

## Comune di Piacenza

Riqualificazione e sviluppo del territorio  
Servizio Infrastrutture e Lavori pubblici

R.U.P.: Ing. Giovanni Carini

**Bando per la presentazione di progetti per la predisposizione del Programma straordinario di intervento per la riqualificazione urbana e la sicurezza delle periferie delle città metropolitane e dei comuni capoluogo di provincia.**

**RELAZIONE**

**PIACENZA**  
**si ricongiunge al suo fiume**  
**con**  
**un nuovo mercato, un centro polifunzionale ed un sistema di piazze**  
**augmentando il presidio e riqualificando aree di marginalità a rischio degrado**

Piacenza è storico punto d'intersezione delle maggiori arterie dell'Italia settentrionale: fiume Po, strade consolari Postumia ed Emilia, via Francigena.

In età contemporanea si aggiungono le linee ferroviarie per Milano, Bologna, Torino e il nodo autostradale A1-A21. La città è capoluogo del territorio con un sistema di poli logistici di maggior dimensione a livello nazionale (2,7 mln di mq).

Sono principalmente le ferrovie, le autostrade, gli impianti industriali (centrali elettriche) ad interrompere la continuità del tessuto urbano con il fiume Po che precedentemente accoglieva porti fluviali, moli d'attracco e punti di traghetto in un'alternanza di porte, bastioni e mura difensive.

Dall'Unità in poi alcune aree militari si sono collocate nel quadrante settentrionale della cinta muraria contribuendo a rendere periferici gli spazi circostanti, aumentando il distacco tra città e fiume. Analoga condizione si è determinata lungo la cinta bastionata, con la stazione ferroviaria (binari e servizi) che ha rafforzato ed esteso la separazione tra l'abitato e l'intera fascia a nord.

Da un secolo e mezzo la trasformazione dei fronti nord ed est della città hanno progressivamente dato luogo ad una barriera dalla quale, oltre alla separazione dal Po, si sono generate situazioni di marginalità e incompiutezza.

Solo in tempi recenti si sono avviate azioni di recupero per queste aree (con programma del Ministero Infrastrutture e Trasporti: Città/territorio/snodo) e per le emergenze storiche: in Palazzo Farnese (ex caserma) sono stati collocati i Musei Civici dopo cinquant'anni di restauri, l'ex Laboratorio Pontieri sarà acquisito nell'anno in corso in base alla legge sul federalismo culturale, ed è possibile, con le necessarie risorse, la delocalizzazione del Reggimento Genio Pontieri liberando le caserme Nicolai e Bixio che attualmente occupano ancora i chiostri del complesso monastico di S. Sisto. Bastioni e Torrioni saranno presto rifunzionalizzati ed affidati in concessione di valorizzazione.

Il ritorno a un rapporto diretto col fiume, rappresenta oggi per Piacenza un obiettivo strategico.

Analizzando criticamente anche modelli di sviluppo di altre città europee, è pertanto indispensabile:

- dare vita al Parco delle Mura e al Parco Fluviale
- garantire connessioni dirette e sicure tra i due sistemi
- promuovere, prioritariamente, interventi nei quadranti Nord ed Est che creino sinergie e continuità, riqualificando aree di marginalità a rischio degrado
- aprire la città verso il Po immaginando anche l'attivazione della navigazione, già esistente da Pavia a Mantova, accompagnando iniziative già in corso

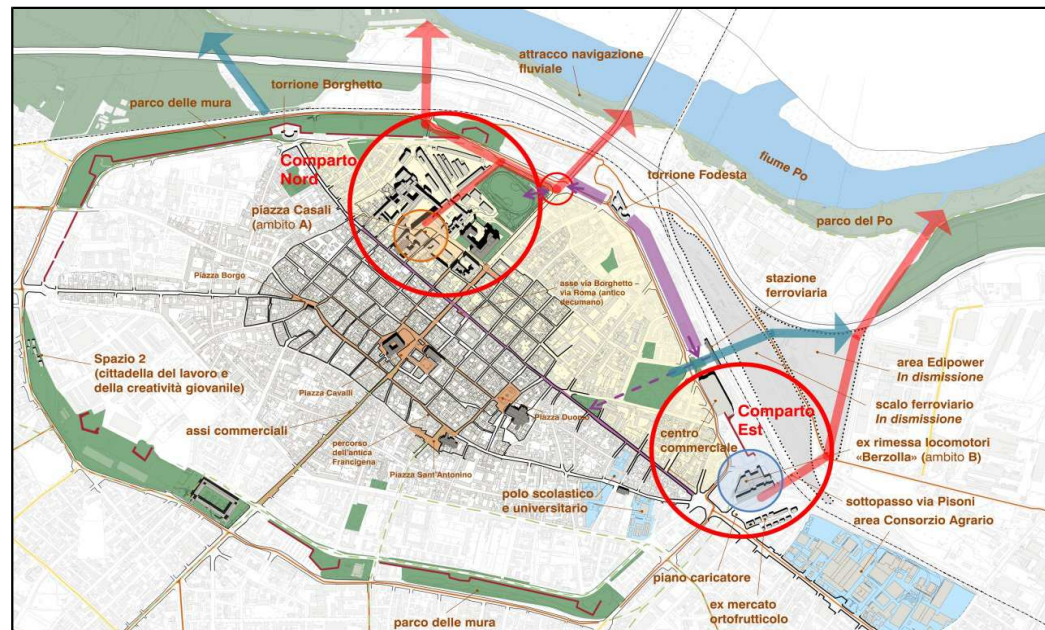
A tale scopo sono state individuate due zone con similari problematiche di marginalità, la cui riqualificazione può rappresentare il volano rigenerativo ed unificante del processo più vasto:

- il Comparto Nord, centrato sull'area delle piazze Casali e Cittadella e comprendente le due aree militari in dismissione di cui sopra, oltre alla chiesa di S. Sisto, al complesso del Carmine e alla mole visconteo/farnesiana di Palazzo Farnese (Musei Civici); da esso diramano due percorsi di connessione, unificati nel primo tratto dall'antica Strada del Guazzo, che attraversa l'intera zona;
- il Comparto Est, tra il centro commerciale Borgofaxhall (di fianco alla stazione ferroviaria) e l'area del Consorzio Agrario, comprendente l'ex rimessa locomotori della linea Piacenza-Bettola denominata "Berzolla", l'ex Piano Caricatore militare (sede provvisoria dell'Autostazione del trasporto pubblico extraurbano) e l'ex Mercato ortofrutticolo comunale, un sottopasso ferroviario esistente che potrebbe divenire in futuro un'altra connessione col fiume.

Ulteriore denominatore comune è dato proprio dall'Autostazione, che da Piazza Cittadella (Comp. Nord) è stata trasferita al Piano Caricatore (Comp. Est). I due comparti rappresentano anche gli estremi del decumano romano (asse via Roma Via Borghetto).

E' inoltre in previsione la trasformazione della stazione non più in affaccio ma passante con l'eliminazione dei binari merci (in trasferimento al polo logistico).





***Sui comparti individuati sono stati elaborati due progetti d'intervento: in riferimento agli elementi considerati e alle scelte strategiche del nuovo PSC, rappresentano due momenti sinergici di un unico, organico programma volto a garantire qualità urbana e migliore vivibilità all'intera città.***

La percezione di abbandono o estraneità degli spazi in cui si vive, di non appartenenza alla comunità come anche la mancanza continua del rispetto delle regole elementari di convivenza incentivano il disimpegno, l'estraneità, la rinuncia al cambiamento, peggiorando la qualità stessa della vita.

La convinzione è che questo intervento di "riqualificazione dei contesti urbani" e la promozione del senso di appartenenza alla comunità possano ridurre fenomeni di devianza e marginalità sociale, attraverso strategie di coinvolgimento attivo delle diverse risorse territoriali in particolare degli stessi giovani.

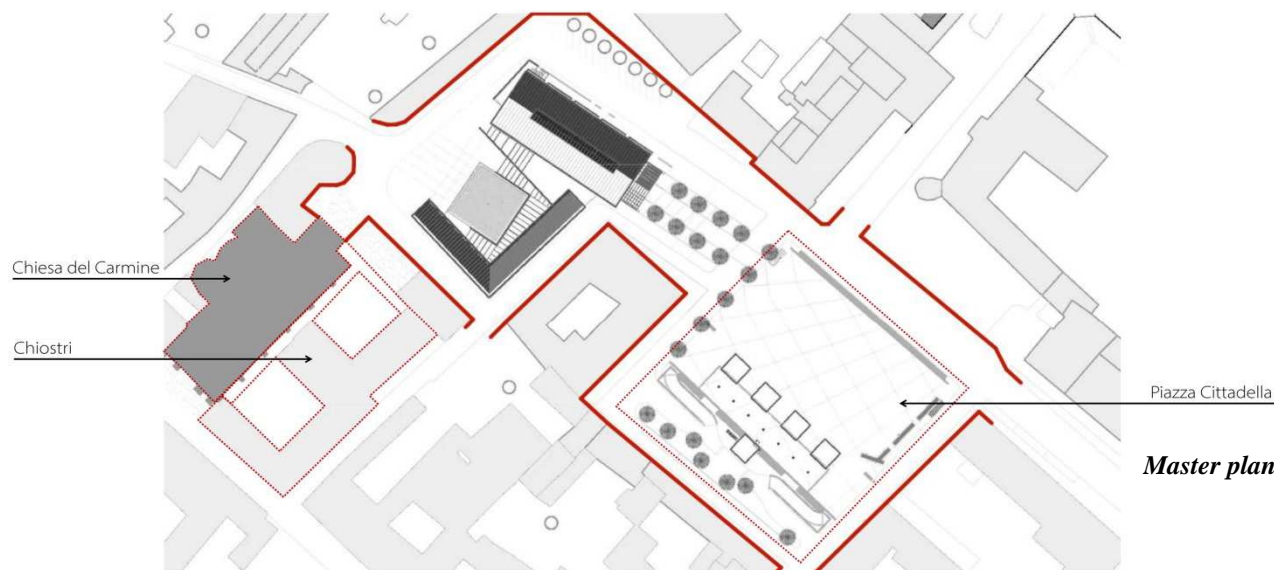
Sarà in questo senso centrale il ruolo di coordinamento dell'intervento sul comparto "est" di un servizio promosso dal Comune in stretto raccordo col Terzo settore e con le associazioni giovanili denominatio "*Spazio 2 -La cittadella del lavoro e della creatività giovanile*". Questa realtà attualmente ha sede in un ex circoscrizione cittadina recuperata solo in parte. Si pensa quindi di completare la riqualificazione di detti spazi anche a valere sull'attuale richiesta di finanziamento, consolidando il centro gestionale di questa realtà cittadina molto attiva nel campo dell'associazionismo giovanile.

