



POLITECNICO DI MILANO
Facoltà di Architettura e Società
Corso di Laurea Specialistica
Sede di Mantova
a.a. 2010/2011

REuse the city

dal programma al progetto di città

Relatore
Prof.ssa Maria Cristina Treu

Studente
Giorgia Galeotti 724978

INDICE

p.15 Abstract

p.17 Il caso di Reggio Emilia

p.17 La città romana

p.20 L'alto medioevo

p.22 La città comunale (secoli XI-XIII)

p.23 La città estense (secoli XIV-XVIII)

p.25 La città ottocentesca

p.28 La città moderna (prima metà del XX secolo)

p.32 Il dopoguerra (dalla ricostruzione agli anni
'70)

p.34 I centri direzionali, i piani PEEP e il rinnovo urbano
(1970-1990)

Tavole_ Evoluzione del costruito e segni del territorio

p.51 I piani urbanistici

p.52 Il Regolamento Edilizio (1873)

p.53 Il nuovo Regolamento Edilizio (1913)

p.54 Il Piano di Ampliamento (1923)

p.56 Il Piano Artoni (1940)

p.60 Il piano di Ricostruzione (1947)

p.61 Il Piano Albini, Castiglioni, De Carlo (1949)

p.64 Il PRG Albini (1958)

p.68 Il PRG Albini, Campos Venuti, Piacentini (1967)

p.75 Il nuovo PRG (1984)

p.84 L'ultimo PRG (1999)

p.90 Il Piano Strutturale Comunale (2008)

p.97 Proposte progettuali per il tessuto della città periurbana

p.97 Il riuso della città

p.102 Il riuso a Reggio Emilia

p.105 Gli ambiti di riqualificazione

p.107 Proposte progettuali

p.108 Il quartiere Mirabello

p.115 Il quartiere Gardenia

p.123 Conclusioni

p.125 Bibliografia

INDICE DELLE IMMAGINI

Il caso di Reggio Emilia

- p.17 **1_** stralcio della *Tavola Peutingeriana*, sec. I-IV d.C.
- p.18 **2_** primo *castra* romano delimitato dal fossato, tracciato del *decumanum maximus* e del *cardo maximo* con relative porte di accesso e antico corso del torrente Crostolo
- p.19 **3_** pianta di Reggio Emilia nel XVII secolo, da cui emerge l'indicazione dell'originario percorso del torrente Crostolo e gli elementi che caratterizzavano l'accampamento romano
- p.19 **4_** limiti del *castrum* romano, tracciato del *decumanum maximus* e del *cardo maximo* con relative porte di accesso e antico corso del torrente Crostolo
- p.22 **5_** porta di S. Croce, costruita nel 1199
- p.22 **6_** prima deviazione del corso del torrente Crostolo, inizi del XIII secolo
- p.23 **7_** disegno della Cittadella realizzata nel XIV secolo, Prospero Fantuzzi, XIX secolo
- p.23 **8_** pianta di Reggio in cui si notano le strade radiali che conducono alle nove porte di accesso alla città
- p.24 **9_** mappa di Reggio Emilia che evidenzia i canali urbani e la posizione delle ruote dei mulini
- p.24 **10_** disegno della città di Reggio in cui si notano le quattro porte e la Cittadella, Giovanni Andrea Banzoli, 1720
- p.24 **11_** mura e bastione di S. Agostino, demolito nel 1890
- p.25 **12_** pianta di Reggio in cui si nota la strada a ridosso della cinta muraria, 1751
- p.25 **13_** Reggio di Lombardia, 1844
- p.26 **14_** pianta della città di Reggio Emilia, 1867; si notano la pista circolare per la corsa dei cavalli al posto della Cittadella, i nuovi fabbricati del Foro Boario e del Teatro municipale, il viale di accesso alla stazione ferroviaria e lo smantellamento dei bastioni di Porta S. Croce e porta S. Pietro

- p.26 **15_** demolizione della Cittadella, 1848
- p.26 **16_** pianta della Cittadella e progetto di sistemazione con contorno del Teatro comunale, 1851
- p.27 **17_** barriera daziaria di S. Stefano
- p.27 **18_** progetto per il pubblico passeggio della città
- p.27 **19_** veduta de i giardini pubblici e del Teatro Municipale durante la prima guerra mondiale
- p.28 **20_** viale della stazione nei primi anni del novecento
- p.28 **21_** stazione ferroviaria ottocentesca, situata nella stessa area di quella attuale
- p.29 **22_** veduta delle Officine Reggiane nel primo decennio del XX secolo
- p.29 **23_** stazione S. Stefano sulla ferrovia Reggio Emilia-Ciano d'Enza
- p.29 **24_** carta topografica di Reggio del 1911. Agli inizi del '900 le aree suburbane oltre il perimetro della cinta daziaria risultano caratterizzate da una scarsa urbanizzazione, con uso prevalente della tipologia della casa singola unifamiliare.
- p.30 **25-26_** edifici dei primi quartieri operai e popolari in località Gardenia
- p.30 **27_** quartiere di Bainsizza realizzato durante il fascismo nella prima periferia della città
- p.31 **28_** vista assonometrica della zona sportiva prevista dal Piano Regolatore del 1940 dell'Ing. Artoni
- p.31 **29_** campo sportivo Mirabello, 1960
- p.31 **30_** ospedale sanatoriale "L. Spallanzani", 1940
- p.32 **31_** foto aerea di Reggio Emilia, 1943
- p.33 **32_** planimetria generale della città e del suo suburbio nell'immediato secondo dopoguerra. Sulla carta sono indicate le zone maggiormente danneggiate dai bombardamenti, concentrati nell'area nord-est attorno alle Officine Reggiane, alla Stazione ferroviaria ed in parte del centro storico nel quartiere di S. Croce
- p.33 **33_** veduta aerea di Reggio Emilia, 1954. L'immagine documenta il grande sviluppo edilizio che ha contraddistinto gli anni dell'immediato dopoguerra e del boom economico
- p.35 **34_** direzionale S. Pellegrino, nei pressi della zona ospedaliera

p.51 I piani urbanistici

- p.56 **35_** planimetria generale in scala 1:4000 del Piano Regolatore di massima e di ampliamento della città di Reggio Emilia, Ing. G. Artoni, 1940
- p.57 **36_** antico isolato S. Rocco, all'interno del centro storico, prima della demolizione. Si nota lo sviluppo ottocentesco del portico che si collega all'originario porticato cinquecentesco
- p.57 **37_** la costruzione del nuovo isolato S. Rocco evidenzia le forti alterazioni dell'equilibrio planivolumetrico di una tra le più importanti aree centrali cittadine
- p.61 **38_** proposta di PRG Albini, Castiglioni, De Carlo, 1949
- p.65 **39_** prima versione del PRG Albini, 1958
- p.65 **40_** edizione riveduta del Piano Regolatore Generale, Arch. Franco Albini, 1961
- p.67 **41_** dislocazione dei villaggi operai nella estrema periferia di Reggio Emilia (1.Bainsizza; 2.Foscato; 3.Catellani; 4.Compagnoni; 5.Stranieri)
- p.68 **42_** PRG Albini, Campos Venuti, Piacentini, 1967
- p.69 **43_** confronto fra le previsioni abitative dei PRG Albini (1958-61) e del PRG Albini, Campos Venuti, Piacentini
- p.70 **44_** schema viario previsto dal PRG Albini, Campos Venuti, Piacentini. La tangenziale nord e l'asse n-s sono rappresentati con la linea continua. Sono inoltre riportati i centri direzionali (aree scure)
- p.72 **45_** pianificazione del verde del PRG Albini, Campos Venuti, Piacentini, 1967
- p.75 **46_** PRG Carrieri, Crocioni, Monti, Porrino, Perazzi, 1984
- p.75 **47_** schema di inquadramento territoriale
- p.79 **48_** schema della viabilità. Sono indicati: in nero l'autostrada, in rosso (linea pesante) i percorsi principali di livello provinciale e comprensoriale, in rosso (linea sottile) la viabilità primaria urbana, in blu la viabilità secondaria e gli assi urbani interni, in nero (linea sottile) la ferrovia
- p.81 **49_** schema di sintesi del progetto previsto dal PRG
- p.82 **50_** facciata del Tribunale, realizzato nell'area di trasformazione a nord del centro storico

- p.83 **51_** piano dei servizi pubblici e della viabilità del centro storico
- p.83 **52_** classificazione tipologica del centro storico. Perimetrazione delle unità edilizie classificate in base alla tipologia, dell'edilizia otto-novecentesca e di recente costruzione
- p.83 **53_** piano operativo della conservazione del centro storico
- p.85 **54_** PRG Campos Venuti, Oliva, Zoppi 1999
- p.86 **55_** schema strutturale strategico. Sono riportate le politiche ambientali, le politiche insediative e le politiche della mobilità
- p.87 **56_** sistema della viabilità, della mobilità e dei servizi
- p.87 **57_** area soggetta a PRU d'iniziativa di ACLI-IACP. Interessa le zone del Parco del Popolo, del quartiere Gardenia (ex aree industriali Lombardini e Consorzio Agrario Provinciale), dell'ex Foro Boario e del Macello
- p.89 **58_** proposte per il sistema ambientale
- p.89 **59_** proposte di riqualificazione degli spazi aperti della città storica
- p.90 **60_** ambiti programmatici del PSC e indirizzi per RUE e POC
- p.91 **61_** obiettivi, strategie e azioni di piano del PSC
- p.93 **62_** sintesi delle previsioni del RUE
- p.95 **63_** documento preliminare di PSC. Opportunità di paesaggio

INDICE DELLE TAVOLE

Evoluzione del costruito e segni del territorio

La città romana
La città comunale
La città estense
La città ottocentesca
La città moderna
Dal dopoguerra agli anni '80
La città contemporanea

Analisi del contesto

TAV.1_ Caratteri morfologici del territorio, elementi di tutela paesistica e della rete ecologica
TAV.2_ Assetto territoriale degli insediamenti, delle reti della mobilità e del territorio rurale
TAV.3_ Sistema insediativo contemporaneo
TAV.4_ Evoluzione storica del territorio urbanizzato
TAV.5_ Tessuti edificati e mobilità principale

Quartiere Mirabello

TAV.6_ Analisi delle strategie del PSC
TAV.7_ Rilievo fotografico
TAV.8_ Analisi degli elementi significativi secondo Lynch
TAV.9_ Analisi SWOT
TAV.10_ Metaprogetto
TAV.11_ Stato di fatto
TAV.12_ Masterplan
TAV.13_ Riqualificazione e riuso del complesso ex Polveriera

Quartiere Gardenia

TAV.14_ Analisi delle strategie del PSC
TAV.15_ Rilievo fotografico
TAV.16_ Analisi degli elementi significativi secondo Lynch

TAV.17_ Analisi SWOT

TAV.18_ Metaprogetto

TAV,19_ Stato di fatto

TAV.20_ Masterplan

TAV.21_ Riqualificazione di Viale Regina Elena
e dell'area produttiva

ABSTRACT

Negli ultimi anni, le città occidentali hanno intrapreso per il proprio sviluppo una via alternativa alla crescita territoriale: non più un'espansione in senso fisico, bensì una crescita basata sul recupero dell'esistente, sulla riconversione e riqualificazione delle periferie urbane, molto spesso incapaci di essere parte attiva del sistema città.

Fermare l'espansione e riutilizzare parti di città esistenti è ormai una necessità.

Anche Reggio Emilia, con l'adozione del nuovo PSC_2009, ha orientato le proprie scelte verso la sostenibilità ambientale, rivolgendo quindi l'attenzione verso il riuso e la riqualificazione dell'esistente e mettendo un freno all'ormai smisurato consumo di territorio agricolo. Gli ambiti di riqualificazione individuati dal piano con lo scopo di rilanciare e potenziare l'immagine, la competitività, la crescita culturale e sociale della città sono diversi.

L'interesse verso il tema del riuso e della riqualificazione, in alternativa all'espansione urbana, e la manifestata intenzione da parte del Comune di Reggio Emilia di avviare la stesura di un Programma di Rigenerazione Urbana per i quartieri Mirabello e Gardenia, mi hanno spinto ad individuare nelle zone sopra indicate il contesto per confrontarmi con questi temi.

Nati in periodi differenti e caratterizzati da tessuti completamente diversi, i due ambiti sono però accomunati dalla loro posizione strategica: rispettivamente a sud-est e a nord-ovest del Centro Storico, i quartieri Mirabello e Gardenia presentano entrambi una scarsa strutturazione dello spazio urbano e una pressoché totale mancanza d'identità.

Partendo da una attenta analisi dello sviluppo urbanistico di Reggio Emilia, e dell'influenza che i diversi piani hanno avuto sulla sua conformazione attuale, si è passati ad analizzare gli aspetti paesaggistici e territoriali al fine di conoscere il contesto in cui sono inseriti e si sono sviluppati i due ambiti di riqualificazione.

Successivamente si è passati alle analisi specifiche sui quartieri per individuarne elementi significativi, potenzialità e criticità. A partire da questo quadro conoscitivo è stato possibile definire gli obiettivi generali e specifici del progetto, nella speranza di rendere i quartieri Mirabello e Gardenia di nuovo attrattivi, quindi occasioni di integrazione con la città.

Ogni obiettivo e ogni proposta progettuale suggeriti rispondono all'intento di intervenire prioritariamente sullo spazio pubblico, coscienti delle opportunità che il riuso degli spazi collettivi genera per la città.

IL CASO DI REGGIO EMILIA

La città romana

La data esatta della fondazione della città di Reggio Emilia non è conosciuta.

Vi è chi ritiene che la Città sia stata fondata dal Capitano Etrusco Regio o chi, pur dichiarandola antichissima, fa derivare il nome dall'amenità del luogo dove fu costruita, quasi che fosse *Regia* o *Regale*.

Era un ambiente naturale intatto, tipico del clima continentale, ma su quest'ambiente incombeva una presenza minacciosa: i Galli liguri. Da tempo immemorabile avevano occupato l'Appennino e sopravvivevano con rapide scorrerie nella pianura, raziando soprattutto le carovane dei traffici mercantili che, necessariamente, utilizzavano le uniche due piste attraversanti la nostra provincia: la pedemontana e quella che successivamente sarà sostituita dalla Via Emilia.

I convogli militari e commerciali romani, che erano costretti ad accamparsi in zona per pernottare data la distanza che intercorreva fra i centri fortificati di *Parma* e *Mutina* (due giorni di cammino), dovevano rimanere allertati per resistere ad improvvise, sanguinose e devastanti scorrerie. Rimedio radicale sarebbe stato quello di impiantare in loco ed ex novo un accampamento fortificato permanente; e così fu fatto. Se ne deduce di conseguenza che Reggio nasce in periodo romano, generata da comprensibili ragioni militari. Il nome di Reggio nelle carte topografiche, infatti,



1_ stralcio della Tavola Peutingeriana, sec. I-IV d.C.

