli eventi meteorici intensi.
- Integrare gli atti di regolazione delle trasformazioni urbane e di gestione degli insediamenti esistenti richiamando gli standard energetici per il costruito e stabilendone altri per gli spazi aperti (pubblici e privati).
- Indicare i requisiti dei materiali che limitino l'assorbimento di calore degli edifici e dei suoli urbani
- Sviluppare strumenti a sostegno della riqualificazione energetica del patrimonio edilizio produttivo (per renderlo meno energivoro e più adatto a sopportare temperature elevate nel periodo estivo)
- Avviare azioni per il risparmio idrico nei processi di trasformazione agroindustriale
- Informare e sensibilizzare il sistema produttivo sulle opportunità derivanti dagli interventi di risparmio ed efficienza energetica e sul loro rapporto costi-benefici
- Individuare le aree dove collocare nuove attività produttive tenendo conto del rischio idraulico e degli altri rischi connessi ai cambiamenti climatici (erosione, frane, ecc.).

- Promozione della riduzione dei fabbisogni di climatizzazione (estiva ed invernale) attraverso interventi sistematici e generalizza
- Introduzione nella pianificazione locale delle metodologie "climate prof" nella progettazione e realizzazione degli edifici di nuova costruzione
- Promozione dello sviluppo di applicazioni di reti intelligenti integrate con sistemi di stoccaggio dell'energia elettrica prodotta da fonti rinnovabili
- Sostegno alla diversificazione delle fonti di approvvigionamento energetico
- Promozione delle fonti rinnovabili e l'efficienza energetica
- Potenziamento della rete di monitoraggio dei dati ambientali per la valutazione della potenzialità di utilizzo delle fonti rinnovabili (in particolare solare ed eolico)

Indicatori per la sostenibilità

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

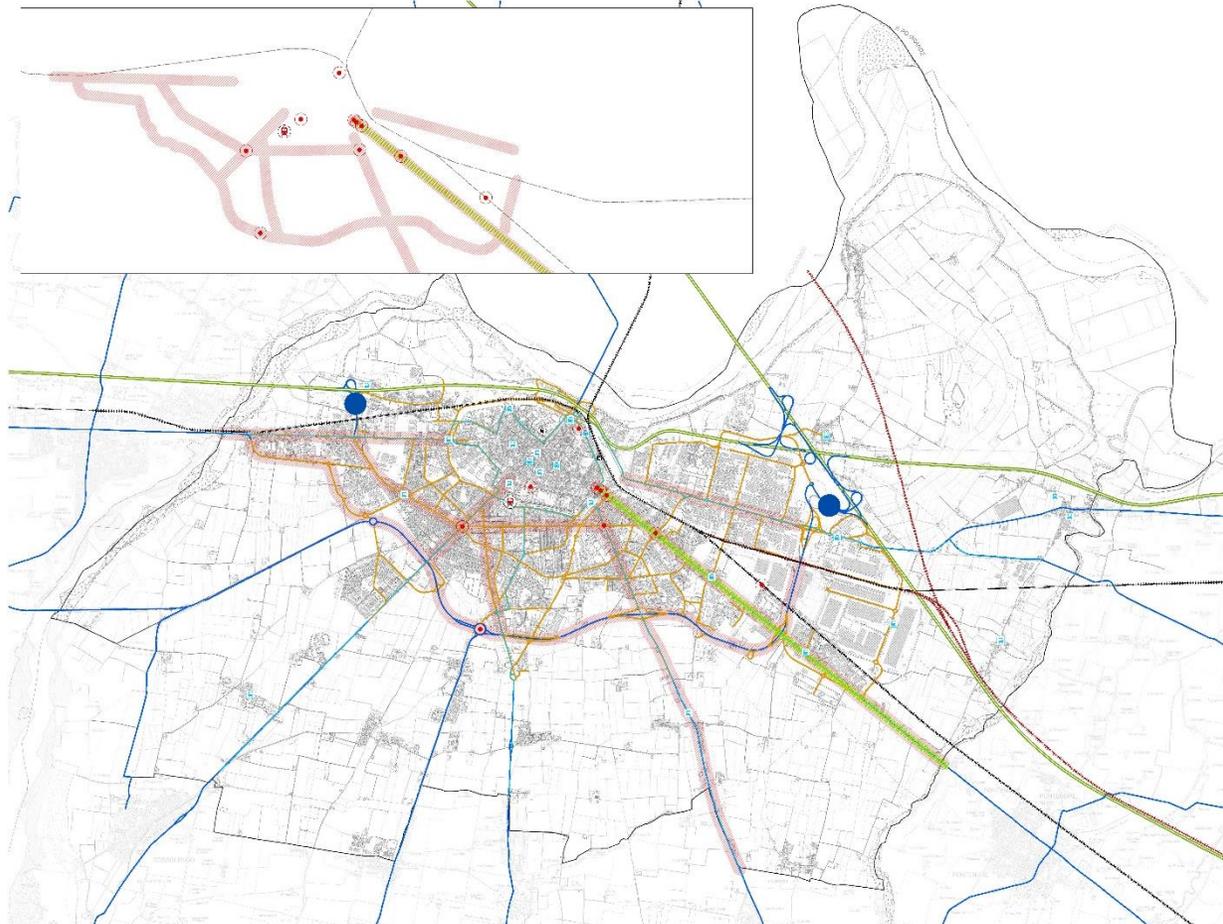


4

SISTEMA DELLA MOBILITA'



