Un percorso di ascolto del mondo economico reggiano

Quale Area Nord per Quale Reggio?

AREA NORD

Instant Report

3 marzo 2011 CAMERA DI COMMERCIO - Palazzo Scaruffi - Reggio Emilia

CAIRE URBANISTICA

Camera di Commercio
Reggio Emilia

Introduzione

E' "in movimento" un esteso campo di funzioni e di soggetti economici che guardano all'Area Nord e alle sue trasformazioni e che sono decisivi per il futuro dell'intera città. Trasformazioni particolarmente rilevanti visto che nell'Area Nord è ricompreso 1/4 delle aree di trasformazione dell'intero comune (442 Ha di aree di riqualificazione e 690 Ha di aree di espansione) e che esse rappresentano qui 1/3 del totale delle aree urbanizzate e urbanizzande.

Nel cogliere le opportunità della grande centralità infrastrutturale e della accessibilità e visibilità europea di cui l'area può fruire, le trasformazioni urbane debbono anche misurarsi con l'esigenza di "fare città".

Il progetto strategico di futuro dell'area nord, che vuole misurarsi con i temi dell'innovazione e della creatività per offrire nuove opportunità a chi abita e frequenta la città, deve pensare in termini di fattibilità ad un campo di funzioni e di soggetti economici che creano e innovano, che generano e accrescono le condizioni di successo del sistema urbano.

Il nuovo casello, la nuova stazione dell'alta velocità (servita in modo egregio da un parcheggio "aeroportuale") il processo in corso di localizzazione delle "funzioni di punta" terziarie e secondarie.

Le aree di trasformazione, una ferrovia che intercetta le stazioni, parti di viabilità di rango da riconnettere, un centro storico da usare come matrice vera e vincolo/opportunità per l'accrescimento a nord, tre ponti sentinella, una grande area industriale, funzioni eccellenti esistenti e in progetto: sono alcuni dei riferimenti che dovranno generare quel tessuto urbano che nella morfologia, nelle modalità di attuazione, nel rendimento ecologico dovrà produrre le migliori condizioni di sostenibilità e di attrattività, "tra il Centro Storico e Mancasale" vicini a Milano e a Bologna ...

Saluti

Buongiorno e benvenuti nell'Open Space Technology!

Questa giornata è inserita in un percorso che ha previsto fino ad ora 8 interviste ai componenti della Giunta Camerale in cui chiederemo a ciascuno dei presenti di essere attore principe nel delineare le visioni strategiche, le opportunità e le minacce che la trasformazione della Area Nord porta con sé.

Benvenuti nello Spazio Libero di discussione, quello che accadrà oggi, infatti, non è un'assemblea, né un convegno con argomenti già definiti, ma un Open Space cioè un metodo in cui ci sono poche regole da seguire, l'importante è liberarsi da quelle a cui siete stati abituati durante i convegni, i seminari, gli incontri di lavoro, perché qui tutte le comuni regole del comportamento vengono rimosse.