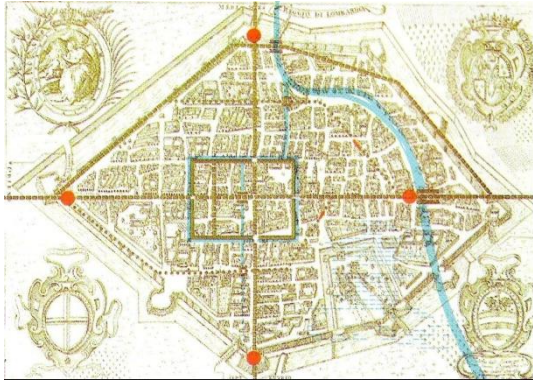
appare per la prima volta nella *Tavola Peutingeriana*, la grande mappa stradale del mondo romano. In questa carta Reggio è chiamata *Lepido Regio* dal nome del suo fondatore, il console Marco Emilio Lepido che, aperta la grande via da *Placentia* ad *Ariminum* nel 187 a.C., vi stabilisce un foro detto *Forum Lepidi* (poi *Lepidum Regium* e infine *Regium*) dal quale amministra la giustizia e governa la regione. Sotto il dominio romano visse un periodo di relativo splendore, crescita economica e commerciale tale da consentirle un grado di sviluppo non molto inferiore a quello raggiunto dalle colonie di *Mutina*, e *Parma*.

Scelta la via *Aemilia* come *decumanum maximus* (asse est-ovest) e tracciata la perpendicolare ad essa, il *cardo maximus* (asse nord-sud), si procederà a delimitare il primo quadrangolo destinato al *praetorium*, che occupa il centro del campo. Il primo riquadro ha il lato di 200 piedi (59,20 metri) ed è impostato su un terrazzamento alla destra di quello che era probabilmente un ramo del torrente *Crostolo*¹. Del tracciamento di quest'area, al contrario di quelle successive, non è restato alcun segno, non avendo comportato opere edilizie. Attorno a questo quadrato si svilupperà l'intero accampamento proporzionato al numero dei soldati e dei reparti della guarnigione; nel caso di Reggio il primo *castra* nasce su un campo quadrangolare di 1000 piedi di lato. Verranno poi sistemati due posti di guardia, equidistanti dal centro, sul decumano massimo (la *porta decumana* a est e la *porta praetoria* a ovest) e altri due avamposti vengono collocati alla stessa distanza a nord e a sud sul cardine massimo (la *porta principalis sinistra* a sud e la *porta principalis dextra* a nord); ai lati delle quattro porte, trattandosi di un campo permanente, dovevano esserci otto torrette per



2_ primo *castra* romano delimitato dal fossato, tracciato del *decumanum maximus* e del *cardo maximus* con relative porte di accesso e antico corso del torrente *Crostolo*

¹ Il corso del torrente *Crostolo* (nome antico *Crustulum*) si snoda all'interno della provincia reggiana per circa 55 km e, scorrendo alla sinistra del centro urbano, si getta in Po tra Gualtieri e Guastalla. Il suo corso originario si snodava all'interno dell'agglomerato urbano e si dirigeva a est buttandosi poi in Secchia. Il primo intervento di modifica al corso del torrente avviene agli inizi del secolo XIII con la costruzione di un alveo artificiale che lo porta a scorrere più a occidente, fuori le mura. Se ne aggiunge un altro che, deviando il percorso del torrente, lo porta verso occidente. L'ultimo intervento di deviazione sul corso del *Crostolo*, anche questo per mano dell'uomo, si realizza nella seconda metà del secolo XVI e conferisce l'attuale configurazione al corso terminale del torrente. Gli ulteriori perfezionamenti della rete idraulica del territorio reggiano ne hanno fatto luogo di maggiore confluenza dei principali canali di irrigazione della provincia. (Fonte: Anna Marmiroli, *Le acque e l'uomo*, in "Storia illustrata di Reggio Emilia", vol.III, Aiep Editore, San Marino 1987)



3_ pianta di Reggio Emilia nel XVII secolo, da cui emerge l'indicazione dell'originario percorso del torrente Crostolo e gli elementi che caratterizzavano l'accampamento romano

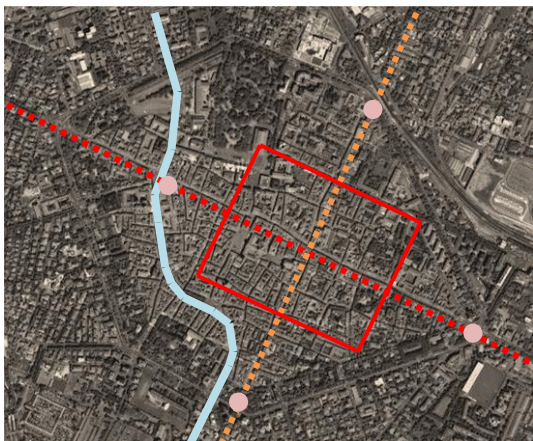
osservazione e difesa costruite in legno e coperte con tetti a spiovente. L'accampamento era circondato da un fossato che traeva l'acqua dal Crostolo per mezzo di un canale; i tronchi nord e sud del fossato erano collegati tramite un canaletto che, scorrendo oltre il campo, consentiva un rapido ricambio d'acqua all'interno del campo.

Nel volgere di poco tempo il primitivo accampamento risulta insufficiente per accogliere altri reparti o truppe in transito. Si procede dunque ad un piccolo ampliamento spostando il confine verso est di 50 passi. La fossa ad est, interrata e inglobata, diventa una strada: è la via *quintana*, immancabile negli accampamenti romani. Nel corso di questa operazione si procede anche allo spostamento della *porta decumana*.

Un campo militare e i suoi dintorni erano considerati dai romani zona sacra (*templum*), interdetta ai civili; quindi il tratto della via Emilia compreso tra i due posti di guardia era vietato al traffico ordinario. Le sentinelle di conseguenza dirottavano i viaggiatori che non fossero o corrieri o militari su tre percorsi alternativi che consentivano di oltrepassare la fortezza a debita distanza. Nascono così due percorsi per pedoni e per animali da soma e un percorso carreggiabile, a sud del campo, destinato ai mezzi pesanti ed alle mandrie. Questo terzo percorso non avrebbe potuto svilupparsi sul lato settentrionale del *castra* poiché nella zona della bassa non ancora bonificata il terreno si impaludava di frequente non garantendo un transito sicuro.

Sul lato meridionale dell'accampamento era posto il *Campo di Marte*, un'area destinata all'addestramento dei soldati: una piazza d'armi anch'essa interdetta ai civili.

Passati alcuni anni, la regione emiliana è finalmente pacificata e produttiva, la centuriazione e la conseguente bonifica della bassa danno buoni frutti, la zona si va popolando e c'è necessità di un centro amministrativo giuridicamente competente che possa servire a regolare tutto il distretto. Un campo militare fortificato non ha più ragione di esistere, di conseguenza il *castra* viene smobilitato. Aperte le porte al traffico civile e tolti i posti di guardia, la via Emilia è ormai tutta percorribile. Le costruzioni in legno lasciate libere dai soldati sono presto occupate dalle famiglie dei soldati rimasti, da mercanti, da artigiani e dalle loro botteghe. Il *castra aestiva* diviene *castrum*.



4_ limiti del *castrum* romano, tracciato del *decumanum maximus* e del *cardo maximus* con relative porte di accesso e antico corso del torrente Crostolo

Ben presto l'abitato risulta insufficiente a contenere la comunità che si va formando per cui, dopo un primo probabile ampliamento verso ovest, si decide di effettuare un'altra perimetrazione. Si procede così alla colmata del fossato e al tracciamento dei nuovi confini facendo sempre in modo che decumano massimo e cardine rimangano al centro del rettangolo. Durante l'operazione di allargamento, il corso del Crostolo è stato leggermente modificato forzando la curvatura verso ovest.

L'abitato in questo momento risulta diviso in quartieri. All'interno delle cinte viene pavimentata la via Emilia e cominciano a sorgere fabbricati in muratura: edifici pubblici, quali il Foro e la Basilica, e abitazioni private, sempre più lussuose. Compaiono anche i primi monumenti funerari allineati lungo il tratto est della via consolare *extra moenia*. Intanto le botteghe artigiane cercano spazio e si trasferiscono nel suburbio, cioè fuori dalla cinta in prossimità delle porte; è preferita soprattutto la zona a nord poiché essendo ricca di argilla e di acqua consente alle *figulinae*, fabbriche di materiali edili in terracotta, di trovare sul posto la materia prima e così anche ai vasai, ai tintori, ai cardatori e ai feltrai. Intanto le abitazioni degli artigiani si addossano e aumentano di numero, allontanandosi dagli ingressi che immettono nel *castrum*. Molto ricercate per nuovi insediamenti mercantili sono le aree libere a nord e a sud del decumano, appena fuori porta, essendo lambite dai traffici che percorrono la via Emilia e anche da quelli che, per varie ragioni (pedaggi, dazi, gabelle), preferiscono aggirare il centro urbano.

La città cresce: l'agricoltura, i traffici, l'artigianato e soprattutto il commercio fanno sì che il *castrum* venga promosso a *forum* e successivamente a *Municipium*, acquistando la piena cittadinanza romana.

L'impianto con strade a reticolo ortogonale, caratteristico delle città romane di fondazione, si conserva ancora abbastanza fedelmente nelle zone centrali, nonostante le alterazioni portate dalle costruzioni medievali e moderne.

Nel IV secolo d.C. il declino dell'impero è ormai irreversibile. Alla progressiva rovina fisica delle strutture della città si accompagnano l'abbandono dei fondi, delle

L'alto Medioevo

opere di bonifica, delle coltivazioni ed in generale la disgregazione dell'ordinamento socio-economico. Il susseguirsi delle invasioni barbariche porta alla distruzione di vaste aree dell'abitato.

Dopo una lunga contesa tra Bizantini e Longobardi, questi occupano la città e la scelgono a sede di un ducato dal 590 al 774.

Il successivo dominio Carolingio, il Regno Italico e l'Impero vedono il restringimento dell'antico nucleo cittadino, il cui perimetro doveva coincidere grosso modo col sistema delle due piazze principali, il tutto cinto da un muro interno e fossati. Il *castrum vescovile* (X secolo) viene a costituire un importante elemento urbanistico ed il centro del sistema difensivo della città, oltre la quale si estendevano i nuovi insediamenti, il *suburbium*, a loro volta protetti da un insieme di palizzate, terrapieni e brevi tratti di fortificazioni in muratura.

A seguito delle tormentate vicende della corona imperiale si determina una profonda innovazione dei poteri regi. Vengono infatti conferiti poteri temporali sulla città al Vescovo, il quale viene ad assumere il ruolo di *defensor civitatis*, aggiungendo così ai tradizionali compiti di assistenza anche la soprintendenza della difesa della città e delle opere pubbliche.

Nel 1006 il Vescovo fece erigere il monastero benedettino di S. *Prospero fuori le mura* (a margine dell'attuale zona Gardenia), per lungo tempo tra i più memorabili d'Italia. Con la sua cinta merlata e un'alta torre aveva l'aspetto di una fortezza. Un grande portone immetteva negli immensi chiostri, intorno ai quali si aprivano la chiesa, dedicata a S. Prospero, e le celle dei monaci. I giardini con fontane, le stalle per i cavalli, le dispense e i granai, le officine per i lavori rendevano ancor più ricco il convento. I monaci dedicavano la loro vita alla preghiera e allo studio ma anche al lavoro nei campi e agli affari. Lì dove si estendeva un terreno per lo più paludoso, essi, nei loro orti, producevano vino, allevavano greggi e mietevano grano. Le rendite accumulate con la produzione e l'esportazione dei loro prodotti facevano del convento un luogo ricco e autosufficiente.

Furono anni durante i quali la città rifiorì visibilmente: per le costruzioni religiose, per quelle civili e per il trasferimento di possidenti dalla campagna.

Fuori città, intanto, la Casata dei Canossa assume il dominio feudale delle terre che si estendevano da Mantova fino alla Toscana, e con lo sviluppo del conflitto di potere tra Papato e Impero, il territorio reggiano diventa campo di battaglia.

Il prevalere del Papato nella lotta contro l'Impero preparò l'attenuarsi del potere feudale a vantaggio di quello comunale. Si affermò così, nel 1179, l'istituzione Comunale che in breve tempo si confermò sul territorio. All'inizio del XIII secolo, col fiorire delle libertà comunali, la città era cresciuta di traffici e di popolo e intorno alla vecchia cerchia erano così sorti estesi borghi che vennero poi inclusi nella nuova e più vasta cerchia delle mura costruita tra il 1229 e il 1315: il perimetro urbano, ruotato di 45° rispetto all'impianto romano, ha sviluppato quella forma esagonale che delimita ancora oggi il confine del centro storico e che rappresenta un significativo modello non solo nell'ambito emiliano. La cerchia delle mura assume un importante valore sotto il profilo dei caratteri spaziali definendo anche nell'organizzazione interna quella forma *urbis* che si manterrà pressoché inalterata fino agli inizi del XX secolo.

Priorità fu data alla costruzione delle porte: nel 1199 venne eretta *Porta Santa Croce* (a nord), nel 1202 *Porta Santo Stefano* (a ovest), nel 1217 *Porta San Pietro* (a est) e *Porta Brennone* (a sud-ovest), nel 1226 *Porta Castello* (a sud), nel 1230 e nel 1231 rispettivamente *Porta San Nazario* e *Porta San Cosma* (a nord-ovest) e nel 1235 *Porta Ponte Levone* (a sud-est).

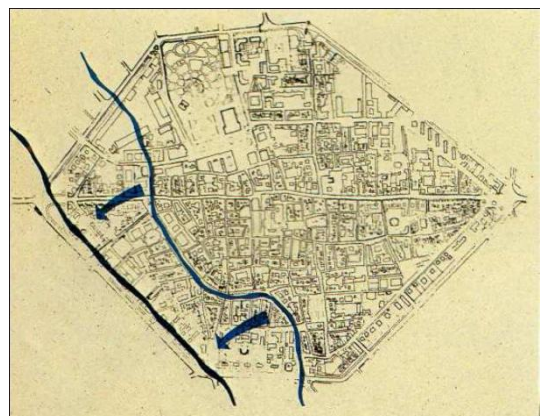
Tutto intorno alla cinta fu scavato un fossato nutrito dalle acque del fiume confinante. Il torrente Crostolo, che prima di allora scorreva all'interno del nucleo urbano, è infatti deviato e portato a fiancheggiare le mura a sud-ovest.

