

CITTÀ DI PIACENZA

—

PROGETTO

DI

PIANO REGOLATORE E DI AMPLIAMENTO

RELAZIONE





C I T T A' di P I A C E N Z A

PROGETTO GENERALE DI MASSIMA DI PIANO REGOLATORE E
DI AMPLIAMENTO

- - - - -

R E L A Z I O N E

La presente relazione accompagna ed illustra il progetto definitivo del piano regolatore e di ampliamento della città di Piacenza.

Esso è composto di n. 9 tavole in iscala 1:1250 per la zona interna, di n. 3 tavole in iscala 1:4000 per la zona esterna (piano d'ampliamento), di un quadro d'unione in iscala 1:5000, di una planimetria generale in iscala 1:5000 per la zonizzazione e di una carta al 25000 per la fognatura e sistemazione idrica e per l'aeroporto.

Detto progetto è stato redatto tenendo presenti:
a) - Le direttive tracciate dalla Commissione giudicatrice del concorso indetto il 28 ottobre 1932 N° 11200/37.

b) - Le norme circa i piani regolatori fissate dalla Circolare del Ministero dell'Interno comunicata dalla R.a Prefettura con nota in data 1° Dicembre 1934 N° di prot. 16908 Div. 4.a -

Si sono quindi adottate le soluzioni più bri-

lanti dei vari progetti premiati e si è provveduto a connetterle armonicamente nel quadro della realtà urbanistica della città che è bensì un capoluogo di provincia pulsante di vita, ma non ha i bisogni e la forza espansiva di una metropoli in dipendenza anche della posizione topografica troppo vicina a Milano e dei dati statistici relativi all'incremento demografico.

Si sono tenute presenti le ridotte possibilità finanziarie del Comune di Piacenza abbandonando le soluzioni che pur brillanti, in linea teorica, non avevano possibilità di pratica ed economica realizzazione anche in tempo lontano. - Con tutto ciò l'insieme dei lavori e delle opere previste nel piano è risultato ponderoso. -

Si è data particolare importanza al piano di ampliamento mentre grande prudenza fu seguita nello studio del piano regolatore edilizio della città entro le mura limitandolo alle opere necessarie per il miglioramento delle comunicazioni e delle condizioni igienico-sanitarie.

= SCOPI DEL PIANO REGOLATORE =

La necessità di un piano regolatore è stata impostata a Piacenza più che dal lento, graduale aumento della popolazione, dalle accresciute difficoltà di



movimento create dal traffico di transito che, in questi ultimi anni, è venuto crescendo in modo tanto improvviso quanto sensibile.

L'aumento di popolazione ha dato luogo specialmente nell'immediato dopo guerra, ad un sorgere caotico di fabbricati che ha dilagato particolarmente a est e a ovest della città rispettivamente lungo la Via Emilia, strada statale N° 9 e lungo la Padana Inferiore, strada statale n. 10.

A chi esamina la pianta della città di Piacenza appare subito evidente come essa sia notevolmente estesa da ovest ad est ed invece poco sviluppata da nord a sud. Ostacolata nel suo sviluppo verso Nord dal fiume Po, Piacenza deve avere la sua naturale espansione nella zona che si apre a ventaglio a sud delle ferrovie Piacenza-Alessandria e Piacenza-Bologna, fino alla strada delle polveriere.-

Riterremo quindi scopi principali del presente progetto:

1°) - Creare una opportuna rete stradale per lo smaltimento del traffico di transito e del traffico provinciale.

2°) - Favorire e disciplinare lo sviluppo della Città nella zona a sud (piano di ampliamento).

3°) - Istituire il piano regolatore interno preve-

dendo limitate e caute demolizioni per creare le trasversali di transito, per correggere viziosi tracciati stradali e per ragioni d'indole igienica ed estetica.

4°) - Disciplinare lo sviluppo dei servizi pubblici e creare i mancanti e, in primo luogo, la fognatura.

= TRAFFICO DI TRANSITO E TRAFFICO PROVINCIALE =

Le strade che convogliano verso la città il traffico di transito sono le seguenti:

1°) - La via Emilia, statale n. 9 (Milano-Bologna).

2°) - La Padana inferiore, statale n. 10 (Cremona-Alessandria).

3°) - La strada della Val Trebbia, statale n. 45 (Piacenza-Bobbio-Genova).

Tenuto presente il concetto affermato dalla Commissione esaminatrice dei progetti presentati al concorso per il piano regolatore, non dovere il traffico di transito attraversare il nocciolo centrale della città perchè ciò porterebbe a inevitabili grandi demolizioni future e nemmeno dovere essere limitato alla percorrenza dell'anello di circonvallazione in quanto ciò importerebbe giri viziosi, si ritenne conveniente adottare le risoluzioni che veniamo sotto esponendo.

= CIRCONVALLAZIONE INTERNA A NORD DELLA CITTA' =



Le difficoltà cinematiche imposte dall'elevato traffico di transito affluente dalla Via Emilia impongono adeguati provvedimenti. Scartata, dopo un attento esame ed accurato studio, per la spesa ecce- siva che si sarebbe incontrata, la deviazione che avrebbe dovuto collegare passando a nord della stazione ferroviaria, l'attuale cavalcavia per Cremona col ponte per Milano, non restava altra soluzione che il miglioramento della attuale strada di circonvallazio- ne interna che congiunge Barriera Milano con il piaz- zale della Stazione e quindi con Barriera Roma. Ben è vero che il traffico Bologna-Milano è destinato ad affaticare assai il tronco fra Barriera Roma e i Molini degli Orti e attraversa normalmente le strade di accesso alla stazione ferroviaria, ma allo stato attuale delle cose una soluzione radicale risultereb- be sempre costosissima e praticamente inattuabile.