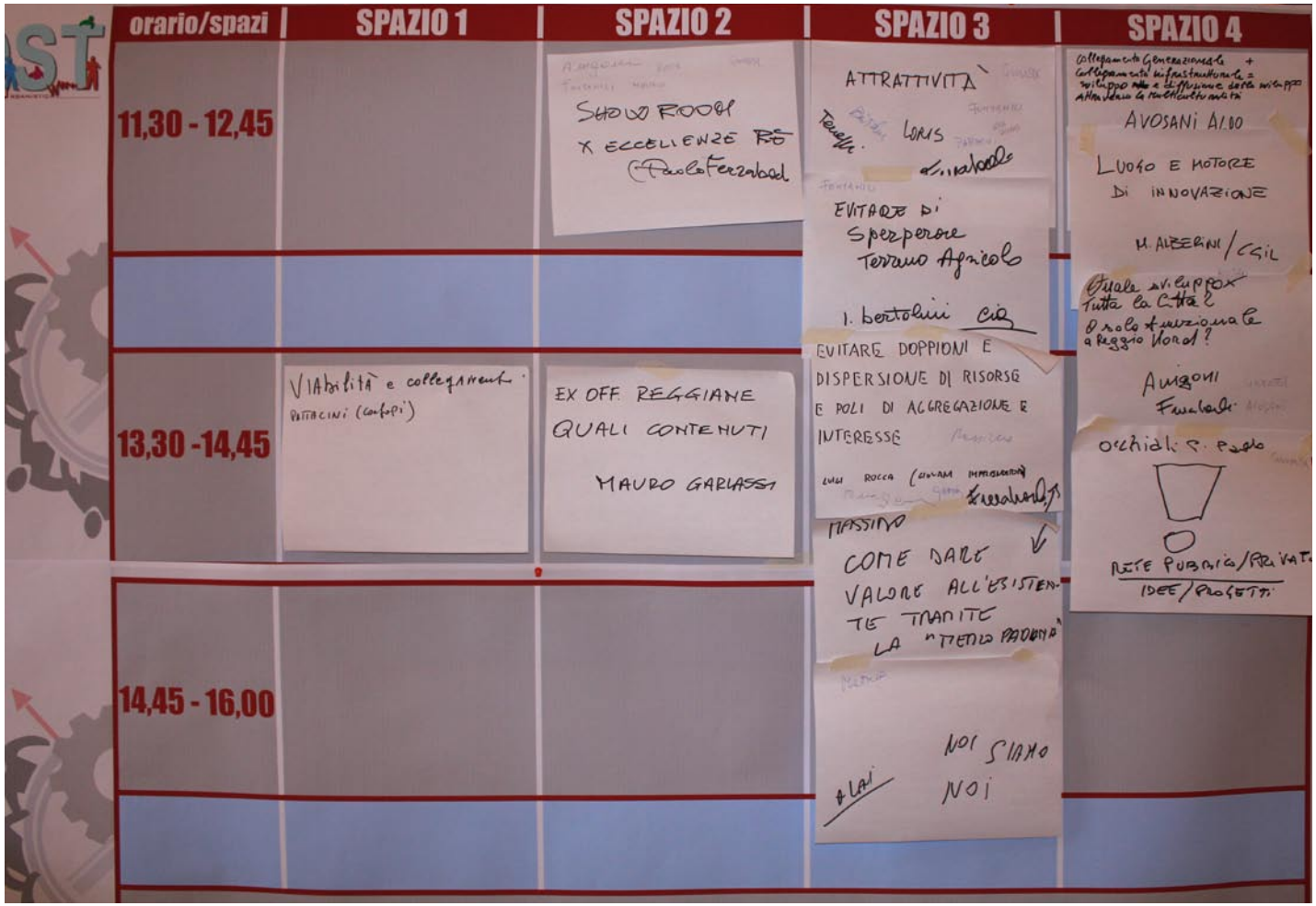
Questo approccio nasce a metà degli anni '80 quando un sociologo antropologo americano, Harrison Owen, si mise a osservare i convegni che organizzava e si accorse che i momenti maggiormente produttivi erano in coincidenza delle pause caffè, perché questi sono i momenti durante i quali le persone parlano con chi vogliono dei temi che più gli stanno a cuore e per il tempo che ritengono necessario, per poi spostarsi e andare altrove per parlare con qualche altra persona.

Ideò quindi questo metodo di lavoro con pochissime, semplici regole, che permette a molti partecipanti di elaborare idee in modo libero e creativo, in grado di dare risposte in tempi compressi a problemi complessi attraverso il lavoro di gruppo organizzato per sessioni parallele.

Alla fine della giornata vi verrà consegnato un report nel quale ritroverete le relazioni, da voi stessi scritte, su tutti i temi di cui avrete discusso, pertanto il risultato di questo prodotto sarà completamente creato e realizzato da voi.

Da adesso tutto è nelle vostre mani! E ora Buon Lavoro a tutti!