Grandi opere pubbliche vengono intraprese dalla partecipazione collettiva al governo cittadino: la città conserva come schema generale l'assetto stradale di lontana origine romana modificato tuttavia nei suoi tracciati sia dalle distruzioni dei periodi precedenti, sia dalle necessità di interventi edilizi casuali tali da determinare percorsi brevi e sfalsati. Il tessuto edilizio si articola in ambiti spaziali differenziati e ben caratterizzati quali le piazze e gli slarghi presso i complessi architettonici di rilievo.

La città comunale (secoli XI-XIII)



5_ porta di S. Croce, costruita nel 1199

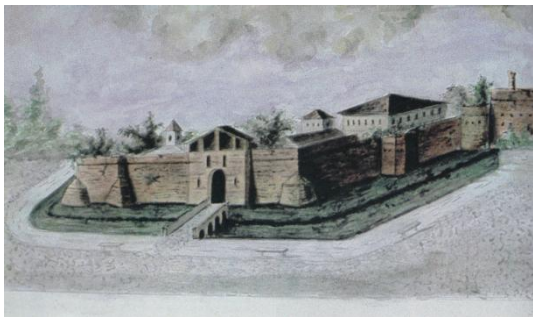


6_ prima deviazione del corso del torrente Crostolo, inizi del XIII secolo

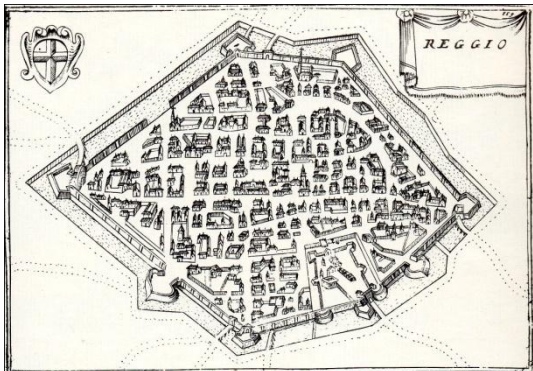
La storia di questa nuova realtà statuale è caratterizzata dagli scontri con l'Imperatore, da contrasti e guerre con città vicine e da una trama di lotte interne tra i nobili per il controllo del potere.

Verso la fine del XIII secolo il potere comunale entrò in crisi finché il governo, nel 1290, non venne affidato agli Estensi che si impadronirono della città e soffocarono nel sangue ogni ribellione: ebbe così inizio il periodo delle Signorie.

La città estense (secoli XIV-XVIII)



7_ disegno della Cittadella realizzata nel XIV secolo, Prospero Fantuzzi, XIX secolo



8_ pianta di Reggione in cui si notano le strade radiali che conducono alle nove porte di accesso alla città

Il dominio del Casato degli Estensi sarà plurisecolare, pur alternandosi con altri domini come quello dello Stato Pontificio, quello Scaligero, dei Visconti, dei Gonzaga. Questi ultimi, nel tentativo di difendersi dalla città sottomessa, ma non domata, nel XIV secolo fecero edificare la *Cittadella* (in corrispondenza degli attuali Giardini Pubblici): si presentava come una struttura fortificata ed ospitava il Palazzo del Signore, le caserme, i depositi, i servizi militari e la roccetta, luogo di detenzione e prigionia. La *Cittadella* divenne il centro politico della città, da cui era separata da mura e fossati per sottolineare il distacco tra il potere e la cittadinanza. Alla viabilità a maglia ortogonale si inizia a sovrapporre uno schema radiale, convergente al capoluogo presso le nove porte che originariamente permettevano le comunicazioni tra la città e le sue ville. L'ultima, *porta San Marco*, fu eretta nel 1314.

Alla rete stradale si affiancano il canale di Secchia ed il Naviglio che consentono i collegamenti all'ambito dei sistemi navigabili della pianura.

Sotto il dominio estense Reggione visse un lungo periodo di pace oltre che di fioritura culturale, letterale ed artistica. L'edilizia riacquista nuovo impulso e la città si rinnova anche da un punto di vista urbanistico e monumentale. I portici, nati dalla necessità di recuperare spazio ai piani superiori e di proteggere dalle intemperie, si diffondono rapidamente in tutta la città caratterizzando le componenti formali e funzionali di molte zone.

Alla fine del Quattrocento la prosperità raggiunta dalla città è dimostrata da una intensa attività edilizia che si estende oltre la cinta muraria. I borghi si addensano particolarmente presso i quattro accessi principali e nella fascia a sud. La loro importanza ed estensione li

rende potenziali generatori di nuove direttrici di sviluppo per l'espansione urbana.

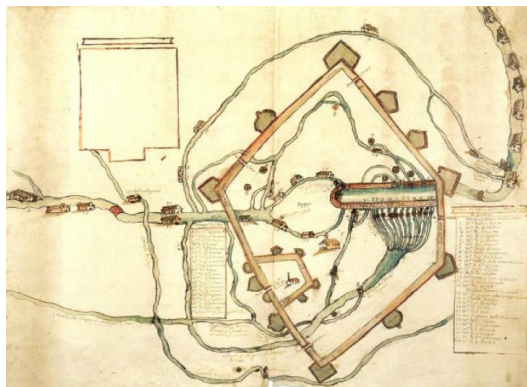
Lo stesso processo di rinascita conseguente alla affermazione delle Arti, da quella tradizionale della lana a quella più recente della seta, inizia ad avvertire i segni della crisi. La specializzazione del lavoro e la necessità di un più razionale uso delle acque porta ad una concentrazione degli opifici: questi sono localizzati soprattutto nei quartieri a sud, lungo il canale maestro e a nord in corrispondenza della fitta rete di canali, di antica origine, alimentati dalle acque del Secchia.

I modelli architettonici rinascimentali modificano i tipi dell'edilizia e la concezione della scena urbana. Intensi e proficui furono certamente i rapporti con la cultura e le esperienze ferraresi. L'architetto Biagio Rossetti soggiornò a Reggio per diversi periodi dal 1489 al 1497 influenzando probabilmente le maestranze locali. Prevale nei materiali l'uso del laterizio a vista e degli eleganti ornamenti in cotto. Le famiglie nobili intervengono non solo nel rinnovamento delle proprie residenze ma anche nella ristrutturazione od edificazione di chiese ed edifici religiosi. Conventi e monasteri iniziano a differenziarsi dalle case civili al fine di dotarsi di una struttura più idonea alla pratica delle regole e della disciplina.

Non mancano anche gli esempi dell'edilizia minore, costruita a scopo di beneficenza e destinata a famiglie povere della città.

Nel 1551 la realizzazione dei bastioni, e di una serie di opere esterne di fiancheggiamento, provvedono ad integrare l'impianto difensivo della città, cui si porteranno continui lavori di ripristino e manutenzione fino al XVIII secolo.

Nel corso del XVI secolo un grave provvedimento segnerà tuttavia il termine dello sviluppo non solo urbano ma anche economico e culturale della città. Un decreto del 1570 stabilisce la necessità di effettuare la cosiddetta "tagliata" intorno a Reggio, un provvedimento che intendeva creare una fascia di sicurezza tale da non fornire alcun riparo ad eventuali attacchi nemici e di offrire spazio libero al tiro delle armi da fuoco. Con questo provvedimento tutto quanto si trovasse nel raggio di 200 pertiche (600 metri circa) dalla città, dalle alberature alle centinaia di edifici che davano forma ai borghi esterni alla città stessa, doveva essere



9_ mappa di Reggio Emilia che evidenzia i canali urbani e la posizione delle ruote dei mulini



10_ disegno della città di Reggio in cui si notano le quattro porte e la Cittadella, Giovanni Andrea Banzoli, 1720



11_ mura e bastione di S. Agostino, demolito nel 1890



12_ pianta di Reggio in cui si nota la strada a ridosso della cinta muraria, 1751

raso al suolo e distrutto. Diretta conseguenza di questo disposizione fu anche l'abbattimento del monastero di San Prospero fuori le mura.

Tutti i borghi e le piantumazioni intorno alla città sono abbattuti con danni incalcolabili. I loro abitanti, compresi gli ordini monastici, si trasferiscono in città aggravando la carenza di spazio. Sono inoltre conservati solo quattro accessi alla città: porta S. Pietro e porta S. Stefano sulla via Emilia, porta S. Croce verso la pianura e porta Castello verso la montagna. Tutte le altre strade convergenti sulla città sono interrotte e collegate alle porte superstiti per mezzo di una percorso esterno a ridosso della cinta muraria.

Anche il torrente Crostolo è nuovamente deviato, questa volta nell'alveo che occupa attualmente.

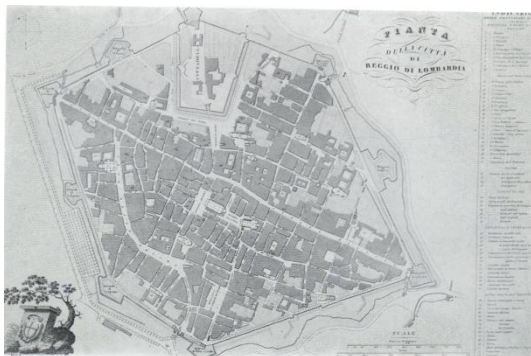
Nel 1587 la capitale viene trasferita da Ferrara a Modena e il potere estense vi concentra il massimo impegno finanziario, approfondendo così lo squilibrio nei confronti di Reggio.

Poche sono le realizzazioni ed opere pubbliche nel Seicento. La peste del 1630 e l'assedio delle truppe spagnole del 1655 rallentano la volontà e le possibilità degli investimenti.

Seguono, nei primi decenni del Settecento, guerre, occupazioni e il decadimento delle arti.

Anche durante questo secolo non si riscontrano particolari modificazioni del tessuto cittadino; la città rimane rinchiusa nella struttura ereditata dal Medioevo e gli episodi architettonici sono pochi e localizzati.

La città ottocentesca



13_ Reggio di Lombardia, 1844

Il Settecento terminò con la rivolta popolare che, nell'agosto 1796, portò alla caduta del governo estense e alla proclamazione della Repubblica Reggiana. Qualche mese dopo, con l'annessione delle città di Modena, Bologna e Ferrara, nacque la Repubblica Cispadana che nel 1797 adottò al vessillo Tricolore. Questi eventi fornirono l'impulso per nuove prospettive.

La soppressione degli enti ecclesiastici, condotta fin dalla seconda metà del Settecento a seguito delle idee illuministiche e di riforma, porta all'incameramento dei loro beni ed alla disponibilità di un grande patrimonio immobiliare ad uso pubblico. Manca, tuttavia, un progetto organico a scala urbana degli interventi di recupero ed un coordinamento delle proposte possibili.

Questa situazione determina una prima frattura tra le nuove destinazioni funzionali e le strutture edilizie esistenti. Nelle primitive tipologie religiose sono infatti forzatamente inserite carceri, caserme, uffici amministrativi ed attività private, accentuando quegli squilibri organizzativi e spaziali che tuttora condizionano diversi servizi cittadini.

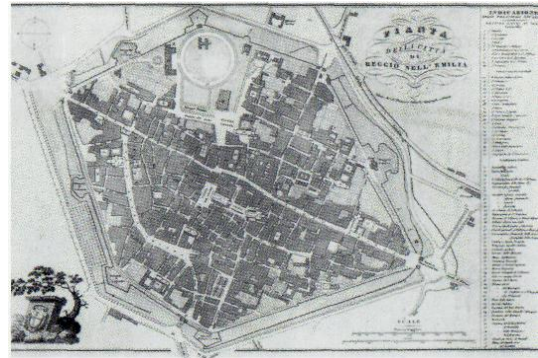
Per quanto riguarda le nuove realizzazioni, lo stile neoclassico è introdotto come linguaggio ufficiale dell'edilizia pubblica, rinnovando gran parte dell'estetica della città.

Agli inizi dell'Ottocento la necessità di portare sollievo alla disoccupazione induce la municipalità a promuovere una serie di importanti lavori pubblici tra cui la demolizione degli antichi portici quattrocenteschi sul lato settentrionale della via Emilia. In questa occasione si provvede ad allargare la sezione della strada maestra, arretrando la cortina edilizia. All'alterazione dei caratteri spaziali si accompagna anche il trasferimento sul lato meridionale della via Emilia delle attività commerciali un tempo equamente suddivise sui due lati.

La toponomastica è strettamente legata alle vicende urbanistiche della città di questo periodo. Mentre anticamente la denominazione di una via o di una piazza derivava spesso dalle sue caratteristiche e dagli edifici più notevoli che vi si trovavano, nel 1814 si assegna una nomenclatura ufficiale alle vie, sulla base dei nomi attribuiti dalla storia, al fine di facilitare ai forestieri ed alle truppe il ritrovamento delle case a cui erano diretti.

Nella seconda metà del secolo il settore della città maggiormente interessato da interventi di sistemazione è quello di nord-ovest, che si caratterizza in breve tempo per la presenza di nuovi edifici monumentali di servizio: il rifacimento del Teatro comunale e la costruzione del Foro Boario (ex-caserma Zucchi).

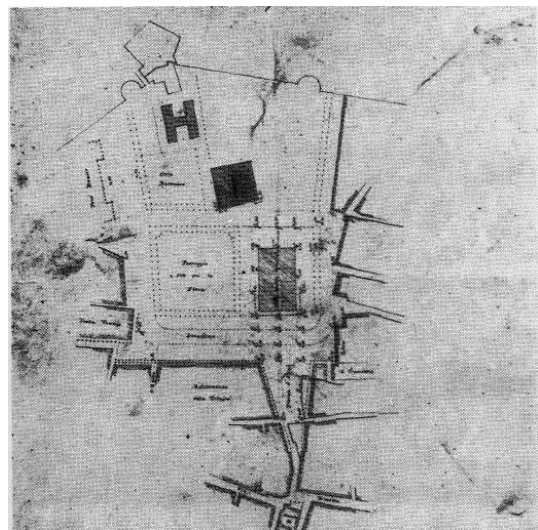
Nel 1848 iniziano i lavori di abbattimento della *Cittadella*. Quest'area viene provvisoriamente sistemata a giardino pubblico, ma soltanto un decennio più tardi tale sistemazione viene affrontata in termini progettuali. È poi con la delibera comunale del 1871 che prende avvio la realizzazione dei Giardini Pubblici. Una parte dell'area viene invece utilizzata per la realizzazione del Teatro Municipale, il quale ridefinisce il rapporto tra quest'area e l'immediato centro della città.