Il Comune ha già provveduto ad allargare a 20 metri la strada in parola dai Molini a Barriera Ro- ma costruendo quivi un largo piazzale ed ha già si- stemato il Viale S. Ambrogio che congiunge Barriera Milano con la stazione.

Occorrerà quindi provvedere all'allargamento ^{via} di detta nel tratto tra il piazzale della Stazione e la Chiesa delle Torricelle, già previsto nella

convenzione con la S. I. F. T., (Società Italiana Ferrovie e Tramvie), allargando sensibilmente anche la curva a Barriera Roma. Con tali provvedimenti e con altri accessori di cui diremo più oltre questa arteria principale di traffico verrà ad avere un andamento planimetrico che si può ritenere soddisfacente e una larghezza che va da un minimo di m. 15 ad un massimo di m. 20.

Fra Barriera Milano e Barriera Torino il traffico di transito seguirà i bastioni, destinati a rimanere strade di passeggiata e di riposo, solo per un breve tratto e verrà quindi immesso, in corrispondenza della ridotta provvisoriamente utilizzata come stand di tiro a volo, sulla circonvallazione esterna opportunamente allargata. Si eviterà così il giro vizioso e la retrocessione all'altezza del torrente Fodesta nonché il grave inconveniente dell'attraversamento obbligato, in tale punto, della importantissima corrente di traffico diretta e proveniente da est. -

La circonvallazione interna sui bastioni, indatta al traffico veloce per ragioni di altimetria e planimetria, potrà essere proseguita fino alla Madonna di Campagna.



Un altro problema che si presenta con particolare importanza ed interesse è quello del traffico nord-sud.

Evidentemente questo traffico si affaccia alla Città e tende ad attraversarla non essendo conveniente per l'eccessiva lunghezza l'anello di circonvallazione esistente sotto le mura.

E, d'altro canto, deve scartarsi l'ipotesi di un attraversamento della città per corso Vittorio Emanuele e Via Cavour in vista delle ragioni già precedentemente esposte. Fu necessario quindi studiare due trasversali che, pur attraversando la città, si allontanassero sensibilmente dal centro, una ad ovest e l'altra ad est.

Per quella ad est, di maggiore importanza, si è venuti nella determinazione di deviare le linee di traffico alla Galleana mediante una nuova arteria che entri in città nei pressi del bastione di S. Caterina in modo da imboccare direttamente Via S. Stefano, passi nei pressi del Duomo e per Via Trebbiola e Cantone dell'Abbondanza si congiunga, mediante il terrapieno già costruito, al Viale S. Ambrogio, tra Barriera Milano ed il piazzale della Stazione. Questa nuova strada è stata progettata di m. 25 fuori dalla città e di m. 15 nell'interno onde evitare de-

molizioni certo ~~accessivamente~~ costose se pur non dannose dal lato urbanistico.

Importante sussidiaria sarà l'altra arteria di analoghe caratteristiche che, innestandosi sul prolungamento di Via Giordani, unirà Piazza S. Antonino alla Galleana e servirà ottimamente per il traffico locale diretto al centro della città.

La trasversale nord sud a ovest della città, è, come già si è detto, di minore importanza della precedente potendo essa assorbire solamente il traffico di transito proveniente da Barriera Genova. Il suo tracciato segue il Viale Beverora, Cantone delle Asse, lambisce Piazza del Borgo indi, per Cantone S. Eufemia, attraversa Via Borghetto, passa a ovest della Chiesa di S. Sisto e giunge a Porta Soccorso.

Detta strada ha una funzione preminente di distributrice nel transito interno, serve a decongestionare Piazza del Borgo e ad alleggerire il traffico di Via Poggiali in quanto collega fra loro Via Mazzini, Via S. Marco e Via Borghetto.

= TRASVERSALE EST-OVEST =

E' imposta dalle necessità cinematiche originate dal traffico est-ovest cioè da quello che, proveniente da Cremona e da Bologna, tende ad attraversare la città nel senso longitudinale per uscire dalla



Barriera Torino sulla Padana inferiore.

Le due linee di traffico vengono a confluire sulla Via Emilia e precisamente in corrispondenza del bivio del cavalcavia.

E' pertanto opportuno impadronirsene fino da questo punto allo scopo di divergere il traffico con direzione Genova a Torino da quello che si dirige su Milano alleggerendo in tal modo il tronco Molino degli Orti - Barriera Roma.

Ciò riesce attuabile per mezzo di una nuova strada che staccandosi da quella che conduce al Quartiere Regina Margherita, a poca distanza dalla Via Emilia, sbocca alla Barriera Farnesiana e immette tanto sulla attuale circonvallazione a sud che sullo stradone Farnese, prosegue per Via Venturini, essa pure opportunamente allargata, e, per Viale Castello, sfocia alla Barriera Torino.

= STRADA DELLA VAL TREBBIA =

Le provenienze da tale strada possono utilizzare la trasversale orientale nord-sud già descritta ovvero tendere a Cremona o Bologna e Torino percorrendo l'anello di circonvallazione.

= STRADA DI CIRCONVALLAZIONE A SUD SOTTO LE MURA =

Tale strada di circonvallazione ha già oggi, una notevole funzione sussidiaria nello smaltimento

del traffico di transito. Si è quindi previsto, d'intesa col Compartimento di Bologna dell'A. A. S. S., il suo allargamento a 20 metri nonché la sistemazione di curve e rettifiche nei punti più disagi evoli in modo da renderla adatta alle funzioni cui è destinata.

