



Asse 6 – Città attrattive e partecipate

Strategia di
sviluppo urbano e sostenibile
del Comune di Piacenza

1. La caratterizzazione del contesto urbano (funzionale a motivare l'individuazione della porzione di area sulla quale si intende intervenire)

L'intervento proposto sull'Asse Urbano del POR FESR si inquadra pienamente nella strategia urbana in corso di approvazione ed incorporata nel Piano Strutturale Comunale (PSC), per ricostruire la quale è utile ripercorrere immediatamente e molto brevemente la traiettoria della pianificazione strategica di Piacenza.

1.1 Il contesto urbano piacentino nel quadro della pianificazione territoriale

La programmazione strategica del territorio piacentino, ampiamente recepita nel PSC, ha avuto uno sviluppo particolarmente significativo negli ultimi quindici anni. Sinteticamente essa è costituita da:

- **"Patto per Piacenza" (2000-2002)**: una corposa raccolta di progetti prioritari per lo sviluppo del territorio elaborati dal Comitato Strategico, "delegazione" rappresentativa, a livello locale, del mondo associativo, economico, culturale;
- **"Piano strategico-Vision 2020"**, che si è sviluppato in più fasi e che ha avuto l'obiettivo di allargare il consenso intorno a progetti bandiera, sviluppando la strategia Vision 2020, che puntava a rendere coerenti con una visione di Piacenza come società sostenibile (territorio della qualità della vita), società aperta (territorio dell'accoglienza), società della conoscenza (territorio dell'apprendimento) e di un sistema produttivo competitivo (territorio dell'impresa), in un'ottica di medio-lungo periodo;
- **"Piacenza territorio snodo" (2008-2011)**: allorché il Ministero per le Infrastrutture ha individuato le "piattaforme territoriali transnazionali", considerate parti del Paese capaci di raggiungere i più alti livelli di competitività e di eccellenza nell'offerta territoriale e nella produzione di ricchezza, Piacenza è stata ricompresa fra due piattaforme transnazionali: la Tirreno-Brennero e il Corridoio dei due Mari ed in prossimità del Corridoio paneuropeo n. V. I territori snodo sono definiti come territori di relazioni intersettoriali e multidimensionali delle reti infrastrutturali e immateriali, commutazione di flussi esterni in locali e viceversa, poli di intelligenza e innovazione. Rispetto agli assi individuati da Vision 2020 si sono estratti alcuni assi strategici nella mobilità, nella logistica, nella produzione, nella riqualificazione urbana al fine di farli diventare il perno di Piacenza Territorio Snodo;
- **"Documento strategico per lo sviluppo locale" (2014-2015)**, costituisce lo strumento di supporto allo sviluppo del Piano Strutturale Comunale. Esso fornisce alcune linee guida per azioni per sostenere la capacità di reazione alla crisi riprendendo temi quali:
 - ✓ l'orientamento "smart" della città, la nuova prospettiva delle industrie culturali creative ed il branding territoriale, l'attrazione di investimenti e l'attrazione turistica;
 - ✓ il sostegno al polo universitario, della ricerca e dell'innovazione, i nuovi servizi per il lavoro e la qualità del lavoro, il sostegno alla creazione di impresa, l'approccio cluster allo sviluppo locale, la semplificazione burocratica ed il razionamento del credito per il sostegno alle imprese;
 - ✓ l'approccio generativo al welfare per una nuova economia sociale,
 - ✓ la rigenerazione urbana, il sistema delle infrastrutture locali ed i nuovi appalti pubblici per la crescita della città.

1.2 Il contesto urbano nel Piano strutturale comunale: l'identità di Piacenza come territorio snodo

Il punto di partenza del Piano Strutturale Comunale è costituito dal lavoro di progettazione urbana che si è sviluppato all'interno del progetto "Piacenza territorio snodo" finanziato dal Ministero delle Infrastrutture. Piacenza è stata individuata nel 2008 come "territorio snodo" a livello nazionale e, in effetti, questa è ormai la caratteristica peculiare della città e della provincia, che ha precise radici storiche ma anche una rinnovata caratterizzazione più recente. E' su queste basi che il PSC ha visto parzialmente implementati i propri obiettivi strategici, approfondendo le opportunità correlate alla mobilità, alla logistica, alla produzione e alla riqualificazione urbana, attraverso le seguenti linee guida:

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

- **Piacenza "città del Po"** per la valorizzazione del Parco fluviale del Po e del Basso Trebbia e la salvaguardia dei SIC (Siti di Importanza Comunitaria), l'adeguamento delle sponde urbane per una più stretta connessione tra città e fiume, la costruzione di reti dei corridoi ecologici, la tutela e il miglioramento delle acque destinate al consumo potabile, la navigabilità del Po e la promozione della frequentazione del fiume;

- **Piacenza "città della via Francigena"** che comporta la riqualificazione delle aree urbane a nord della stazione ferroviaria, il recupero e la destinazione d'uso delle aree militari urbane, il consolidamento della presenza sul territorio delle sedi universitarie piacentine, il potenziamento delle funzioni culturali, la valorizzazione del tracciato storico della Via Francigena, il collegamento tra la città e Appennino, la crescita della green economy.

Come si potrà notare il quadro di riferimento è fortemente caratterizzato per il ruolo giocato dalla posizione geografica del territorio piacentino. Le ragioni dello "snodo" sono le più diverse. Sul piano storico, Piacenza è da sempre terra di passaggio per i pellegrini della Via Francigena e, per questo, si caratterizza per una presenza significativa ed ampia di residenze religiose di ospitalità. Allo stesso tempo, per la sua posizione strategica è storicamente un "castro" di significativa importanza, con la presenza rilevante di caserme e industrie militari (l'Arsenale militare, che ha costituito un fattore generativo di competenze nella lavorazione dei materiali e nella meccanica).

Nel tempo il ruolo di "città di conventi e di caserme" ha lasciato spazio a nuove funzioni economiche e produttive, in cui la collocazione fisica costituisce un fattore rilevante. Dopo l'imporsi di settori quali la meccanica avanzata, la lavorazione dei materiali, l'oil&gas, l'agroalimentare, la produzione energetica, più recentemente si è sviluppato fortemente il comparto della logistica sia nel polo cittadino che nei poli del resto della provincia (Castelsangiovanni, Monticelli, Pontenure).

1.3 Le linee di sviluppo del territorio urbano e del territorio rurale

La città di Piacenza è caratterizzata dalla coesistenza tra territorio urbanizzato e territorio rurale. La ricerca di un equilibrio tra queste due aree della città ha indotto ad introdurre nel PSC il principio del mantenimento dello sfruttamento del territorio al livello attuale, salvaguardando in questo modo le aree rurali cittadine.

La capacità insediativa è sintetizzata nella seguente tabella:

POPOLAZIONE E ABITAZIONI	totale comune	di cui E.R.S. (*)	centro storico	zone residenziali urbane	zone residenziali frazioni	resto del territorio
Abitanti	102.041	15.552	23.570	67.339	7.688	3.444
Famiglie	47.012	6.830	11.583	30.704	3.331	1.394
Componenti	2.17	2.28	2.03	2.20	2.30	2.47
Abitanti / ha	8.61		72.73	55.56	19.36	1.74
Abitazioni	56.213	7.101	16.070	34.252	3.919	1.972
Vani di abitazione	317.773	39.136	83.883	196.771	24.472	12.848
Stanze	<u>220.675</u>	<u>27.176</u>	<u>58.252</u>	<u>136.647</u>	<u>16.994</u>	<u>8.922</u>
Stanze x abitazione	3.93	3.62	3.99	4.30	4.37	4.31
abitazioni non occupate	8.623	304	4.487	3.548	588	
	15.34%	9.11	27.92%	10.36%	15.00%	
Indice di affollamento	0.54	0.56	0.51	0.55	0.58	0.61
Abitazioni senza garage	21.44%	32.35	46.89%	9.85%	15.77%	20%
Un.Imm.non residenziali	20.85%	3.63%	26.05%	15.37%	17.29%	

dati rilevati a settembre 2013

Gli indirizzi attuali del PSC si rivolgono al perimetro esterno della viabilità principale, al territorio agricolo ed alla città murata.

Il PSC, relativamente al centro storico, individua una serie di obiettivi specifici quali:

- la promozione delle residenzialità, incentivando fiscalmente, gli interventi di recupero;
- favorire e incentivare le "polarità diffuse" già esistenti (la città del teatro e della musica, la città scolastico-universitaria, la cittadella sanitaria)
- favorire i nuovi Poli Funzionali anche attraverso la valorizzazione degli immobili demaniali, concretizzando tre ambiziosi progetti :

- 1) Progetto "Parco delle Mura" , comprendente: Bastione e Torrione Borghetto-Bastione San Sisto-Bastione Cornegliana-Bastione S. Agostino-Torrione Fodesta-Ex Rimessa Locomotori Ferrovia Piacenza – Bettola (Berzolla);
- 2) Progetto "Cittadella Giudiziaria" comprendente: Palazzo Madama-Scuderia di Palazzo Madama-Chiesa di San Lorenzo-Palazzo Landi-Palazzo Barborini (ex carcere)-Palazzo ex Poste- Ex Chiesa e Convento delle Benedettine-Caserma Dal Verme-Caserma Vittorio Alfieri
- 3) Progetto "Città della Cultura" comprendente: Palazzo Farnese-parte della Caserma Cantore (e chiesa annessa di Sant'Agostino)-Ex Convento del Carmine
 - Piacenza città Universitaria - alloggi diffusi per studenti (specie nelle vie attigue alle sedi universitarie) e collegi universitari;
 - Riquilificare il sistema urbano attraverso l'utilizzo degli spazi pubblici per eventi e manifestazioni di carattere culturale;
 - Aumentare la dotazione di aree pedonalizzate;
 - Favorire nuove attività e incrementare il mix funzionale;
 - Favorire politiche che incentivino la vocazione commerciale del centro e che al contempo sostengano la specificità rappresentata dalle botteghe storiche, anche mediante l'individuazione di piccoli spazi esterni agli esercizi, specialmente per le botteghe alimentari. In questa ottica assume particolare rilevanza un programma di valorizzazione delle attività commerciali per i piccoli e i medi esercizi, sulla base di una specifica ricognizione di bisogni;
 - Completamento del Parco delle Mura, anche attraverso la possibile dismissione del vallo militare presso l'Arsenale.
 - Valorizzazione della zona di cerniera tra la città e il fiume attraverso progetti di riqualificazione delle funzioni urbane, del paesaggio e del sistema viario; soprattutto tramite: il progetto stazione nord ed il progetto water front;

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

L'intervento oggetto dell'Asse Urbano si colloca all'interno di questo schema di riferimento.

Nel caso di quella parte di città che si è sviluppata maggiormente a ridosso delle mura Farnesiane, leggibile da un perimetro esterno costituito dalla viabilità principale, si riconosceranno i poli dei servizi scolastici, di verde, sociali, religiosi e commerciali che ne descrivono l'identità. Il progetto urbano dovrà integrare le parti carenti dei servizi anche mediante progetti di trasformazione e riqualificazione.

Per le unità di vicinato si dovrà affrontare il tema della **sostituzione edilizia** da proporre come soluzione perequativa al fine di concentrare la densità edilizia liberando nuove aree pubbliche; per le frazioni, oltre alla previsione "compatibile" dei servizi mancanti, potranno, in alcuni casi, essere previste limitate "ricuciture" dei perimetri.

Nel **territorio agricolo** gli "ambiti agricoli di rilievo paesaggistico" che afferiscono principalmente ai sistemi fluviali del Po, Trebbia e Nure, rivestono un particolare interesse paesaggistico e ambientale e, al contempo, presentano alcuni fattori problematici legati ad una elevata vulnerabilità idrogeologica che necessitano di modalità d'intervento volte alla tutela delle caratteristiche morfologiche/funzionali. Nel restante territorio prevale l'attitudine produttiva e sono "idonei, per tradizione, vocazione e specializzazione, ad una attività di produzione di beni agro-alimentari ad alta intensità e concentrazione". Le aree più a ridosso dell'edificato e intercluse nell'urbanizzato sono invece dette "ambiti agricoli periurbani" e nel nostro caso sono quelle aree che fanno da "cuscinetto" e "abbracciano" la parte urbanizzata.

Queste aree non sono solo visivamente dei "collanti" fra l'edificato e il territorio rurale, ma anche a livello concreto devono essere dei "ponti" a sostegno dell'insediamento urbano sia in termini di servizio sia in termini di miglioramento della qualità ambientale.

1.4 L'analisi SWOT

Piacenza si colloca stabilmente tra le prime trenta città italiane in diversi indicatori della qualità della vita, della creatività, della smartness e dello stesso PIL. Il potenziale della città è da leggersi in questi elementi. E' utile menzionare questi dati prima di procedere con l'approfondimento della SWOT Analysis.