14_ pianta della città di Reggio Emilia, 1867; si notano la pista circolare per la corsa dei cavalli al posto della Cittadella, i nuovi fabbricati del Foro Boario e del Teatro municipale, il viale di accesso alla stazione ferroviaria e lo smantellamento dei bastioni di Porta S. Croce e porta S. Pietro



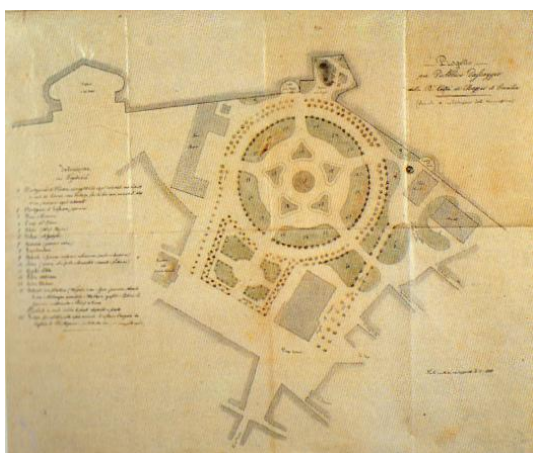
15_ demolizione della Cittadella, 1848



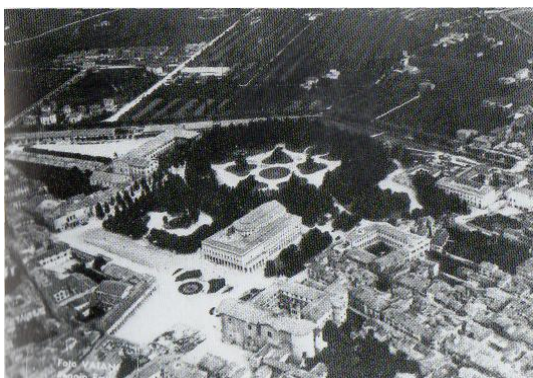
16_ pianta della Cittadella e progetto di sistemazione con contorno del Teatro comunale, 1851



17_ barriera daziaria di S. Stefano



18_ progetto per il pubblico passeggio della città



19_ veduta dei giardini pubblici e del Teatro Municipale durante la prima guerra mondiale

La demolizione delle mura (1848) e delle antiche difese della città prosegue in maniera discontinua fino agli inizi del Novecento. Alla cerchia delle mura si sostituisce così la cinta della cancellata daziaria, rimarcando il perimetro tradizionale del centro storico. Gli interventi sono sollecitati soprattutto dalla esigenza di fornire lavoro al bracciantato che d'inverno non era impiegato in campagna. Non si predispose comunque alcun piano specifico sia perché i provvedimenti ed i finanziamenti sono stabiliti irregolarmente nel tempo sia perché non sussiste il bisogno di un'espansione della città, il cui patrimonio edilizio è ancora rispondente alle necessità della popolazione.

L'aumento degli abitanti è abbastanza contenuto; solo verso la fine del secolo ed i primi anni del '900, in concomitanza coi primi segnali dell'impulso demografico, la città esce dal perimetro che l'ha delimitata per secoli ed inizia la fase insediativa *extramuros*.

La periferia viene qualificata da un particolare tessuto estensivo, seppure disaggregato, motivato, più che da una politica urbana, dalla domanda abitativa e di mercato. Pochi saranno gli interventi architettonici di un certo rilievo nel centro storico; la loro costruzione, che avviene in seguito alla demolizione di antichi isolati, costituisce uno dei primi casi di rottura nel continuum del tessuto storico. Gli interventi sulla cortina edilizia, invece, si distinguono in due tipi: il primo di derivazione aristocratica o dell'alta borghesia che, a contatto con una cultura che varca i confini provinciali, ricostruisce le facciate delle abitazioni, o le abitazioni stesse, talvolta con interventi anomali; l'altro proprio della classe artigiana o, più in generale, della classe media influenzata dalla cultura architettonica e dal modello abitativo della borghesia.

L'abbattimento delle mura favorirà quindi tutta una serie di processi di espansione edilizia che sino a quel momento erano stati fisicamente condizionati dalla presenza di tale perimetro. Del resto questo fenomeno, in generale, fa parte della evoluzione urbana ottocentesca così come l'esigenza di dotarsi di spazi verdi ed alberati destinati alla ricreazione ed allo svago, che si concretizza nella creazione dei viali e dei giardini pubblici. I primi viali ad essere realizzati sono proprio quelli posti sul tracciato lasciato dalle mura ed il viale di

collegamento tra la nuova stazione ferroviaria con la più importante arteria di comunicazione per l'accesso alla città: la via Emilia.

L'apertura della ferrovia Piacenza-Bologna (1851-56) rappresenta invece il primo passo verso il cambiamento dei tradizionali rapporti socio-economici che si rifletteranno in una nuova impostazione urbana della città.

Come in altri centri emiliani, il percorso e gli impianti ferroviari occupano un segmento immediatamente a settentrione dell'abitato, quasi a ridosso delle mura. La sua ubicazione oltre il perimetro murario non determinerà, diversamente da quanto accade in altre province, sventramenti edilizi per la creazione di nuovi grandi assi viari ma si andrà ad aggiungere alla tessuto urbano esistente. La stazione viene infatti concepita come nuova porta di accesso alla città: l'edificio della stazione viene collegato alla strada maestra (via Emilia) con il cosiddetto stradone della stazione mentre un'altra strada, in direzione parallela alla via Emilia, lo collega alla circovallazione. Queste realizzazioni danno l'avvio alla riduzione del sistema degli antichi apparati difensivi della città con lo scopo di costituire un accesso meno angusto e più dignitoso alla città.

Sicuramente evento positivo per lo sviluppo della città, la realizzazione dell'asse ferroviario si materializza però come la prima barriera tra le zone a nord e a sud della via Emilia, condizionando le localizzazioni artigianali ed industriali fuori dal centro storico tra la fine dell'Ottocento e gli inizi del Novecento.

Proprio in quegli anni, in seguito alla caduta di Napoleone sotto i Duca Estensi, Reggio entrò a far parte del Regno D'Italia e diventò capoluogo di provincia (1860).

L'economia reggiana, fino ai primi anni del novecento, si basa quasi esclusivamente sul commercio e la lavorazione di prodotti agricoli mentre risulta in notevole ritardo sul fronte delle attività industriali non connesse al settore primario.

Lo stesso andamento demografico e la distribuzione della popolazione sul territorio confermano la situazione di stasi. Reggio città, dal 1861 al 1901, subisce un incremento demografico di circa 8000 unità, tutto concentrato



20_ viale della stazione nei primi anni del novecento



21_ stazione ferroviaria ottocentesca, situata nella stessa area di quella attuale

*La città moderna
(prima metà del XX secolo)*



22_ veduta delle Officine Reggiane nel primo decennio del XX secolo

nell'ultimo decennio del XIX secolo, periodo in cui inizia a manifestarsi la crisi degli alloggi.

La svolta economica avviene infatti nel 1901, anno in cui si costituiscono le Officine Meccaniche Reggiane. L'organizzazione interna del lavoro, derivante dall'utilizzo di macchinari specializzati, favorisce l'entrata in fabbrica di un gran numero di persone senza alcuna competenza specifica, per lo più operai comuni ed ex braccianti agricoli. L'inurbamento di questi ultimi sta alla base della aumentata pressione sul mercato edilizio che fino ad allora era stato in grado di soddisfare le esigenze abitative della città.

Proprio in concomitanza di questo improvviso aumento demografico, la città esce dal perimetro che l'ha delimitata per secoli ed inizia le prime fasi insediative oltre il centro storico.

La fascia di rispetto all'abitato, un tempo costituita dai fossati e dai prati adiacenti alle mura, è progressivamente lottizzata e ristrutturata ad anello di circonvallazione.

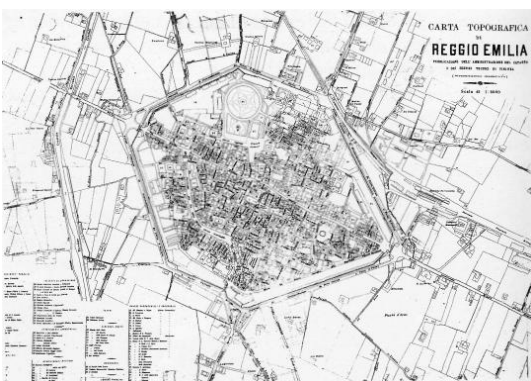
Alla direttrice ferroviaria nazionale si sono raccordate anche le linee ferroviarie secondarie (1863-1910) per collegare Reggio Emilia con la valle dell'Enza (Montecchio-Ciano d'Enza), la valle del Secchia (Scandiano-Sassuolo) e la pianura (Novellara-Carpi-Guastalla).

Di poco posteriore, nel 1911, è la costruzione del Calzificio Bloch, situato in prossimità della stazione ferroviaria di S. Stefano (sulla linea Reggio-Ciano d'Enza), dove più tardi sorgerà il quartiere "Gardenia". Nella medesima area, nel 1918, si costituiranno le Officine Greco e nel 1924 le Fonderie della Gardenia, poi Lombardini.

La città inizia così ad assumere caratteri sempre più differenziati, affidando al suolo urbano precise destinazioni d'uso: pur mancando ancora un preciso piano di espansione, cominciano a configurarsi la zona residenziale, la zona commerciale e finanziaria (nel centro cittadino) e la zona produttiva. Quest'ultima si sviluppa appunto nell'arco settentrionale in prossimità dei tracciati ferroviari. Gli stabilimenti si distribuiscono in tre nuclei distinti: ad ovest tra il torrente Crostolo e l'ansa della ferrovia statale per Milano, col Calzificio e le Fonderie della Gardenia, a nord tra la strada di Novellara ed il campo volo, con la presenza delle Officine Meccaniche Reggiane, ad est tra la via Emilia e lo scalo



23_ stazione S. Stefano sulla ferrovia Reggio Emilia-Ciano d'Enza



24_ carta topografica di Reggio del 1911. Agli inizi del '900 le aree suburbane oltre il perimetro della cinta daziaria risultano caratterizzate da una scarsa urbanizzazione, con uso prevalente della tipologia della casa singola unifamiliare.

delle ferrovie, raccogliendo alcune industrie di medie dimensioni e numerose piccole attività industriali.

Nel 1911 l'Amministrazione comunale provvede ad alcune disposizioni per la preparazione del piano regolatore di ampliamento della città.

Temporaneamente sospesa, dopo il conflitto mondiale se ne riprende l'elaborazione con una proposta presentata nel 1923. Il progetto non viene approvato dalle autorità superiori e nel 1932 si deve procedere alla assegnazione di un nuovo incarico affidato all'ingegnere G. Artoni.

Le condizioni materiali del centro urbano non sono più rispondenti ai bisogni edilizi ed alle esigenze causate dall'aumento della popolazione e dalla crisi degli alloggi; inoltre l'assenza di una regolamentazione edilizia presenta aspetti gravi e preoccupanti. L'espansione avviene in seguito ad interventi lottizzanti a scopi speculativi, creando insediamenti marginali e sfrangiando il tessuto edilizio della città. Soprattutto nella zona a sud della città vengono a localizzarsi degli agglomerati a carattere residenziale con tipologie a villetta su una primitiva orditura stradale a maglia ortogonale.

Il piano resterà inoperante, mentre vengono portati a compimento processi già in atto come la costruzione dei villaggi operai, peraltro resi necessari in seguito al notevole ampliamento delle Officine Meccaniche Reggiane negli anni precedenti l'entrata in guerra dell'Italia.

Il primo consistente intervento di edilizia popolare è del 1919. Esteso su un'area di circa 24.000 mq, vicino alla linea ferroviaria Reggio Emilia-Ciano d'Enza e al Calzificio, viene progettato il nuovo quartiere Gardenia costituito da 5 fabbricati per un totale di 101 appartamenti.

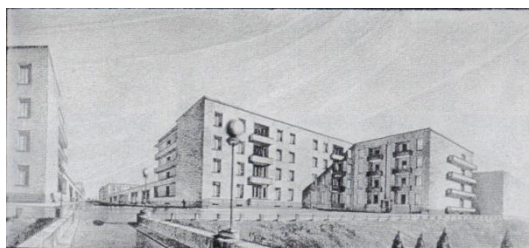
Nel 1920 l'aggravarsi della crisi degli alloggi induce l'Amministrazione Comunale a farsi carico del problema della casa popolare attraverso la creazione di un Ente Autonomo per le Case Popolari, poi IACP.

Ad esclusione di alcuni casi, le realizzazioni si collocano in un medesimo contesto insediativo appena ai margini del centro storico, su aree di espansione, lungo quelli che stanno diventando gli assi viari principali di penetrazione urbana.

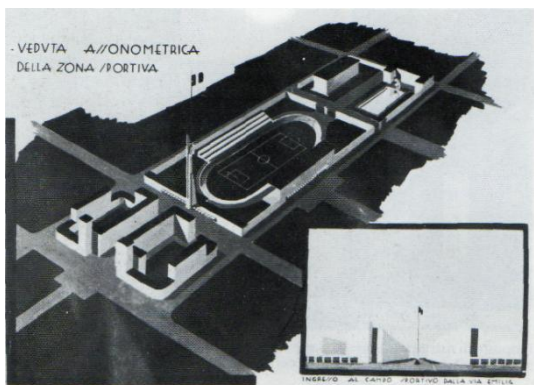
Durante il fascismo le caratteristiche della proprietà edilizia subiscono cambiamenti significativi. Mentre



25 - 26_ edifici dei primi quartieri operai e popolari in località Gardenia



27_ quartiere di Bainsizza realizzato durante il fascismo nella prima periferia della città



28_ vista assonometrica della zona sportiva prevista dal Piano Regolatore del 1940 dell'Ing. Artoni



29_ campo sportivo Mirabello, 1960



30_ ospedale sanatoriale "L. Spallanzani", 1940

l'aspetto formale mostra riferimenti ancora radicati nella cultura architettonica ottocentesca di tendenza eclettica, i primi interventi di edilizia popolare cominciano a diffondere un nuovo tipo architettonico, emblema stesso della città moderna: il *condominio*. Il frazionamento della proprietà è visto come fattore di ordine e di stabilità sociale che asseconda l'aspirazione delle classi operaie e piccolo borghesi ad un'abitazione propria ed allarga le basi quantitative del benessere sociale.

Alla metà degli anni '30 diverse città italiane avevano disposto il risanamento dei quartieri più malsani dei centri storici adottando i necessari strumenti urbanistico-esecutivi, talvolta con soluzioni estremamente discutibili. Risanamento igienico e diradamento diventano le parole d'ordine di queste operazioni: il criterio di scelta delle aree è basato sulla presenza di alta densità della popolazione e sulla valutazione della fatiscenza edilizia. Il parametro della densità abitativa coincide ovviamente con le aree più popolari. Le condizioni abitative e sanitarie sono realmente pessime, derivate dalla deficienza di aerazione, di isolamento e dal notevole addensamento della popolazione. Questi interventi comprendono non solo la ricomposizione urbana ma anche il decentramento della popolazione.