#### **AMBITO A: PIAZZA CASALI-PIAZZA CITTADELLA (COMPARTO NORD)**

Il progetto procede dal *master plan* relativo all'area Piazza Casali/Piazza Cittadella predisposto dal Comune di Piacenza, con il contributo di uno studio di fattibilità dell'Unione Commercianti Piacenza (Confcommercio) e successivamente condiviso dal MIBACT.

L'intervento su Piazza Casali si propone di completare un insieme sistematico di operazioni in atto, volto a rigenerare l'intera area:

- restauro e recupero come galleria urbana della trecentesca chiesa di S. Maria del Carmine (in corso, con contributi europei, regionali e risorse proprie del Comune);
- restauro e recupero (completati da parte dell'Agenzia del Demanio) dei chiostri del convento del Carmine, per sedi di funzioni pubbliche;
- riqualificazione urbana di Piazza Cittadella (di prossima attuazione, con fondi privati).



*Master plan comunale dell'area Piazza Casali/Piazza Cittadella*

Il progetto per Piazza Casali parte dai seguenti presupposti:

- conferire dignità di piazza ad uno spazio che -al di là della denominazione- non è mai diventato tale, sottraendolo alle attuali condizioni di marginalità, degrado e scarsa sicurezza;
- conservare la presenza, ormai storicizzata, del Mercato Rionale degli alimentari;
- trasformare la struttura mercatale in elemento connotativo della nuova piazza.

Il luogo dell'intervento polarizza diversi vettori urbani: il collegamento all'ex complesso dei Carmelitani e con la Strada del Guazzo (storico percorso, solo in parte sopravvissuto, dal Carmine alle Mura), l'arrivo da via Angilberga e dal rinascimentale complesso di S. Sisto, la prospettiva verso piazza Cittadella, Palazzo Farnese e il polo scolastico dislocato su viale S. Ambrogio (**Tavv. 3-4**).

### **Note storiche**

Già sede delle settecentesche scuderie per la Posta Cavalli e del Macello pubblico (inizi XIX secolo), nel primo dopoguerra l'area retrostante il convento del Carmine viene ripensata come luogo-simbolo del Regime, che pensa di ricavarne una piazza da dedicare alla Medaglia d'oro Alessandro Casali, caduto nel 1917.

Si abbattano le antiche scuderie Posta Cavalli, liberando la superficie antistante il portico settentrionale del chiostro e nel 1938 si costruisce la Casa del Mutilato. Privo comunque d'impostazione organica, il progetto s'interrompe alla fine degli anni '30.

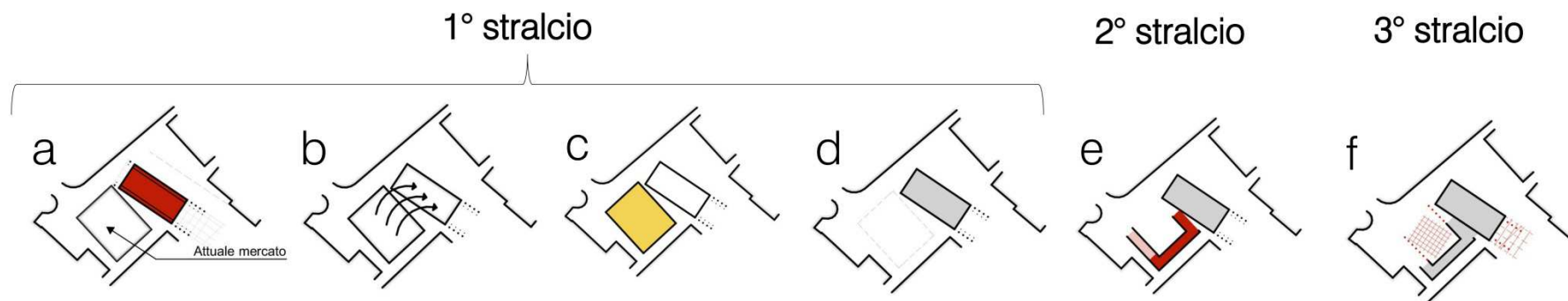
L'attuale mercato rionale nasce negli anni '50, conseguentemente alla demolizione del mercato coperto che si trovava nei pressi della piazza principale. E' all'inizio solo una copertura in prefabbricati, priva di chiusure laterali, che dà riparo agli ambulanti. Il manufatto doveva avere carattere temporaneo: pochi anni dopo la realizzazione, di fatto, ne viene deciso il tamponamento perimetrale e la sua provvisorietà si trasforma in permanenza pluridecennale.

### **Stralci d'intervento**

Il progetto si articola in tre stralci funzionali (di cui il terzo non è oggetto di richiesta di finanziamento):

- 1°: realizzazione del corpo principale del Mercato (organizzato sulla giacitura delle antiche Scuderie Posta Cavalli) per ospitare gli attuali esercenti; (**Tavv. 5 e 6**)

- demolizione dell'attuale capannone;  
 2°: ampliamento del Mercato e portico della piazza, pensato in relazione ai chiostrini della Chiesa del Carmine; **(Tav. 4)**  
 3°: finiture degli esterni e arredo urbano.