- Piacenza città creativa: 19° provincia su 103 nel ranking secondo l'Indice di creatività italiano
- Piacenza città smart: 30° comune capoluogo su 106 nella graduatoria SMART CITY INDEX
- Piacenza e la qualità della vita: 22° provincia su 107 nella graduatoria dell'indice della QUALITÀ DELLA VITA del Sole 24 Ore

- Piacenza e la produzione della ricchezza: 18° in Italia per ricchezza prodotta (PIL)
- Piacenza e la ricerca: spesa in R&S pari al al 13,6% del fatturato tra le imprese che fanno ricerca
- Piacenza città dell'export – al top in Italia per export high tech (il 47% sul totale dell'export, il 47% sui mercati europei)

Con riferimento alla SWOT Analysis si procede riproponendo, con alcune puntualizzazioni ed aggiornamenti, la SWOT realizzata nel documento Piacenza Territorio Snodo. Si tratta di una SWOT condivisa, adottata per la realizzazione del PSC e quindi una base per una riflessione ulteriore circa punti di forza e debolezza, opportunità e minacce nel territorio piacentino. Quella SWOT fa riferimento a tre dimensioni: quella delle economia e della società, quella del sistema insediativo e dei servizi, quella della logistica e della mobilità.

La SWOT aveva tre livelli diversi di analisi, a seconda che il carattere analizzato si collocava a livello del sistema, del contesto ovvero a livello locale. L'analisi è a livello provinciale, ma sarà integrata con aspetti di carattere specificamente urbano.



I punti di forza sono stati confermati e, più di recente, vi è da sottolineare la capacità di costruire un progetto di sistema come quello proposto nell'ambito di Expo 2015 con la nascita del Tavolo Istituzionale per Expo 2015 e dell'ATS Piacenza per Expo 2015. L'investimento complessivo di 2,2 milioni di Euro, finalizzato a proporre nel contesto Expo il sistema territoriale piacentino e a gettare le basi per un rafforzamento del sistema turistico.

Nel corso di questa operazione, numerose sono state le iniziative di rafforzamento del tessuto urbano in termini di eventi (Festival del Pomodoro, nuovo evento, e rafforzamento di quelli esistenti come Festival del Diritto), di fruizione dei beni culturali (nascita della Rete dei Musei ed adesione del Palazzo Farnese al Circuito dei castelli del Ducato di Parma e di

Piacenza, l'estensione degli orari di apertura e visita organizzata di teatri e sale) e di promozione turistica (punto informativo presso la stazione ferroviaria e nuovo punto di informazione turistica in Piazza Cavalli), nonché anche della capacità di attrazione imprenditoriale. In questo quadro, si è avviata una operazione di rafforzamento massiccia del brand territoriale, anche con una operazione denominata "Branding Piacenza" che ha prodotto il marchio territoriale "Piacenza Land of Values", presentato ed utilizzato in Expo, sul fronte turistico e, nell'ambito del Documento strategico, della piattaforma per l'attrazione degli investimenti "Piacenza The Place" promossa da Piacenza Expo, Comune di Piacenza e Camera di Commercio di Piacenza.

Una notevole vitalità su altri fronti si può registrare con riferimento agli investimenti effettuati dal sistema territoriale sia nell'ambito della promozione dello startup di impresa innovativa (percorso ancora non completato) e della creatività (con la nascita prossima dell'Urban Hub delle Industrie Creative Innovative e della Cittadella del lavoro e della creatività), sia nell'ambito del rafforzamento del sistema della ricerca e della Università con il completamento del Tecnopolo, il consolidamento della sede della Facoltà di Medicina dell'Università di Parma, i diversi progetti di integrazione con la città del Conservatorio Nicolini.



Piacenza conoscerà una stagione di novità derivanti dal processo di cambiamento istituzionale. Se la trasformazione delle province in aree vaste, condurrà inevitabilmente ad una ridiscussione della localizzazione dei centri direzionali pubblici, la città (ex) capoluogo assumerà un crescente ruolo di riferimento e coordinamento sia verso gli enti locali del territorio provinciale, che nei rapporti con le città capoluogo delle province abolite. Un ruolo che accresce la funzione della città nei confronti del resto del territorio.

E' in atto, come opportunità, il processo di devoluzione delle aree demaniali, che potranno essere utilizzate come strutture per funzioni pubbliche e si concretizzano le

opportunità sul fronte delle aree militari, dove la strategia del governo è quella di favorire processi di restituzione alle città seguendo logiche di cooperazione istituzionale. Recentemente Piacenza ha conseguito un risultato importante con il finanziamento di un URBACT 3 sul bando “Action Planning Networks” sul tema “Disarmed cities – Sustainable management of military assets in urban areas” insieme a Varadzin (Croazia), Cartagena (Spagna) e Szomathely (Ungheria)

Il ruolo di Piacenza città regione e città d’arte si è sviluppato in modo crescente proprio nell’ambito delle dinamiche legate alla vicenda Expo 2015. Intorno a questo fenomeno, la scommessa per il rafforzamento del turismo può dirsi una realtà.

La congestione urbana è stata ridotta a seguito di una politica di redistribuzione dei flussi di traffico. Lo *sprawl* urbano sembra rallentarsi ed il PSC fermerà un fenomeno che si è sviluppato per anni, rendendo praticabile l’opportunità di migliorare il rapporto con l’area periurbana e rurale della città.

La qualità urbana complessivamente è minacciata dalla riduzione consistente delle risorse degli enti locali. Nonostante ciò, diversi ambiti urbani dal destino “pending” della città (Borgo Faxhall in testa) sembrano destinati ad una definitiva soluzione, che porterà a concentrare uffici pubblici nell’area.



Nell’ambito della mobilità e della logistica le novità più rilevanti sono costituite dall’avvio del processo concreto di spostamento dell’Autostazione nel contesto della Stazione Ferroviaria e dall’avvio di un Tavolo della Logistica che ha l’obiettivo di realizzare risultati concreti di creazione di un polo logistico attrattivo, innovativo ed europeo. Il raccordo ferroviario che prelude a “Piacenza città del ferro”, accanto al corridoio doganale Piacenza-La Spezia ed agli accordi in atto sia con l’Agenzia delle Entrate che con il Porto di La Spezia, possono determinare il legame tra Piacenza ed il sistema dei porti liguri, oltre che con l’area milanese. Solo un nuovo rapporto con il Polo logistico potrà migliorare la consapevolezza che

quell'area è per Piacenza fonte di sviluppo e non solo creatrice di esternalità negative. Si vuole infine sottolineare il robusto sistema formativo e della ricerca sulla logistica che sta gradualmente emergendo a Piacenza, grazie alla presenza della Fondazione Istituto Trasporti e Logistica (a cui aderiscono Comune di Piacenza, Provincia di Piacenza, Università Cattolica, Politecnico di Milano), impegnata nel campo della formazione e della ricerca applicata nei settori dei trasporti e della logistica, alla Fondazione ITS sulla Logistica (partecipata dai Comuni di Piacenza, Monticelli, da enti di formazione e ITIS Marconi), che promuove da anni la formazione superiore nella logistica, alla presenza delle Università locali che in vario modo sviluppano corsi e ricerca nel campo della logistica.

2. La strategia di sviluppo per l'attuazione dell'asse 6: obiettivi, identificazione e modalità di attuazione

Introduzione

La strategia di intervento dell'Asse 6 si concentrerà nel comparto Nord della città, in particolare la zona che fa riferimento all'area di Piazza Cittadella-Piazza Casali e, più in generale, alla zona caratterizzata da diverse opzioni per l'individuazione del bene culturale oggetto della ristrutturazione. In quel contesto nascerà il Laboratorio Aperto che dovrà giocare il ruolo di rafforzare questa area nella sua preziosa identità di snodo di passaggio per la città e per numerose sue funzioni: di mobilità pedonale e automobilistica (pubblica e privata), di fruizione di beni culturali, di servizio a studenti e lavoratori del centro storico (pubblici e privati).

2.1 Principali obiettivi della strategia (SMART: Specific, Measurable, Achievable, Realistic and Timebound) e visione a medio/lungo termine

La strategia valutata con l'approccio SMART si caratterizza per essere:

Specific: si focalizza sull'enfasi forte su rigenerazione urbana-mobilità-gap digitale. Mira a creare uno spazio multifunzionale, ma che sarà connotato dalla capacità di costruire un nuovo rapporto tra il cittadino e la città, i suoi processi decisionali, il cambiamento nel design urbano, le sue strategie di sviluppo. Questa capacità si dovrà concretizzare in servizi che saranno il cuore dell'intervento.

Measurable: l'obiettivo è quello di aumentare la partecipazione dei cittadini, di aumentare gli strumenti di erogazione delle informazioni fornite ai cittadini ed agli utenti della città in tema di mobilità urbana ed extra-urbana, di aumentare i servizi forniti a cittadini ed utenti della città nell'ambito della fruizione dei beni culturali ed in generale servizi ai turisti, di generare imprese in grado di fornire i servizi forniti dal Laboratorio, di ridurre il gap digitale dei cittadini piacentini con azioni mirate e misurabili.

Achievable: se il processo di riqualificazione, pur nella complessità dell'intervento proposto, appare realizzabile e comunque non diverso da altri interventi recentemente realizzati in città di impegno e difficoltà simile (riqualificazione della Sala dei Teatini), la vera sfida è quella della realizzazione di uno spazio di interazione con i cittadini che sia sostenibile nel tempo e capace di produrre e generare il reddito necessario per autosostenersi dopo la fase di start-up. Gli obiettivi della strategia sono certamente raggiungibili sotto il profilo tecnico, mentre dovrà essere fissata con molta attenzione la modalità di governance dello spazio con un mix virtuoso di attività a reddito ed attività a mera fruizione libera.

Realistic. Il modello di intervento, per quanto caratterizzato da alcuni elementi di oggettiva innovazione, appare certamente realistico. La domanda di partecipazione ai processi decisionali, la domanda di informazioni sulla città, la domanda di mobilità sostenibile sono espressioni concrete della domanda dei cittadini nei confronti della pubblica amministrazione. Diverse delle iniziative realizzate di recente in città hanno visto nascere strumenti di governance (consorzi pubblico-privato, appalti di costruzione e gestione, convenzioni con soggetti gestori privati) sostenibili nel tempo ed è certamente significativa l'expertise maturata in questi anni dall'Autorità di Gestione.

Timebound. Il modello di intervento mira alla sostenibilità in tempi assolutamente rapidi. Una volta presa la decisione sul modello di governance e, in considerazione delle caratteristiche dell'intervento, l'intervento sarà costruito con stadi di sviluppo precisi, che dovranno distinguere la fase di start-up dalla fase di gestione, affidata ad un soggetto gestore

che dovrà assicurare alla struttura competenze organizzative, gestionali e di promozione degli obiettivi fissati nel programma approvato.

La visione di medio e lungo periodo individua come obiettivo generale della strategia di intervento urbano la generazione di uno spazio urbano riqualificato orientato a ricostruire in modo esplicito, visibile e concreto il rapporto tra i cittadini e gli altri utenti della città (pendolari, turisti, operatori economici, visitatori per motivi di lavoro, studiosi legati alle università locali) con lo spazio fisico nel quale la città si è sviluppata e con gli assi di mobilità con cui essa si relaziona.

In altre parole, il Laboratorio Aperto che si intende realizzare, vuole fornire opportunità, strumenti e applicazioni che mirano a migliorare il rapporto tra l'utente del sistema urbano piacentino e la mobilità interna ed esterna alla città.

Questo rapporto si esplicita a tre livelli diversi che svilupperemo in seguito:

- il Laboratorio sarà collocato nel comparto Nord della città che è uno snodo nevralgico della mobilità urbana;
- la città sta vivendo una fase di profondo rinnovamento dei suoi strumenti urbanistici (nuovo PSC) e di sviluppo (Documento strategico per lo sviluppo locale), in continuità con la sua tradizione di pianificazione strategica, ma con lo scopo rinnovato di agganciare i nuovi processi della riqualificazione offerti anche dalle opportunità fornite dalla disponibilità delle aree demaniali e militari;
- la città vive crescenti relazioni con l'esterno come già approfondito nel progetto Piacenza territorio snodo e come dimostrano le recenti novità in tema di raccordo ferroviario del polo logistico, crescente attività di internazionalizzazione e potenziamento delle attività lungo la via Francigena (la cui sede dell'Associazione dei Comuni è adesso a Piacenza).

2.2. Integrazione e coerenza con gli strumenti di pianificazione strategica della città e capacità di risposta alle criticità del contesto urbano

2.2.1. Breve ricostruzione del processo di pianificazione urbanistica

L'intervento proposto sull'Asse Urbano del POR FESR si inquadra pienamente nella strategia urbana in corso di approvazione ed incorporata nel Piano Strutturale Comunale (PSC), per ricostruire la quale è utile ripercorrere molto brevemente la traiettoria della pianificazione strategica di Piacenza.