La politica della casa evidenzia chiaramente l'aspetto ideologico sotteso alle scelte architettoniche ed urbanistiche operate dal fascismo, che segue una politica di decentramento. Gli insediamenti realizzati nel periodo dal 1937 al 1942, i cosiddetti *villaggi*, sono infatti tutti in varia misura contraddistinti da una identica ubicazione periferica, con abitazioni a carattere estensivo-semirurale, in cui la stessa denominazione di *villaggi* denota aspetti connessi all'ordine sociale da raggiungere. Durante il ventennio fascista vengono avviati una serie di interventi di grande rilievo per i servizi cittadini. Schematicamente si possono individuare: la zona sportiva, la zona ospedaliera, l'aeroporto, gli istituti del regime.

Il gioco del calcio dispone del campo del Mirabello dal 1919 che, ristrutturato, continuerà le sue funzioni anche nel dopoguerra.

Negli anni '30 una vasta area a sud della città, oltre la circoscrizione, è interessata dal decentramento di organismi sanitari impossibilitati ormai ad essere ospitati nel Centro Storico. Iniziano così a sorgere una serie di

strutture ospedaliere che definiscono un'area di servizi collettivi ad alta specializzazione; esse comprendono il Dispensario Antitubercolare della Previdenza Sociale, l'Ospedale Pediatrico di Profilassi Infantile, il grande Ospedale Sanatoriale "L. Spallanzani" e, nel dopoguerra, anche l'Ospedale Civile "S. Maria Nuova".

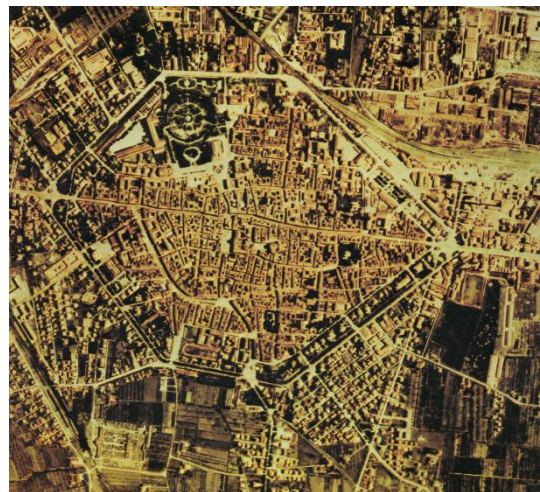
In questo modo, a sud della città, si forma rapidamente una zona ad alta specializzazione le cui funzioni sono definitivamente confermate nelle indicazioni del Piano regolatore dell'Artoni (1940).

Nel 1938 si provvede alla costruzione dell'aeroporto. La sua estensione, limitata dalla ferrovia statale, dal torrente Rodano e dalla Strada Provinciale di Correggio, risulta direttamente collegata ai capannoni dello stabilimento delle Officine Reggiane ed alla linea ferroviaria.

Nel frattempo la zona industriale si è consolidata ed ampliata, saldandosi in un anello pressoché continuo a nord della città: si rafforza così quell'ostacolo che la ferrovia, con il suo stesso tracciato, aveva creato al naturale sviluppo della città verso la pianura. L'espansione delle Officine Meccaniche Reggiane qualificherà l'azienda come elemento primario e propulsore dell'industria cittadina; alla sua produzione sono legati la realizzazione e il potenziamento del vicino aeroporto.

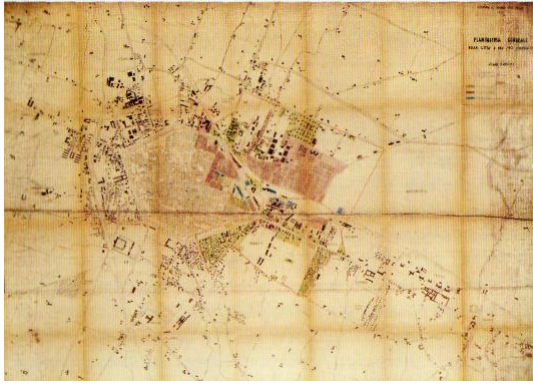
La legge del 2 febbraio 1940, n. 592, convalida il "Piano Regolatore di Massima" dell'ingegnere Getulio Artoni. Esso rappresenta il primo strumento atto a definire una base programmatica ed a coordinare gli interventi urbanistici di Reggio Emilia. Il Piano conferma la tendenza manifestata agli inizi del Novecento con una espansione residenziale a sud-est ed industriale a nord. La crescita urbana è dilatata a tela di ragno; si accentuano le direttrici radiali verso la campagna, raccordandovi l'orditura ortogonale delle strade minori di lottizzazione.

La seconda guerra mondiale segna pesantemente la città che viene ripetutamente bombardata nel corso del 1944. Alla fine del conflitto anche per Reggio Emilia, inclusa nell'elenco ministeriale dei centri più gravemente danneggiati, si presenta la questione della ricostruzione.



31_ foto aerea di Reggio Emilia, 1943

*Il dopoguerra
(dalla ricostruzione agli anni '70)*



32_ planimetria generale della città e del suo suburbio nell'immediato secondo dopoguerra. Sulla carta sono indicate le zone maggiormente danneggiate dai bombardamenti, concentrati nell'area nord-est attorno alle Officine Reggiane, alla Stazione ferroviaria ed in parte del centro storico nel quartiere di S. Croce



33_ veduta aerea di Reggio Emilia, 1954. L'immagine documenta il grande sviluppo edilizio che ha contraddistinto gli anni dell'immediato dopoguerra e del boom economico

Le scelte programmatiche sul futuro assetto urbano vengono indicate nel Piano di Ricostruzione del 1947.

Nel 1948 si fa più viva la necessità di dotarsi di uno strumento urbanistico adeguato, alla cui redazione sono chiamati gli architetti F. Albini, L. Castiglioni e G. De Carlo.

Tale piano rappresenta uno dei tentativi più avanzati di pianificazione, nella cultura urbanistica di quegli anni, volto a cogliere l'occasione della ricostruzione per riordinare razionalmente problemi vecchi e nuovi. Tuttavia la complessità delle relazioni conseguente alla prevista riorganizzazione delle funzioni, concentrate in organismi autosufficienti dotati di una articolata rete di infrastrutture, non sarà compresa dall'Amministrazione che di fatto non adotterà il piano.

Rimane perciò operativo il precedente piano Artoni che viene prorogato fino al termine del 1955. La situazione di quasi assenza di strumenti di pianificazione più adeguati, nell'immediato non provoca una forte espansione della città; gli interventi edilizi restano circoscritti al centro e più di rado si spingono in aree ad esso adiacenti. Nel 1945 si avviano i lavori più urgenti, tra i quali la ricostruzione dell'Ospedale.

Il momento di maggiore attività edilizia assume significato e consistenza rilevanti dopo il 1950, contemporaneamente al realizzarsi dei primi quartieri INA-CASA. Emblematicamente tale periodo si apre all'insegna dello sventramento; si assiste ad un generale ammodernamento architettonico che allinea la città a quanto sta avvenendo nel resto del paese.

Nel 1952 l'Amministrazione Comunale autorizzerà un campo sportivo di atletica leggera a villa Ospizio, completando gli impianti tuttora esistenti.

Sul versante urbanistico il rapporto di Albini con l'Amministrazione reggiana prosegue e di fatto si concretizza nella gestione della pianificazione cittadina per circa dieci anni. A differenza del precedente, i due PRG del 1958 e del 1961 abbandonano il concetto di zonizzazione per lasciare spazio all'integrazione funzionale di attività diverse, in quanto la città comincia a essere vista come un organismo compatto formato da parti distinte ma omogenee.

Anche se il boom edilizio degli anni '60 non assume caratteri così massicci come in altre realtà italiane, l'operatività di strumenti urbanistici con funzioni di

salvaguardia non ostacola quel fenomeno di lottizzazione incontrollata che porterà a consistenti interventi edilizi sia nel centro storico che nella periferia. Ne deriva una crescita urbana convulsa e la saturazione delle aree libere della prima periferia. Si creano così quegli squilibri causati dall'isolamento del centro storico dal suo territorio e dalla disaggregazione delle tipologie e delle funzioni del centro abitato.

Il primo piano urbanistico del dopoguerra approvato da tutti gli organi competenti sarà quello del 1967 redatto da F. Albini, G. Campos Venuti e O. Piacentini.

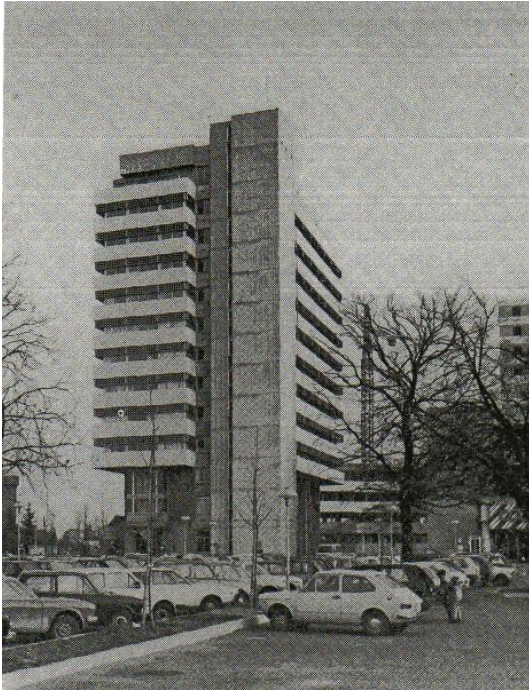
Tale strumento viene a dare ordine anche alle conseguenze della mancata pianificazione precedente e pone come condizione essenziale del futuro sviluppo urbano un decentramento funzionale integrato con l'intero territorio regionale, attraverso la realizzazione dei centri direzionali e la razionalizzazione degli insediamenti commerciali e produttivi.

I primi anni '70 si caratterizzano come il periodo delle realizzazioni edilizie indicate dal PRG del 1967.

Il centro direzionale in alternativa al nucleo storico, ormai incapace di contenere tutte le attività terziarie, è l'elemento di progettualità urbana utilizzato dai pianificatori per riqualificare zone degradate dal punto di vista urbanistico, tipologico e sociale. Non sempre realizzati, diverse zone sono state interessate da progetti che rispecchiavano tendenze urbanistiche ed architettoniche di un dibattito nazionale che individuava nel centro direzionale il luogo deputato per la costruzione di una nuova parte di città. I progettisti facevano spesso riferimento ai modelli tipologici nordeuropei, che prevedevano la separazione della viabilità carrabile da quella pedonale e l'uso di tipi edilizi misti.

L'attività edilizia si concentra ancora nelle zone extraurbane, nei limiti delineati dal PRG ma troverà un rallentamento nella metà degli anni '70 in seguito alla nuova crisi del settore edilizio.

I centri direzionali, i piani PEEP e il rinnovo urbano (1970-1990)



34_ direzionale S. Pellegrino, nei pressi della zona ospedaliera

I criteri di attuazione del PRG cambiano con l'entrata in vigore nel 1977 della *legge n. 10²* che rende necessaria l'adozione di una variante generale al PRG.

In particolare viene riconsiderato tutto il sistema delle infrastrutture viarie al fine di integrare le relazioni tra il centro e la periferia, tra la città e il territorio della provincia. Dal punto di vista legislativo, gli anni '70 si concludono con la proposta di variante al PRG riguardante le aree degradate del centro storico (1977).

Il nuovo PRG, adottato nel 1984, pone tra i propri obiettivi la ridefinizione e la riqualificazione delle parti derivanti da una espansione che ha prodotto troppe lacerazioni nel tessuto urbano.

La salvaguardia del patrimonio esistente, la razionalizzazione ed il potenziamento delle reti infrastrutturali, la difesa della produzione agricola e degli equilibri ambientali del territorio extraurbano sono le scelte fondamentali del piano.

Ancora una volta sul piano urbanistico appare evidente il disegno di riconsiderare la periferia urbana come una parte integrata della città mentre sul piano edilizio non c'è un'analogia corrispondenza con tali tematiche urbanistiche. La filosofia del progetto edilizio fa riferimento alla possibilità di costruire parti di città come momenti per la riscoperta della nuova identità di un luogo. Nella realtà il processo edilizio si distanzia dai presupposti urbanistici diventando la sola esclusiva possibilità per la formazione di nuovi fatti urbani. Possiamo definire "frammenti architettonici" alcuni progetti e realizzazioni di qualità compositiva che cercano non un confronto nel recupero e ricucitura delle parti esistenti, bensì il privilegio della singola architettura come elemento ordinatore dello sviluppo urbano; vengono infatti realizzate importanti opere che propongono se stesse come sola finalità di ricerca espressivo-formale.

L'uniformità del linguaggio espressivo che ha caratterizzato la produzione architettonica degli anni '60-'70 viene meno nei successivi anni '80, che si svolgono all'insegna della molteplicità dei linguaggi e dei riferimenti culturali.

Agli inizi degli anni '90 si assiste ad un cambiamento nell'approccio al progetto urbanistico; diversi interventi

² Legge n. 10 del 27 gennaio 1977, *Norme in materia di edificabilità dei suoli*

residenziali, infatti, fanno parte dell'attuazione dei piani della "terza generazione" che hanno come significato il realizzare un progetto di città soprattutto in termini di situazioni esistenti e di recupero di spazi interstiziali dotati in sé di forti specificità.

La città comincia così ad assistere ad una lenta inversione di tendenza: sembra finalmente concretizzarsi il concetto di riqualificazione della città esistente, che già da anni compare tra gli obiettivi dei diversi piani che si sono succeduti. L'intento della programmazione urbanistica (che continua ad evolversi per approdare, nel 2009, all'adozione del nuovo PSC) diventa sempre più quello di limitare l'espansione della città a favore della sua trasformazione, attuando interventi sull'esistente che hanno come unico scopo quello di ridare alla città spazi urbani più consoni alla sua tradizione storico-artistica.

I PIANI URBANISTICI

Nel ripercorrere le varie fasi dell'evoluzione di Reggio Emilia, è inevitabile incorrere negli strumenti urbanistici che, negli anni, si sono succeduti a regolamentare il suo sviluppo edilizio. Legittima dunque, anzi direi necessaria, è la curiosità di sapere quali e quanti siano stati gli strumenti che hanno preceduto l'attuale stesura di Piano.