Mobilità territoriale/urbana: criticità e potenzialità



Rete viaria

- Autostrada
- Viabilità territoriale
- Viabilità locale
- Caselli autostradali

Rete ferroviaria

- Ferrovia
- Ferrovia Alta Velocità
- Stazione Nord

Rete Trasporto Pubblico Locale

- Rete TPL
- Nodo di scambio intermodale Cittadella
- Autostazione

Criticità/Potenzialità

- Strade a maggiore incidentalità
- Incroci a maggiore incidentalità
- Asse stradale da riqualificare (SS9)
- Nodo di scambio intermodale Cheope da potenziare



Mobilità dolce: criticità e potenzialità



Rete mobilità dolce

-  Percorsi ciclopedonali esistenti
-  Percorsi ciclopedonali di progetto
-  Ciclovía lungo il Po (VenTo)
-  Itinerari Eurovelo

Rete ferroviaria

-  Ferrovia
-  Ferrovia Alta Velocità
-  Stazione Nord

Rete Trasporto Pubblico Locale

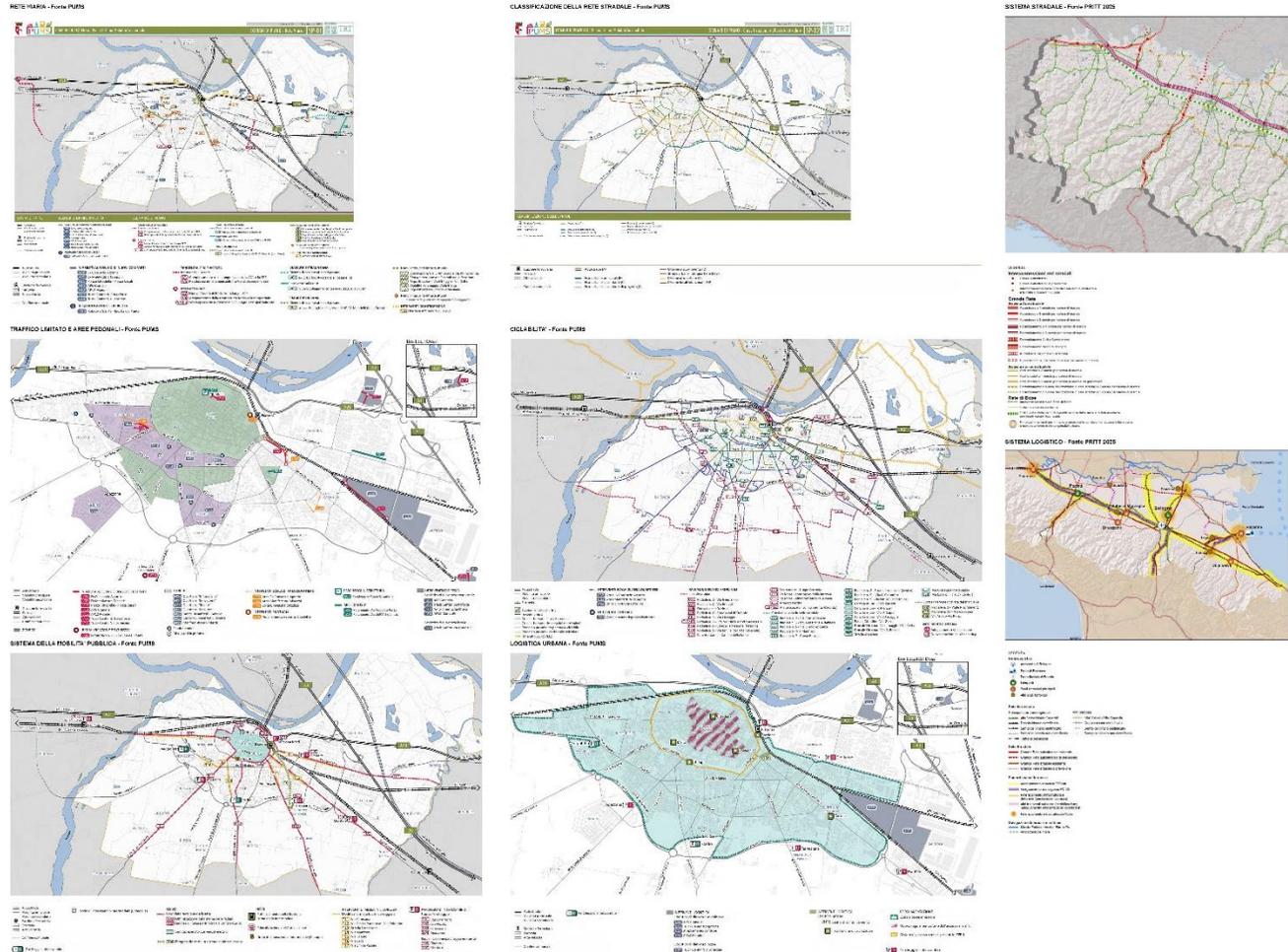
-  Rete TPL
-  Nodo di scambio intermodale Cittadella
-  Autostazione