Il Piano strutturale comunale (PSC), avviato dalla Giunta Reggi nel 2011, ha avuto con l'Amministrazione Dosi uno sviluppo che è passato per un secondo percorso partecipativo (2013) alla fine del quale la Giunta ha approvato il PSC, il Regolamento Urbano Edilizio (RUE) e la Classificazione acustica.

Tra il marzo e l'aprile del 2014, il Consiglio Comunale ha adottato gli stessi documenti ed ha individuato le Commissioni consiliari 1 e 2 per la valutazione e la formulazione delle controdeduzioni alle osservazioni ed alle riserve pervenute (ottobre 2014). Il percorso di approvazione è ancora in corso e le Commissioni consiliari hanno licenziato il testo definitivo che sarà sottoposto per l'approvazione complessiva in Consiglio Comunale entro il prossimo 3 dicembre. L'iter complessivo si concluderà entro febbraio 2016.

Nell'aprile del 2014 l'Amministrazione Dosi ha approvato il Documento strategico per lo sviluppo locale che, partendo dalla pianificazione strategica esistente (a Piacenza Vision 2020) e sviluppandosi sulle linee della nuova pianificazione comunitaria e regionale, basata sul concetto di crescita intelligente, sostenibile ed inclusiva, ha delineato iniziative di

cooperazione istituzionale ed interventi bandiera finalizzati a reagire alla crisi economica che ha colpito l'economia occidentale nel 2008.

2.2.2. Il Piano Strutturale Comunale e la coerenza della Strategia Urbana rispetto al Comparto individuato

Il PSC si propone di realizzare un percorso che punti sulla **città ecologicamente più sostenibile** in coerenza con l'approccio europeo della crescita, sulla **ri-generazione interna** che funga da contrappeso all'eccesso di sfruttamento antropico, sul concetto di **città territorio snodo**, sulla prospettiva di una città vetrina di una terra di **tradizioni, saperi e sapori** e sul rafforzamento della città come spazio per la promozione della **coesione sociale**.

La proposta formulata sull'Asse urbano si colloca all'interno del comparto Nord della città e di seguito si intendono rintracciare le linee guida della pianificazione urbana che giustificano l'intervento nel comparto.

Gli elementi strategici del Piano strutturale comunale rilevanti in relazione alla strategia urbana sono così individuabili.

Piacenza una città ecologicamente più sostenibile

La premessa nel PSC¹

Nel quadro del rafforzamento della sostenibilità nel territorio urbano, tra i più importanti luoghi di valorizzazione si individua il Parco delle Mura (in verde) ed il Parco del Fiume Po. Allo stesso modo, la mobilità urbana è uno dei maggiori driver della pianificazione urbana futura. Lo spostamento dell'Autostazione nei pressi della Stazione Ferroviaria, il nuovo parcheggio interrato, lo spostamento del terminale ferroviario (con la disponibilità di aree in via Diete di Roncaglia) e i collegamenti con l'asse autostradale verso Nord sono elementi cruciali per il miglioramento del traffico urbano, in particolare di quello che fluisce ai margini del centro storico.

La relazione con l'area del progetto Asse Urbano

Il comparto Nord della città costituisce un elemento di snodo perché relaziona direttamente queste due aree con il centro della città attraverso gli assi di viale Risorgimento da un lato e via Borghetto dall'altro, oltre che per la contiguità con tutto il comparto di San Sisto. E' uno snodo importante di mobilità, anche nella prospettiva della presenza del parcheggio interrato e, quindi, nodo di interscambio tra la mobilità esterna e la mobilità del centro storico (pedonale, ciclistica, trasporto pubblico locale).

Ri-generazione interna di Piacenza

La premessa nel PSC²

Piacenza deve essere ri-trasformata e ri-qualificata dall'interno attraverso la ri-generazione delle parti più obsolete della città, il ri-utilizzo delle aree militari e dei beni demaniali e il ri-uso degli spazi resi disponibili dalla delocalizzazione del trasporto merci su rotaia. Le azioni fanno riferimento al Water-front, all'area a nord della stazione ed alle aree militari.

La relazione con l'area del progetto Asse Urbano

Il comparto interessato è tra i luoghi nevralgici del processo di riqualificazione delle aree

¹ PSC Relazione pag. 9

² PSC Relazione pag. 15

militari, insistendo su esso un importante insediamento militare come la Caserma Bixio Nicolai, appartenente al complesso Pontieri, ma fortemente relazionata con la città storica rappresentandone il limite essendo collocata sull'antico terrazzamento fluviale. La Caserma è anche prossima al complesso conventuale San Sisto con il quale confina e che costituisce un elemento di grande pregio di un comparto che ha accumulato nel tempo anche edifici di servizio di scarsa qualità.

In quest'area è in atto un processo di riqualificazione complessiva del sistema viabilistico cittadino. L'attuale stazione degli autobus (extraurbani) sta per essere gradualmente spostata nell'area della stazione e la piazza, dove è in programma la realizzazione di un parcheggio interrato, è già stata oggetto di un intervento di spostamento dell'autostazione e la sua sostituzione con un sistema di fermate, dei bus che ne manterrà il carattere di luogo di snodo del trasporto urbano (in particolare scolastico) e dell'intera mobilità urbana verso il centro storico.

Piacenza, città territorio snodo

La premessa nel PSC³

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

In generale, tra le province della Regione Emilia Romagna, Piacenza è quella con la maggiore movimentazione sulla rete stradale e su ferro, avendo un valore medio superiore a quello nazionale e regionale. La peculiare posizione baricentrica costituisce anche oggi una potenzialità indiscutibile in termini di competitività e attrattività del territorio verso nuovi insediamenti produttivi ma soprattutto logistici. Il progetto di spostamento dello scalo merci RFI dalla stazione a Le Mose, rafforza ulteriormente l'idea di concentrare in questo luogo le principali piattaforme logistiche e i magazzini.

La relazione con l'area del progetto Asse Urbano

L'area interessata dall'intervento si colloca, di nuovo, come la testa di ponte di questo snodo verso il centro della città. Posta nei pressi del ponte sul Po, asse di collegamento con il casello di Piacenza Nord, ed in forte relazione con la stazione ferroviaria, ha anche la caratteristica di costituire il *landscape* urbano visibile sia dalla arteria autostradale (Piacenza Ovest-Piacenza Sud di collegamento tra Autostrada A1 e Autostrada A21) che dallo snodo della linea ferroviaria (direzioni Piacenza-Torino e Piacenza-Milano).

Piacenza terra delle tradizioni, dei saperi e dei sapori

La premessa nel PSC⁴

Al fine di raggiungere questo obiettivo risulta necessario conferire nuovamente a questa specifica realtà urbana la sua naturale vocazione di polarità di interessi e centro di relazioni. I centri storici "sono i palinsesti pietrificati dell'economia urbana, delle regole politiche, sociali e culturali delle comunità locali". Il centro storico dunque è l'identità di una città, e in questo contesto appare evidente come la qualità dello spazio pubblico debba sottolineare il significato della città intesa come luogo di vita e di relazioni sociali e incentivare l'investimento privato per il recupero del patrimonio edilizio storico.

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

La relazione con l'area del progetto Asse Urbano

L'area prescelta costituisce un cruciale polo culturale, insistendo sulla stessa il

3 PSC Relazione pag. 21

4 PSC Relazione pag. 24

complesso di Palazzo Farnese che ospita i Musei del Farnese, il complesso di San Sisto, le Mura Farnesiane ed uno è snodo naturale, sebbene non unico, della vita culturale cittadina. Inoltre, essa è un naturale asse di collegamento con Piazza Cavalli che, oltre ad essere il centro della vita cittadina, è anche la zona dove maggiore è lo sforzo di riqualificazione, grazie ad un sistema di eventi che ne ha riattivato la vitalità.

Piacenza, una città che favorisce la coesione sociale

La premessa nel PSC⁵

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

La relazione con l'area del progetto Asse Urbano

Il Comparto Nord, a partire da Piazza Cittadella, è un crocevia di diverse funzioni urbane: è importante hub di trasporto urbano per le scuole e, quindi, per una quota importante di giovani della città e della provincia, è snodo di arrivo di lavoratori del settore pubblico e del settore commerciale del centro cittadino, è snodo di arrivo di turisti e visitatori per la presenza di Palazzo Farnese, è uno dei centri della vita militare cittadina, è luogo di aggregazione religiosa per la presenza della Chiesa di San Sisto, è luogo di cerniera tra i quartieri di maggiore prestigio del centro storico (Piazza Cavalli) ed aree più popolari come via Roma e via Borghetto. Un luogo come questo è per definizione uno spazio in cui gli obiettivi di rafforzamento della coesione sociale possono meglio realizzarsi.

Il Comparto Nord della città

Il comparto individuato per l'azione di riqualificazione urbana è quello a Nord della città delimitato verso il centro dalle piazze della Cittadella e Casali costituiscono uno spazio urbano continuo in cui si incunea un edificio risalente agli anni Venti, caratterizzato dalla semplice volumetria e dalla definizione dei prospetti con paramento laterizio a vista, destinato ad abitazioni, attività commerciali e recentemente ristrutturato.

Le *quinte e le emergenze architettoniche* che identificano questo spazio sono:

- **Palazzo Farnese**,
- le scuderie di Maria Luigia sorte nel 1840 sull'area del distrutto teatro ducale oggi sede della **caserma Nino Bixio**;
- il complesso dell'ex-convento di S.Sisto la cui fondazione risale al IX secolo, per iniziativa dell'imperatrice Angilberga oggi sede della **caserma Filippo Nicolai**;
- la "Casa del Mutilato", costruito fra il 1939 e il 1941 su progetto dell'arch. Alfredo Soressi e la "Casa del Combattente";
- il **complesso del Carmine**, risalente al 1300, chiusa al culto nel 1746 per essere adibita a ospedale militare e successivamente come macello pubblico;
- gli **uffici Statali** ospitati nelle strutture conventuali adiacenti alla Chiesa del Carmine attualmente in fase di ristrutturazione ;
- il **Mercato Rionale Coperto** (ideato e realizzato dall'arch. Carlo Felice Cattadori nel 1954)
- **l'Autostazione** (realizzato su disegno dell'arch. Carlo Felice Cattadori nel 1955)

- **il complesso scolastico Mazzini** risalente ai primi del Novecento.

Ai fini di questa descrizione le due presenze più significative sono costituite da:

- **Palazzo Farnese**, situato ai margini della città verso nord, negli anni 50-60 del 1500 per volere della duchessa Margherita d'Austria, moglie di Ottavio Farnese, il palazzo venne fatto costruire nell'area dove era ubicata la Cittadella Viscontea, con lo scopo di erigere una residenza ducale, che fosse luogo di rappresentanza e simbolo della potenza della famiglia Farnese. Come architetto responsabile del progetto fu incaricato Jacopo Barozzi, detto il Vignola. Ospita il Museo di Palazzo Farnese, dove sono collocati, tra le altre opere, la Madonna adorante il Bambino con San Giovannino ovvero Tondo del Botticelli (1475-1480) ed il Fegato Etrusco rinvenuto nel 1877 e datato tra la fine del II secolo a.C. e l'inizio del I secolo a.C.
- **Caserma Bixio-Nicolai**, che, "pur essendo prossima al Laboratorio Pontieri non ne condivide la condizione di isolamento; al contrario, si trova alla quota della città storica, in qualche misura ne rappresenta il limite, essendo localizzata sul bordo dell'antico terrazzamento fluviale e costituisce uno dei fronti del sistema di Piazza Casali - Piazza Cittadella, la piazza su cui affaccia anche Palazzo Farnese, il principale monumento storico di Piacenza. L'insieme degli edifici che compone la Caserma, inoltre, è prossimo al complesso conventuale di San Sisto, con il quale confina senza soluzione di continuità. Si tratta dunque di una porzione di città storica, che presenta caratteri architettonici di sicuro interesse, pur avendo accumulato nel corso del tempo anche differenti episodi di superfetazione con edifici di servizio di scarsa qualità"⁶.

L'area è interessata da numerosi interventi di breve, medio e lungo periodo. Nel breve periodo si realizzerà una riqualificazione della Piazza Cittadella con l'avvio del cantiere per un parcheggio sotterraneo, con lo spostamento già realizzato dell'Autostazione e la predisposizione di un nodo di trasporto urbano a servizio del sistema scolastico presente nell'area.

Queste azioni mirano ad alleggerire la piazza dalle funzioni di parcheggio per mezzi pubblici urbani e mezzi privati, facendola diventare fulcro della proposta culturale della città concentrata in questo caso nel Palazzo Farnese e nella futura Chiesa del Carmine, pur non riducendone il ruolo di sostegno alla mobilità del centro storico.

Nel medio periodo nell'area di Piazza Casali si dovrebbe procedere ad uno spostamento del mercato attuale con un'opera coerente con la tradizione del comparto.

Nel lungo periodo sono in corso di sviluppo progetti di riqualificazione delle caserme presenti nell'area finalizzati a recuperarle per funzioni urbane pubbliche e private.