= NUOVA STRADA DI CIRCONVALLAZIONE A SUD =

Si è infine progettata una nuova strada di circonvallazione che staccandosi dalla Via Emilia a S. Lazzaro Alberoni, ad est del torrente Riello, raggiunge, appena attraversata la provinciale di Carpaneto, la "strada delle polveriere" seguendone approssimativamente il tracciato, salvo alcune inevitabili rettifiche, fino all'incrocio con la strada Gragnana.

Questa strada non è di immediata attuazione; la sua necessità sarà sentita solamente il giorno in cui il traffico tangenziale est-ovest avrà assunto un notevole sviluppo e quando l'attuale strada di circonvallazione, in dipendenza dell'auspicato sviluppo a sud delle mura, sarà divenuta una vera via cittadina.

Questa nuova strada si è quindi progettata della larghezza di m. 12 aumentabili fino a m. 25 man mano che le esigenze del traffico lo richiederanno.

I provvedimenti di cui sopra è cenno discipli-



neranno in modo soddisfacente il traffico veloce di transito; altri debbono studiarsi per il traffico più strettamente provinciale con origine e fine in città.

Esso oltre svolgersi di conserva con quello di transito sulla Via Emilia, sulla strada di Val Trebbia e sulla Padana Inferiore si sviluppa in modo preponderante sulle strade:

1° Gragnana

2° di Gossolengo

3° di Bettola

4° di Carpaneto

= STRADA GRAGNANA = Questa strada presenta un movimento limitato perchè interrotta dal fiume Trebbia.

= STRADA DI GOSSOLENGO = Di questa strada che entra direttamente in città per Barriera Genova si è previsto l'allargamento a metri 20, nel tronco compreso fra la strada delle polveriere e l'attuale circonvallazione sotto le mura.

= STRADA DI BETTOLA = Questa strada confluiscerebbe nella statale di Val Trebbia alla Galleana. Da questo punto partiranno quindi tre strade: a) la statale di Val Trebbia propriamente detta: b) - La strada da costruirsi in prolungamento di Via Giordani che immetterà nel centro cittadino il traffico provinciale

le; c) - la nord-sud già descritta.

Si avrà così un considerevole alleggerimento sull'ultimo tronco della statale n. 45 che non si trova attualmente in condizioni ideali specie alla confluenza della strada di Gossolengo. -

= STRADA DI CARPANETO = Il tronco che entra in città da Barriera Farnesiana imboccando lo Stradone Farnese è di recente costruzione. Se ne è previsto l'allargamento a m. 20 fra la nuova circonvallazione e la Barriera Farnesiana.

Le grandi maglie delle linee di traffico avvilluppanti la città risultano così sistamate.

PIANO REGOLATORE INTERNO

Contempla lievi modifiche della situazione attuale e limitate demolizioni. Queste ultime sono, nel la maggior parte, rese necessarie dall'apertura delle trasversali sopra descritte e risultano urbanisticamente ed igienicamente utili.

La trasversale orientale nord-sud già sommariamente illustrata entra in città imboccando la Via S. Stefano di cui si è prevista la demolizione sul lato ovest, attraversa direttamente Via Scalabrini, congiungendosi con Via della Prevostura e, passando



presso il Duomo, di cui si prevede l'isolamento, per via della Mosca, Via Trebbiola e Cantone dell'Abbondanza va a sboccare sul Viale S. Ambrogio. Questa arteria è stata prevista della larghezza minima di m. 15.

La trasversale occidentale Nord-Sud anch'essa già sommariamente descritta, sfrutta per il primo tratto il percorso di Viale Beverora fino al canto-ne delle Asse che percorre, attraversa quindi Via Castello, Via Taverna e Via Campagna lambendo piazza del Borgo opportunamente allargata e per il Cantone S. Eufemia, tagliando Via Mazzini e Via S. Marco, giunge a Via Borghetto in corrispondenza dell'incrocio con Via S. Tommaso e arriva quindi, in rettilineo, a Porta Soccorso.

Questa trasversale è pure stata prevista della larghezza minima di m. 15 con tracciato che risulta altimetricamente movimentato.

La trasversale est-ovest prevede l'allargamento di Via Venturini a m. 15 con demolizioni sul lato nord della via stessa e opportuno raccordo allo stradone Farnese.

Tale trasversale sboccherà a Barriera Torino, sul piazzale ivi progettato, in linea retta, correggendo le attuali contorsioni di tracciato.

= PIAZZA CAVALLI e centro urbano

La rettifica fra Via Cavour e Largo Battisti è ormai in atto e se ne renderà, tra breve, inevitabile il completamento. Essa riuscirà assai utile alle locali necessità.

E' stata altresì prevista, al centro, la demolizione dell'attuale Mercato Coperto ormai cadente e di alcune case contigue per far luogo al nuovo palazzo delle Poste e Telegrafi che avrà un fronte in Via Romagnosi e un altro su Via Cavour.

Il fronte verso est del Largo Battisti è stato alquanto arretrato generando un piazzale di smistamento che favorisce l'imbocco di Via Solferino, mentre sul fronte ovest si è progettato il prolungamento dei portici fino alla Via Garibaldi e quindi, lungo quest'ultima via, fino alla ex Chiesa di S. Ilario.

Si è ritenuto necessario l'allargamento di Via Illica per favorire l'accesso a Piazza Cavalli dal lato di Via Garibaldi. L'allargamento è previsto in prosecuzione della linea dei portici già esistenti in Piazzetta delle Grida.