L'intervento di riqualificazione complessivo si compie dunque mediante due operazioni complementari:

- rimozione del vecchio prefabbricato, che libera la prospettiva di chiostrini e abside del Carmine (la costruzione del volume maggiore del nuovo Mercato ne è il presupposto),
- ridefinizione della piazza attraverso il corpo minore del Mercato, finiture e arredi esterni.

Sotto il profilo architettonico e costruttivo il progetto tiene conto di precise esigenze funzionali, che gli esercenti hanno esplicitato:

- nessuna interruzione delle attività commerciali, mediante la collocazione del futuro mercato esternamente all'attuale;
- esclusione di disagi derivati dall'attività di cantiere con l'impiego di soluzioni *a secco*, senza scavi nel tessuto antico;
- adeguati spazi accessori ad ogni modulo-vendita (depositi, servizi igienici, zone frigo, spogliatoi) oggi reperiti altrove;
- impianto modulare degli spazi-vendita, indispensabile per garantire flessibilità alle superfici utilizzate e coerente con la struttura della preesistenza storica (Scuderie Posta Cavalli);
- maggiore visibilità, poiché l'attuale mercato è penalizzato da una posizione defilata rispetto all'area della Cittadella;
- spazi esterni fruibili (attrezzature per la sosta, percorsi coperti, portici), necessari a mediare il rapporto tra volume di vendita e intorno urbano;
- espandibilità del numero di esercizi;
- possibilità di attivare servizi di ristorazione, per valorizzare la qualità del prodotto locale e assicurare continuità di esercizio nell'arco della giornata;
- accessi indipendenti, per consentire l'accesso al singolo negozio in qualsiasi momento, con possibilità di diversificare gli orari e di programmare aperture pomeridiane e serali.

Gli ultimi due punti sono di particolare interesse anche ai fini della fruibilità e della sicurezza del luogo: gli attuali esercizi, infatti, sono attivi solo al mattino dei giorni feriali.

Col 2° e 3° stralcio funzionale si compie il ridisegno della piazza mediante il prolungamento della struttura mercatale, la pavimentazione degli spazi esterni e delle vie d'accesso, l'illuminazione pubblica, la dotazione di verde e di arredo urbano.

Questa fase potrebbe comprendere anche la collocazione di un memoriale -opportunitamente pensato- che ricordi, nel centenario della Grande Guerra, la Medaglia d'oro Alessandro Casali a cui la piazza è da sempre dedicata.



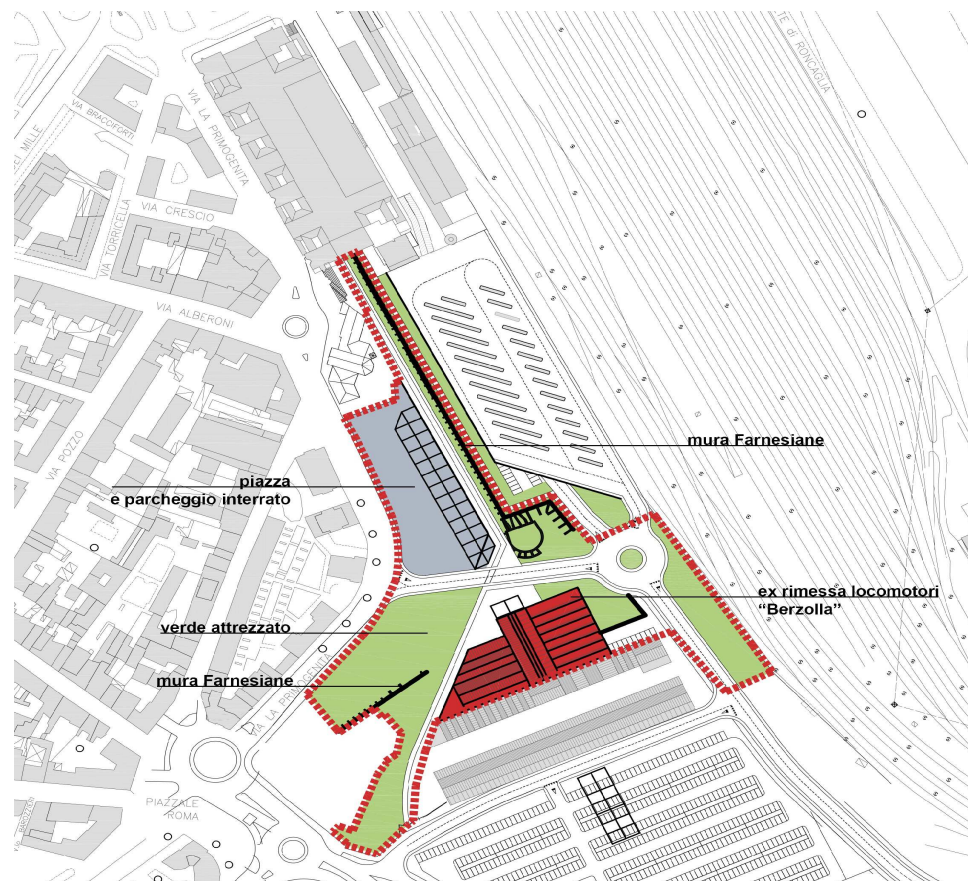
### **AMBITO B: RIQUALIFICAZIONE COMPARTO EST – PARCO DELLE MURA - EX RIMESSA LOCOMOTORI “BERZOLLA”**

Il progetto relativo all’Ambito B comprende la riqualificazione di un’area abbandonata a forte marginalità collocata in corrispondenza del collegamento tra il centro storico di Piacenza e la sua periferia storica artigianale orientale (oggi residenziale) ed il recupero dell’immobile ex Rimessa Locomotori “Berzolla”, posto al centro di tale plesso urbano.