Inoltre, il Comparto Nord della città è caratterizzato, tra gli altri, dai seguenti Progetti di riqualificazione, che sono da considerare in relazione con la strategia complessiva in discussione.

1) PARCO DELLE MURA

Con la denominazione *Valorizzazione Parco delle Mura* vengono raccolte una serie di azioni e progetti mirati alla nascita di un parco della cinta muraria rinascimentale. Il restauro delle Mura e della relativa area soprastante e il recupero dei Bastioni rappresentano una parte importante ma non esaustiva del progetto : il PSC allarga lo sguardo ad aree e contenitori "integrabili" e ai vicini "bordi fluviali " del Po nel tentativo di mettere a sistema le mura della città storica e il suo fiume.

2) WATERFRONT

L'obiettivo è quello di avere un progetto complessivo per il waterfront urbano di

⁶ MASTERPLAN "PIAZZA CITTADELLA- PIAZZA CASALI" Riqualificazione del Comparto Nord della città, Direzione Operativa Riqualificazione e Sviluppo del Territorio, Comune di Piacenza, 2014

Piacenza. Alcune opere stradali come il passante nord di RFI, la nuova passerella ciclopedonale di Anas, permettono di ripensare al sistema di accessibilità e fruizione del fiume: la città, che ha sempre temuto il fiume e, per difesa, ha sempre interposto argini, infrastrutture, impianti tecnologici “volgendogli” le spalle sposta ora la sua attenzione all’argine fluviale. Parte dell’area è interessata al progetto di riqualificazione “Lungo Po”, dove sono previsti una serie di interventi sul verde, una pista ciclabile di connessione tra le due aree, a destra e sinistra del ponte stradale e una pista pedonale che consente di raggiungere l’approdo turistico di attracco delle imbarcazioni.

2.2.3. Il Documento Strategico per lo sviluppo locale e la Strategia Urbana

Il Documento Strategico per lo sviluppo locale promosso dall’Amministrazione Dosi nel 2014 ed approvato nella versione definitiva nel 2015⁷, risponde ad una esigenza di progettualità in un contesto caratterizzato da una marcata pianificazione strategica in città negli ultimi anni e da una severa crisi in corso.

In questo contesto si sono promosse due linee di intervento nella individuazione di nuovi metodi di lavoro basati sulla cooperazione istituzionale e sulla concertazione con le parti sociali e su iniziative faro, capaci in tempi rapidi di dar luogo a iniziative operative significative.

La cooperazione istituzionale si è realizzata con la promozione di un protocollo di intesa per rafforzare l’orientamento Smart della città, al fine di costituire un’Associazione Piacenza Smart City, al fine di promuovere ed integrare le politiche di promozione della città intelligente, creando interazione sulle stesse e soprattutto coordinando l’attività di raccolta di risorse sia a livello locale che regionale che nazionale ed europeo. La Strategia Urbana è completamente coerente con questo obiettivo.

Inoltre, si è puntato sul tema della creazione di lavoro, come esito di un processo concordato a livello istituzionale nel quadro della riforma in atto, che crei spazio per azioni di intervento mirato a livello cittadino nell’ambito di strumenti quali la Garanzia Giovani e la promozione dell’imprenditorialità, intorno ai quali si stanno costruendo spazi di fruizione informativa e di creazione di reti territoriali sia nella nuova Cittadella del lavoro, sia nel nascente Sportello territoriale per la creazione di impresa. La realizzazione di uno spazio aperto alla creatività ed all’avvio di start-up tecnologiche, in particolare al servizio dei temi della pianificazione territoriale, della sostenibilità ambientale, della mobilità e della logistica, è perfettamente in linea con questa strategia.

Tra le iniziative faro si colloca il processo di rigenerazione urbana, che sarà fortemente orientato alla riqualificazione del centro storico, attraverso lo strumento concreto del Piano Operativo Comunale che darà operatività al Piano Strutturale Comunale con particolare riferimento alla valorizzazione del centro storico e delle vie commerciali della città, anche attraverso il rafforzamento dell’azione della Cabina di regia per il centro storico. Anche in questo caso la coerenza con la Strategia Urbana di riqualificazione è molto concreta.

L’organizzazione delle filiere produttive è un’altra delle iniziative faro proposte dall’amministrazione comunale nel Documento strategico e la possibilità di dare struttura alla filiera locale della mobilità e della logistica, sulla quale si sta svolgendo una precisa azione strategica che passa per la riqualificazione del polo logistico sia sotto il profilo urbanistico

⁷ www.comune.piacenza.it/documentostrategicoPiacenza

(Piacenza città del ferro è un progetto del piano strategico Vision 2020 cui si sta dando concreta realizzazione), sia sotto il profilo della riorganizzazione delle relazioni tra le imprese, anche attraverso l'attivazione dei servizi previsti dalla promozione nel polo logistico dell'Area Produttiva Ecologicamente Attrezzata (APEA) avente per soggetto gestore Piacenza Expo, e tra essi in particolare quelli legati al risparmio energetico ed alla promozione della sicurezza, oltre che della qualità del lavoro, anche attraverso una massiccia adozione di tecnologie intelligente. Si tratta di un menu di azioni pienamente coerenti con molti degli obiettivi che saranno esplicitati per il Laboratorio aperto.

Tra le altre iniziative faro, si collocano la scelta strategica a sostegno della promozione delle Industrie culturali creative, attraverso lo strumento dell'Urban Hub delle Industrie Creative ed Innovative Piacenza che apre, grazie al sostegno della Regione nell'ambito dei fondi per il finanziamento delle infrastrutture per la competitività in ambito urbano (Por Fesr 2007/2013), nel mese di gennaio 2016, e il rafforzamento del Tecnopolo di Piacenza focalizzato su Meccanica Avanzata ed Energia ed Ambiente, filiere di sostegno ai progetti previsti nella strategia urbana, dove la dimensione della sostenibilità potrà essere sviluppata anche nelle filiere della ricerca avanzata del territorio piacentino, impegnate in vario modo sui diversi fronti proposti dalla Strategia Urbana.

Infine, la Strategia Urbana servirà a rafforzare l'obiettivo di rafforzare il brand Piacenza all'interno del brand Emilia-Romagna secondo gli orientamenti che stanno maturando nella strategia regionale ed anche alla luce dei brillanti risultati ottenuto dal sistema emiliano-romagnolo e dal sistema Piacenza nel contesto di Expo 2015, dove l'affermazione del ruolo dei nostri territori si è accompagnati con un aumento della consapevolezza circa le opportunità che si pongono nel futuro nell'ambito dell'attrazione degli investimenti e dell'attrazione turistica.

2.2.4. La coerenza delle scelte strategiche: obiettivi specifici ed elementi conclusivi

La Strategia Urbana si caratterizza per alcuni obiettivi specifici che saranno realizzati nell'ambito di un intervento la cui collocazione nel comparto Nord della città è pienamente coerente con gli orientamenti di pianificazione strategica della città.

a) Obiettivi specifici

In particolare, gli obiettivi specifici della strategia possono essere individuati nelle seguenti linee generali:

Obiettivo 1. Rafforzare i processi di riqualificazione urbana della città e della partecipazione: con l'intervento proposta dalla Strategia Urbana nell'area del comparto Nord della città si intende da un lato rinnovare il percorso delle riqualificazioni urbane cittadine in atto e dall'altro favorire lo svilupparsi di uno spazio che permetta la riflessione ed l'approfondimento tecnico-scientifico sui processi di rigenerazione urbana di confrontarsi attivamente con i cittadini e con gli utenti della città di Piacenza. Da questo punto di vista il Laboratorio diventerà, ad esempio, un terminale esterno delle funzioni attualmente concentrate presso l'Urban Center cittadino.

Obiettivo 2. Rafforzare l'orientamento smart della città: Piacenza gode di un discreto posizionamento tra le *smart cities*. La riqualificazione urbana permetterà di dotare lo spazio di funzioni tipiche di una città *smart*, in particolare nella dimensione della fruibilità collettiva, dei cittadini, dei giovani, degli *startupper*, dei creativi, dei turisti, degli universitari.

Il Laboratorio diverrà il luogo dell'interazione tra la città ed i cittadini, dando luogo a funzioni di mobilità sostenibile, monitoraggio della mobilità, monitoraggio del territorio nel suo complesso, creazione di uno snodo di connessione alla rete e di un *hotspot wifi* ad alte prestazioni, di box office per gli eventi culturali e ricreativi della città, di auditorium e spazio di *co-working* per cittadini, di informazione e diffusione della conoscenza tra i cittadini, di sviluppo di startup capaci di realizzare prodotti per la promozione della mobilità e della logistica sostenibile e di prodotti per il monitoraggio del territorio.

Obiettivo 3. Rafforzare la qualità della mobilità: Piacenza è la città della logistica ed è snodo della mobilità interregionale lungo gli assi autostradali e ferroviari. Ma Piacenza è anche città di passaggio e di partenza, essendo rilevanti fenomeni quali il pendolarismo. Il Laboratorio dovrà fornire, nel solco della tradizione dei *Living Lab* che si occupano di mobilità, applicazioni ed intelligenza applicata alla mobilità urbana ed alla mobilità extra-urbana, con il preciso obiettivo di fornire risposte e strumenti di miglioramento della qualità della vita a cittadini ed imprese. In questo quadro, i servizi di mobilità sostenibile, attualmente appena avviati nel contesto urbano (si pensi in particolare alla mobilità elettrica), si potranno sviluppare nell'ambito delle attività del Laboratorio.

Obiettivo 4. Ridurre il gap digitale: uno degli obiettivi del Laboratorio è quello di fornire servizi finalizzati a migliorare il *gap* digitale dei cittadini e degli utenti della città di Piacenza. Questo obiettivo potrà essere raggiunto sul terreno del miglioramento del rapporto nella fruizione delle informazioni sulla città. La notevole quantità di informazioni da trasferire ai cittadini ed agli utenti di Piacenza dovrà tradursi in una formidabile occasione per ridurre il *gap* digitale, fornendo applicazioni e strumenti di facile accesso a costi contenuti per cittadini che altrimenti non potrebbero accedervi. Lo spazio diventerà anche il luogo simbolo della cultura digitale diffusa a livello cittadino, proseguendo la progettualità sin qui sviluppata dall'amministrazione comunale (v. progetto Pane ed internet). In questo spazio sarà possibile sviluppare e migliorare i contenuti presenti nelle applicazioni che già oggi sono fornite per la fruizione della città (es. app-Piacenza), in un processo che dovrà diventare anche di miglioramento condiviso e continuo dei prodotti.

b) Elementi conclusivi

L'intervento che viene proposto è coerente con i tre livelli di interventi individuati nel paragrafo 2.1. Qui di seguito vengono proposti alcuni elementi conclusivi della riflessione.

a) Il comparto Nord della città, zona nevralgica della mobilità cittadina

Il Laboratorio sarà collocato in una zona nevralgica della città, il comparto Nord, al cuore della mobilità di interscambio con il centro storico, sugli assi viari più importanti, punto di riferimento della identità cittadina con il Palazzo Farnese, con la sua tradizione militare con la Caserma Bixio-Nicolai, con la sua storia religiosa nel comparto di San Sisto e con la Chiesa del Carmine, con la sua attuale collocazione al centro della mobilità urbana cittadina (attuale Autostazione, futuro parcheggio di riferimento per coloro che provengono da Milano), snodo di collegamento con Piazza Cavalli da un lato e di interazione del centro storico con la Stazione cittadina, punto di riferimento per studenti e lavoratori pubblici e commerciali del centro storico.

In questa zona stanno avvenendo una pluralità di cambiamenti che sono l'esito del percorso di programmazione urbanistica cittadina, dell'evoluzione del concetto di territorio snodo per il territorio piacentino, del futuro dello sviluppo urbano che si realizzerà con la ridefinizione della mobilità cittadina, per effetto dello spostamento dell'Autostazione, e per

effetto del processo di ridefinizione delle funzioni urbane causato dagli effetti delle più recenti politiche demaniali e militari, di cui il comparto Nord è tra le zone di maggiore interesse ed immediata azione.