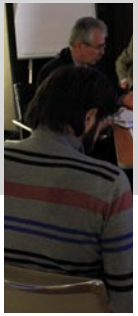
Le sessioni di lavoro



SESSIONE 1 indice

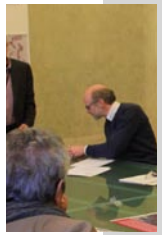
Spazio 1

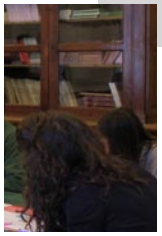
Show Room per le eccellenze a Reggio Emilia



Spazio 2

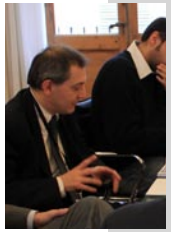
Riqualificare per attrarre di più sulle eccellenze esistenti





Spazio 3

Messa in rete fra pubblico e privato; non solo infrastrutture, ma anche circo-lazione di idee e culture



SESSIONE 1 Spazio 1

Titolo della proposta:
Show Room per le eccellenze a Reggio Emilia

Gruppo proposto da:
Paolo Ferraboschi (Confcommercio)

Hanno partecipato:
Fontanili Francesco, Garlassi Mauro, Ugo Baldini, Giampiero Lupatelli

Prioritari risultano essere per tutti l'uso effettivo e il contenuto, in termini di attività, della fermata mediopadana (FMP). Importante realizzare o in stazione o a latere, in sinergia eventualmente con la Fiera, una vetrina delle cosiddette eccellenze reggiane.

La struttura dovrebbe avere caratteristiche di polifunzionalità (spettacòli, rassegne artistiche, eventi culturali di rilievo). Viene ritenuto interessante la realizzazione di una sorta di businesss center, ossia di strutture di interscambi culturali ed economici con un segmento del mondo (ad es. con i Paesi dell'Est europeo).

Sarebbe da definire ulteriormente il ruolo dell'"innovazione" in tale area che probabilmente è all'esame di altro gruppo.

Va, inoltre, conferita straordinaria attenzione e da subito alla mission della FMP e dell'area circostante, circa il bacino di utenza in cui ci si vuole porre: "area vasta" (PREMO)? il Nord Italia? L'Europa?

Essenziale, comunque, dar corso ad uno scambio "diretto" dall'autostrada per l'Area Nord tramite una quarta corsia e ad un rapido collegamento col centro storico a mezzo di metropolitana di superficie.

A partire dalla fermata medio padana (FMP) come conditio sine qua ci si è focalizzati in gruppo su due questioni:

1. Cosa mettere negli spazi non occupati dalle rotarie?
2. Quale coordinamento con le altre parti della città?

Stimato che Reggio Emilia ha una carenza di immagine, in parte compensata dalla realizzazione del Ponte di Calatrava, gli sforzi da profondere vanno in direzione della valorizzazione e dell'incremento ulteriore delle funzionalità. La proposta dello "Showroom delle eccellenze reggiane" (agroalimentare, fiere, moda, meccatronica, settori di nicchia, ecc…) concorre ad incrementare questa immagine esterna della città.

Una immagine ulteriormente rafforzata dalla accessibilità. Infatti, in aggiunta ai pochi collegamenti dell'Alta Velocità (i previsti 6 collegamenti) vengono suggerite delle sinergie attraverso una integrazione modale (con le altre modalità di trasporto) a cominciare dagli interventi di sistemazione della IV corsia autostradale e proseguendo con l'integrazione della mobilità urbana (bus urbani e metropolitana di superficie). Occorre, inoltre, che l'Area Nord sia collegata con le attività urbane sia legate agli eventi (ovvero con temporaneità di presenza: orari di apertura ed esercizio) che alla vivibilità dell'area in tutto l'arco orario (24 ore), onde evitare l'insorgere di fenomeni di insicurezza ed aumentarne la vivibilità. Viene proposto un modello tipo quello di Barcellona, con ampia accessibilità, con superamento di barriere e con possibilità di spostamento per tutte le aree ed attraverso vari mezzi di trasporto, oltre che a piedi.

Occorre una politica di integrazione tra modi di trasporto ed attività, ma anche la conciliazione dei tempi dei vari interventi infrastrutturali, poiché il ritardo di ciascun progetto si riflette sugli altri e va a detrimento dell'intero sistema e dei vantaggi sistemici che potrebbero offrire.