L’ambito oggetto dell’intervento è posto tra due zone di riqualificazione di cui una parzialmente attuata, “Borgo Faxhall” (area ex ferrotranviaria) ed una in corso di attivazione, denominata “Molini degli Orti” che comprende l’area industriale dismessa del Consorzio Agrario e la proprietà comunale da alcuni anni abbandonata del “ex Mercato Ortofrutticolo”. Si tratta di un’area “cerniera” che congiunge ad est il lembo più marginalizzato della città murata, che ha maggiormente risentito delle trasformazioni legate a fenomeni migratori, con conseguenti problematiche sociali ed economiche dando vita ad uno scollamento dalla città storica. In questo contesto permangono tuttavia funzioni di notevole importanza: la stazione ferroviaria, il terminal del trasporto pubblico (attualmente in forma sperimentale), i parcheggi scambiatori per i pendolari; funzioni che vengono attualmente innervate dall’asta veicolare urbana della Via Emilia Parmense nel tratto urbano di Via C.Colombo.

L’area di intervento si presenta come vuoto urbano, parzialmente utilizzato come parcheggio ma in gran parte in stato di abbandono con gravi problemi di sicurezza e di ordine pubblico, per la carenza di presidio di un contesto così complesso. Il Parco delle Mura trova in quest’ambito il suo completamento, con la ricucitura del sistema degli spazi pubblici e dei percorsi pedonali e ciclabili. Lo sviluppo del progetto permetterebbe di collegare in sicurezza, su percorsi ciclabili non più promiscui, la stazione ed il terminal con la porzione orientale della città. L’intervento nel suo complesso ha l’obiettivo di organizzare e articolare gli spazi a quota della strada (verde e spazi per la socialità) e delle sottostanti aree a parcheggio (oggi provvisorie) poste al piede delle Mura Farnesiane e la messa in sicurezza delle stesse che oggi presentano evidenti fenomeni di sgretolamento.

I nuovi interventi si riassumono nella realizzazione di una piazza a quota stradale che collega Piazzale Roma con Via La Primogenita, la chiesa di Santa Maria in Torricella ed il complesso di “Borgo Faxhall”, la realizzazione del sottostante parcheggio ad uso dei pendolari e delle attività da svolgersi nel vicino immobile, l’ex Rimessa Locomotori “Berzolla” e degli uffici pubblici di prossimo insediamento nell’edificio di Borgo Faxhall, nonché gli interventi di messa in sicurezza delle Mura e la sistemazione dell’area verde confinante con la Via La Primogenita.