Il Laboratorio nascerà quindi in un comparto che è già concretamente lo spazio urbano nevralgico del comparto Nord della città, quella che è interessata da un profondo processo di rigenerazione e nel quale diverse azioni di innovazione urbana sono in atto:

- la ridefinizione di Piazza Cittadella come luogo nevralgico della mobilità: nuove linee di trasporto pubblico urbano in relazione con la Stazione ferroviaria, in particolare con la nuova Autostazione per le linee extraurbane, che sarà temporaneamente collocato presso il Piano Caricatore di Piazzale Roma e successivamente nel comparto Borgo Faxhall come da progettualità già in corso; un nuovo parcheggio sotterraneo a servizio del centro storico; nuovo asse di mobilità urbana da Piazza Casali a Piazza Cavalli con l'attraversamento della Ex Chiesa del Carmine;
- la ridefinizione delle funzioni dell'intero comparto, in primo luogo le aree militari che caratterizzano Piazza Casali (Caserma Bixio-Nicolai), del Laboratorio Pontieri del Parco delle Mura, la cui restituzione alla città caratterizzerà i prossimi anni della storia cittadina, ma anche i Bastioni di Porta Borghetto, oggetto di ristrutturazione recente ma ancora senza funzioni specifiche, con Bastione San Sisto e Torrione Fodesta;
- il continuo rinnovarsi del Palazzo Farnese, recentemente acquisito al patrimonio comunale, e dei Musei Farnese che si arricchiranno presto di nuove proposte culturali, rafforzando il ruolo di centro nevralgica dell'offerta culturale cittadina. Di particolare importanza il progetto per la Sezione Romana del Museo Farnese che la città candiderà sull'Asse 5 del POR-FESR e il progetto di integrazione nella Rete dei Castelli del Ducato allo scopo di rafforzarne la comunicazione, la promozione e lo sviluppo delle offerte connesse al Circuito dei Castelli che sono stati oggetto di un protocollo di intesa con l'Istituto dei Beni culturali della Regione Emilia Romagna.

b) La rigenerazione urbana prossima futura

La dimensione del comparto Nord nella sua configurazione attuale non è l'unica dimensione sulla quale il Laboratorio dovrà operare.

La centralità della collocazione fisica a cui si mira, permette di concepire questo spazio come il luogo dove i processi di rigenerazione urbana e di rinnovamento della città potranno trovare uno spazio di rappresentazione, di dibattito aperto e di generazione di conoscenza.

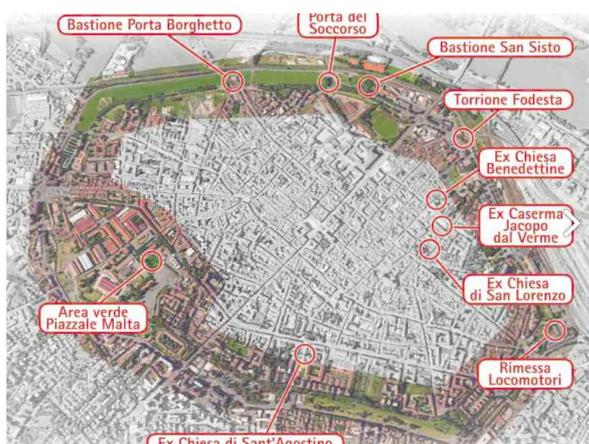
Nel corso degli ultimi anni, sono nati dalla rigenerazione nuovi spazi come l'Urban Center (dove sono collocati il Politecnico di Milano, l'Ordine degli Architetti, l'ufficio di Piano del Comune di Piacenza, il Museo Civico di Storia Naturale con il Piacenza Oil&Gas Museum), come la Cavallerizza (dove sono collocati il parco enogastronomico, associazioni musicali e di varia natura, oltre che funzioni private), come lo Spazio4 (destinato ai giovani), la Caserma della Neve (sede del Politecnico), la Ex-Centrale Emilia e Casino Mandelli (dove si sono localizzati i centri di ricerca del Tecnopolo di Piacenza), il Collegio Morigi (sede di un collegio universitario e della Facoltà di Medicina dell'Università di Parma).

Nel corso del 2016 nasceranno su iniziativa dell'Amministrazione Comunale sia l'Urban Hub Industrie Creative Piacenza in via Alberoni (casa dei creativi e degli innovatori piacentini), Spazio 2 (Centro del lavoro e della creatività giovanile), e nei prossimi anni, per opera della Fondazione di Piacenza, si avrà la ristrutturazione del Palazzo Ex-Enel e del Convento di Santa Chiara che saranno idealmente collegati alle funzioni del Conservatorio Nicolini e della Galleria Ricci Oddi.

A queste dinamiche si aggiungeranno le novità derivanti dai processi di restituzione dal Demanio civile di importanti pezzi della storia della città, per cui sarà necessario identificare nel tempo funzioni e obiettivi. A questo scopo è in corso un processo di consultazione pubblica

per definire obiettivi e funzioni del recupero urbano di una serie di edifici: Bastione di Porta Borghetto, Torrione Fodesta, Bastione S. Sisto, Porta del Soccorso, Rimessa locomotori ferrovia Piacenza-Bettola, Ex Chiesa di S. Agostino, Ex Chiesa delle Benedettine, Ex Chiesa S. Lorenzo, Ex Caserma Jacopo Dal Verme, Area verde di Piazzale Malta, gi • Ex Caserma Zanardi – porzione.

Un processo di consultazione pubblica promosso dal Demanio è in corso (conclusione dicembre 2015) al fine di far conoscere e visitare importanti beni di proprietà pubblica della città destinati ad operazioni di valorizzazione.



Si tratta di nuovi luoghi della vita cittadina, tutti accomunati dalla strategia collettiva che mira a puntare sulla qualità degli insediamenti urbani, finalizzati a rafforzare l'identità piacentina come terra dei saperi, della conoscenza, della creatività e dell'innovazione. Questa scelta strategica, avviata con l'Amministrazione Reggi, ha trovato ulteriori sviluppi con l'Amministrazione Dosi impegnata per realizzare nuove opportunità di crescita e di sviluppo della città.

Questi profondi processi di rigenerazione urbana necessitano luoghi di studio e di approfondimento, funzione assolta dall'Urban Center presso l'ex-Macello che ha questo scopo grazie alla coesistenza di funzioni pubbliche, di laboratori didattici e di ricerca del Politecnico e la presenza dell'ordine degli architetti.

Gli stessi hanno bisogno di spazi per la concertazione pubblica e la rappresentazione alla città. Il Laboratorio aperto avrà quindi lo scopo di divenire un luogo di concertazione dei processi decisionali sullo sviluppo urbano. Luoghi del sapere condiviso, ma anche luoghi di produzione di quegli strumenti che permettono ai cittadini ed agli utenti del territorio di conoscere e partecipare agli stessi processi decisionali.

c) Di nuovo Piacenza Territorio Snodo

La città è infine collocata su uno snodo cruciale per la mobilità del paese. Il riconoscimento di Territorio snodo, tema intorno al quale si è costruito l'intero Piano strutturale comunale, ha determinato un ripensamento del rapporto della città con la sua rete di relazioni esterne. Dalla necessità di una profonda riqualificazione e valorizzazione della Via Francigena ad un nuovo rapporto con il Po e i suoi affluenti, anche alla luce della recente alluvione che ha messo in evidenza il rapporto delicato tra meteorologia, dissesto idrogeologico e impatto sulla vita dei cittadini e delle imprese; dal ruolo di snodo ferroviario e di mobilità su gomma per merci e per persone, sviluppando l'ormai sempre più concreto progetto di "Piacenza città del ferro" al sempre più definito ruolo di "capitale della logistica" dell'area a Sud di Milano: si tratta di alcune delle più significative relazioni della città con il resto del paese e del mondo. Una centralità che ha determinato politiche di sviluppo urbano

come quella legata alla nascita ed allo sviluppo del polo logistico, alla necessità di un suo ripensamento e ad una sua riqualificazione, oggi affidata alle opportunità offerte dal progetto di Area Produttiva Ecologicamente Attrezzata (APEA) ed al progetto di creazione di un raccordo ferroviario organizzato che permetta allo stesso polo logistico di esplicare per intero la sua funzione di hub del sud-milanese.

Inoltre, Piacenza è ancora terra di pendolarismo. La vicinanza ai grandi bacini occupazionali milanese e bolognese hanno determinato una struttura dell'occupazione che si rivolge in modo particolarmente significativo a quei mercati. La qualità della vita ed il minore costo della vita in termini relativi determina una domanda di residenza a Piacenza, a fronte della collocazione lavorativa su altro territorio, e con essa una crescente domanda di mobilità di corto raggio. La risposta degli operatori della mobilità alle esigenze ed alle domande del pendolarismo locale è ancora largamente insufficiente. Il Laboratorio dovrà fornire servizi mirati a questa porzione della popolazione piacentina, che secondo stime non robuste sia aggira intorno alle 6mila unità giornaliere, per migliorarne il rapporto con la mobilità locale ed extra-urbana.

2.3 Individuazione del tematismo del "Laboratorio aperto" e motivazioni della scelta

La proposta progettuale è centrata sulla nascita di uno spazio urbano destinato ai cittadini ed agli utenti della città per migliorare la fruizione della città.

2.3.1 Le caratteristiche dello spazio e delle funzioni individuate

Si tratta in primo luogo di individuare uno spazio che diventi, in termini simbolici ed in termini pratici, in primo luogo uno spazio di passaggio per la mobilità di connessione tra il sistema dei servizi pubblici e privati attualmente gravitanti nel comparto Nord, che è snodo di passaggio del sistema di trasporto pubblico locale e diventerà parcheggio di riferimento per la zona di Piazza Cavalli, ivi compresa la fruizione turistica e culturale centrata su Palazzo Farnese.

In questa area sarà predisposto uno spazio per i cittadini e per i fruitori della città, in primo luogo i turisti, che si configura come una sorta di nuovo Urban Center cittadino, finalizzato a fornire informazioni e servizi sulla mobilità e sullo stato dell'ambiente e dei servizi urbani, ma anche di partecipazione attiva ai processi di pianificazione urbana.

Lo spazio avrà un carattere polifunzionale, in quanto dovrà essere un polo di attrazione per una domanda ampia, che ne renda ancora più realizzabile l'obiettivo della sostenibilità di lungo periodo. Ciò nonostante, avrà una forte caratterizzazione tematica su alcuni ambiti di riferimento tematici ed una focalizzazione del Laboratorio Aperto sul tema della Mobilità e della logistica sostenibile. Il territorio piacentino è caratterizzato da una popolazione limitata e sarà necessario quindi predisporre uno spazio che possa rispondere a bisogni differenziati, che possa inserirsi nel tessuto urbano come elemento non fungibile di connessione tra spazi della città, che possa essere fortemente attrattivo per i servizi offerti.

Gli ambiti tematici di riferimento saranno quindi i seguenti:

- Mobilità sostenibile e logistica (Laboratorio Aperto)
- Servizi turistici e fruizione della cultura
- Design per la riqualificazione dei servizi urbani
- Tutela e valorizzazione beni culturali

Dal punto di vista dell'attrattività della città, si punta a realizzare:

- Riqualificazione e rivitalizzazione di parti della città a partire dai contenitori culturali

- Processi di sviluppo virtuosi delle città in una logica di sistema

In sintesi ed in coerenza con le linee guida proposte:

Condizioni per l'intervento	Piacenza
Intervenire su porzioni definite di territorio cittadino nelle quali siano stati avviati percorsi di riqualificazione urbana attraverso strumenti di pianificazione strategica delle città ad integrazione	<ul style="list-style-type: none"> • Riqualificazione urbana: Chiesa del Carmine, Piazza Cittadella, Mercato di Piazza Casali, Aree militari • Tutte dentro il Piano Strutturale Comunale • Chiesa del Carmine: DUP (Documento unico di programmazione) • Aree militari: Masterplan aree militari • Piazza Cittadella: Piacenza Territorio Snodo
I laboratori aperti dovranno essere collocati nei contenitori culturali oggetto di riqualificazione	Da scegliere attraverso il processo di selezione delle operazioni
Contenitori culturali che siano elementi di aggregazione forte	Si conferma l'obiettivo di farlo diventare un polo di aggregazione forte
Sostegno alle infrastrutture culturali	<5 milioni di euro
Interventi di promozione legati alla valorizzazione degli attrattori finanziati e concentrarsi su eventi di forte richiamo	Spazio eventi e spazio servizi

2.3.2 La scelta tematica: alcune note sulla mobilità a Piacenza

Il sistema della mobilità del comune di Piacenza è composto da una serie di reti per il trasporto: autostradale, stradale, ferroviaria, idroviaria e ciclo-pedonale, che costituiscono non solo una parte strutturale, a supporto del sistema insediativo e produttivo, ma, a volte, anche una fonte di frammentazione territoriale, oltre che di congestione e inquinamento. Nel caso specifico di Piacenza, che viene classificato come polo interregionale, la tematica assume particolare importanza anche per la consistenza dei flussi ed il ruolo extra-provinciale di snodo che svolge tra Emilia Romagna, Lombardia e Liguria. Piacenza, che riveste una funzione di cerniera tra il sistema metropolitano milanese e centro-padano e quello ad industrializzazione molecolare dell'Emilia, ha sviluppato un importante nodo viabilistico, soprattutto in termini autostradali, stradali e ferroviari, in particolar modo ultimamente con la realizzazione del tracciato ferroviario dei Treni ad Alta Capacità, che ha migliorato le condizioni di trasporto anche a livello regionale su ferro (considerando anche l'integrazione modale col trasporto su gomma). A favore di una maggiore scorrevolezza si collocano inoltre i numerosi interventi urbani attivati sulla viabilità principale, con la realizzazione di rotatorie e del completamento della tangenziale.