“Un grande balzo a ritroso ci porta alla città storica dove l'equilibrio tra funzioni e ordinamenti societari e la conseguente trasposizione in forme e strutture architettoniche ha consentito, per secoli, l'omogeneità delle tessiture edilizie antiche. [...] Al piano a scacchiera della Reggio romana, ancora avvertibile nel sistema ortogonale di strade, si sovrappone l'aspetto medioevale che costituisce ancora oggi il vero substrato urbano del nostro centro storico; il momento rinascimentale, contraddistinto da una grande fioritura economica, si traduce nella costruzione di bellissimi palazzi o interi isolati architettonici.

[...] Già alla fine del XVIII secolo il Comune aveva imposto norme a tutela delle facciate che anticipavano, in un certo senso, la problematica della conservazione ambientale e che precedevano il primo vero Regolamento Edilizio del 1873”³.

Le variazioni socio-economiche hanno introdotto costantemente modificazioni d'ambiente ma, in un organismo unitario, ogni intervento edilizio si è imposto senza soluzioni di continuità in un tessuto preesistente a documentare, in termini di strutturazione urbana, la matrice storica che l'ha prodotto. Fino al momento in cui, nel secolo scorso, una concomitanza di eventi quali l'incremento demografico, la variazione del rapporto città-campagna, l'avvento della rivoluzione industriale, ha determinato i presupposti per quelle modificazioni

³ Franca Manenti Valli, *Gli strumenti di pianificazione*, in “Reggio Storia”, n. 1, giugno 1978

d'ambiente che hanno alterato l'antico equilibrio, variando irreversibilmente il "continuo urbano".

Il secolo XIX infatti, con le riforme sociali ed economiche, pur presentando anche da noi le premesse per una nuova programmata realtà territoriale, non avverte immediatamente i grossi problemi della città moderna.

Un timido tentativo di dare delle regole ai mutamenti della città si ha nella prima metà dell'Ottocento con un Avviso del 1823 in materia di pubblico ornato e pulizia della città di Reggio. Un primo quadro sulla disciplina degli espropri lo fornisce invece una Legge modenese del 1848.

Il Regno d'Italia affronta ben presto i problemi derivati dalla difformità legislativa a livello nazionale soprattutto in quei settori, come l'esecuzione dei lavori pubblici, in cui l'Italia presenta grandi carenze. A tale fine viene elaborata la *Legge n. 2359 del 25 giugno 1865 sulle Espropriazioni per cause di pubblica utilità*. La Legge prevedeva che, in caso di interventi di risanamento di quartieri insalubri, si dovessero compilare i rispettivi Piani Regolatori e di Ampliamento e stabiliva inoltre che i Comuni, qualora avessero avuto la necessità di estendere l'abitato, avrebbero potuto adottare un Piano Regolatore di Ampliamento indicando le norme da osservare per la costruzione di nuovi edifici "al fine di provvedere alla salubrità dell'abitato ed alla più sicura, comoda e decorosa sua disposizione"⁴.

Anche a Reggio, di conseguenza, si sviluppa un ampio dibattito per l'approvazione delle disposizioni relative al controllo della attività edilizia. "Il 21 marzo 1873 il Consiglio Comunale approva il Regolamento Edilizio che verrà pubblicato nel 1878 dopo diverse modifiche agli articoli su indicazione del Ministero. Nel 1880 seguirà il Regolamento d'Igiene.

L'attività edilizia è comunque ancora limitata, ridotta all'abbellimento, alla riduzione, al restauro, al risanamento di facciate ed a interventi nel centro cittadino"⁵.

*Il Regolamento Edilizio
(1873)*

⁴ Legge n. 2359 del 25 giugno 1865, *Espropriazioni per cause di pubblica utilità*

⁵ Walter Baricchi, *Situazione e sviluppo urbanistico della città di Reggio Emilia nella prima metà del XX secolo*, Mucchi, Modena 1987

*Il nuovo Regolamento Edilizio
(1913)*

Nonostante le città agricole come Reggio non siano tra le principali attrattrici di popolazione operaia dalla campagna, agli inizi del XX secolo è sempre più sentita la necessità di dotarsi di un Piano Regolatore. I primi interventi dovevano riguardare l'abbattimento delle residue mura, la cancellata della cinta daziaria, la colmataura delle fosse per la realizzazione di una strada di circonvallazione e impedire il caos edilizio evitando lo sconcio di edifici non conformi al buon gusto ed alle norme igieniche.

“Nel 1911 l'Amministrazione Comunale provvede ad alcune disposizioni per la realizzazione del Piano Regolatore. Ci si rivolge a diverse città italiane per ottenere materiali ed informazioni: Firenze, Bologna, Torino, Bergamo, Brescia e soprattutto Milano da cui si ricevono le relazioni complete del Piano Regolatore Edilizio e di Ampliamento del 1910.

Presso l'Ufficio Tecnico viene istituita un'apposita sezione con personale straordinario ed acquisto di strumenti.

Tra l'autunno del 1911 e la primavera del 1912 sono eseguite tutte le opere e i rilievi necessari per lo studio, con un quadro d'insieme completo degli aggiornamenti delle mappe catastali, dei rilievi altimetrici, delle strade, dei cavi e delle fogne.

E' proposta [solamente] la revisione del Regolamento Edilizio in vigore, sulla base dei rilievi del Ministero dei Lavori Pubblici e dell'esperienza acquisita”⁶; il nuovo Regolamento Edilizio sarà approvato il 15 maggio 1913. Come la normativa precedente, dettava prescrizioni in materia di altezze, distanze, volumi, isolamento, ecc. preoccupandosi di disciplinare quindi l'attività edilizia mediante limiti e divieti, senza dare alcun orientamento per un razionale assetto dei raggruppamenti insediativi. Sospesa negli anni del conflitto mondiale, nel dopoguerra si riprende l'elaborazione del Piano Regolatore.

Intanto si comincia ad assistere, in seguito ad azioni speculative, all'espansione disordinata e non pianificata della città, vista l'assenza di strumenti programmatori. Tra i terreni più appetibili ai margini della città figura

⁶ Walter Baricchi, *Situazione e sviluppo urbanistico della città di Reggio Emilia nella prima metà del XX secolo*, Mucchi, Modena 1987

anche il Mirabello⁷; l'ampio prato a sud della via Emilia è ambito da tutti: sportivi, filantropi, speculatori edili.

All'avvento del fascismo le condizioni materiali del centro urbano non sono più rispondenti ai nuovi fabbisogni edilizi ed alle esigenze dell'aumento della popolazione, di conseguenza si decide di provvedere all'approvazione del Piano di Ampliamento della sola zona esterna alla cinta daziaria, Piano che viene approvato dal Consiglio Comunale in data 11 settembre 1923. Gli elaborati che lo costituiscono sono una relazione, nella quale sono richiamate le disposizioni che regolano le espropriazioni per cause di pubblica utilità (*legge n. 2359 del 25 giugno 1865*) e da una pianta generale.

Il progetto, pur rappresentando il primo tentativo di una organica elaborazione del Piano Regolatore della città, non viene approvato dalle Autorità Superiori: *“si tratta di una proposta ancora concettualmente limitata, studiata per singole zone senza alcun riferimento allo sviluppo d'insieme del territorio urbano ed alla organizzazione dei servizi e trasporti pubblici”*⁸.

Lo sviluppo urbano era previsto a sud e ad est della città storica dove, con una densità di 150 abitanti per ettaro, doveva sorgere la cosiddetta “città nuova”, composta da villini e giardini. Ai 380 ettari previsti per le espansioni residenziali sono poi da aggiungere le aree da destinarsi a piazze, giardini, viali e stabilimenti industriali, per i quali si cerca di individuare le sedi più convenienti al loro sviluppo. Il piano, studiato nei termini della massima economia, riguarda così una estensione di 400 ettari sufficiente a contenere un aumento di 35.000 abitanti, prevedibile in un cinquantennio. L'area del piano è suddivisa in quattro quartieri, comunicanti tra di loro e con il centro urbano mediante grandi vie che permettono la libera circolazione ai pedoni ed ai veicoli. *“I quartieri e le loro destinazioni comprendono:*

⁷ La zona a sud, dove ora sorge lo stadio, già da diversi secoli era denominata *Mirabello*, forse perché l'assenza di ostacoli offriva un bel panorama. Quando il calcio prese piede nella città, si cercarono luoghi per poterlo praticare; i posti dentro alle mura cominciarono a scarseggiare e così si pensò di giocare nella zona denominata *Mirabello*. Già nel 1910 il sito venne utilizzato come campo da gioco e nel 1919 il Mirabello diventa un vero e proprio stadio.

⁸ Walter Baricchi, *Situazione e sviluppo urbanistico della città di Reggio Emilia nella prima metà del XX secolo*, Mucchi, Modena 1987

*Il Piano di Ampliamento
(1923)*

- *Quartiere nord-est (ettari 115, popolazione prevista 17.000 ab). È quello ritenuto più adatto all'insediamento industriale sia per la facilità di collegarsi ai binari ferroviari sia per l'igiene della città;*
- *Quartiere sud-est (ettari 127, popolazione prevista 19.000 ab). Destinato alla espansione residenziale;*
- *Quartiere sud-ovest (ettari 72, popolazione prevista 8.000 ab). È il quartiere più indicato per passeggiate e giardini. Lungo il Crostolo è attrezzato un ampio stradone alberato con viali pedonali laterali;*
- *Quartiere nord-ovest (ettari 86, popolazione prevista 13.000 ab). Vi è ubicata una zona mista di residenza ed industria”⁹.*

Nel Centro Storico invece rimangono possibili solo allargamenti e rettificazioni di alcune vie. Per quanto riguarda la viabilità si prevede l'apertura di linee di comunicazione e di circuito nelle quali vadano a riversarsi le correnti di traffico. *“Il progetto, pur rappresentando il primo tentativo di una organica elaborazione del Piano regolatore della città, non viene comunque approvato dalle Autorità Superiori”¹⁰.*

Fallito questo primo tentativo di programmare l'imminente espansione, al di fuori del centro storico la situazione urbana si è sviluppata senza alcun orientamento ordinatore, seguendo piuttosto le logiche della massima rendita fondiaria.

Gradualmente, infatti, si palesa *“il disegno della città che localizza le attrezzature industriali e i quartieri operai a nord della via Emilia, cioè nella parte più bassa (quindi meno salubre) e più separata dal vecchio nucleo (dalla via Emilia e soprattutto dalla ferrovia) e quindi meno appetibile dal mercato; mentre tende a situare le zone residenziali e signorili verso la collina, lungo le direttrici più alte e salubri e più connesse con il centro storico e quindi più capaci di fornire rendita differenziale.*

Il fatto poi che la maggior parte dei servizi e delle attrezzature pubbliche sia nella città medioevale, genera un accrescimento concentrico dei quartieri residenziali: le zone più vicine al centro aumentano rapidamente di valore rispetto a quelle più periferiche.

⁹ Walter Baricchi, *Situazione e sviluppo urbanistico della città di Reggio Emilia nella prima metà del XX secolo*, Mucchi, Modena 1987

¹⁰ *Ibidem*

D'altra parte la presenza di un'asse come la Via Emilia e della ferrovia, favorendo la localizzazione degli impianti produttivi promuove anche uno sviluppo lineare della città.

Così prima che il primo piano regolatore prenda corpo, il disegno della città, sia pure in embrione, ha già chiare le premesse del suo futuro sviluppo.

Si tratta di un disegno che ha in sé le premesse per uno sviluppo concentrico della città e, contemporaneamente, per uno sviluppo lineare sulla via Emilia con una marcata differenza di destinazione d'uso, di tipologia e di qualità urbana tra nord e sud¹¹.

Di questa situazione, caratterizzata da una evoluzione spontanea e indipendente da qualsiasi indicazione di piano, non ci si deve stupire a: livello nazionale infatti mancano disposizioni che possano regolamentare gli interventi futuri sul territorio.

Si rompe perciò l'equilibrio formale della città medioevale, scarsamente modificata fino all'avvento dell'industrializzazione.

E' così che negli anni '30 prende coscienza la necessità di predisporre, nell'ambito comunale, strumenti operativi non soltanto vincolistici, ma che definiscano la base programmatica degli interventi futuri.

Nel 1932 si delibera di procedere allo studio ed alla compilazione dei progetti del Piano regolatore e di ampliamento, con i relativi piani esecutivi. "Presso l'Ufficio Tecnico è costituita una apposita sezione sotto la vigilanza dell'Ingegnere capo. La direzione è affidata l'11 aprile 1932, con un incarico diretto, ad un libero professionista, l'Ing. Getulio Artoni"¹².

Adottato nel 1936, il primo strumento di pianificazione territoriale a Reggio Emilia si realizza con l'approvazione, mediante legge 2 aprile 1940 n. 592, del Piano Regolatore di Massima Edilizia e di Espansione che, prorogato fino al 1955, di fatto governerà lo sviluppo urbanistico della città fino alla fine degli anni '60 nonostante i suoi contenuti saranno ormai concettualmente superati.

Il Piano Artoni (1940)



35_ planimetria generale in scala 1:4000 del Piano Regolatore di massima e di ampliamento della città di Reggio Emilia, Ing. G. Artoni, 1940

¹¹ Paolo Bedogni, *Pianificazione urbana a Reggio Emilia*, in "Il filugello", n. 4, 1982

¹² Walter Baricchi, *Situazione e sviluppo urbanistico della città di Reggio Emilia nella prima metà del XX secolo*, Mucchi, Modena 1987



36_ antico isolato S. Rocco, all'interno del centro storico, prima della demolizione. Si nota lo sviluppo ottocentesco del portico che si collega all'originario porticato cinquecentesco



37_ la costruzione del nuovo isolato S. Rocco evidenzia le forti alterazioni dell'equilibrio planivolumetrico di una tra le più importanti aree centrali cittadine

Il piano deve ritenersi il primo strumento di disciplina del territorio che pone come obiettivo principale il riordino della situazione distorta venutasi a creare dagli inizi del secolo.

Gli elaborati che compongono il piano prevedono una planimetria generale in scala 1:4.000 sulla quale sono individuati lo schema della viabilità e otto zone: con una semplice suddivisione di massima si sono ripartite le aree residenziali (costruzione intensiva, costruzione semi-intensiva, costruzione estensiva a casette, costruzione estensiva a villini), le aree verdi (parchi pubblici e parchi privati) e le aree industriali; la legenda è completata dalla ubicazione dei servizi con i nuovi edifici ed attività pubbliche quali scuole, chiese, campi sportivi, campi di gioco, ospedali, il mercato ed il macello. È stato inoltre compilato uno schema di Regolamento Edilizio riportante le modalità costruttive dei singoli tipi. Comprendono poi una relazione con le norme generali e le previsioni di attuazione.