In tale cornice, lo showroom va visto come una vetrina strategica, comprensiva di un condensatore di motori di attrazione legata alle attività che lavorano con le eccellenze locali (agroalimentare, moda, ceramica, meccatronica, ecc…). Per fare un esempio, la mostra dei prodotti dell'agroalimentare dovrebbe essere legata anche alla promozione e valorizzazione delle tipicità, delle identità locali e delle filiere di produzione tradizionali.

Un “condensatore di imprese” e di network tra queste sia a favore del mercato che delle relazioni con le istituzioni e delle politiche territoriali.

Inoltre, l’Alta Velocità consente, accorciando i tempi, di connettere zone con un proprio modello organizzativo, si pensi a Milano e Bologna, le cui Fiere e i cui mercati possono essere una occasione di traino e rilancio del ruolo e delle potenzialità dell’Area.

Per quanto riguarda le polifunzionalità, va segnalata l’esigenza di coordinare l’accessibilità modale e l’attrattività dello showroom con i servizi e le funzioni socio-culturali dell’intera città, in modo da scongiurare la minaccia di una “Reggio 2”, staccata e competitiva con la città attuale, ed avviare una complementarità virtuosa. Manca, ad esempio, un luogo per concerti, spettacoli, mostre che non sottraggano flussi ed interessi dalla “gracile attrattività” del Centro Storico, ma soccorra alle sue mancanze.

Lo showroom va visto anche in ottica di area vasta, anche se non ci sono posizioni di consenso sulla dimensione ottimale: “area vasta” (PREMO), il Nord Italia e Europa dell’Est.

E proprio alla Mitteleuropea ed all’Europa dell’Est guarda lo Showroom, dato che le imprese reggiane esportano molto nei loro mercati, in modo da promuovere la reggianità e nel contempo catturare la proiezione di questa sui mercati esteri.

A completare la strategia finora proposta si aggiunge anche un fattore di innovazione istituzionale, legato ad una espansione della governance degli enti istituzionali, che creano momenti di promozione, di integrazione nelle politiche locali ed esercitano anche forme di managerialità territoriale, creando nuove possibilità di sviluppo locale con una garanzia e spendibilità che nessun altro soggetto privato può avere.

Completano il quadro delle strategia proposta aspetti di integrazione e potenziamento dei servizi e del terziario avanzato, in modo da fornire relazioni, possibilità, supporto e recettività nei confronti del mondo del business e dei grandi produttori. La mancanza di servizi e di strutture per questo segmento (si veda la carenza di alberghi) e del suo indotto.

La strategia proposta dovrebbe essere sviluppata in un disegno di ampio respiro, almeno con programmazione decennale.

Risultano problematiche le questioni della scelta delle attività da insediare data la grande dimensione dell’area, la modalità di gestione dell’intervento sull’area e la conoscenza di mercati da raggiungere.

SESSIONE 1 Spazio 2

Titolo della proposta:
Riqualificare per attrarre di più sulle eccellenze esistenti

Gruppo proposto da:
Morselli Massimo, Rocca Luigi, Giberti Lorenzo, Bertolini Ivan

Hanno partecipato:
Teneggi Giovanni, Giberti Lorenzo, Pattacini Tiziano, Guerra Marco, Alai Giuseppe, Salerno Elisa

- L'Area Nord rappresenta e deve rappresentare i modelli di sviluppo e le strategie che il territorio di Reggio Emilia vuole scegliere e sviluppare per il proprio futuro
- Rispetto a ciò è importante che l'Area Nord e le sue infrastrutture siano al servizio di uno sviluppo centrato sulle attività già eccellenti a Reggio e capaci di ulteriori sviluppi. Occorre però, e l'Area Nord è un'occasione centrale in questo contesto, che le eccellenze siano scelte e quindi sviluppate in modo maggiormente determinato in ter-

mini politici e di investimento. Dobbiamo essere leader e non perdere terreno su ciò che abbiamo già come primati riconosciuti.