Criticità/Potenzialità

-  Accessi attrezzati lungo le piste ciclabili

SISTEMA DELLA MOBILITÀ

Quadro infrastrutturale pianificatorio/programmatorio



Fonte PUMS

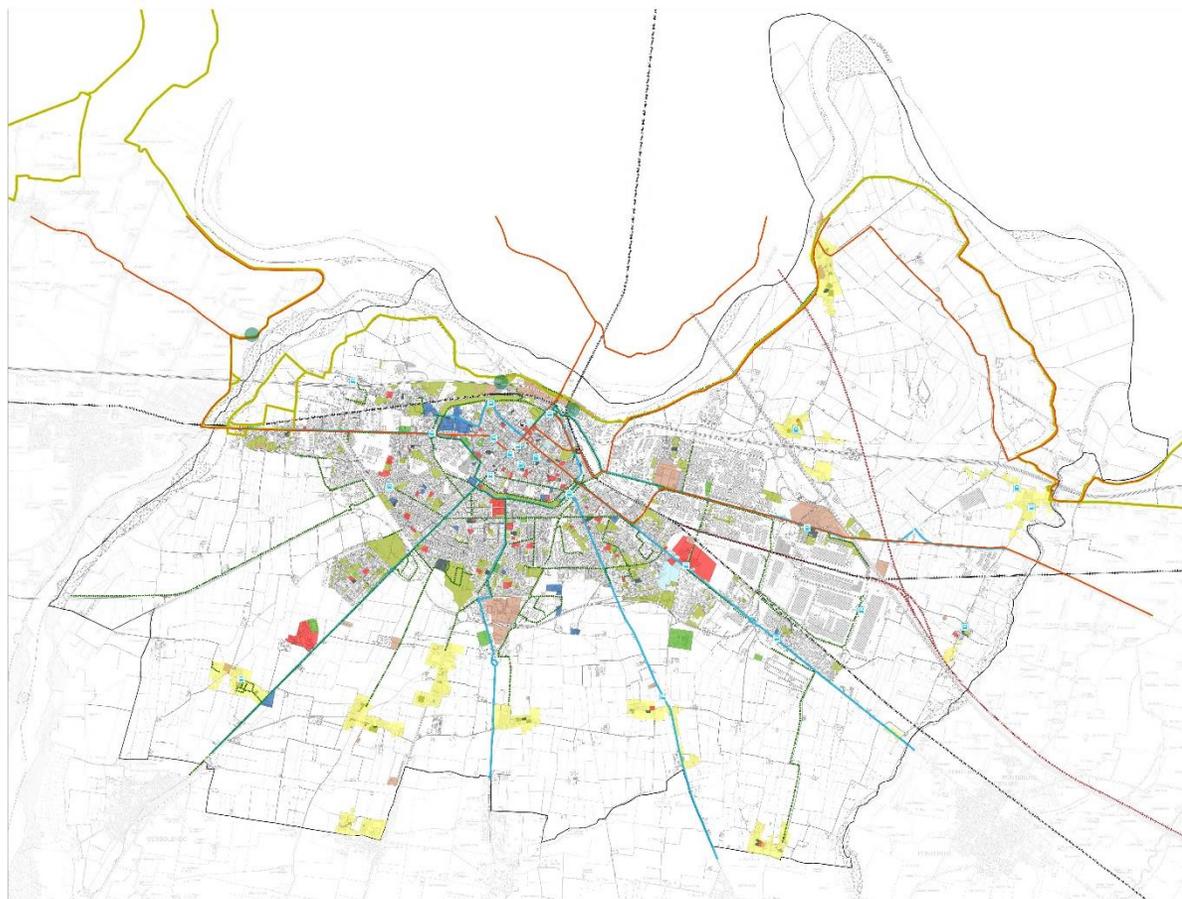
Fonte PRITT



5

SISTEMA DELLA ACCESSIBILITA'

Accessibilità alla mobilità sostenibile



Rete mobilità dolce

-  Percorsi ciclopedonali esistenti
-  Percorsi ciclopedonali di progetto
-  Ciclovia lungo il Po (VenTo)
-  Itinerari Eurovelo