Il Piano Regolatore si pone principalmente tre finalità: l'intervento nel centro storico, per il risanamento degli aggregati urbani in stato fatiscente, la ristrutturazione della rete viaria e la pianificazione delle prime espansioni, che riflette i caratteri pianificatori tipici dell'epoca fascista.

Per quanto riguarda il centro storico sono previsti numerosi diradamenti e demolizioni di interi quartieri, in stato di decadimento igienico ed edilizio, per consentire una migliore sistemazione e un maggiore sfruttamento edilizio del centro cittadino; non mancano gli interventi sulla viabilità che prevede anche la costruzione di nuove strade.

Le comunicazioni esterne mirano a deviare dall'interno il traffico di transito; sono infatti indicati come necessari il miglioramento degli innesti delle radiali con l'anello di circoscrizione e l'ampliamento della sezione di quest'ultima per ricavarne un marciapiede per i pedoni, verso l'esterno, e un viale alberato con una pista ciclabile verso l'interno (già realizzati nel tracciato a sud-est). La crescita urbana è dilatata a tela di ragno: si accentuano così le direttrici radiali verso la campagna alle quali si raccorda l'orditura ortogonale delle strade minori di lottizzazione. A servizio del traffico di transito si propone la costruzione di una nuova arteria di collegamento tra la Strada Statale del Cerreto e quella

per Mantova seguendo il corso del torrente Crostolo, per il quale si propone anche l'ipotesi dell'invalveamento; ipotesi scartata dopo l'opposizione da parte degli organi competenti in quanto sconveniente dal punto di vista economico e funzionale, questi ne suggeriscono un semplice riassetto a verde (concetto che verrà ripreso, e lentamente realizzato, dai piani di "ultima generazione"). Realizzata negli anni seguenti, questa strada ancora oggi è parte del sistema stradale urbano principale.

Tenuto conto dei vincoli naturali ed artificiali della città, determinati a nord-ovest e nord-est dalle linee ferroviarie e ad ovest dal torrente Crostolo, il Piano imposta il maggiore sviluppo urbano al quartiere di sud-est. Porta S. Pietro viene ad assumere la funzione di cerniera di gravitazione dell'ampliamento mentre la via Emilia e la strada per Scandiano vengono presi come fondamentali di riferimento. Il Piano assegna a questo quartiere un peso urbanistico preminente e vi prevede la realizzazione un centro direzionale periferico e complementare al centro primario degli affari: il centro storico. Il centro sussidiario al centro storico pensato dall'Ing. Artoni, localizzato nella zona est della città, non verrà mai realizzato; ciononostante non solo anticipa il concetto di centro direzionale previsto dalla concezione urbanistica degli anni '80 ma rappresenta un orientamento di sviluppo residenziale che si andrà concretizzando proprio verso la parte sud-est della città. Il quartiere di sud-est è infine completato da un vasto complesso di impianti sportivi (che verrà realizzato solo negli anni '50) per i quali l'Amministrazione Comunale bandirà un concorso; in adiacenza, su decisione del Ministero competente avrebbe dovuto essere realizzata anche l'Accademia Militare dei Servizi, oltre ad un gruppo di fabbricati dello IACP. Gli altri quartieri sono stati compresi nel Piano in modo da inquadrare quanto già esistente, consentendone lo sviluppo senza però modificarne la fisionomia.

E' da notare, però, che *"il piano si collocava soprattutto come strumento idoneo a regolare la crescita edilizia e ordinata della città in una perimetrazione chiusa e lontana dall'ipotizzare la crescita futura"*¹³. Questo è sicuramente dovuto alla situazione socio-politica in cui

¹³ Paolo Bedogni, *Pianificazione urbana a Reggio Emilia*, in "Il filugello", n. 4, 1982

l'Artoni si trovava ad operare: traspare, infatti, una restituzione urbanistica delle scelte di contenimento degli aggregati industriali allo scopo di frenare la tendenza all'urbanesimo e, per contro, di incrementare l'agricoltura e consolidare i modelli propri della civiltà contadina. Va rilevato inoltre che il corpo di leggi allora operante facilitava esclusivamente le sistemazioni interne, gli interventi di risanamento dei tessuti urbani ormai vecchi e fatiscenti e gli adeguamenti alle esigenze moderne dei reticoli stradali. Il piano Artoni, che si componeva soprattutto di una serie di elaborati da Piano Particolareggiato riguardanti ristrutturazioni viarie nella zona storica, sventramenti e aperture di nuove piazze, si rifaceva all'esperienza di alcune città italiane che verso gli anni '30 avevano posto allo studio il risanamento dei quartieri più malsani dei centri storici (vedi Parma, Bergamo ed altre) facendo della teoria del "piccone risanatore" lo strumento per la pianificazione della città.

"Le indicazioni legislative dettate dalla legge n. 2359 del 1865 [...] ripropongono infatti lo schema di piano ottocentesco, dove si privilegia un'impostazione statica in cui non sono previste le esigenze future e dove gli interventi sono limitati a singole zone quali i quartieri vecchi da risanare o quartieri nuovi da costruire ma on estesi a tutto il centro abitato e sue zone di futura espansione"¹⁴.

Nonostante questa logica di tipo vincolistico, la normativa del piano Artoni si propone, come già accennato, di disciplinare la eventuale edificazione al di fuori del territorio urbanizzato. In tal senso impone che le lottizzazioni siano consentite ed approvate dall'Amministrazione Comunale, nonché gravate dall'onere dei servizi e collegamenti pubblici fino al centro cittadino. La norma, oltre ad anticipare il concetto di urbanizzazione primaria e secondaria previsto dall'attuale legislazione, si annuncia come disposizione cautelativa ai fini dei futuri strumenti urbanistici. Va sottolineato, ciò nonostante, che l'area esterna al perimetro di piano non era definita quale zona agricola ma era da considerarsi zona di riserva dell'espansione edilizia.

¹⁴ Paolo Bedogni, *Pianificazione urbana a Reggio Emilia*, in "Il filugello", n. 4, 1982

Nella Relazione Generale del Piano Regolatore e di ampliamento della città si valuta l'opportunità di consentire un ulteriore sviluppo delle Officine Meccaniche Reggiane; l'accresciuta importanza industriale della città ha attribuito un interesse notevole ed un carattere di relativa urgenza ai problemi connessi alla sistemazione definitiva della zona industriale e dei quartieri adiacenti. Nel caso specifico delle Reggiane, non solo si deve assicurare la possibilità di un graduale ampliamento degli stabilimenti ma anche promuovere la costruzione di alcuni quartieri di case popolari. A questo scopo la zonizzazione del Piano Regolatore propone un'integrazione del quartiere prevalentemente popolare ed operaio esistente a nord dello stabilimento.

Di quelle che sono le previsioni del Piano Regolatore vengono realizzati solo alcuni interventi all'interno del centro storico, riguardanti soprattutto la sistemazione di nodi stradali con monumenti e grandi opere, dopodiché lo scoppio della guerra rallenta e impedisce la loro completa attuazione.

Alla fine della guerra l'Ufficio Tecnico Comunale di Reggio predispone un Piano di Ricostruzione sulla base del Piano Artoni, varato nel 1947, che tende a disciplinare l'attività edilizia in attesa di adottare più nuovi ed opportuni strumenti.

*"Purtroppo una parte delle previsioni di piano vengono realizzate"*¹⁵; le finalità di questi progetti sono state infatti stravolte dalla loro mancata realizzazione globale, che ha fatto sì che si perdesse la continuità stessa del disegno del Piano Artoni. I pregi della politica di piano vengono inoltre ben presto vanificati dall'improvviso esplodere dell'edilizia postbellica che trova terreno fertile, da un lato, nelle previsioni di intervento dello stesso Artoni all'interno del centro storico e, dall'altro, nella incerta conduzione politica della Civica Amministrazione. Lo stesso Ing. Artoni sostiene che, soprattutto nel centro storico, sono stati permessi interventi edilizi con volumetrie arbitrarie rispetto a quanto prevedeva il Regolamento Edilizio speciale che accompagnava il Piano Particolareggiato e

*Il Piano di Ricostruzione
(1947)*

¹⁵ Paolo Bedogni, *Pianificazione urbana a Reggio Emilia*, in "Il filugello", n. 4, 1982

senza rispettare gli allineamenti stradali previsti dallo stesso piano.

Per quanto riguarda il tessuto urbano a est della città, che si prevedeva di collegare con soluzione di continuità al centro storico attuando volumetrie omogenee e coerenti nelle varie zone di ampliamento indicate dal Regolamento Edilizio, queste finalità non hanno trovato ascolto presso la Civica Amministrazione; *“sono stati autorizzati infatti Piani di Fabbricazione in tutte le zone del tessuto urbano senza un concetto generale di coordinamento, con la costruzione di unità edilizie in stridente contrasto col metro edilizio della città, raggiungendo quasi sempre densità edilizie molto elevate ed inammissibili”*¹⁶.

*Il Piano Albini, Castiglioni, De Carlo
(1949)*



38_ proposta di PRG Albini, Castiglioni, De Carlo, 1949

La volontà del regime di ordinare e rafforzare le possibilità di gestione pubblica delle città e dei territori si esprime con la formulazione della *Legge Urbanistica del 17 agosto 1942 n. 1150*. *“Le carenze delle disposizioni fino ad allora in vigore sono diverse; le principali riguardano la mancanza di ogni facoltà per le Amministrazioni Comunali di prevedere aree da destinarsi ad impianti di interesse collettivo, l'innaturale distinzione tra piano regolatore edilizio e piano di ampliamento, l'assenza di ogni considerazione per gli aspetti di ordine estetico, storico ed artistico, l'impossibilità della formazione di un demanio comunale, la mancanza di vincoli di zonizzazione e soprattutto i problemi riguardanti l'indennità delle espropriazioni dipendenti dalla attuazione dei piani regolatori”*¹⁷. La nuova Legge, pur rinviando alcune soluzioni in un secondo tempo, si presenta fin da subito esauriente ed articolata nella previsione dei diversi livelli di piano (dal piano territoriale di coordinamento, al piano regolatore generale, ai piani regolatori particolareggiati), nelle modalità di attuazione da parte dell'Ente Pubblico, nelle norme che regolano l'insieme della attività edilizia e nell'obbligo della redazione dei regolamenti edilizi comunali.

La necessità di predisporre un'adeguata strumentazione urbanistica, a Reggio Emilia, si verifica nel 1948 e

¹⁶ *Ibidem*

¹⁷ Walter Baricchi, *Situazione e sviluppo urbanistico della città di Reggio Emilia nella prima metà del XX secolo*, Mucchi, Modena 1987

l'incarico viene affidato in data 28 luglio agli architetti Albini, Castiglioni, De Carlo, con la collaborazione dell'Ufficio Tecnico Comunale.

Nulla, fino a questo momento, fa prevedere quelle mutazioni socio-economiche che determineranno il boom edilizio degli anni '60. Le previsioni del piano sono dunque rapidamente superate nell'ambito di due decenni: l'impostazione del piano del '48 è, infatti, ancorata al presupposto dell'agricoltura quale attività primaria della provincia e in questo senso pone una stretta interrelazione tra capoluogo e territorio circostante.

La qualità e l'importanza del Piano Albini, Castiglioni, De Carlo, si rivelano piuttosto nell'introduzione di una metodologia d'indagine che, anticipando la stesura dei piani successivi, permette una corretta elaborazione dei dati nella riorganizzazione del rapporto tra situazione esistente e necessità potenziali. Allo studio del progetto si accompagna uno scrupoloso, sistematico rilevamento delle condizioni edilizie e socio-economiche della città.

Alla fine degli anni '40 la città di Reggio presenta una morfologia costituita da due aree differenti sia per tipo edilizio, per compattezza, che per impianto urbanistico: una corrispondente al vecchio nucleo di matrice medievale, l'altra, esterna, formata dalla parziale saldatura dei sobborghi periferici sorti negli ultimi cinquant'anni. Le carenze delle situazioni igieniche e conservative degli edifici del centro storico sono ancora gravi. I sobborghi sono sorti invece, senza un piano prestabilito, intorno alle industrie ed ai centri di interesse individuati dalla presenza di stazioni ferroviarie o di tracciati stradali importanti. L'espansione verso sud, rivolta al territorio più salubre della città, è ostacolata invece dalla presenza del cimitero e della zona ospedaliera.

Il Piano Regolatore di Reggio Emilia viene concepito focalizzando due aspetti: *“il primo riguarda il territorio delle località ed è considerato come parte di un programma di riorganizzazione provinciale, il secondo riguarda il territorio della città e consiste in un'opera di rigenerazione dell'organismo urbano.*

A contatto con la città è indicata una fascia di terreno vincolato a campagna e destinato a coltivazioni specializzate. Si cerca soprattutto di correggere le

*situazioni insediative [...] di carattere misto, industriale e residenziale*¹⁸.

I settori della zonizzazione sono quattro: lavoro, abitazione, servizi e circolazione.

La zonizzazione delle aree industriali del piano conferma le localizzazioni e le tendenze già esistenti: le espansioni previste portano di fatto ad una ricomposizione del tessuto produttivo, costituendo un anello pressoché continuo nella fascia settentrionale a ridosso della città e delle principali direttrici di comunicazione stradali e ferroviarie. Il Piano vi prevede la creazione di gruppi di grandi industrie e di piccole industrie integrative e complementari delle prime, conferendone un carattere estensivo e prescrivendo una cintura di verde di protezione intorno ad ogni complesso.

Per quanto riguarda la residenza, il Piano promuove la creazione di quartieri autonomi a livello di servizi e di attrezzature collettive, esplicandosi in un programma di risanamento, sfollamento e costruzione di nuovi nuclei. Il programma di risanamento consiste nella demolizione di tutti gli alloggi giudicati in condizioni scadenti dal rilevamento preliminare, mentre quello dello sfollamento consiste nel portare a condizioni di non affollamento gli alloggi indicati affollati e sovraffollati. Il programma delle costruzioni viene quindi ripartito in due fasi. La prima riguarda le ricostruzioni da effettuarsi nelle aree di demolizione mentre la seconda riguarda le costruzioni in aree di espansione: le nuove unità residenziali sono da localizzarsi nel territorio a sud-est e ad ovest della città, coordinandole con le zone verdi, sportive e di ricreazione. All'attuazione del piano delle abitazioni la città avrebbe dovuto articolarsi in cinque quartieri periferici, posti a ventaglio intorno alla città storica, attrezzati di tutti i servizi necessari quali asilo, scuola elementare, campi da gioco, mercati al minuto, negozi, cinematografo, verde pubblico, centro di quartiere, ed in quattro quartieri del centro storico.