- In questa prospettiva occorre che l'Area Nord e la stazione TAV siano al servizio della città e non viceversa e capaci quindi di sviluppare e potenziare le eccellenze presenti che già hanno reso attrattiva nel tempo Reggio Emilia. I must di Reggio devono essere salvaguardati e potenziati da questa nuova opportunità. Fra queste la qualità della vita reggiana e la vivibilità. Occorre però che queste caratteristiche siano oggetti di progetti imprenditoriali e di mercato perché siamo capaci di attrarre gli investimenti e le attività necessarie per la competitività.
- Altro punto centrale di questa prospettiva è la centratura sulla riqualificazione più che la duplicazione e la sovrapposizione, rischi che vanno evitati e prevenuti. Perché non nascano altre città o tentativi di repliche di altri modelli di vita e di sviluppo urbano. Occorre che l'area nord valorizzi, serva e renda maggiormente praticabile la città non che la allontani.
- La questione delle comunicazioni è centrale. Occorre che l'Area Nord faciliti le comunicazioni verso la parte sud della città, verso i centri istituzionali ed economici più nevralgici, verso la provincia in un'ottica di riqualificazione e valorizzazione urbana così come di un sistema a rete di valorizzazione provinciale delle potenzialità attrattive e di affari del territorio.

SESSIONE 1 Spazio 3

Titolo della proposta:
Messa in rete fra pubblico e privato; non solo infrastrutture, ma anche circolazione di idee e culture

Gruppo proposto da:
Aldo Avosani, Pier Paolo Occhiali

Hanno partecipato:
Roger Ganassi, Alessandro Grande, Matteo Alberini, Ermes Anigoni.

Il progetto Area Nord ha scala sovralocale, vista anche la situazione di criticità economica. Un coinvolgimento della regione anche dal punto di vista dello sviluppo di diversi territori è necessario per evitare i doppioni, vale a dire progetti di sviluppo analoghi su altre aree.

La messa in rete dei progetti e delle proposte vale anche a livello locale. E' un problema già mettere in rete a livello locale Reggio Children, musei, teatri, con sovrapposizioni di eventi in certi periodi e niente in altri. E' necessaria la condivisione tra attori pubblici.

Bisogna pensare se esistono eccellenze da far emergere, oltre a Reggio Children e all'agroalimentare. Come best practices che hanno utilizzato la cultura come veicolo per accrescere l'attrattività della città sono state citate Brescia e Treviso (per altro grazie alla stessa persona).

Il comune sta progettando molto nel dettaglio, su scale ridotte, ma ci sono problemi nel rapporto con le altre istituzioni (Provincia).

Nell'ambito dell'attrattività di tipo culturale bisogna anche far sì che tale attrattività non sia strettamente collegata a budget e persone, ma sia capace di replicarsi e rigenerarsi nel tempo.

L'Area Nord dovrebbe associare la Reggio del futuro con tutto ciò che rende un luogo attrattivo dal punto di vista dei servizi culturali, commerciali, turistici.

La parte nuova della città deve interagire con l'esistente, e per fare questo bisogna creare più eccellenze per creare una rete di cose che si valorizzano a vicenda.

Dal punto di vista economico l'agroalimentare è un eccellenza, ma pesa poco in termini occupazionali, mentre il terziario è un problema. L'attrattività deve essere anche destinata ai cervelli; negli ultimi anni l'immigrazione a Reggio è stata di manodopera non qualificata, servono quindi intelligenze per accrescere il livello culturale dell'area.

La zona industriale di Mancasale non è appetibile a investitori esteri da un punto di vista estetico: servono qualità, efficienza, modernità per tutta l'economia locale.

Il tema della vocazione è centrale, e da questo punto di vista serve un patto territoriale, dato che in tutte le aree che hanno avuto buona riuscita questo è stato un requisito necessario.

La stazione risente di dubbi sulla sua strategicità: se fosse veramente strategica sarebbe già stata ultimata. In assenza di patti sovralocali Reggio resterà un sistema provinciale, ricco in alcuni dei suoi soggetti privati, ma sempre provinciale.

Il rischio dall'altra parte è quello di creare contraddizioni: un'area Nord piena di dotazioni e servizi finirebbe per oscurare il centro. L'Area Nord dovrebbe costituire la porta della città (la copertina del libro), non il libro e la copertina allo stesso tempo.