Rete ferroviaria

-  Ferrovia
-  Ferrovia Alta Velocità
-  Stazione Nord

Rete Trasporto Pubblico Locale

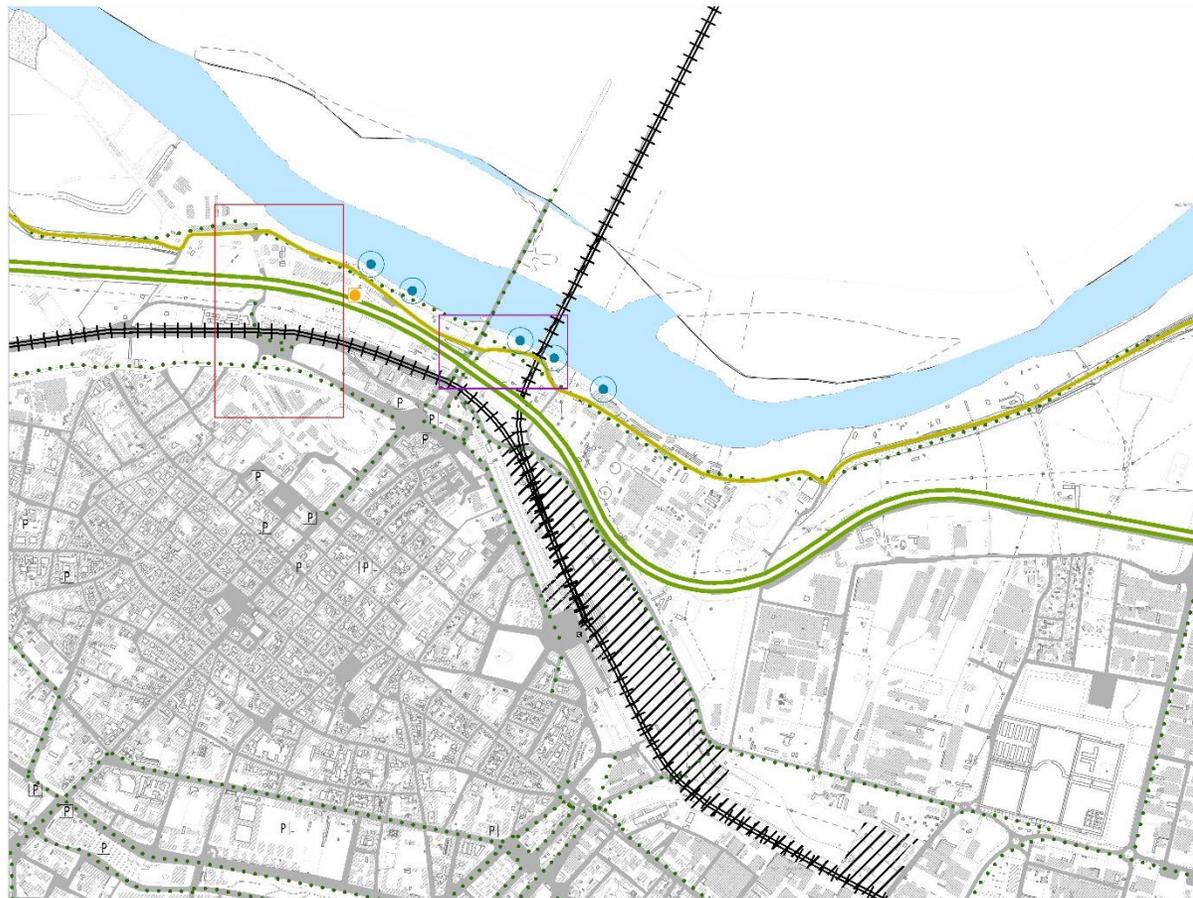
-  Rete TPL
-  Nodo di scambio intermodale Cittadella
-  Autostazione

Criticità/Potenzialità

-  Accessi attrezzati lungo le piste ciclabili

SISTEMA DELLA ACCESSIBILITÀ

Accessibilità alla stazione ferroviaria e al Po: criticità e opportunità



Accessibilità

- Sistema stradale esistente
- Sistema ferroviario esistente
- Sistema fluviale
- Sistema delle piste ciclopedonali esistenti
- Sistema della sosta
- Stazione Nord

Criticità/Opportunità

- Barriera infrastrutturale - autostrada
- Barriera infrastrutturale - ferrovia
- Attracchi per navigazione - a motore/remi
- Ciclovia nazionale VenTo in fase di attuazione
- Parcheggio biciclette
- Criticità mancanza collegamento ciclabile
- Aree di scarto tra le infrastrutture



SISTEMA DELLA ACCESSIBILITÀ

Accessibilità alla stazione ferroviaria e al Po: criticità e opportunità

Fonte Relazione: APO
Masterplan per la riqualificazione del sistema degli spazi aperti del lungofiume e del collegamento
ciclopeditonale tra il parco Po e il centro storico