= CHIESA DI S. FRANCESCO = Della Chiesa di S. Francesco si è progettato l'isolamento completo:

Dalla parte di Via Venti Settembre verranno demoliti tutti quei piccoli negozi che sono stati addos-



sati alla Chiesa stessa, deturpandola nelle sue linee.

La parte absidale verrà pure isolata mediante una strada pedonale che, lambendola, congiungerà Via XX Settembre con Via Sopramuro. Il dislivello esistente fra le due strade sarà superato con una gradinata e la maggior area stradale non necessaria al transito verrà sistemata a verde.

Il lato verso Via Sopramuro già per la maggior parte scoperto e prospiciente su piazzale pubblico, verrà isolato con le demolizioni di prossima effettuazione per la già citata rettifica tra Via Cavour e Largo Battisti.

= NUOVA STRADA CONGIUNGENTE L'ATTUALE CENTRO URBANO CON LA NORD-SUD A EST. - Il piazzale di fianco alla Chiesa di S. Francesco verrà, in progresso di tempo, ampliato con le demolizioni dell'ultimo nucleo di case rimaste tra Via Sopramuro e Via S. Donnino. La via Sopramuro verrà pure allargata e imboccherà il Vicolo del Tarocco, attraversando quindi i Chiostri del Duomo fino ad incontrarsi con la Nord-Sud in via del la Prevostura.

Si raggiungono così due scopi di notevolissima importanza:

1°) - Si pone la nuova arteria di transito da nord a sud in comunicazione col centro alleggerendo nel

contempo Via XX Settembre che, per la ristretta sezione, servirà esclusivamente al transito pedonale;

2°) - Si valorizza l'artistica mole del Duomo e si compie opera d'igiene colla demolizione delle casupole che vi si sono venute addossando.

Si seguono così anche i suggerimenti della Commissione giudicatrice del Concorso, si conserva alla Via XX Settembre la sua fisionomia e la sua tranquilla caratteristica commerciale evitando di affrontare il problema del suo allargamento che riuscirebbe costosissimo e sporporzionato alle possibilità finanziarie del Comune.

Il piazzale a sud di S. Francesco rappresenterà il naturale punto di arrivo e di partenza delle correnti di traffico dirette e provenienti dal centro cittadino.

= VIA BENEDETTINE = Ad allacciare la stazione con il centro della città servono ora malamente due anguste arterie: via Roma e via Romagnosi. Impellente è la necessità di creare una nuova strada che agevoli le comunicazioni con il centro.

La Via Benedettine, opportunamente allargata sul lato sud, risolve nel miglior modo questa necessità perché immette direttamente sul Viale Risorgimento.

La larghezza minima di questa nuova strada si



prevede di m. 12. Le demolizioni necessarie costituiranno un'opera preziosa di risanamento igienico in questa zona che, più di ogni altra, può trarre vantaggio dall'esecuzione del piano regolatore.

= VICOLO BENEDETTINE = Per favorire il risanamento del quartiere di S. Agnese e la lottizzazione del terreno ad orto adiacente alla circonvallazione a nord fra la stazione e la Barriera Milano in relazione all'apertura della trasversale orientale Nord-Sud e per sistemare inoltre le vicinanze immediate della Stazione Ferroviaria si è prolungato il vicolo Benedettine fino alla trasversale predetta e di qui fino alle nuove strade di lottizzazione, già iniziate.

Esso verrà allargato e sistemato altimetricamente e planimetricamente e contribuirà a migliorare le attuali precarie condizioni sanitarie ed edilizie della zona.

= ALLARGAMENTO DI VIA TIBINI - CANTONE DELLA NEVE E CANTONE CACCIALUPO. - E' stato previsto per migliorare la comunicazione diretta fra la stazione e lo Stradone Farnese che provvede ottimamente a distribuire il traffico nelle varie direzioni.

Le demolizioni in Via Tibini si sono progettate su entrambi i lati: a nord perchè già iniziate per la costruzione del Rione Alberoni; a Sud allo scopo



prevede di m. 12. Le demolizioni necessarie costituiranno un'opera preziosa di risanamento igienico in questa zona che, più di ogni altra, può trarre vantaggio dall'esecuzione del piano regolatore.

= VICOLO BENEDETTINE = Per favorire il risanamento del quartiere di S. Agnese e la lottizzazione del terreno ad orto adiacente alla circonvallazione a nord fra la stazione e la Barriera Milano in relazione all'apertura della trasversale orientale Nord-Sud e per sistemare inoltre le vicinanze immediate della Stazione Ferroviaria si è prolungato il vicolo Benedettine fino alla trasversale predetta e di qui fino alle nuove strade di lottizzazione, già iniziate.

Esso verrà allargato e sistemato altimetricamente e planimetricamente e contribuirà a migliorare le attuali precarie condizioni sanitarie ed edilizie della zona.

= ALLARGAMENTO DI VIA TIBINI - CANTONE DELLA NEVE E CANTONE CACCIALUPO. - E' stato previsto per migliorare la comunicazione diretta fra la stazione e lo Stradone Farnese che provvede ottimamente a distribuire il traffico nelle varie direzioni.

Le demolizioni in Via Tibini si sono progettate su entrambi i lati: a nord perchè già iniziate per la costruzione del Rione Alberoni; a Sud allo scopo

di creare un facile imbocco alle due estremità verso il viale dei Mille e il Cantone della Neve.

Nel Cantone della Neve e in via Caccialupo invece le demolizioni si eseguiranno solamente su di un lato in modo da portare la strada ad una minima larghezza di m. 15.