Ogni territorio si sta attrezzando alla competizione, è per questo che bisogna partire da un livello sovralocale capace di coordinare e differenziare gli investimenti anche decretando il ruolo dell'area. Il fatto che simili temi emergano due anni dopo la formazione del Piano Strutturale è preoccupante: il vuoto in questo caso o è economico, oppure di idee e strategie, per cui il piano risulterà vecchio oppure inutile.

Bisogna tenere ben presente che l'Area Nord è l'ultima "occasione" per la città di utilizzare il territorio, quindi va ponderata con attenzione. Altro nodo riguarda i tempi per la conclusione della TAV, e cosa ci sarà attorno ad essa quando la stazione sarà ultimata.

Altra problematica che emerge dal confronto con le istituzioni è che spesso le versioni su un argomento variano in base all'interlocutore, dimostrazione di scarso coordinamento all'interno della governance. Il coinvolgimento di attori sovralocali come la Regione in questa vicenda è fondamentale.

Una volta ricevuto un parere preciso il comune potrebbe decidere cosa mettere nell'area, che dovrebbe costituire una vetrina che promuove la città, la moda, i prodotti tipici con collegamenti rapidi e continui con la città per coinvolgerla e non escluderla. La stazione deve essere funzionale alla città, non viceversa; piuttosto dovrebbe cercare di costituire il traino del capoluogo.

Le infrastrutture sono importanti per coinvolgere attori con i "soldi veri", ma altra rete che è necessario rendere partecipe è quella generazionale dei giovani. Una rete che fa viaggiare le idee e costituisce una massa critica ha un rapporto costi-benefici ridotto, e allo stesso tempo permetterebbe alla città di avere più ampio respiro contando un po' di più nella competizione tra territorio. Allo stesso tempo la circolazione delle idee ed il consenso diffuso impedirebbero il crearsi di una separazione tra l'Area Nord ed il centro.

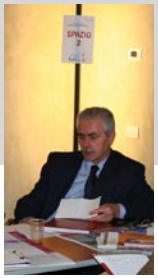
SESSIONE 2 indice

Spazio 1

Viabilità
e collegamenti

Spazio 2

Ex Officine
Reggiane - quali
contenuti



SESSIONE 2 Spazio 1

Titolo della proposta:
Viabilità e collegamenti

Gruppo proposto da:
Pattacini Tiziano e Tartaglia Tiziano

Hanno partecipato:
Elisa Salerno; Marco Guerra; Giberti Lorenzo; Teneggi Giovanni; Morselli Massimo; Fontanili Francesco; Del Fabbro Michele; Grande Alessandro; Occhiali Pier Paolo; Baldini Ugo

La discussione sul tema dei collegamenti e della viabilità si è aperta con una premessa che ha posto come interrogativo la questione dell'integrazione dell'Area Nord con la città. E' un'area che racchiude grandi potenzialità, ma nello stesso tempo può anche rivelarsi una minaccia per Reggio Emilia. Sarà possibile trarne tutti i vantaggi, solo se sarà connessa in modo efficiente con il territorio circostante. Si è discusso del tema dell'aeroporto: l'area non è ancora sostenuta da un progetto concreto, nonostante se ne parli da anni. Una proposta lanciata durante la discussione è quella di collegarlo all'area delle ex Reggiane trasformandolo in un centro logistico di interscambio merci.

Un'opinione condivisa da diversi partecipanti riguarda la possibilità che si pianifichi un disegno unico per la viabilità, che coinvolga tutti i livelli: comunale, provinciale e regionale, anche allo scopo di migliorare l'integrazione con le infrastrutture su scala vasta. Per fare questo è indispensabile che sia attivata una sinergia tra settore pubblico e privato in modo da sostenere le scelte legate al tema della viabilità in relazione all'attrattività del territorio.

La metropolitana di superficie è un'idea proposta più volte durante la discussione: è vista come una possibile risposta al traffico su gomma all'interno del centro storico e come collegamento verso i comuni della provincia e verso la stazione mediopadana dell'alta velocità. Vanno rivalutate inoltre le reti ferroviarie, prevedendo interventi che consentano un maggiore utilizzo del mezzo.