Inquadramento

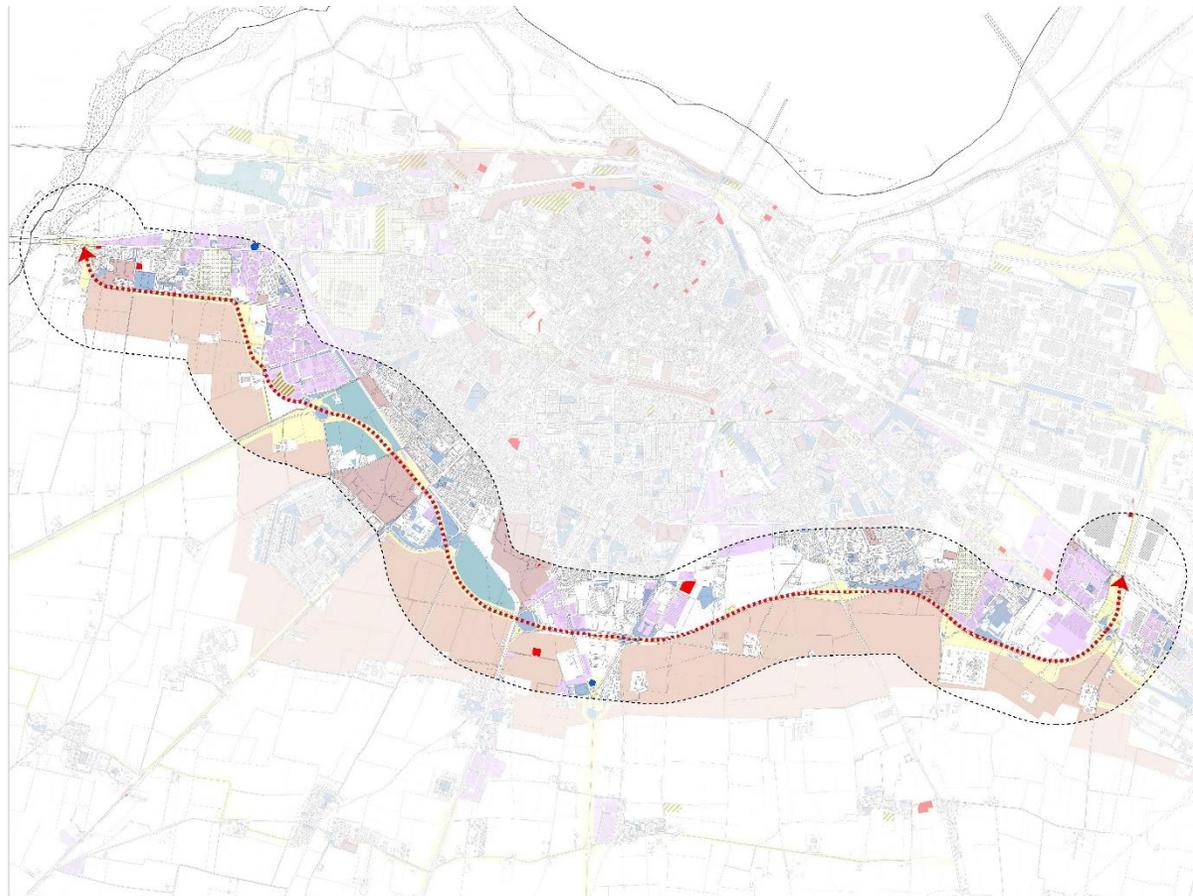


Accessibilità



SISTEMA DELLA ACCESSIBILITÀ

Spazi di scarto ed elementi di criticità lungo il margine sud



Asse margine sud

Spazi di scarto

- Tessuto produttivo polifunzionale
- Ambito interstiziale degradato
- Ambito militare dismesso e/o sottoutilizzato
- Edificio e/o area puntuale abbandonata e/o sottoutilizzata
- Spazi aperti di mitigazione
- Spazi aperti interclusi
- Spazi aperti urbani
- Spazi verdi legati alle infrastrutture lineari

Elementi di criticità

- Barriera infrastrutturale
- Siti Inquinati Censiti (Fonte Comune)



Quadro diagnostico

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

Quadro diagnostico

N | SISTEMA DELLE ACCESSIBILITÀ

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



SFM – Sistema della mobilità

Strategie per la sostenibilità

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

Indicatori per la sostenibilità

- Condizioni di sicurezza stradale/Tasso di incidenti stradali
- Grado di saturazione della rete viabilistica principale