= PIAZZA DEL BORGO = Un altro importante nodo di traffico è la Piazza del Borgo che funziona da distributore delle varie correnti interne che confluiscono nella parte ovest della città. Da tale funzione nasce la necessità di provvedere alla sua sistemazione ed ampliamento.

Si è già visto come la Nord-Sud occidentale tocchi la piazza del Borgo, allargandola dalla parte ovest.

Altra importante e indifferibile sistemazione è l'allargamento di Via Taverna sul lato Sud nel primo tratto fino al Cantone S. Bernardo, eliminando l'attuale strozzatura che genera pericolosi ingorghi.

Infine, si rende necessario l'allargamento dello sbocco di Via Poggiali in modo da portare tale via, che in quel punto è larga solo m. 4,20 a m. 9,00.

Con tali lavori è da prevedere che si miglioreranno assai le condizioni di movimento sia nella piazza che nelle arterie ad essa convergenti.



(19)

= CORSO VITTORIO EMANUELE E VICOLO DELL'EDILIZIA =

Si è progettato l'allargamento di Corso Vittorio Emanuele, dalla Barriera Genova fino allo Stradone Farnese, dalla parte di levante, in modo da arretrare la linea dei fabbricati su quella del Palazzo dell'Edilizia già costruito con questo scopo.

Si è pure previsto il prolungamento del Vicolo dell'Edilizia, ora a fondo cieco, fino all'incontro con Via Solférino.

= VIA S. SIRO = Questa via è stata allargata, nel presente progetto, nel primo tratto compreso tra Corso Vittorio Emanuele e Via Solferino.

L'allargamento si è portato fino sulla linea attuale del teatro Politeama.

= ALTRÉ PICCOLE SISTEMAZIONI sono: l'allargamento di Via Gaspare Landi all'imbocco di Via S. Siro, l'allargamento del Vicolo S. Andrea, trasversale di Via Taverna e la demolizione progettata in Via Scalabrini, nei pressi della Chiesa di S. Paolo, dello sperone che si protende nella via stessa tra le Vie Nicolini e S. Paolo, nonchè l'apertura e la sistemazione del Vicolo di S. Apollonia e del Vicolo Passeggeri.

L'allargamento di Vicolo Moroni è stato previsto per dare al Pubblico Macello, un accesso più a-

datto dell'attuale di Via Scalabrini sempre assai movimentata.

= MERCATI RIONALI = Ne sono stati previsti due: il primo a Barriera Roma nel triangolo compreso tra il Vicolo Barrozzieri, Via Scalabrini ed il Pubblico Passeggiò ed il secondo all'incrocio tra via Taverna e la strada di S. Bartolomeo.

L'ubicazione scelta, l'area assegnata, l'accesso facile fanno ritenere risponderanno soddisfacentemente alla loro funzione.

= PALAZZO DEL TRIBUNALE = Per il nuovo palazzo del Tribunale, (l'attuale è, forse, il meno decoroso d'Italia) si sono previste tre possibili località di nuova costruzione. La prima, interessa un'area di circa mille metri quadrati (che avrebbe il grande vantaggio di essere centrale), ora coperta da fabbricati, situata allo sbocco di Via XX Settembre in Piazza del Duomo e compresa tra la Piazza stessa, Via Chiapponi, Vicolo del Tarocco e Cantone del Tarocco.

Le altre due possibili zone sono situate all'incrocio delle Stradone Farnese con Corso Vittorio Emanuele, l'una a destra, l'altra a sinistra dello stradone stesso. Sono però meno centrali della prima.

= BAGNI PUBBLICI = Il vecchio stabilimento indecoroso è stato demolito e si è già provveduto, nel



palazzo dell'ex Albergo S. Marco, ora di proprietà comunale, a sistemare, insieme con tale servizio, un albergo diurno.

= LICEO CLASSICO = Il nuovo liceo sta sorgendo sull'area del vecchio stabilimento bagni di fronte al Palazzo Farnese. Sarà uno dei migliori edifici della città con linee architettonicamente pregevoli.

= ISTITUTO MAGISTRALE = Resterà allogato, (previo opportuno trasferimento della scuola di avviamento professionale Angelo Genocchi nel palazzo attualmente occupato dal Liceo Classico) nel vecchio convento di S. Pietro in Via Romagnosi.

PIANO D'AMPLIAMENTO

Si è visto che lo sviluppo della città deve essere favorito in direzione sud.

Il piano di ampliamento interessa pertanto la zona delimitata verso nord, dalle ferrovie Piacenza-Alessandria e Piacenza-Bologna, verso sud dalla nuova strada di circonvallazione di cui si è parlato.

Pur non volendo escludere ogni possibilità di sviluppo edilizio nella zona a nord della ferrovia Piacenza-Alessandria pure si ritiene di non doverse ne occupare essendo tale zona soggetta ad infiltrazioni in conseguenza delle variazioni di livello del

Po.

Per alleviare la servitù indotta dalla cintura degli impianti ferroviari particolarmente gravosa per le industrie situate a nord degli stessi si è progettato un sottopassaggio per veicoli dove esiste attualmente il sottopassaggio per pedoni.

Infatti il cavalcavia della statale n. 10 per Cremona obbliga ad un giro viziosissimo aggravando le condizioni di traffico sulla Via Emilia, che occorre riservare, per quanto possibile, al solo traffico di transito.