Il casello autostradale è localizzato in una posizione non strategica rispetto ad altre vie di comunicazione importanti, può essere significativo valutare se sia opportuno progettarne un secondo più strategico, o se sia sufficiente potenziare l'uscita "Matilde di Canossa – Campegine". Va inoltre rafforzato il collegamento tra il centro storico di Reggio Emilia e il casello autostradale, ad esempio via Morandi potrebbe ricoprire il ruolo di via di accesso per la città; ad oggi non esiste un percorso veloce che ti permetta di raggiungere l'esagono in tempi brevi. Una volta potenziata via Morandi, si può pensare di permettere l'accesso delle auto fino in centro storico, sfruttando la strada nei pressi del tribunale e creando un percorso in galleria che transiti sotto i giardini pubblici e il teatro Valli e raggiunga i due principali parcheggi del centro. È necessario analizzare anche quale mole di traffico sarà generato dalla stessa Area Nord una volta "a regime". La condizione di partenza per quanto riguarda la viabilità è insufficiente. In questo senso, il potenziamento dei mezzi pubblici potrebbe essere un antidoto per contrastare questo possibile incremento di traffico.

Si è affrontato poi il tema della stazione mediopadana dell'alta velocità: è condivisa da tutti i partecipanti l'idea che la stazione funzionerà solo se sarà inserita in un'efficiente rete di collegamenti. Lo strumento in sé ha molte potenzialità, anche come possibile attrattore per la città. La premessa di base deve essere che i servizi che propone siano più convenienti rispetto ad altri mezzi, soprattutto in termini di tempi di percorrenza. Anche la via Emilia soffre di cattiva gestione del traffico, in particolare rispetto ai mezzi pesanti; un maggior sviluppo dell'autostrada potrebbe risolvere questo problema.

Si è riscontrato inoltre che l'episodicità degli investimenti nelle infrastrutture provoca uno sviluppo disorganico della viabilità, causa un aumento dei tempi di concretizzazione unitaria dei progetti, e quindi ostacola il conseguimento della massima efficienza. È fondamentale definire delle linee guida dove la Camera di Commercio può esprimere una propria visione.

SESSIONE 2 Spazio 2

Titolo della proposta:
Ex Officine Reggiane - quali contenuti?

Gruppo proposto da:
Mauro Garlassi

Hanno partecipato:
Luigi Rocca, Giampiero Lupatelli, Matteo Alberini, Paolo Ferraboschi, Aldo Avosani, Michelangelo Dalla Riva

Si è evidenziato che l'area delle ex Officine Reggiane è un'area di importanza strategica sia per dimensioni che per collocazione, ovvero per vicinanza alla città storica.

Si è ulteriormente sottolineato il problema fondiario della proprietà, che incide fortemente sul costo dell'area.

Si è proposto

- un possibile collocamento polifunzionale: una tecnopoli, un polo scolastico medio superiore, un centro di interscambio modale (autobus, parcheggi, ecc…), un museo degli archivi industriali delle Reggiane;
- un possibile collegamento geografico nord-sud, con l'Alta Velocità e la città storica;
- una nuova attrattività dell'area anche per imprese internazionali, ma a condizioni da verificarsi in compatibilità, coerenza ed impatti con le politiche ed i valori della popolazione insediata

L'area si presenta come una occasione di sviluppo e di risoluzione dei problemi della città, data la sua posizione ed attiguità al centro storico; inoltre essendo molto vicina alla zona universitaria, potrebbe suggerire delle relazioni con tale polarità.

Qualsiasi intervento proposto per l'area deve avere come precondizioni quella della vivibilità dell'area stessa tramite anche funzioni permanenti diurne e notturne, in modo da evitare che diventi un luogo non vissuto in alcuni momenti della giornata o della settimana, con relativa diminuzione della sicurezza.

Le proposte per questa area devono, inoltre, partire da una mappatura e conoscenza delle progettualità in corso.

Date le informazioni in possesso dei partecipanti e sulla scorta delle proposte del proponente il tema si è costruita una strategia integrata e multi-intervento, ovvero "una soluzione con vari contenuti e vari contenitori".