SFN – Sistema delle accessibilità

Strategie per la sostenibilità

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

Indicatori per la sostenibilità

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



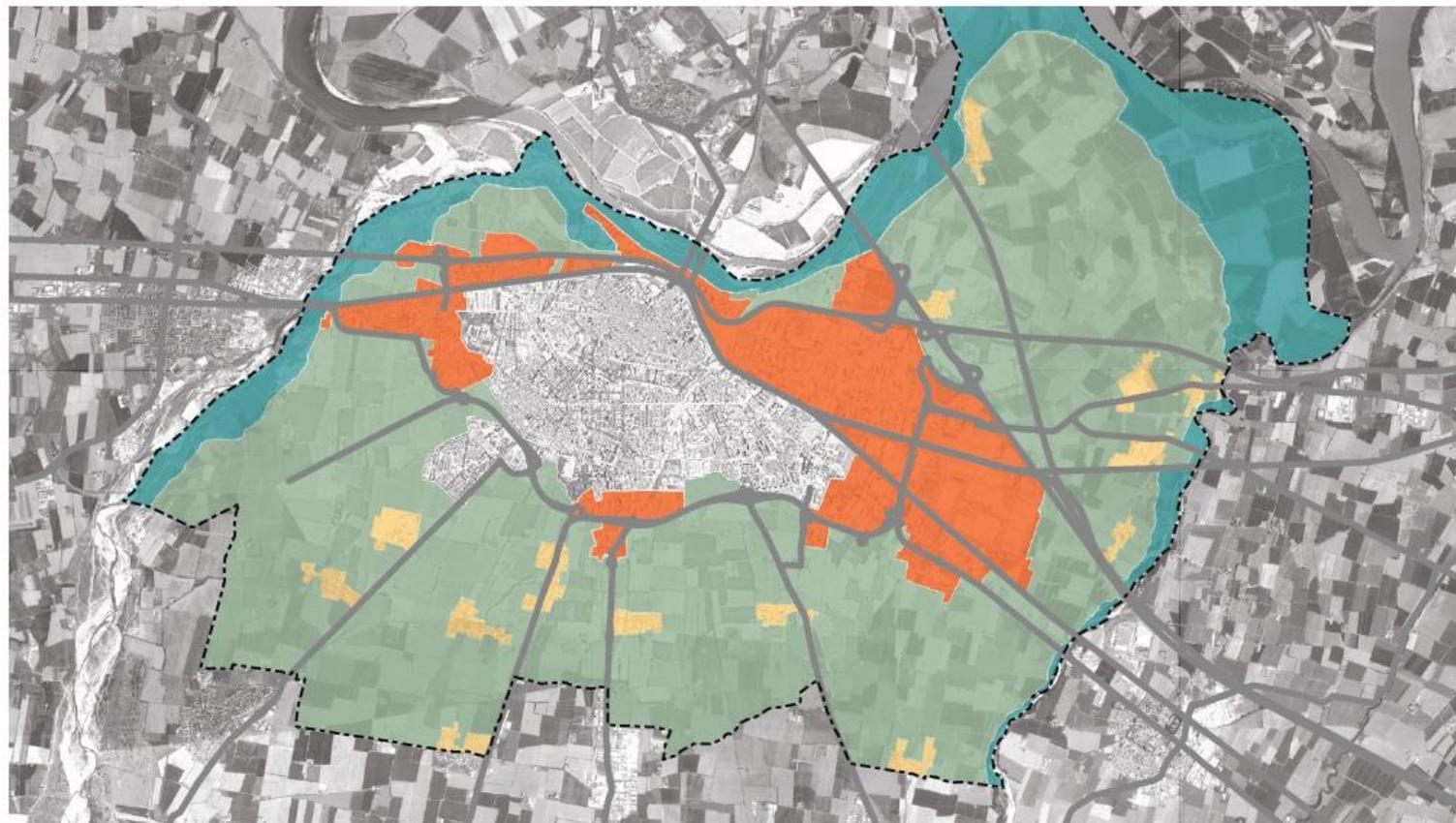
6

**La città delle relazioni
dinamiche**



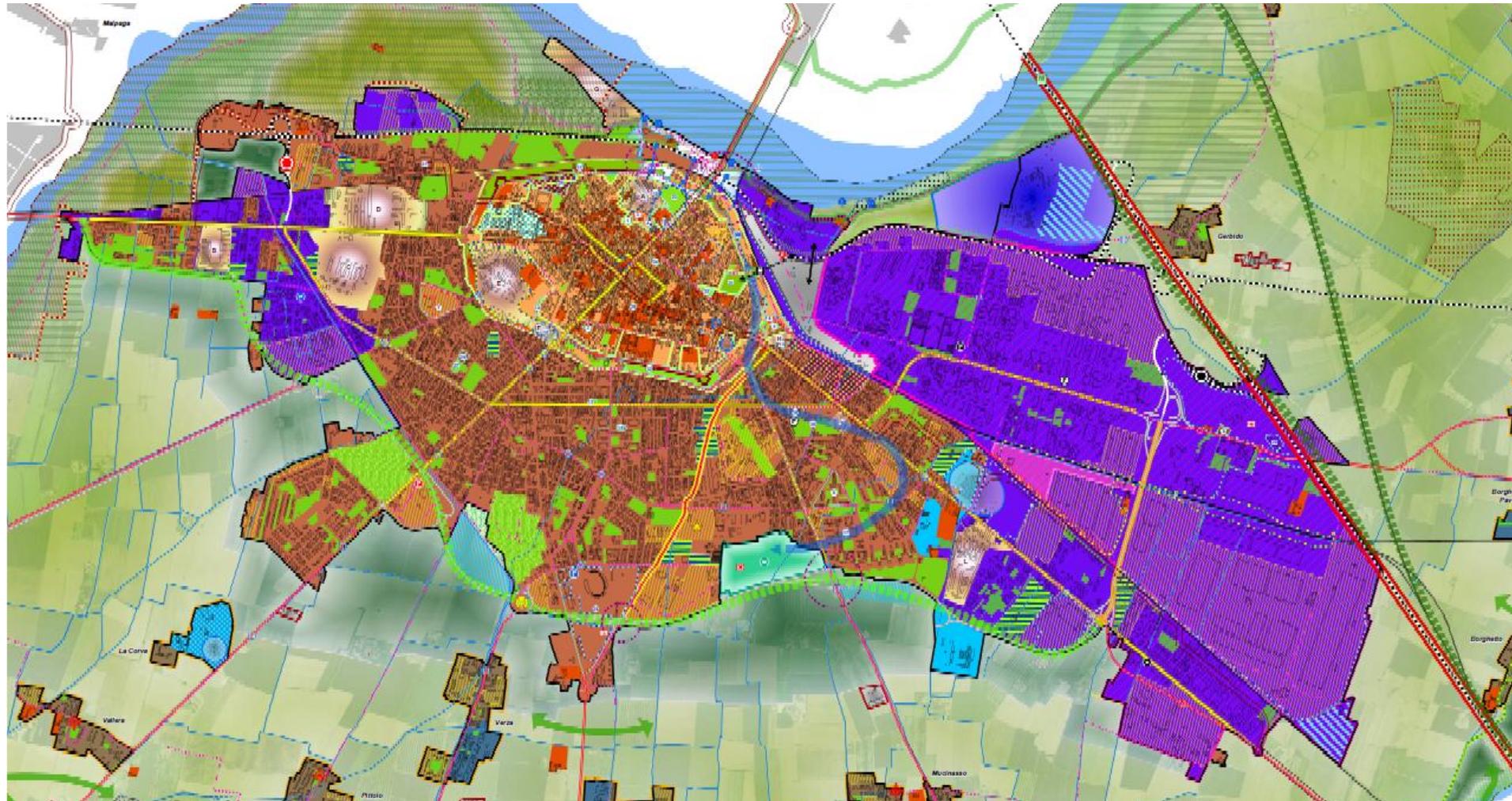
La città delle relazioni dinamiche

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



La Strategia per la Qualità Urbana ed Ecologica Ambientale

Tessuti produttivi consolidati



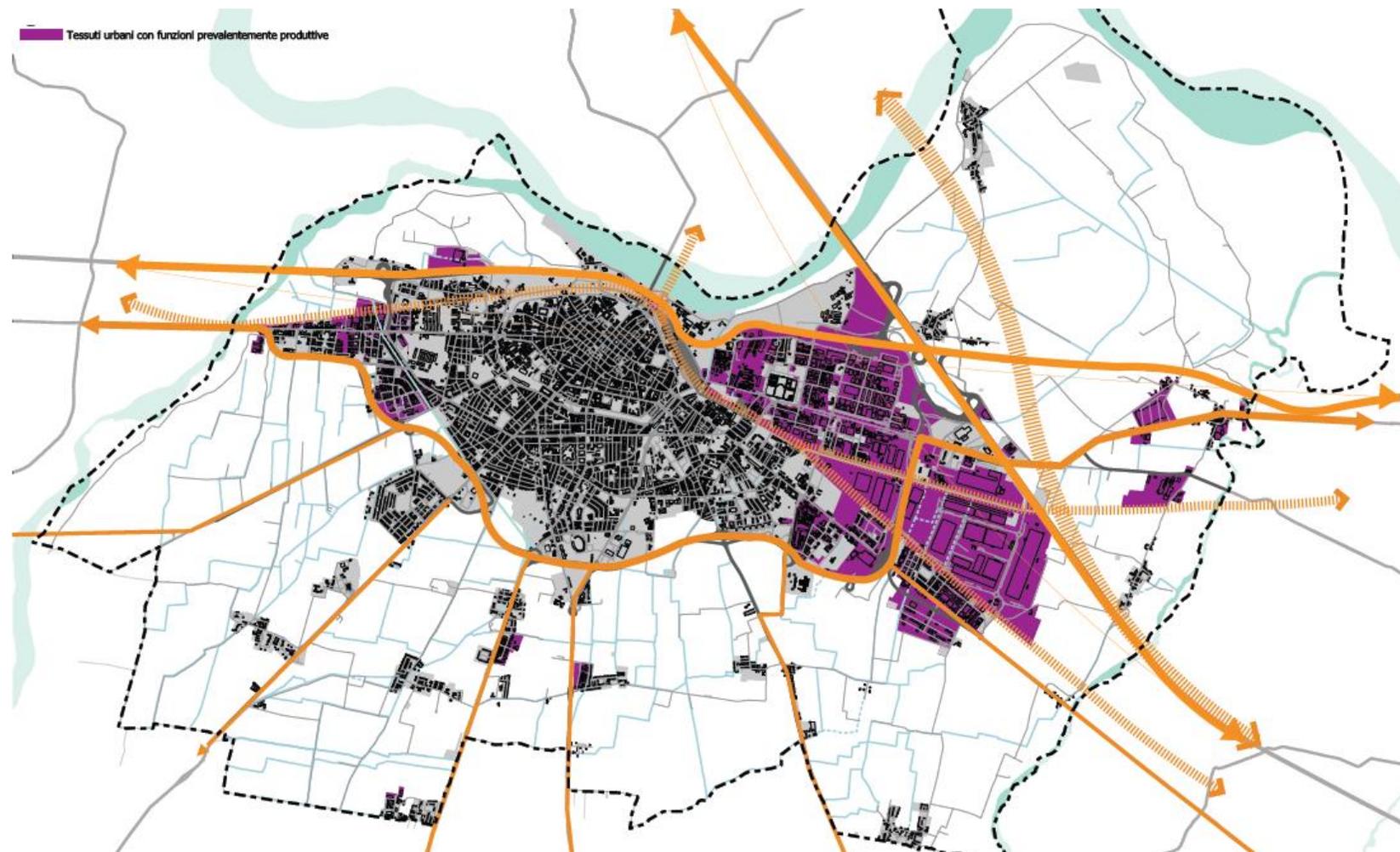
Il Sistema produttivo e logistico

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

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

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

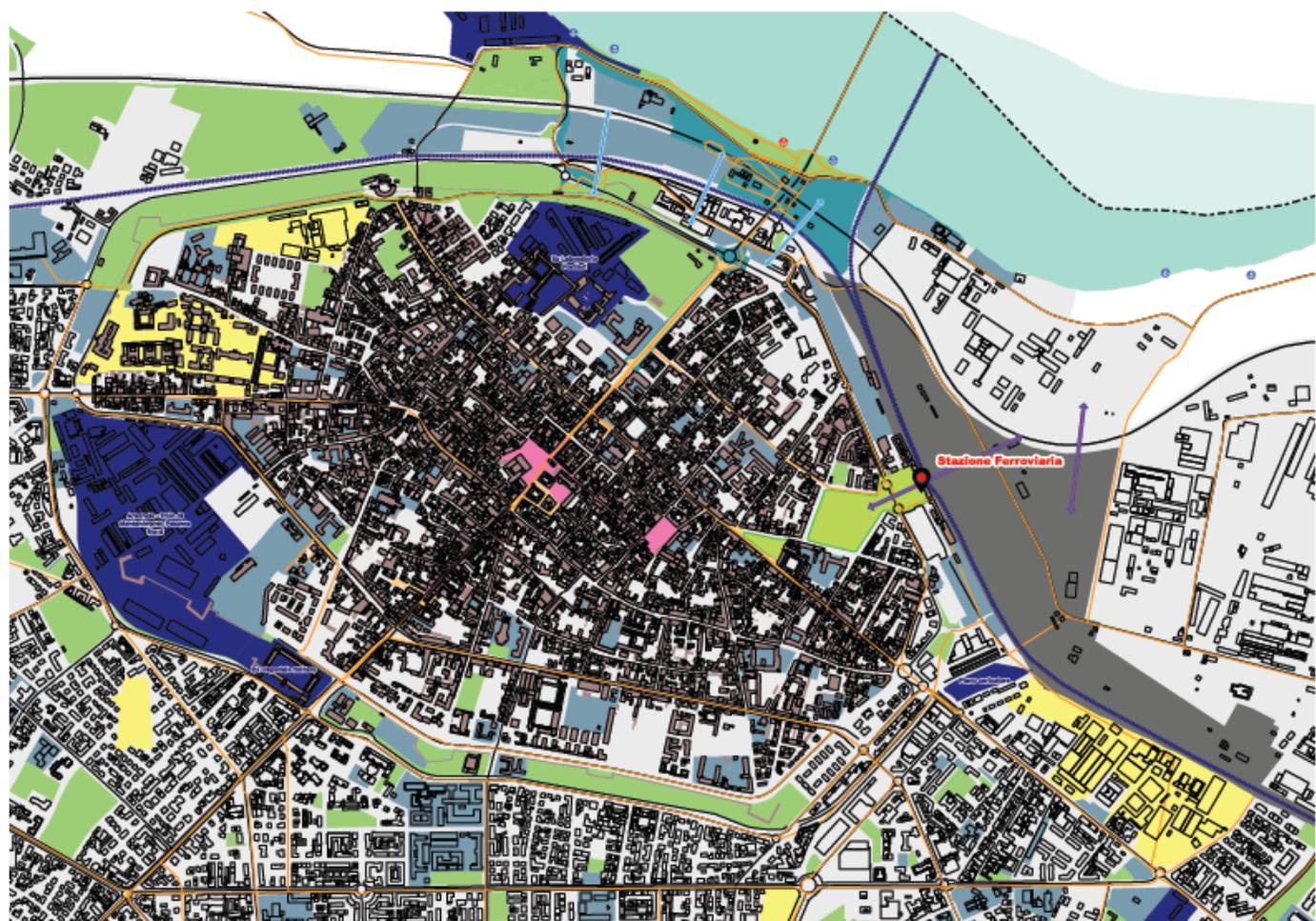
Proprio in ragione di ciò gli insediamenti produttivi e logistici si sono posti in corrispondenza degli accessi al sistema infrastrutturale d'area vasta, e sono andati ad occupare la fascia di territorio posta tra il sistema urbano centrale ed il Po, perciò tra la Via Postumia, la Via Emilia ed il naturale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



7

**La nuova Stazione ed il Polo
del Ferro**

La Stazione Ponte



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

La stazione situata nella parte nord della città si configura come un luogo di accesso e di uscita dalla polarità cittadina, tuttavia la ferrovia costituisce anche una barriera alle dinamiche urbane e al rapporto con l'emergenza fluviale.

Fondamentale per Piacenza è la qualità del luogo di arrivo e partenza dei movimenti pendolari, pertanto, alla luce delle problematiche legate sia all'infrastruttura ferroviaria, sia alle difficoltà di gestione di un traffico ferroviario in uscita ed in ingresso al Capoluogo di natura sia pendolare che merci, il piano conferma l'ipotesi di suddividere le due funzioni della mobilità ferroviaria in due nodi ferroviari distinti.

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

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



Il Polo del Ferro



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

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

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

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





Comune di Piacenza
Grazie per l'attenzione

Piacenza | 18 aprile 2024