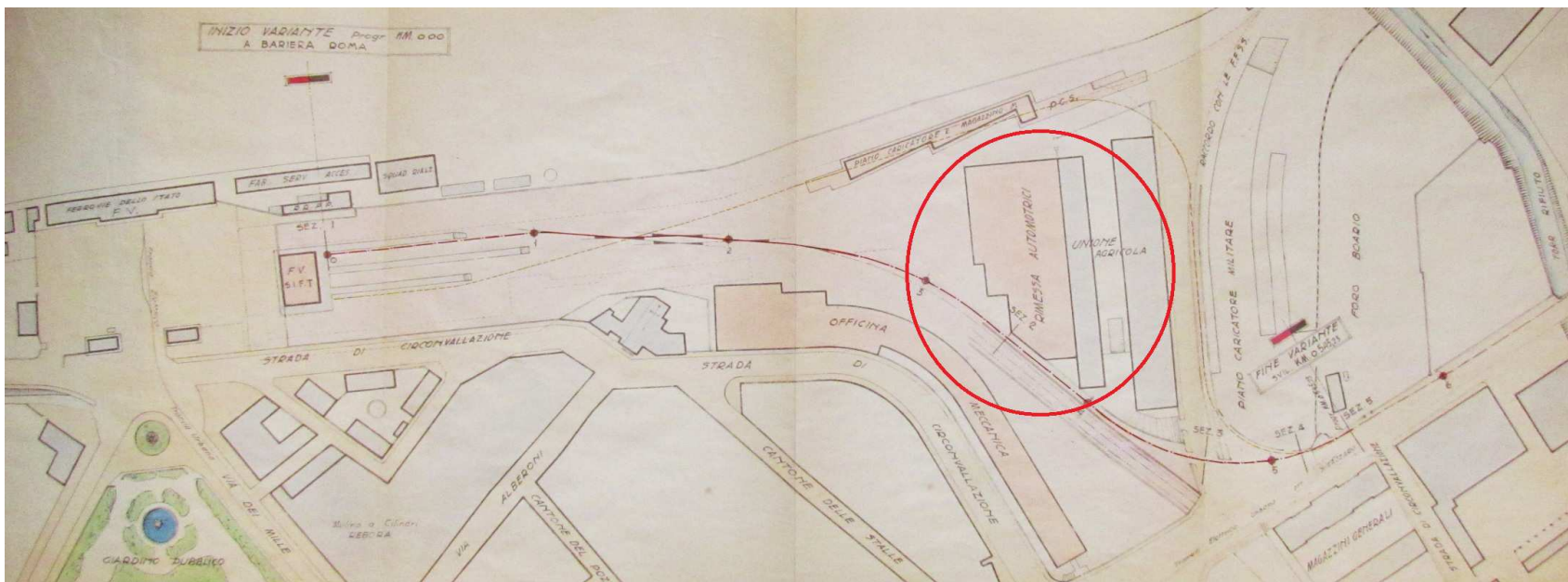


Schema planimetrico Ambito B

Nel progetto l’ex Rimessa Locomotori “Berzolla” e la piazza sono collegati con una struttura reticolare in acciaio e legno che funge da copertura e da arredo funzionale per le attività sulla piazza di tipo ludico – culturali e sportive compatibili con le caratteristiche dell’edificio. Obiettivo finale è la ricucitura di questo lembo di città utilizzando il “Berzolla” come perno generatore di nuove funzioni sociali, controllo del territorio e creazione di aree di incontro e crescita.

Le caratteristiche del progetto ripercorrono gli indirizzi forniti dalla “Proposta di valorizzazione del sistema murario farnesiano e dei suoi principali immobili al fine di definire il trasferimento non oneroso ai sensi dell’art. 5 comma 5 D.Lgs. 28 maggio 2010, n.85”. Le linee di indirizzo del progetto del Comparto sono state oggetto di validazione da parte del Consiglio Comunale di Piacenza con Delibera CC n. 42 del 10/11/2014.

L'ex Rimessa Locomotori “Berzolla” : un Centro Polifunzionale



PLANIMETRIA RELATIVA AL TRACCIATO DELLE TRAMVIE EXTRAURBANE SIFT - ANNI '30

In adiacenza al tracciato delle mura farnesiane, nell’area in cui dopo l’unità d’Italia la città assisteva al loro sventramento per permettere l’innesto dei binari ferroviari, prende posto negli anni ’30 un edificio dal gusto liberty, dapprima stazione tramviaria di Piacenza, viene poi inglobata nell’apparato a servizio della linea ferroviaria elettrificata e destinato a rimessa dei locomotori e deposito del materiale rotabile per le manutenzioni, oltre che presidio territoriale di organizzazione operativa. Fa parte di un percorso che l’Amministrazione Comunale ha intrapreso per attivare la procedura non onerosa del federalismo culturale (ex art. 5 comma 5 D.Lgs 85/2010). La sua importanza testimoniale colloca l’immobile al di fuori di un programma di semplice trasferimento, chiedendo alla città di immaginare un programma specifico di rifunzionalizzazione. L’edificio storico è stato realizzato dall’Arch. Berzolla (da cui prende anche il nome). Ampliato negli anni ‘60, conserva tuttavia la sua integrità, presenta le caratteristiche tipiche dell’architettura industriale nord europea del periodo tra le due guerre con facciata a gradoni in mattoni e strutture metalliche a shed. Gli spazi interni sono scanditi da successioni di pilastrate metalliche e in mattoni che creano tre grandi spazi ad aula. L’edificio si sviluppa su di unico piano eccezion fatta per due piccoli uffici posti ad un piano ammezzato. Il manufatto è stato tutelato come bene storico – artistico con Decreto Ministeriale del 4/01/1996 da parte del Ministero per i beni e le attività culturali (ora MIBACT). La relazione storico-artistica che accompagna il vincolo recita: “.....si ritiene che il fabbricato in questione – costituendo un significativo esempio di architettura ferroviaria dei primi del ‘900, connotato da peculiari caratteri tipologici – sia meritevole di essere salvaguardato .....”





"Berzolla" in costruzione - 1930

**Destinazioni d'uso:** Spazio teatro e arte autogestito - Palestra di quartiere – destinata ai servizi per giovani ed anziani – luogo di ritrovo di qualità, che non lascia spazio alla marginalità.

La sinergia ed il coordinamento offerto da “Spazio 2” - servizio promosso dal Comune in stretto raccordo col Terzo settore e con le associazioni giovanili, potrà consentire un uso composito, prevalentemente costituito da iniziative “fuori orario” (proiezioni, mostre, incontri, conferenze, corsi, ...) che garantiranno un controllo attivo della zona anche nelle ore notturne contribuendo alla sicurezza.

Il progetto prevede interventi “puntuali e leggeri” con l’obiettivo di renderlo utilizzabile in tempi molto brevi; il Progetto lavora sulla forza dei vuoti esistenti e sulla capacità dello spazio di mutare: una grande piazza coperta attorno a cui si affacciano i diversi spazi.