Posto che il campus universitario ha una sua funzione già consolidata l'area delle ex Officine Reggiane può contenere al suo interno una zona di interscambio modale (bus e parcheggi scambiatori); un polo scolastico (medie superiori) vista la vicinanza alla stazione ferroviaria e degli autobus, e data la possibilità di una integrazione con l'indotto ad esso connesso; un itinerario ciclabile che collega all'area al resto della città, aumentando la possibilità di accesso anche a studenti, pendolari e residenti; un collegamento con la stazione dell'Alta Velocità; ecc... un polo tecnologico.

Diverse le opinioni sulla tipologia del polo tecnologico, legata a un tipo di attività o ad un mix di queste, a cominciare dalla meccatronica e terminando con le tecnologie rinnovabili, passando anche per connessioni con il progetto Reggio Children.

I partecipanti convergono, invece, sugli interventi e sulle linee strategiche necessarie e prioritarie. Occorre risanare l'area ed evitare speculazioni immobiliari.

Ma quali finanziamenti attivare o captare?

Pesa sull'area il grosso nodo della proprietà fondiaria, che sommata ai costi di bonifica dell'area, rende difficile e difficoltosa la sua appetibilità.

Inoltre, data la dimensione dell'area, solo una regia pubblica consentirà una sinergia tra i vari investitori privati ed una connessione-integrazione con il resto della città.

Una suggestione progettuale può venire da un vincolo dell'area, quello posto dal Ministero dei Beni e delle Attività Culturali sugli Archivi industriali delle Officine Reggiane, una occasione per attivare una filiera culturale, legata contemporaneamente al mondo dell'impresa, dell'università ed alla rete museale, ma "è una suggestione ed attività che sta lì solo se ci sono anche altre attività".

La minaccia imminente che incombe sull'area, invece, è quella della speculazione immobiliare, data la strategicità della sua posizione. E la dimensione dell'area non rappresenterebbe nemmeno un problema dato che i 18 ha delle Reggiane sono dello stesso ordine di grandezza degli interventi di nuova edificazione previsti dal PSC (16,5 ha).

L'alternativa potrebbe essere una destinazione dell'area per il settore secondario, magari per il tecnopolo, con spin off di imprese. Anche se va segnalato il problema della dimensione delle imprese, troppo piccole al momento per aderire ad una tale strategia. Si segnala, quindi, anche la necessità della creazione di un consorzio di imprese quale elemento indispensabile e necessario al rilancio dell'area.

Alternativa, questa delle imprese, da integrarsi con il collocamento nell'area di servizi alla cittadinanza in modo da creare quella mixitè di funzioni garanzia della vivibilità dell'area in tutto l'arco orario. Un po' come l'effetto Bilbao, ovvero la creazione di una polarità nuova in un'area industriale dismessa.

Per questo va fatta emergere una domanda composita comprendente sia un bisogno interno della città che una esigenza esterna delle imprese provenienti da un'area vasta.

Su tale domanda si costruirà una strategia economica, in grado di gestire la trasformazione e creare le condizioni per la propria autonomia oscillando tra un secondario ed un terziario avanzato.

Occorre, poi, avviare un negoziato tra la città e la proprietà; poter contare su una strategia che valorizzi la qualità degli interventi ed il riequilibrio del nuovo con l'insediamento già esistente, aprendo una connessione con un contesto esteso e regionale.

HANNO PARTECIPATO

Alai Giuseppe, Alberini Matteo, Anigoni Ermes, Avosani Aldo, Bassoli Mirto, Bertolini Ivan, Bini Enrico, Dalla Riva Michelangelo, Del Fabbro Michele, Ferraboschi Paolo, Fontanili Francesco, Ganassi Roger, Gandolfi Massimo, Garlassi Mauro, Giberti Lorenzo, Grande Alessandro, Guerra Marco, Morselli Massimo, Occhiali Pier Paolo, Pattacini Tiziano, Rocca Luigi, Salerno Elisa, Tartaglia Tiziano, Teneggi Giovanni, Venturi Umberto.

Un percorso di ascolto del mondo economico reggiano

3 marzo 2011 CAMERA DI COMMERCIO - Palazzo Scaruffi

Quale Area Nord per Quale Reggio?

Camera di Commercio Reggio Emilia

OST CAIRE URBANISTICA

AREA NORD

Un percorso di ascolto del mondo economico reggiano