Dai dati del PGTU emerge che la rete viaria comunale (con esclusione del raccordo autostradale) è di circa 330 km, suddivisa in: 42 km di viabilità urbana principale (assi commerciali), 190 km di viabilità urbana secondaria (vie residenziali), 75 km di viabilità extraurbana e 23 km di tangenziale. Gli accessi giornalieri all'area urbana sono di circa 65.000

di veicoli in penetrazione sull'area urbana e 30.000 al centro storico. Una quota significativa di pendolarismo ferroviario (studentesco e lavorativo) in uscita, interessa circa 6.000 persone al giorno dirette verso Milano, Parma e Pavia.

Il territorio piacentino è attraversato da due importanti assi autostradali: l'A1 (Autostrada del Sole) e l'A21 (Torino-Brescia).L'interscambio tra le due autostrade, e la saldatura tra queste direttrici e la viabilità ordinaria, avviene alle porte di Piacenza, in corrispondenza del casello di Piacenza sud, in località Le Mose, gli altri caselli sono Piacenza nord sull'A1 e Piacenza ovest e Piacenza est sull'A21.

Lo schema della rete viaria risulta caratterizzato da più direttrici di traffico con un assetto spiccatamente radiocentrico, con il nodo di Piacenza su cui convergono le principali infrastrutture viarie e una distribuzione a raggiera verso le valli provinciali, raccordate alle estremità nord delle statali 9 e 10. Si tratta dei due principali assi di pianura, ossia le direttrici nazionali della via Emilia e della Padana Inferiore. La prima garantisce i collegamenti con Milano e con le altre province dell'Emilia Romagna; mentre la Padana Inferiore mette in comunicazione l'Oltrepo Pavese con Cremona e Mantova. Oltre alle due arterie statali appena citate (SS 9 e SS 10 ora SP 10R) ve n'è un'altra la SS 45 della Val Trebbia (diretta a Genova), che, insieme alle arterie provinciali, seguono l'andamento delle valli piacentine, con direttrice nord-sud.

Emerge un'immagine di forte congestione nei principali nodi stradali di Piacenza, con il picco, a Barriera Torino, di quasi 53.000 veicoli al giorno. Dai dati riportati dal Piano Energetico Comunale emerge che il settore che maggiormente incide sui consumi energetici del Comune di Piacenza è quello dei trasporti stradali (37%).

Per permettere quindi di incentivare il passaggio dalla mobilità veicolare privata a quella pubblica e/o pedonale e ciclabile (riducendo così l'inquinamento atmosferico) è fondamentale realizzare un sistema di interventi complessi che nel tempo si sono concretizzati in:

- parcheggi che disincentivino l'attraversamento dell'area urbana e l'avvicinamento al centro storico dei veicoli privati
- aree di sosta su strada a parcometro da estendere gradualmente a tutto il centro storico (ZPRU) e sulla restante area urbana
- parcheggi per i mezzi pesanti nei pressi di importanti insediamenti di logistica ed industriali, in aree appositamente destinate ed attrezzate;
- potenziamento del trasporto pubblico che però ha sempre manifestato notevoli difficoltà sia a condurre sia ad adeguarsi al diffondersi della domanda di spostamento nel territorio;
- forme di mobilità dolce o alternativa, che ne presuppongo quindi una maggiore incentivazione con un numero crescente di piste ciclabili di diversa struttura.

Dal punto di vista delle infrastrutture ferroviarie, il nodo di Piacenza costituisce punto di intersezione tra diverse direttrici: la linea Milano-Bologna, la Piacenza-Cremona e la Piacenza-Alessandria.

Un sistema di tale complessità, che determina esiti non felici in termini di sostenibilità ambientale nonostante i numerosi interventi di miglioramento della fluidità del traffico per ridurre l'impatto sull'inquinamento, ha necessità di strumenti di ottimizzazione, governo, informazione e di generazione di scelte pubbliche che si fondi su strumenti ancora più sofisticati del passato. La realizzazione di un Laboratorio per la mobilità e la logistica sostenibile appare giustificato ed auspicabile.

2.3.3 Funzioni nel Laboratorio Aperto e funzioni dello spazio ad integrazione del Laboratorio Aperto

Laboratorio Aperto/ Living Lab Mobilità sostenibile e logistica.

Il Laboratorio Aperto sarà strutturato sul modello dei Living Lab, spazi di fruizione di servizi per cittadini ed imprese. Il Laboratorio avrà l'obiettivo di disegnare, implementare, promuovere, valutare, disseminare e sfruttare una varietà di soluzioni ICT per la mobilità e la logistica sostenibile, capaci di promuovere all'interno delle città intelligenti una mobilità intelligente che riduca l'impatto ambientale e razionalizzi i tempi di vita. Il laboratorio dovrà lavorare su scala locale e di area vasta, ma anche integrarsi con altri laboratori simili che stanno nascendo in tutta Europa.

Il Laboratorio ha una funzione di raccolta di dati ed informazioni su infrastrutture e mobilità che possano essere trasferite in modo coerente ed utilizzabile dai cittadini, dalle imprese e dai decision-makers. Esso avrà il compito di produrre adeguati deliverables su scala urbana che possano essere trasferiti e valorizzati su scala regionale ed europea, seguendo gli standard che si stanno generando nel frattempo.

Il Laboratorio ha inoltre una funzione di fornire soluzioni tecnologiche (App, tools disponibili su cloud ecc.) capaci di modificare le abitudini della domanda, orientarla alla razionalizzazione dei mezzi di mobilità in ottica di sostenibilità (*eco-routing, carbon footprint metering*), fornendo servizi adeguati sulla mobilità in ottica *energy-saving* e *time-saving*, ma anche legati alla segnalazione di incidenti ed a raccomandazioni per la mobilità. Il Laboratorio organizzerà informazioni e servizi per la mobilità, in integrazione con gli operatori già presenti sul territorio, con riferimento alle modalità di mobilità urbana sostenibile: MiMuovo, car pooling, pedibus, taxi service, bike and motorbike sharing, pay per use, mobilità elettrica. Inoltre, fornirà servizi informativi su parcheggi e combinazioni intermodali (auto-treno; auto-bici/motocicli; auto-bus). La scala di riferimento non sarà solo urbana.

Una sezione specifica dell'attività del Laboratorio sarà rivolta alla mobilità urbana con riferimento all'integrazione tra mobilità dei cittadini e mobilità delle merci, tema particolarmente delicato nel territorio di Piacenza, con servizi specifici che saranno forniti allo stesso modo agli operatori del polo logistico ed ai fruitori dello stesso, al fine di razionalizzare e ridurre l'impatto della mobilità e delle soste nel territorio cittadino e provinciale da parte dei mezzi che interagiscono con il polo logistico. Anche in questo caso il Laboratorio produrrà soluzioni tecnologiche (app e servizi informativi) in integrazione con i servizi aziendali e finalizzati a migliorare e razionalizzare l'utilizzo da parte degli utenti del territorio piacentino. La generazione di soluzioni per fruitori di tipo professionale permette di ritenere come la sostenibilità dell'iniziativa sia ancora più raggiungibile.

Infine, il Laboratorio fungerà da incubatore per imprese start-up che siano focalizzate sulla produzione di tecnologie e servizi a sostegno della mobilità e della logistica sostenibile. Obiettivo del Laboratorio è quindi anche quello di generare un contesto favorevole alla nascita di imprese che si specializzino nella produzione di soluzioni per la mobilità sostenibile.

In sintesi, il Laboratorio concentrerà il proprio lavoro su: database, gestione della informazione, fruizione dell'informazione a cittadini ed imprese, produzione di soluzioni tecnologiche a sostegno della mobilità sostenibile anche attraverso la creazione di imprese.

Il Laboratorio avrà altre due funzioni importanti:

la sede del Mobility Manager cittadino e della sua struttura di lavoro;

la sede delle principali funzioni informative in tema di ambiente, qualità dell'aria e del

rischio idrogeologico. In sede di progettazione definitiva saranno approfondite anche queste funzioni in modo dettagliato. Le necessità recenti legate ai cambiamenti climatici richiedono che le funzioni informative pubbliche siano concentrate dal punto di vista fisico anche in un luogo che le renda fruibili alla città, ma allo stesso tempo che quel luogo divenga capace di produrre soluzioni tecnologiche a sostegno dell'informazione per cittadini, imprese e policy makers in tema di qualità dell'ambiente e informazioni meteo.

Box office della città.

Sarà predisposto un box office cittadino per informazione e vendita di biglietti per eventi culturali e sportivi, oltre che per raccogliere informazioni turistiche e culturali. I servizi informativi del Comune sul turismo saranno dislocati anche in questo spazio con l'obiettivo di promuoverne e favorirne la fruibilità. Allo stesso modo saranno concentrati presso il Box office tutti i servizi di fornitura di biglietti per eventi cittadini, con servizi supplementari. Anche in questo caso si favorirà lo sviluppo di strumenti di fruizione con soluzioni tecnologiche avanzate.

c) Spazio per la partecipazione urbana e per la presentazione dei processi di trasformazione urbana

Piacenza sarà interessata in modo crescente da importanti processi di trasformazione urbana legati sia alle aree militari che al recupero di nuove aree della città. Si tratterà di un processo lungo che comporterà un livello elevato di progettazione, condivisione e partecipazione, oltre che la necessità di creare spazi di rappresentazione e confronto che si accompagnino agli spazi della ricerca e della produzione scientifico-culturale, oggi concentrati presso l'Urban Center del Ex-Macello. Presso lo spazio del Laboratorio Aperto, si svilupperà uno spazio dedicato che sfrutterà anche le facilities del luogo per i momenti di confronto e condivisione.

Spazio eventi e servizi

In questo caso, lo spazio sarà dotato di tutti i servizi che ne permetteranno una fruizione in logica di co-working, al fine di fornire quei servizi anche finalizzati alla riduzione del digital divide, ma anche servizi di carattere ludico come eventi, mostre, spazio cinematografico e teatrale specializzato, fruizione libraria (cross-reading) ma anche temporary shops e servizio di ristorazione.

2.3.4 Motivazioni della scelta

Il Laboratorio dovrà rispondere in primo luogo all'obiettivo di rispondere alla domanda di mobilità espressa da cittadini ed utenti di Piacenza. Piacenza territorio snodo è la metafora principale cui il Laboratorio dovrà dare contenuto. Il contenitore è snodo della mobilità cittadina; l'area è snodo del sistema della città murata, ma mantiene e manterrà relazioni significative con altre aree della città (in primo luogo la stazione ferroviaria e Piazza Cavalli) e della provincia; la città è snodo per la mobilità e la logistica di una porzione significativa del Nord del nostro paese. Il Laboratorio dovrà inoltre supportare i processi di design urbano nella logica della valorizzazione della dinamica partecipativa. Lo spazio del contenitore dovrà essere l'espressione esterna del lavoro di studio e ricerca, rielaborazione e confronto del dibattito sulle trasformazioni urbane della città. Un nuovo Urban Center (essendo nel primo Urban Center cittadino concentrate le funzioni di studio e di ricerca e di rielaborazione) che avrà il chiaro obiettivo di essere uno snodo delle relazioni tra processi decisionali e cittadini.

Nel contenitore sarà necessario generare innovazione e produrre condizioni di miglioramento della qualità della vita dei cittadini. Esso sarà così uno spazio di servizi e di

fruizione della città, di supporto alla valorizzazione dei beni culturali ed al sistema degli eventi cittadini, uno spazio ad alto potenziale tecnologico nel quale produzione e domanda di servizi si incontreranno e nel quale si pianificherà e determinerà la riduzione del gap digitale.

In tutti questi livelli di intervento, il Laboratorio aperto dovrà essere dotato di una robusta funzione di comunicazione al fine di renderlo uno spazio conosciuto e utilizzato da una larga parte dei cittadini e degli utenti di Piacenza. Non vi è quindi soluzione di continuità tra le funzioni del Laboratorio, la sua collocazione fisica e la sua relazione con i cittadini. Occorre che i tre momenti interagiscano intensamente.

3. Le azioni connesse all'attuazione della strategia

Sono previste azioni nei seguenti tre ambiti di intervento:

- a. Qualificazione del bene/contenitore culturale
- b. Operatività del Laboratorio aperto
- c. Attività di promozione

Gli obiettivi per ogni ambito di intervento sono i seguenti

1. Intervento di ristrutturazione e valorizzazione del contenitore prescelto, avendo cura che l'operazione di riqualificazione si caratterizzi per essere organicamente inserita in un contesto di riqualificazione di più ampio respiro e di maggiore valore strategico
2. L'operatività del Laboratorio aperto deve essere assicurata in relazione agli aspetti principali della sua attivazione, ovvero alla sua capacità di rispondere ad una domanda di servizi innovativi da parte di cittadini ed imprese
3. L'azione di promozione dovrà concentrarsi facendo leva sull'enfasi strategica sulla mobilità e la logistica sostenibile, ma facendo anche diventare lo spazio come una opportunità in termini di nuovi servizi alla città sia in tema di design e partecipazione urbana, sia in tema di servizi di fruizione del territorio e che di servizi ai cittadini.