Si esamini ora la zona più particolarmente destinata all'ampliamento cittadino e posta a sud delle linee ferroviarie Alessandria-Bologna. Il territorio ad ovest della città, compreso fra la predetta ferrovia e la strada Padana Inferiore è stato riservato alla Colonia Agricola dell'Ospedale Psichiatrico e, per la parte prossima a Barriera Taverna, si è proceduto al tracciamento di nuove strade di lottizzazione per favorire le nuove richieste di costruzione.

Detta zona è attraversata da una strada che tracciata con curve ad ampio raggio in prolungamento alla strada Gragnana immetterà nella strada di circonvallazione sotto le mura evitando la Barriera Torino e alleggerendo così in questo tratto il traffi-



co di transito alla statale n. 10.

Per il territorio compreso fra la Padana Inferiore ed il prolungamento della strada dei Bulgheroni, opportunamente allargata, (Zona Infrangibile) si è provveduto prolungando due strade dell'Infrangibile già parzialmente eseguite fino a sboccare nella strada dei Bulgheroni medesima. Le altre lottizzazioni lungo la strada di circonvallazione sono state concordate con i proprietari interessati.

Il territorio compreso tra il prolungamento della strada dei Bulgheroni e la strada di Gossolengo è stato riservato alla costruzione del nuovo campo polisportivo come si dirà più oltre e ad area per le fiere e i divertimenti.

All'espansione edilizia si è però riservata una striscia di terreno parallela a quest'ultima strada.

Dalla statale n. 45 per Bobbio fino alla provinciale per Carpaneto si estende, a sud delle mura, la zona che meglio si presta allo sviluppo edilizio della città. Essa è però tagliata in due dalla ferrovia elettrica Piacenza-Bettola.

Ad ovviare in parte a tale inconveniente si è progettata a sud delle mura una strada di collegamento parallela alla circonvallazione.

Il territorio a sud delle mura demolito dalla

strada di Genova e dalla Ferrovia di Bettola, è attraversato dalle due importanti arterie di cui già si è parlato: la trasversale nord-sud e la strada tracciata in prolungamento di Via Giordani fino alla Galleana. Tali arterie hanno, come già si è detto, una larghezza di m. 25 ciascuna.

Su di esse vengono normalmente a incrociarsi le strade di lottizzazione propriamente dette della larghezza di m. 12 fra loro parallele.

Si è cercato di ridurre al minimo gli incroci delle strade secondarie di lottizzazione con le due arterie principali in modo da non creare intralci per il traffico di transito che è da prevedersi notevole specialmente sulla nord-sud.

L'area compresa tra le due strade principali suddette viene destinata a costruzioni signorili, a ville e giardini, secondo opportune norme che si riportano più avanti.

Un ampio piazzale da sistemare a verde è stato previsto, in fregio alla trasversale nord-sud. Detto piazzale sul quale sorgerà una Chiesa costituirà anche il centro di approvvigionamento del quartiere potendo gli edifici prospicienti la piazza essere adibiti a negozi.

La zona compresa tra la ferrovia di Bettola e

la strada di Carpaneto è stata lottizzata sviluppando il tracciato delle strade già esistenti e prevedendo anche qui una sistemazione a verde con costruzione di un edificio scolastico di fronte alla attuale Chiesa del Corpus Domini.

La zona compresa tra la strada provinciale di Carpaneto e la Via Emilia è solcata in leggera diagonale della nuova arteria, di cui già si è parlato, che convoglierà il traffico di transito che da Cremona e Bologna tende alle strade di Genova e di Voghera. Su questa e su quella in prolungamento della strada del Quartiere Regina Margherita fino alla Farnesiana, si sono dovute necessariamente orientare le altre strade di lottizzazione.

Si è cercato di disciplinare lo sviluppo della zona del Paradiso già compromessa dal sorgere inconsulto di costruzioni d'ogni genere, col tracciamento di alcune strade che regolino l'allineamento delle costruzioni future.

Nel quartiere si è previsto un piazzale con zone a verde e la costruzione di una scuola. L'area lungo la ferrovia Piacenza-Bologna si è invece lasciata ad uso di campi da giuoco.

= PUBBLICO PASSEGGIO = ZONE VERDI =

La sistemazione studiata prevede di conservare

il pubblico passeggiò, ed anche la cinta delle mura tuttora esistente intorno alla città, secondo il voto espresso dalla Soprintendenza all'Arte Medioevale e Moderna. I fossati della parte a sud della città, già parzialmente colmati, saranno imposti a parco e giardino e costituiranno una cintura verde di indubbio valore igienico.

Nè può ritenersi che il pubblico passeggiò costituisca una barriera alla libera espansione della città verso sud in quanto le comunicazioni saranno agevolmente assicurate dalle due trasversali previste fra Barriera Farnesiana e Barriera Genova; esso sarà conservato alle passeggiate mattinali e serotine dei Piacentini e inquadrerà assai bene la zona residenziale a ville posta a sud.

Le due trasversali sopra citate, raggiunta la quota del pubblico passeggiò con una rampa, ridiscendono dall'altra parte fino alla strada di circonvallazione sotto le mura e confluiscono quindi alla Galleana. Un passaggio pedonale potrà essere aperto in corrispondenza al bastione Corneliana e al prolungamento di Via Nicolini.

Nell'interno della città si sono rispettate tutte le zone verdi esistenti ed altre se ne sono create dove appena era possibile limitatamente alle aree

disponibili come si può osservare nella planimetria generale (zonizzazione).

Nel piano d'ampliamento ogni quartiere confina marginalmente colla campagna ed è stato altresì dotato di un ampio piazzale centrale con aiuole verdi.

= CAMPO POLI-SPORTIVO =

Per la costruzione del nuovo campo polisportivo è stata riservata, come si è già detto, la zona Fuori Barriera Genova, a ovest della strada di Gossolengo.