Si rendono necessarie alcune opere di consolidamento strutturale del fabbricato originario che costituisce un grande guscio al cui interno ospita una serie di spazi fluidi, collegati tra loro. Le strutture inserite propongono la continuità tra interno ed esterno, facilitata dalla tipologia dell’edificio ex industriale con molte parti vetrate. Dei setti curvi (unici elementi fissi previsti all’interno) vengono utilizzati sia per separare le varie zone funzionali che per collegare in un percorso multi direzionale la fruizione dell’immobile. L’area esterna, riqualificata integrandosi con i movimenti naturali del terreno della piazza antistante recupera appieno la dimensione della pedonalità, differenziando le aree destinate all’accesso e al transito dei fruitori e le zone a verde.

**Opere in previsione:** Messa in sicurezza statico-strutturale dell’immobile - Demolizione superfetazioni e partizioni interne incongrue - Sostituzioni serramenti - Sostituzione copertura - Rifacimento pavimentazione in cemento resinato trasparente - Inserimento impianti generali mancanti: termico, antincendio, elettrico, illuminazione, igienico sanitario - Inserimento di soppalchi con struttura metallica a vista, solai a lamiera grecata e getto in calcestruzzo superiore -Inserimento dei servizi - Tinteggiature murarie e verniciature opere in ferro.



## COSTI E PIANO FINANZIARIO

COSTO COMPLESSIVO DELL'INTERVENTO - PIANO FINANZIARIO - Ambito "A"			
Ambito "A": Riqualficazione di "Piazza A. Casali" e "Piazza Cittadella"			
<b>A LAVORI - Intervento Riqualficazione "Piazza A. Casali"</b>			
A.1	Lavori a misura, a corpo, in economia	€	2.835.000,00
A.2	Oneri per la Sicurezza	€	65.000,00
Totale		€	2.900.000,00
<b>B SOMME A DISPOSIZIONE - Intervento Riqualficazione "Piazza A. Casali"</b>			
B.1	Lavori in economia, previsti in progetto, esclusi da appalto	€	80.000,00
B.2	Rilievi, accertamenti e indagini	€	25.000,00
B.3	Allacciamenti a pubblici servizi	€	20.000,00
B.4	Imprevisti	€	110.000,00
B.5	Spese di cui all'Art. 90 comma 5	€	30.000,00
B.6	Spese per accertamenti laboratorio e collaudi	€	20.000,00
B.7	I.V.A.	€	290.000,00
B.8	Accantonamento per transazioni ed accordi bonari	€	75.000,00
Totale		€	650.000,00
<b>C LAVORI E SOMME A DISPOSIZIONE</b>			
Intervento Riqualficazione "Piazza Cittadella"		€	1.200.000,00
		€	1.200.000,00
		€	4.750.000,00
<b>COPERTURE FINANZIARIE PREVISTE</b>			
Intervento:		importo lordo:	copertura finanziaria:
Intervento di Riqualficazione di "Piazza A. Casali"		€ 3.550.000,00	DPCM 25/05/2016
Intervento di Riqualficazione di "Piazza Cittadella"		€ 1.200.000,00	Contributo soggetto privato

COSTO COMPLESSIVO DELL'INTERVENTO - PIANO FINANZIARIO - Ambito "B"			
Ambito "B" Riqualficazione Comparto Est - Parco delle Mura - "ex Rimessa locomotori "Berzolla"			
<b>A LAVORI - Intervento Riqualficazione Ambito "B"</b>			
A.1	Lavori a misura, a corpo, in economia	€	4.668.000,00
A.2	Oneri per la Sicurezza	€	82.000,00
Totale		€	4.750.000,00
<b>B SOMME A DISPOSIZIONE Ambito "B"</b>			
B.1	Lavori in economia, previsti in progetto, esclusi da appalto	€	100.800,00
B.2	Rilievi, accertamenti, indagini e spese tecniche	€	380.000,00
B.3	Allacciamenti a pubblici servizi	€	21.000,00
B.4	Imprevisti	€	120.000,00
B.5	Spese di cui all'Art. 90 comma 5	€	37.800,00
B.6	Spese per accertamenti laboratorio e collaudi	€	25.000,00
B.7	I.V.A.	€	475.000,00
B.8	Accantonamento per transazioni ed accordi bonari	€	90.000,00
Totale		€	1.249.600,00
		€	1.249.600,00
		€	5.999.600,00
<b>COPERTURE FINANZIARIE PREVISTE</b>			
Intervento:		importo lordo:	copertura finanziaria:
Intervento di riqualficazione Ambito "B"		€ 4.496.000,00	DPCM 25/05/2016
Comparto Est - Parco delle Mura - "ex Rimessa locomotori "Berzolla"		€ 1.500.000,00	Contributo soggetto privato

COSTO COMPLESSIVO DELL'INTERVENTO - PIANO FINANZIARIO - Ambito "A" + Ambito "B"			
<b>COPERTURE FINANZIARIE PREVISTE - Ambito A</b>			
Intervento di Riqualficazione di "Piazza A. Casali"		€	3.550.000,00
			DPCM 25/05/2016
Intervento di Riqualficazione di "Piazza Cittadella"		€	1.200.000,00
			Contributo soggetto privato
<b>COPERTURE FINANZIARIE PREVISTE - Ambito B</b>			
Intervento di riqualficazione Ambito "B"		€	4.496.000,00
			DPCM 25/05/2016
Comparto Est - Parco delle Mura - "ex Rimessa locomotori "Berzolla"		€	1.500.000,00
			Contributo soggetto privato
<b>TOTALE RICHIESTA FINANZIAMENTO - DPCM 25/05/2016</b>		€	8.046.000,00
<b>TOTALE CONTRIBUTO SOGGETTO PRIVATO</b>		€	2.700.000,00
<b>TOTALE INTERVENTI PREVISTI</b>		€	10.746.000,00