3.1 Qualificazione del bene/contenitore culturale

Nelle precedenti pagine si è data ampia giustificazione alla scelta effettuata di puntare su un comparto della città, quello Nord, che è per molti versi quello più vocato ad accogliere una struttura che ospiterà un Laboratorio aperto sulla mobilità e sulla logistica sostenibile. In questo ambito sarà selezionato un bene culturale che possa integrarsi nel contesto degli interventi già effettuati o prospettati nell'area.

Su di esso si procederà, in relazione alla scelta fatta, ad un intervento di restauro conservativo laddove necessario integrando anche risorse finanziarie diverse, nel caso in cui il contenitore prescelto richieda risorse eccedenti la previsione dell'Asse Urbano.

L'intervento di recupero di un immobile culturale si articola essenzialmente in due parti: la conoscenza ed il progetto.

In primo luogo si procede con le analisi e le indagini relative allo stato di conservazione, le mappature del degrado, l'elaborazione delle schede tecniche di restauro, le analisi geologiche, le analisi storiche (conoscenza) ed in secondo luogo si avvia la fase progettuale che avrà come scopo il restauro ma anche l'adeguamento alla nuova funzione a cui affidare una nuova vita dell'edificio, cercando di fare sintesi tra le peculiarità della fabbrica e le esigenze del Laboratorio aperto.

Il progetto di recupero dovrà presumibilmente affrontare l'adeguamento funzionale e impiantistico con interventi tecnologici in grado di supportare le nuove destinazioni d'uso, nel pieno rispetto delle caratteristiche tipologiche e artistiche della struttura. Dovendo

provvedere alla collocazione di vani tecnici in cui alloggiare sia le apparecchiature dell'impianto elettrico (quadro elettrico generale, quadro elettrico/rack per gestione domotica delle luci e impianti audio/video, armadi di rete per gestione dati/fonia, ups per gestione luci di emergenza e allarme acustico, centraline impianto antintrusione, rivelazione fumi e videosorveglianza) che quelle degli impianti di climatizzazione (scambiatore teleriscaldamento, elettropompe, valvole intercettazione e quadro elettrico con centraline di regolazione, addolcitore per trattamento acqua) sarà necessario adattare le esigenze progettuali a questo scopo.

La tempistica prevista è la seguente:

- Progettazione definitiva del recupero strutturale e del riuso entro gennaio 2016
- Progettazione esecutiva e bando di gara per i lavori entro marzo 2016
- Operazioni di riqualificazione del contenitore, da completarsi entro dicembre 2017
- Allestimento spazi dicembre 2017

3.2 Laboratorio Aperto

3.2.1 Operatività

Lo spazio si caratterizzerà come un luogo di innovazione. Questo obiettivo sarà realizzata attraverso l'attività del Laboratorio aperto che sarà esplicitamente orientata a dotare la città della tecnologia necessaria per migliorare, in primo luogo, la qualità della mobilità e dell'utilizzo dello spazio urbano, ma anche il monitoraggio ed il controllo del territorio. Inoltre si qualificherà come spazio per l'open government.

Si insedieranno imprese start-up che, in collaborazione con gli attori già presenti sul territorio, svilupperanno e testeranno soluzioni tecnologiche a servizio dei cittadini con riferimento alla mobilità pedonale (anche ad uso turistico), alla mobilità sostenibile (bici, mezzi a motore elettrico ecc) e ad alla mobilità pubblica (Trasporto pubblico locale, taxi ecc.). Le applicazioni dovranno rivolgersi al più ampio ambito della mobilità urbana connessa alla logistica che costituisce a Piacenza uno degli elementi maggiormente caratterizzanti il sistema economico locale. La scala di intervento è in prima misura urbana, ma, per le caratteristiche di Piacenza di snodo di mobilità di persone e merci di livello nazionale, non può che avere un respiro ampio di scala superiore. Le soluzioni dovranno avere carattere informativo e di supporto alla fruizione del servizio. Saranno dirette sia ai cittadini che alle imprese (pubbliche e private) che vendono e acquistano servizi di mobilità. Lo spazio potrà avere anche carattere operativo di regia dei servizi urbani a sostegno della mobilità sostenibile e prevedere una figura di mobility manager urbano capace di organizzare questi servizi e di integrarli con attività di parking, bus, MiMuovo, taxi service, car pooling, pedibus, veicoli elettrici.

Le soluzioni prodotte e quelle comunque intercettate da questo Laboratorio, che dovrebbe diventare un contenitore di tecnologia avanzata per il sostegno alla mobilità ed alla logistica in ambito urbano e non solo, potranno essere testate e condivise all'interno del contenitore che, in quanto anche spazio di passaggio per la mobilità urbana, concentrerà servizi informativi anche riferiti ad altri ambiti della valorizzazione della città.

Il Laboratorio avrà come obiettivo anche quello di generare applicazioni ed informazioni a sostegno del controllo e monitoraggio del territorio, in particolare con riferimento con

fenomeni quali l'inquinamento atmosferico, il dissesto idrogeologico, i fenomeni meteo. In tutte queste materie vi è crescente disponibilità di dati on-line, ma spesso di difficile comprensione. La sintesi delle informazioni e la traduzione delle stesse in una modalità che permetta di assumere comportamenti conseguenti dei cittadini non è oggetto di applicazioni e strumenti concretamente sviluppati. A questo scopo, anche in relazione agli eventi estremi recenti verificatisi in Emilia Romagna e in generale per diffondere tra i cittadini la capacità di acquisire informazioni sintetiche ed affidabili in occasioni degli stessi, si favorirà lo sviluppo di applicazioni e la realizzazione di attività formative mirate a migliorare la capacità di reazione dei cittadini e degli addetti ai lavori. In questa attività saranno coinvolte le autorità di controllo preposte e le imprese specializzate.

Il Laboratorio dovrà divenire, inoltre, uno spazio di test per soluzioni di open government. Nella rappresentazione dei processi di trasformazione urbana in atto (Piano strutturale comunale e primo Piano Operativo Comunale) e in sviluppo futuro (aree militari), lo spazio del contenitore e del Laboratorio aperto dovrà servire sia da luogo fisico della partecipazione dei cittadini, ma anche come spazio aperto a studenti e operatori per condividere progetti ed idee sullo sviluppo urbano. Esperienze come la Summer School annuale del Politecnico di Milano – Sede di Piacenza, continuamente impegnate nella produzione di idee per la città (ogni mese di settembre con oltre cento studenti di architettura provenienti da tutto il mondo) o la didattica usuale della Scuola di Architettura del Politecnico per gli aspetti urbanistici e della Facoltà di Economia dell'Università Cattolica finalizzata alla valorizzazione urbana dovranno avere come luogo di confronto fisico e virtuale il Laboratorio Aperto. All'interno del Laboratorio si svilupperanno soluzioni che permetteranno l'aggiornamento in continuo dei processi di trasformazione e la partecipazione dei cittadini agli stessi. Luogo di partecipazione, condivisione e tecnologia.

Il contenitore diventerà quindi uno spazio pubblico multimediale, perché ospiterà sale per la fruizione dei servizi e per la alfabetizzazione digitale, oltre che imprese start-up specializzate a fornire gli stessi servizi.

Allo scopo di favorire il processo innovativo, sarà fondamentale determinare un ambiente favorevole alla circolarità dell'innovazione in un continuo processo di miglioramento produttori-utenti. Nonostante le dimensioni teoriche di domanda condizionate dalla dimensione della città, la collocazione territoriale piacentina permette di considerare un mercato ben più ampio sovraprovinciale, trovandosi, per esempio, il Laboratorio a meno di un chilometro dalla provincia di Lodi e comunque in un luogo strategico per tutta la Bassa Lombardia ed il Basso Piemonte. Elemento fondamentale della strategia complessiva sarà l'integrazione regionale con gli altri Laboratori aperti. Al fine di potenziare l'attività dei Laboratori e di renderne sostenibile il futuro, i Laboratori aperti dovrebbero anche potere promuovere e diffondere secondo uno schema di circolarità aperta i prodotti ed i servizi realizzati nei diversi territori ed in funzione delle specializzazioni prescelte. Si auspica quindi la realizzazione di uno schema regionale che permetta di "ampliare i mercati" di riferimento potenziali dei laboratori aperti.

3.2.2 Modello organizzativo

Con riferimento al modello organizzativo del Laboratorio si profilano le seguenti scelte:

1. la gestione del Laboratorio prevede la figura di un coordinatore (animatore) che lo diriga e ne assuma pienamente la responsabilità del funzionamento e del raggiungimento degli obiettivi;
2. la gestione degli spazi sarà realizzata secondo logiche che ne permettono il più ampio livello di fruizione possibile ed il gestore sarà scelto in base alla propria capacità organizzativa di assicurarne la fruizione nel massimo numero di giorni possibile dell'anno privilegiando anche i periodi festivi
3. l'uso degli spazi sarà aperto a tutti secondo regole di ingaggio (incluse fee di utilizzo) da segmentarsi in base alle categorie sociali ed agli obiettivi di utilizzo, potendo spaziare da un utilizzo gratuito (studenti e anziani, in particolare con riferimento alle attività di riduzione del gap digitale) ad un utilizzo a fee di ingresso secondo prezzi di quasi-mercato per utenti professionisti;
4. sarà costituito un Comitato degli stakeholders ed un Comitato tecnico-scientifico. Il primo avrà lo scopo di promuovere la partecipazione e l'interazione del progetto con gli stakeholders locali e di sistema. Il secondo avrà l'obiettivo di produrre e validare il progetto tecnico-scientifico;
5. sarà realizzato un progetto di continua verifica presso i fruitori della qualità dei servizi offerti, sia attraverso usuali tecniche di misurazione della soddisfazione del cliente, sia attraverso un'indagine annuale di Technology assessment dal lato della domanda che sarà realizzata anche attraverso focus group;
6. saranno realizzati tavoli di lavoro permanenti finalizzati alla verifica della soddisfazione dei clienti e per generare possibili soluzioni che divengono luoghi di incontri della domanda e dell'offerta. I tavoli avranno la possibilità di riunirsi periodicamente e generare progetti e risorse per il raggiungimento degli obiettivi secondo logiche di co-design e di co-working. Saranno stabilizzati e genereranno la Fabbrica delle Idee, spazio fisico e virtuale finalizzato alla condivisione dei fabbisogni ed al co-design delle soluzioni;
7. i risultati e gli applicativi generati dal Laboratorio sarà promossi e comunicati secondo uno schema che verrà opportunamente dettagliato, ma che sarà fondamentale suddiviso per segmenti di mercati con l'utilizzo da un lato dei social (particolarmente adatti per il mondo degli adolescenti e dei giovani) e da un lato attraverso strumenti di comunicazione con media diversi per utenti meno pratici (gruppi whatsapp, blog, ecc.).

La tempistica prevista è la seguente:

- Selezione del gestore, entro la fine del 2016 con gara da indirsi entro giugno 2016.
- Laboratorio operativo dal giugno 2017 con una fase di start up che si completerà a piena operatività dopo il completamento della riqualificazione del contenitore

3.3 Promozione del patrimonio culturale

Lo spazio diventerà un punto informativo multimediale per l'informazione culturale e turistica integrato nelle rete dei servizi di informazione turistica cittadini (Iat, in particolare) e culturali

(la rete dei Musei in particolare). Di queste reti deve diventarne “l’intelligenza” e deve ospitare imprese (start-up e non) capaci di valorizzare il patrimonio culturale, materiel e immateriale, disponibile sul territorio piacentino (e non solo).

A questo scopo si potranno sfruttare le opportunità nate in questi anni, a cominciare dalla capacità del sistema di generare una domanda di infrastrutture per la creatività come l’Urban Hub delle Industrie creative Piacenza e la Cittadella del lavoro e della creatività giovanile, per rimanere agli interventi di natura pubblica.

L’informazione sarà fornita utilizzando strumenti multimediali e applicazioni avanzate per il turismo e la fruizione dei beni culturali quali la videomapping, fotografia immersiva, foto a 360, realtà aumentata, wearable tools, beacons ecc. Si tratta di esperienze già sviluppate da start-up locali che hanno anche concrete applicazioni come la app cittadina Piacenza basata su tecnologia beacons, la fotografia a 360 presso la Chiesa di Santa Maria di Campagna e nei touch screen realizzati per Piazzetta Piacenza in Expo, il videomapping proposto in occasione di Expo 2015 e realizzato da piacentini esperti del settore, la realtà aumentata ed i Google Glass sperimentati a Piacenza da imprese start-up. Si tratta però di applicazioni ancora relativamente diffuse, su cui i processi di alfabetizzazione sono lenti, per far crescere i quali occorre anche la capacità di produrre contenuti anche con l’interazione del mondo degli esperti del territorio locale e delle scuole. Il Laboratorio aperto diventerà quindi lo spazio per far crescere tecnologia e contenuti finalizzati alla fruizione dell’intero sistema territoriale.