La superficie del terreno che è di circa diciotto ettari, si ritiene sufficiente allo sviluppo di tutti gli sport oggi praticati.

L'ubicazione è stata scelta appositamente non lontana dal centro della città e nelle vicinanze della Casa del Balilla e della Giovine Italiana (situata a Barriera Genova) che, per essere costrette tra il pubblico passeggiio e la strada di circonvallazione, non possiedono un adeguato campo sportivo.

= AEROPORTO =

Per l'aeroporto si è riservata una superficie di circa un chilometro e mezzo di diametro, compresa tra le due strade di Gossolengo e Gragnana che forniscono un facile accesso alla città.

Verrà così a trovarsi sufficientemente lontano

da zone fabbricate in modo da non rendere gravosa la servitù "altius non tollandi" che oggi il Demanio Aeronautico generalmente impone nel rapporto di uno di altezza per venti di distanza orizzontale dai limiti del campo. Pur rispettando tale criterio l'aeroporto risulta assai vicino alla città e dalla stessa facilmente accessibile.

= ZONIZZAZIONE =

Le zone sono state limitate a cinque e cioè: a fabbricazione intensiva, semintensiva, estensiva, industriale civile, industriale militare.

La zona a fabbricazione intensiva, indicata nel la planimetria con la lettera A) è limitata approssimativamente al territorio entro le mura già coperto di costruzioni rispondenti a tale caratteristica. Le norme di costruzione sono indicate all'articolo 4 dell'allegato regolamento.

La zona a fabbricazione estensiva (villini e ville signorili) indicata nella planimetria con la lettera C) è situata a sud della città e limitata approssimativamente dalla radiale nord-sud e dal prolungamento di Via Giordani. Essa comprende pure una striscia marginale esterna alle due strade sudette in modo che anche le costruzioni prospicienti le medesime abbiano il carattere del tipo C.

L'articolo 6 del regolamento annesso fissa le norme con le quali si può disciplinare questo tipo di costruzioni.

Per le costruzioni industriali civili (art. 7) si è riservata la zona a nord della Ferrovia Piacenza-Bologna, quella adiacente allo stabilimento Bargoni e quella in prossimità di S. Sisto. Tali zone sono indicate colla lettera D.

Le zone industriali militari, indicate con la lettera E., sono situate ad ovest della città ed il loro eventuale sviluppo si prevede verso la frazione di S. Antonio.

Tutte le altre zone del piano d'ampliamento sono riservate alla fabbricazione semintesiva e sono indicate nella planimetria generale con la lettera B.

Le norme che disciplinano questo tipo di costruzione sono indicate all'articolo ⁵ del Regolamento.

= FOGNATURA E SISTEMAZIONE IDRAULICA =

La città di Piacenza è attraversata da una rete di canali portanti acqua derivata dal Trebbia che in origine serviva a scopo di irrigazione e specialmente di forza motrice per mulini e piccoli opifici.

Questi canali, coperti man mano che se ne presentava la necessità, hanno servito e servono tuttora come fognatura primordiale. La maggior parte di

essi si riunisce nella parte bassa della città e dà luogo al Colatore Fodesta il quale sfocia liberamente nel Po quando esso è in magra, mentre entra in carico quando il livello del fiume raggiunge all'idrometro la quota di m. 5,50, pari a metri 47,16 sul livello del mare così che la chiavica di sbocco deve essere chiusa.

Avviene così che le acque luride del Fodesta, cui vengono ad aggiungersi quelle di pioggia del relativo bacino imbrifero nonchè le altre di infiltrazione del Po in piena, si accumulano nel fossato delle mura a nord e nella parte bassa della città.

Vengono pertanto a crearsi, dal lato igienico, condizioni veramente deplorevoli per tutta la parte bassa della città che comprende i quartieri più popolari e più abitati tanto più che la successiva decrescenza delle acque e l'apertura della chiavica del Fodesta non evita che le acque ristagnino ancora per parecchio tempo nelle cantine degli abitati.

Il Comune ha affrontato il complesso problema del risanamento integrale di tutta la zona urbana e suburbana nonchè della Bassa di Mortizza ed ha pertanto predisposto un progetto di bonifica e di fognatura servendosi all'uopo degli studi fatti dal Poggi nel 1912. Il programma generale della bonifica è il se-

guente:

1°) - Deviazione con canali diversivi delle acque provenienti dalla parte alta della pianura, e dai rivi derivati dal Trebbia e loro immissione nel torrente Nure (diversivo di est) e nel torrente Trebbia (diversivo di ovest) ad un livello superiore a quello di rigurgito in detti terreni delle massime pie- ne del Po.

2°) - Sollevamento meccanico e pompaggio in Po del le acque basse nei periodi in cui le piene del fiume ne ostacolano il libero deflusso naturale

Il comprensorio della bonifica urbana e suburbana di Piacenza e della Bassa Mortizza ha una superficie di Ha 3600 ed è limitato a nord dalle arginature maestre del fiume Po, a est ed a ovest dalle arginature maestre di rigurgito dei torrenti Nure e Trebbia e dai torrenti stessi fino allo sbocco dei Diversivi di Est e di Ovest, a sud dal Diversivo di Ovest, da una linea collegante le località Veggioletta e Colombarino, dal Rivo Riello fino alla linea ferroviaria di Bologna e quindi dal Diversivo di Est.

I due Diversivi, come si disse, divergono le acque alte dalla città, mentre quelle proprie del comprensorio di bonifica dovranno venir convogliate a due impianti che ne assicureranno lo scarico in

Po durante le piene, mentre defluiranno nel fiume naturalmente, per gravità, durante i periodi di magra.