Ambito "A" - Riqualficazione di "Piazza A. Casali" e Piazza Cittadella	Stralcio funzionale 1 = 3.000.000 euro
	Stralcio funzionale 2 = 1.750.000 euro
Ambito "B" - Riqualficazione Comparto Est - Parco delle Mura - ex Rimessa locomotori "Berzolla"	Stralcio funzionale 1 = 4.000.000 euro
	Stralcio funzionale 2 = 1.999.600 euro

La quota di partenariato privato relativa alle opere dell'Ambito A è costituita dal Contratto n. 63403 stipulato in data 14/12/2012 con Piacenza Parcheggi SPA Società di Progetto con sede in Piacenza viale S. Ambrogio per la realizzazione di un parcheggio in project financing tale contratto destina € 1.200.000,00 alla sistemazione della Piazza Cittadella, valore pari al 25% del progetto d'ambito.

La quota di partenariato privato relativa alle opere ed ai costi tecnici per l'Ambito B viene finanziata attraverso l'Accordo ex art. 18 della L.R. Emilia Romagna 20/2000 sottoscritto tra CONSORZIO AGRARIO TERREPADANE SCRL con sede a Piacenza, 29122, in Via Colombo n. 35, CF e P.IVA: 00105680334 ed il COMUNE DI PIACENZA, in data 23.08.2016, per un ammontare di €1.500.000,00 pari al 25% del valore complessivo del progetto d'ambito.

## **TEMPI DI ESECUZIONE**

Il Cronoprogramma all b) mostra il dettaglio delle fasi progettuali e realizzative degli interventi puntuali (stralci funzionali autonomi) che compongono i due ambiti della proposta progettuale.

Di seguito si segnalano solo alcune macro indicazioni.

### Comparto A:

Ottenimento Permesso di Costruire (comprensivo del parere del Segretariato Regionale MIBACT) - 60 gg dall'assegnazione dei finanziamenti

Inizio lavori entro 180 gg dall'assegnazione del finanziamento e contestuale gara per l'esecuzione delle opere pubbliche derivanti dal finanziamento contestuale gara per l'esecuzione delle opere pubbliche finanziabili;

Completamento opere entro 330 gg dall'inizio lavori.

### Comparto B :

Ottenimento Permesso di Costruire (comprensivo del parere del Segretariato Regionale MIBACT) - 60 gg;

Inizio lavori attraverso il finanziamento privato della quota opere entro 150 gg dall'assegnazione del finanziamento

Contestuale gara per l'esecuzione delle opere pubbliche finanziabili;

Completamento opere entro 360 gg dall'inizio lavori.

## **BENEFICIARI E RISULTATI ATTESI**

La riqualificazione proposta costituisce elemento di innalzamento della qualità per l'intera città murata (24.000 abitanti), seppur nello specifico sono i quadranti nord ed est a beneficiare maggiormente di un presidio e della qualità. (circa 8.000 abitanti)

Beneficiari diretti: Comparto NORD: esercenti e cittadini fruitori abituali circa 6.000

Comparto EST: giovani età 15-39 anni circa 30.000 – pendolari abituali circa 2700 al giorno

Risultati attesi: Comparto A: miglioramenti viabilistici e ciclopedonali, innalzamento della qualità dei servizi innalzamento della qualità dei luoghi e ridefinizione appropriata dell'affaccio di Palazzo Farnese, presidio e conseguente sicurezza dei luoghi.

Comparto B: opportunità di ottenere miglioramenti da un punto di vista viabilistico (sicurezza dei trasporti, connessione trasporto pubblico e privato, viabilità ciclopedonale), civico (sicurezza urbana e controllo del territorio), storico – architettonico (recupero del “Berzolla” e completamento del Parco delle Mura con messa in sicurezza statica delle stesse) sociale e comunitario (area periferica degradata richiedente nuovi servizi e funzioni sociali).

I dati sono stati composti a partire dalle indagini condotte per il PSC ([http://www.comune.piacenza.it/temi/territorio/psc/psc-quadro-conoscitivo/quadroconoscitivo\\_vol-a\\_sistema-economico-sociale/view](http://www.comune.piacenza.it/temi/territorio/psc/psc-quadro-conoscitivo/quadroconoscitivo_vol-a_sistema-economico-sociale/view)), aggiornate con anagrafe, società di gestione del trasporto pubblico, interviste con esercenti.

I numeri complessivi sono stati rapportati alla porzione della città (retino giallo in TAV 1) interessata al progetto.

Per il calcolo dei fruitori degli esercizi commerciali si è valutata la popolazione residente nell'intorno di un'area di 600 m. di raggio.

Per le attività ludico culturali e sportive si è calcolata l'intera popolazione residente nel centro storico e sommata una % del resto della popolazione residente nell'immediata prima cintura periferica. I dati relativi ai pendolari sono forniti direttamente dalla società di gestione dei trasporti.