Inoltre, è forte l’esigenza a Piacenza di un luogo che costituisca il Box office della città e ne valorizzi le numerose attività culturali e ludiche, che diventi, per il cittadino di Piacenza come pure per il visitatore turista, luogo di incrocio di informazioni e servizi alla fruizione (biglietteria, ecc.). Il servizio potrebbe ovviamente ampliarsi anche verso gli eventi delle città vicine.

3.3.1 Attività di promozione

L’attività di promozione sarà centrata su una campagna di comunicazione realizzata su diversi canali media ed avrà l’obiettivo di promuovere contemporaneamente il contenitore culturale e il laboratorio in esso ospitato. La comunicazione implica l’esistenza di un brand che, nel caso in questione, può riferirsi al territorio o al Laboratorio ed alle sue attività.

La comunicazione deve preliminarmente definirsi sulla base della consapevolezza circa la propria identità. Nelle pagine precedenti si è ampiamente descritto l’obiettivo identitario del progetto. Si intende definire un luogo capace di mettere a tema l’identità di Piacenza come territorio snodo, non solo per la mobilità ma anche per la cultura e l’interazione sociale del territorio stesso, oltre che per la propria capacità di progredire nell’utilizzo delle nuove tecnologie, specie rispetto a temi quali la mobilità, la qualità del territorio, la fruizione dei servizi cittadini ecc.

La costruzione di una identità Piacenza è stato anche l’oggetto dell’operazione Branding Piacenza realizzata da Piacenza per Expo nell’ambito dell’operazione Piazzetta Piacenza. Si è sviluppato un percorso di ricostruzione identitaria della città attraverso i valori di Piacenza, quelli che sarebbero stati poi trasmessi in Expo, che ha portato a definire il sistema di riferimento di un brand territoriale. Il processo si è realizzato anche attraverso un’azione robusta di partecipazione sia sui social che in occasioni di feste e di fiere ed un’azione di competizione tra gruppi di giovani designer, architetti, studiosi della città che hanno

collaborato con esperti per lo sviluppo di un progetto di brand territoriale largamente condiviso.

La città e la provincia di Piacenza, non diversamente da molte città italiane, posseggono una pluralità di marchi e claim che l'autodefiniscono. Il processo avviato con Piazzetta Piacenza potrebbe condurre finalmente alla definizione di un brand condiviso in modo definitivo.

Quel processo di formazione del brand potrà essere in qualche misura ripetuto, ripartendo dal claim "Piacenza land of values-Piacenza terra di valori" e dall'idea di "Piacenza territorio snodo".

Una prima fase del processo di promozione sarà così finalizzato alla generazione dell'immagine del Laboratorio aperto, a partire dalle acquisizioni attuali della brandizzazione del territorio piacentino. Questo processo avverrà sul modello del Branding Piacenza, facendo interagire cinquanta giovani piacentini con cinquanta creativi piacentini al fine di costruire, attraverso un contest, il brand del contenitore e la campagna di comunicazione da costruirci intorno.

La centralità del contenitore e dei suoi servizi dovrà essere declinata da eventi e da iniziative di impatto che permettano di valorizzare il bene.

I livelli previsti di interventi saranno tre:

1. la promozione del contenitore sarà facilitata dalla capacità di sfruttarne il ruolo di arteria viaria pedonale tra Piazza Cavalli e Piazza Casali alternativa all'asse di via Risorgimento. A questo scopo sarà necessario rendere questo passaggio attrattivo e confortevole, in modo da permettere un raggiungimento sicuro e piacevole dei luoghi di destinazione. In questo senso, una significativa segnaletica che crei il percorso con le tecniche usuali con cui si diffondono i path urbani può essere opportuna;
2. la promozione del contenitore sarà realizzata rendendolo denso di attività di partecipazione connesse alle attività del Laboratorio, ovvero alla organizzazione di eventi sia che promuovano la misurazione dei fabbisogni ed il dibattito sulle soluzioni (Fabbrica delle idee), ma anche la realizzazione continua di demo di tecnologie, l'assistenza all'utilizzo delle tecnologie anche con interventi ripetuti sui fabbisogni attuali dei cittadini, il supporto informativo fornito dal Laboratorio in tema di mobilità, logistica, partecipazione urbana, qualità del territorio. Lo spazio deve diventare così un permanente grande dimostratore di applicazioni delle tecnologie informatiche utili ai cittadini;
3. la promozione di tre eventi all'anno di impatto che possano rappresentare il momento di diffusione massima dell'attività del contenitore e del Laboratorio. I contenuti degli eventi saranno decisi dall'operazione di branding. A mero titolo esemplificativo si potrebbe pensare alla organizzazione di un concerto, di un festival culturale basato sulla tecnologia applicata agli obiettivi del Laboratorio (es. valorizzando temi quali l'utilizzo dello spazio fisico, la mobilità, la qualità del territorio) e di una Notte bianca del Laboratorio, in cui sviluppare e rafforzare il rapporto col mondo studentesco in particolare.

Le attività saranno sviluppate nel dettaglio insieme al soggetto gestore, la cui individuazione sarà oggetto di gara. Si rinvia, pertanto, ad una fase successiva l'analisi di spese e tempistiche.

4. Descrizione delle modalità di coinvolgimento della cittadinanza e degli stakeholders nell'implementazione della strategia

Saranno istituiti un Comitato degli Stakeholders ed un Comitato tecnico-scientifico.

Il Comitato tecnico-scientifico, in collaborazione con il gestore, stilerà una relazione annuale sugli obiettivi strategici del Laboratorio aperto, anche in collaborazione con gli altri Laboratori aperti della rete regionale.

Il Comitato degli stakeholders, in collaborazione con il soggetto gestore, declinerà gli obiettivi strategici posti dal **Comitato tecnico-scientifico** in termini di esigenze e fabbisogni a cui rispondere, al fine di giungere ad un **Piano annuale delle attività**.

Il **Comitato degli stakeholders** genererà tavoli di lavoro (aperti alla cittadinanza tramite esperti e cittadini fruitori) permanenti finalizzati alla co-progettazione del piano di attività, alla verifica della soddisfazione del cliente/utente e per produrre possibili soluzioni ai fabbisogni di tecnologia che emergeranno.

Il coinvolgimento dei cittadini nella implementazione della strategia sarà realizzato anche con metodiche di valutazione, in particolare la **giuria popolare** che misurerà la performance della struttura.

Lo spazio avrà poi caratteristiche di massima fruizione della struttura e, per questo motivo, dovrebbe diventare un luogo densamente popolato da coloro che chiedono servizi e spazi.

Con riferimento al tema della mobilità e della riqualificazione/rigenerazione urbana, saranno promossi momenti di aggregazione finalizzati alla **partecipazione ampia** dei cittadini ai processi decisionali pubbliche, cercando di spostare l'attenzione dagli interessi costituiti su singoli temi, che pure saranno coinvolti nel processo partecipativo come usualmente avviene anche per effetto di precise norme di legge e del Regolamento comunale sulla partecipazione, ad un ascolto autentico di campioni rappresentativi della cittadinanza (sul modello della scelta della giuria popolare di cui sopra), al fine di realizzare indagini efficaci anche dal punto di vista della significatività statistica.

Uno spazio preciso ed ampio dovrà essere dedicato ai giovani, che dovranno essere in primo luogo privilegiati nelle azioni di ascolto in particolare con riferimento ai temi della implementazione tecnologica di applicazioni utili per la mobilità e la fruibilità della città e del territorio, anche per la maggiore familiarità che gli stessi hanno con questi strumenti. A questo scopo sarà realizzato un Vivaio giovani che costituirà uno strumento di supporto al soggetto coordinatore del progetto al fine di organizzare la partecipazione giovanile, sul modello attuato per la gestione di Piazzetta Piacenza.

5. Sintesi delle risorse finanziarie necessarie per l'attuazione della strategia di sviluppo urbano

Le risorse complessivamente disponibili con riferimento al contributo regionale relativo all'Asse 6 e alle risorse proprie comunali, saranno così distribuite:

Azioni	Contributo da richiedere al POR	Cofinanziamento	TOTALE
Qualificazione dei beni culturali	1.600.000	400.000	2.000.000
Laboratorio aperto	1.000.000	250.000	1.250.000
Promozione	401.371,6	100.342,9	501.714,5

5.1. Integrazione con le azioni previste nel POR FSE

Il territorio piacentino ha sviluppato diversi programmi di formazione nel settore della mobilità e della logistica grazie alla già citata presenza della Fondazione ITL (recentemente soggetto del progetto PROMETEO sulla standardizzazione dei profili formativi nella logistica) e della Fondazione ITS dedicata proprio a questi temi con corsi di formazione superiore attivi ormai da diversi anni. Una specializzazione nella ricerca e nella formazione, con interventi anche di scala regionale (per esempio sul territorio di Cesena e nella collaborazione tra sedi dell'ITL), che sono un ottimo presupposto con riferimento all'attrazione di risorse finanziarie per la formazione.

Il Laboratorio, in interazione con le fondazioni, ma anche con le Università e le scuole superiori, che sono sempre state particolarmente impegnate a realizzare formazione superiore in tema di mobilità e logistica, potrà essere uno spazio ideale per la progettazione formativa, per la formazione e, soprattutto, per lo sviluppo delle competenze degli allievi in tema di ICT applicato al settore, diventando un vero e proprio laboratorio operativo.

5.2. Possibili sinergie con altri programmi di finanziamento

La maggiore sinergia realizzata è con il DUP della Regione Emilia Romagna. Dall'interazione dei due programmi è possibile concretamente realizzare un progetto ambizioso ma credibile di rigenerazione urbana e di messa a disposizione di uno spazio moderno ed avanzato.

5.3. Eventuali reti nazionali ed europee da coinvolgere per la capitalizzazione degli interventi

I soggetti che si occupano di mobilità e logistica a Piacenza hanno anche un significativo posizionamento in reti nazionali ed europee. In particolare la Fondazione ITL, partecipata dal Comune di Piacenza, potrà fornire al Laboratorio aperto un supporto per collocarlo nelle reti europee della ricerca e della formazione in mobilità e logistica su cui è

specializzata. Allo stesso modo il Politecnico di Milano – sede di Piacenza - che sostiene i percorsi formativi con propri docenti e l'Università Cattolica di Piacenza che ha competenze in temi aziendali e di supply chain management, sono nodi di importanti reti europee e nazionali anche impegnate sul terreno della formazione e della ricerca in logistica.

Infine, il Laboratorio aperto sarà proposto per le reti europee dei Living Labs che sono in fase di sviluppo in tutto il territorio continentale.

6. Procedure di selezione delle operazioni da attivarsi e relative tempistiche

Dal mese di luglio è stato avviato un gruppo di lavoro costituito da funzionari e dirigenti di varie strutture organizzative del Comune, quali Servizio Risorse Economiche, Servizio Infrastrutture e Lavori Pubblici, U.O. Bilancio, U.O. Acquisti e Gare, U.O. Sistemi Informativi, al fine di dare attuazione alla strategia e procedere alla selezione delle operazioni secondo quanto previsto dai Criteri di selezione approvati dal Comitato di Sorveglianza in data 31 marzo 2015.

Dall'approvazione delle Linee Guida per la definizione della strategia di sviluppo urbano sostenibile delle città (D.G.R. n. 807/2015) il gruppo si è riunito:

- 16 aprile con Assessori
- 2 luglio
- 27 luglio con funzionari della Regione
- 6 agosto con Segretario e Assessori

Le scelte alternative si concentrano su due possibili ambiti, con particolare riferimento al Comparto Nord della città:

1. beni demaniali
2. beni nelle aree militari

La tempistica di massima per la scelta del bene oggetto di intervento è la seguente:

- entro dicembre 2015 – incontro del gruppo di lavoro per l'individuazione delle possibili alternative;
- entro gennaio 2016 – individuazione del bene.

ALLEGATI

1. RELAZIONE PSC - Adottato con Deliberazioni di CC n.6 del 10.03.2014, n.7 del 17.03.2014, n.9 del 31.03.2014, n.10 del 1.04.2014, n.11 del 7.04.2014, n.12 del 14.04.2014 e n.13 del 15.04.2014.
2. "DOCUMENTO STRATEGICO PER LO SVILUPPO LOCALE. UN NUOVO PATTO PER LA COESIONE, LA CRESCITA E LA COMPETITIVITA' NELLA CITTA' DI PIACENZA" - Approvato con Delibera di giunta Comunale n. 27 del 03.02.2015
3. IMMAGINI VARIE bene da riqualificare
4. ELABORAZIONI POSSIBILI LAYOUT INTERNI
5. MASTERPLAN "PIAZZA CITTADELLA- PIAZZA CASALI"
6. Relazione tecnica illustrativa ex Chiesa del Carmine