Uno di tali impianti detto della Finarda, dalla località, presso cui sorge, allo sbocco del torrente Rifiuto è in corso di costruzione ed è destinato al servizio della zona urbana e suburbana della città; l'altro detto dell'Armalunga pure della località presso cui sorge, è già costruito, ed è destinato al servizio della bassa di Mortizza. Un canale, detto allacciante, di collegamento dei due collettori principali delle due reti (la Urbana-Suburbana e quella di Mortizza) permetterà il funzionamento del secondo impianto anche come ausiliario del primo.

Nella zona che più direttamente interessa la città di Piacenza ed il suo futuro sviluppo, la bonifica creerà quattro GRANDI COLLETTORI ai quali potranno defluire le acque di scolo con sicurezza di venire ricevute e smaltite e precisamente:

1°) - IL COLLETTORE DI NORD, costituito dal Rifiuto che opportunamente sistemato, anzichè sfociare nel fiume Po a nord - ovest della città, viene convogliato lungo la linea ferroviaria di Alessandria, riceve il colatore Fodesta e sottopassando il terramp pieno della Ferrovia di Milano arriva all'attuale

foce del Rifiuto in località Finarda, sbocca in Po immettendovi naturalmente nei periodi di piena le acque che vengono, invece meccanicamente, sollevate nei periodi di magra. Il piano di bonifica di questo collettore è stato stabilito a quota 46 in modo da scolare la parte più bassa della città nella quale il fondo delle cantine più depresso è stato riscontrato a quota 47 circa. -

2°) - IL COLATORE RIFIUTO che opportunamente sistematico raggiungerà esso pure l'impianto idrovoro della Finarda. Il suo piano di bonifica è stato però tenuto a quota 47,50 perchè tale quota è sufficiente per scolare i terreni più bassi del suo bacino.

3°) - IL CANALE ALLACCIANTE, già accennato, che unirà l'impianto idrovoro della Finarda con quello dell'Armalunga.

4°) - IL COLATORE RIELLO costituente l'asse della rete di canalizzazione della Bassa Mortizza. Viene così ad essere stabilita la rete dei quattro collettori principali ai quali verranno addotti i collettori della zona cittadina propriamente detta come è stata prevista dal progetto Poggi.

Come si può notare da quanto si è brevemente sopra esposto il completamento della bonifica urbana e suburbana e della fognatura cittadina è uno dei

lavori più urgenti.

Senza di esso non sarà mai possibile raggiungere quelle condizioni di igiene che sono pure indispensabili in una città di una certa importanza con popolazione agglomerata sottoposta alle esondazioni di un fiume pensile e capriccioso.

Si è già accennato al fatto che le cantine della parte bassa della città vengono allagate periodicamente in tempo di piena e che non sarà possibile ovviare a questo pericoloso inconveniente senza la esecuzione completa della fognatura, ma è da notare che anche diverse altre zone della città sono in condizioni non molto migliori dal lato dell'igiene in quanto prive assolutamente anche di quella primordiale rete di collettori a fondo perdente, cui si è già accennato, e che è costituita dai Rivi Urbani.

Tali zone si servono quindi, per gli indispensabili servizi, di pozzi perdenti o di pozzi a tenuta che devono essere periodicamente vuotati, sistemi questi generanti inconvenienti di diverso ordine, ma pur sempre rilevanti quale ad esempio la impossibilità e la difficoltà di installazione di bagni o di latrine all'inglese.

È quindi agevole concludere che l'auspicato miglioramento delle condizioni igieniche della cit-

tà esige come presupposto indispensabile l'esecuzione completa della fognatura, di cui si discute ormai da vent'anni senza che sia stato possibile iniziare.

ACQUA POTABILE = GAS = ENERGIA ELETTRICA

Il Comune ha già provveduto a dotare di acqua potabile le frazioni di S. Lazzaro Alberoni, di S. Antonio e del Belvedere oltre Barriera Genova lungo la strada di Gossolengo. Recentemente ha stipulato con la ditta appaltatrice dell'acquedotto una convenzione, basata sulle necessità emerse nello studio del piano d'ampliamento, mediante la quale tale servizio sarà gradualmente esteso alle varie zone.

Le convenzioni in corso colle ditte appaltatrici dei servizi gas e luce ne prevedono e disciplinano in modo soddisfacente lo sviluppo graduale a seconda delle necessità.

= TRANVIE URBANE = L'attuale servizio tranviario, i cui impianti risalgono al 1908, risente di alcuni gravi difetti costituzionali e non è certo il mezzo ideale e modernamente desiderabile per i bisogni della città. Occorre tuttavia rilevare che esso è relativamente economico e che ogni radicale mutamento ne accrescerebbe il costo. Tuttavia poichè la convenzione colla società esercente scade nel 1953 occorrerà predisporre frattanto un piano che meglio rispon-

da alle mutate esigenze e condizioni della tecnica dei trasporti. Attualmente la tranvia collega il centro cittadino colla frazione di S. Lazzaro e col paese di S. Rocco oltre il Po. Sono ultimati i lavori per l'impianto fino al Cimitero suburbano e non è lontano il momento in cui si potrà prolungare fino al Belvedere, all'incrocio colla strada delle Polveriere il tronco che giunge ora soltanto fino a Barriera Genova. In occasione della prevista prossima sospensione della tranvia provinciale Piacenza-Pianello, la tranvia urbana potrà agevolmente collegare colla città anche la frazione di S. Antonio. -