Il Piano dei Servizi parte dalla premessa che i Comuni della Provincia debbano essere trasformati, in sede di Piano Provinciale, in unità autosufficienti rimanendo in rapporto con il capoluogo solo per le attrezzature pubbliche di tipo provinciale e per i servizi comuni. Le

¹⁸ Walter Baricchi, *Situazione e sviluppo urbanistico della città di Reggio Emilia nella prima metà del XX secolo*, Mucchi, Modena 1987

principali indicazioni riguardano il trasferimento di una serie di attività scarsamente compatibili con le funzioni del centro storico.

Alla carenza di attrezzature sportive si provvede con la proposta di nuovi centri a sud, ad ovest ed a nord della città. Nel centro storico, invece, si riprendono i concetti già esposti dall'Artoni per la creazione di un direzionale degli affari.

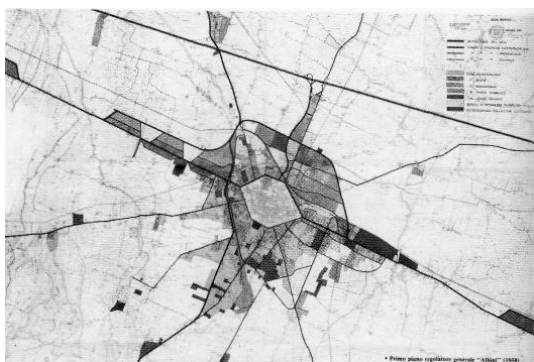
Per quanto concerne la circolazione si predispone una chiarificazione della rete viaria in modo da differenziare quella di alimentazione industriale, coinvolgendola direttamente nella grande rete, da quella di collegamento delle zone residenziali con il nucleo centrale della città: il sistema radiale è percorso da una corrente prevalentemente di raggiungimento del centro mentre l'asse della via Emilia assolve le funzioni di direttrice di transito con valori molto elevati. Lo schema viario, pur conservando alcuni dei fondamentali tracciati del piano Artoni a sud della città e di collegamento nord-sud, introduce il concetto di una tangenziale a nord che, con varianti successive, sarà riconfermata fino al piano regolatore generale del 1984 (Piano Carrieri, Crocioni, Monti). Di grande importanza è considerata anche la prossima apertura dell'Autostrada del Sole ed il suo allacciamento alla città, che si concretizzeranno nei primi anni '60.

Gli elaborati del Piano Regolatore furono consegnati all'Amministrazione nell'aprile del 1949, ma le divergenze tra le forze politiche sull'impostazione che il Piano dava alla città di Reggio impedivano al progetto di seguire l'iter burocratico per la sua approvazione.

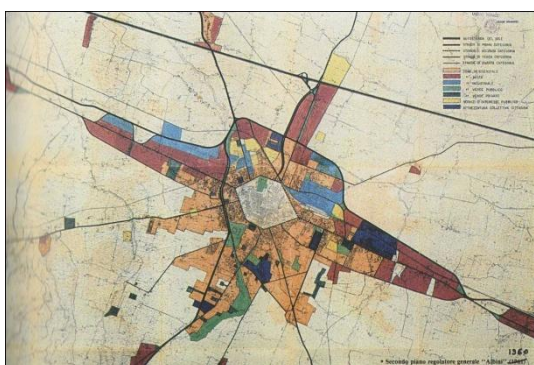
Il Piano Albini, Castiglioni, De Carlo non fu mai nemmeno adottato.

Nel 1951 l'Arch. Manfredini viene incaricato di compilare il progetto esecutivo del Piano di ampliamento della città relativo alla zona sud-est del centro storico, oltre alla preparazione dei piani di lottizzazione delle aree comprese tra lo stadio Mirabello e il campo di atletica leggera. *“Tali studi non hanno comunque seguito in quanto la commissione edilizia, l'Ufficio Tecnico e la Segreteria Generale, essendo già superati i limiti e i concetti del piano, ravvisano la necessità di un nuovo piano che in armonia con quanto disposto dalla Legge*

*Il PRG Albini
(1958)*



39_ prima versione del PRG Albini, 1958



40_ edizione riveduta del Piano Regolatore Generale, Arch. Franco Albini, 1961

*Urbanistica n. 1150 del 1942, interessi tutto il territorio comunale*¹⁹.

Nel 1954 la redazione del nuovo Piano Regolatore Generale è affidato ancora una volta a Franco Albini, architetto di particolare competenza. Presentato nel luglio del 1958, dopo essere stato adottato, il Piano si trascina attraverso l'iter delle successive approvazioni fino al luglio del 1961, in cui ne viene adottata un'edizione riveduta dallo stesso progettista. I piani Albini, anche se mai approvati dal Ministero, vengono mantenuti operanti attraverso successive adozioni e tutelati dalla legge di salvaguardia per un periodo di dieci anni.

L'economia cittadina, incentrata inizialmente nel settore primario, comincia un lento spostamento verso il secondario e il terziario. Il PRG Albini ipotizza un forte incremento di alloggi e un parallelo supporto di servizi ed attrezzature collettive. La mancata realizzazione di queste ultime farà degenerare nella saturazione abitativa pressoché totale la periferia, allacciando senza soluzioni di continuità la fascia residenziale. *“La campagna si allontana dalla città e s'instaurano quelle anonime e tristi periferie tipiche di quasi tutti i nostri centri urbani”*²⁰.

Dobbiamo però dare atto al Piano Albini di affrontare già nel 1958 uno dei punti focali del dibattito sulla riforma urbanistica (il cui inizio può essere collocato nel 1960): i *Piani Particolareggiati di iniziativa privata*. Albini propone di fatto una soluzione al problema del controllo pubblico dei suoli. Tra il 1957 ed il 1967 l'edificazione a Reggio, anche se iniziata con alcuni anni di ritardo rispetto alla realtà di diverse città italiane, in risposta alla fase di ripresa economica dopo la crisi che ha colpito le Officine Reggiane, ha subito una crescita estremamente accelerata. Il PRG, come già accennato, prevedeva l'obbligo, contemplato dalle norme per le zone di espansione, di redigere Piani Particolareggiati di Iniziativa Privata al fine di consentire la realizzazione di complessi residenziali dotati di un minimo di servizi; questo meccanismo, in sé estremamente interessante perché consentiva di dotare la città di alcune opere di

¹⁹ Walter Baricchi, *Situazione e sviluppo urbanistico della città di Reggio Emilia nella prima metà del XX secolo*, Mucchi, Modena, 1987

²⁰ Franca Manenti Valli, *Gli strumenti di pianificazione*, in *“Reggio Storia”*, n. 1, giugno 1978

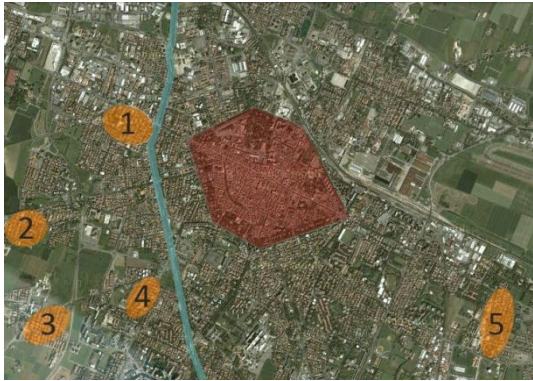
urbanizzazione primaria, era però in parte compromesso da un premio di cubatura che si concedeva per incentivare gli accordi fra ente pubblico e privati.

La situazione precaria a livello legislativo, la notizia che il piano Albini sarebbe stato rielaborato (nel 1964 si affiderà l'incarico a Campos Venuti, Piacentini e Albini) e soprattutto l'acquisizione delle aree PEEP secondo la *legge n. 167 del 1962*²¹, unitamente al fatto di non avere un Piano Regolatore Generale approvato e quindi di avere un regime "vincolistico" che salvaguarda soltanto gli interventi in contrasto ai piani adottati, sono gli elementi che sicuramente hanno favorito la corsa alla lottizzazione delle aree previste dal Piano Albini. Lo strumento della lottizzazione, concepito dalla *Legge Urbanistica* come mezzo attuativo per ovviare al disordine edilizio, finì per diventare esso stesso causa non ultima non solo di disordine ma anche del ritardo nella predisposizione da parte dei comuni degli strumenti di disciplina generale del territorio. Nel caso specifico però, *"bisogna ascrivere fra i meriti dell'Amministrazione Comunale di Reggio Emilia che essa, contrariamente alla generalità dei comuni italiani, fin dal 1961 richiedeva opere di urbanizzazione primaria a carico dei lottizzatori privati fornendo almeno un minimo di garanzie al precario strumento della lottizzazione"*²².

La massimizzazione degli indici di fabbricabilità e la conseguente potenziale capacità dello strumento urbanistico non corrispondono al numero degli abitanti reali: a fronte delle 380.000 previste dal piano, nel 1979 la popolazione del comune di Reggio Emilia contava solo 130.005 unità. Il sovradimensionamento del Piano Albini adottato nel 1961 non deve comunque essere enfatizzato; certo è che, nelle condizioni in cui si trovavano ad operare le Amministrazioni Comunali, un Piano Regolatore Generale sovradimensionato in tale misura non poteva che agevolare gli interventi speculativi dei privati, che infatti investirono le aree precedentemente destinate a zone agricole eccedendo di gran lunga il reale fabbisogno della città stessa.

²¹ Legge n. 167 del 18 aprile 1962, *Disposizioni per favorire l'acquisizione di aree per l'edilizia economica e popolare*

²² Paolo Bedogni, *Pianificazione urbana a Reggio Emilia*, in "Il filugello", n. 4, 1982



41_ dislocazione dei villaggi operai nell'estrema periferia di Reggio Emilia (1.Bainsizza; 2.Foscato; 3.Catellani; 4.Compagnoni; 5.Stranieri)

La conferma della forte crescita economica di quegli anni è data dai numerosi interventi industriali che utilizzarono le aree “gonfiate” dalle ultime osservazioni accettate nel piano.

Un'occasione da parte dell'Amministrazione Comunale per tentare di recuperare al massimo le aree che erano state immesse di recente sul mercato dei suoli arriva dalla già citata *legge n. 167 del 1962*, che promuoveva la formazione di quartieri economici e popolari ben integrati a zone residenziali già urbanizzate su aree sottratte al libero mercato e la cui acquisizione non comportasse oneri successivi. Fino a quel momento gli unici villaggi popolari (Bainsizza, Catellani, Stranieri, Foscato, Compagnoni) erano stati costruiti nell'estrema periferia, sprovvisti di adeguati impianti infrastrutturali e di servizi, ridotti a veri e propri ghetti per lavoratori. Questa era la logica conseguenza della forte rendita di posizione che si era inevitabilmente venuta a creare. La notevole rilevanza urbanistica della *legge 167/62* consentì all'Amministrazione Comunale di indirizzare l'attività edilizia mediante il sovradimensionamento del PEEP e la localizzazione delle aree in zone appetibili dal punto di vista edilizio, colpendo così la rendita fondiaria urbana e di posizione. L'acquisizione del PEEP fu, in un certo senso, un intervento di correzione del Piano Albini: con l'aumento degli standard abitativi del PEEP infatti si sarebbero dovute dotare di servizi anche le aree limitrofe. Il Piano prevedeva un insediamento di 34.184 abitanti per una superficie totale di 177 ha, di fatto però i lotti edificabili sui quali applicare gli indici di densità fondiaria erano solo il 39% del totale. In seguito, intorno al 1964, venne impostato un altro provvedimento PEEP che prevedeva l'acquisizione di fabbricati fatiscenti del centro urbano, dell'immediata periferia e di nuove aree, tra le più appetibili, che risultassero libere e di almeno 3.000/4.000 mq; questo piano non fu però approvato a livello ministeriale. Si può quindi intuire che la politica dei PEEP non ebbe grande influenza nell'ambito del Piano Albini ma sarà strettamente collegata alla pianificazione reggiana prevista dal successivo piano regolatore (Piano Albini, Campos Venuti, Piacentini del 1967).

Proprio nel periodo di attuazione del Piano Albini, prende piede l'atteggiamento di investire il proprio capitale nei terreni o nell'edilizia, intesi ambedue come

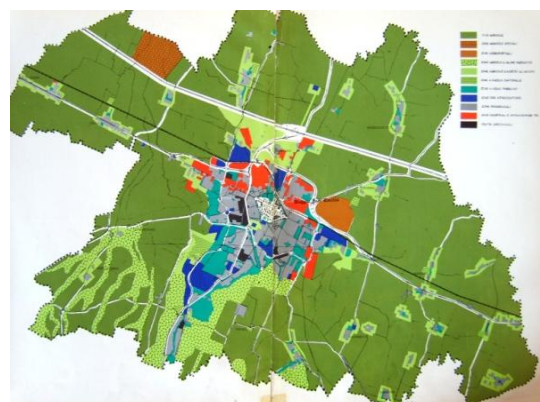
“beni rifugio”. Questa “trasformazione” del capitale viene svolta in modo cospicuo dall'industria privata che sente la necessità di investire i propri utili. Si assiste in definitiva ad un adeguamento, da parte della proprietà dei suoli, alle nuove condizioni di mercato: nuovi insediamenti industriali richiamano parte della popolazione dalle campagne e dal meridione. Questo meccanismo induce la richiesta di aree edificabili quindi si scopre la convenienza a destinare i terreni all'edificazione anziché alle colture. L'edificazione massiccia della città si esplica nel passaggio dalla rendita fondiaria agricola a quella urbana.

Il Piano Regolatore Generale del 1961, confermando le scelte del Piano Artoni e del mai approvato Piano Albini, Castiglioni, De Carlo, consolida ulteriormente il disegno della città andando a collocare le espansioni residenziali lungo le principali direttrici a sud della via Emilia, e lungo la via Emilia stessa, e quelle industriali a nord andando a delineare un'espansione senza soluzione di continuità lungo i principali assi della viabilità radiale con una conseguente congestione del traffico sul centro storico; mantiene inoltre l'asse viario di collegamento nord-sud per proporre la sistemazione ad asse attrezzato.

“Gli anni '60 portano una svolta decisiva nella storia della pianificazione: dal cauto e incerto discorso, iniziato negli anni precedenti la guerra, si è sviluppata una tematica più complessa che fa dell'urbanistica una vera e propria disciplina. Ciascun intervento sul suolo dovrà essere coordinato da un più vasto disegno; non considerato come entità a sé stante dovrà porsi come componente di una struttura organizzata a livello territoriale”²³.

A questa sollecitazione risponde il nuovo Piano Regolatore Generale di Reggio Emilia, il cui sviluppo viene esaminato nel quadro dell'assetto territoriale padano. L'iter di adozione del Piano, condotto dall'Amministrazione Comunale con la consulenza degli architetti Albini, Campos Venuti e Piacentini, inizia nel novembre 1967; approvato dal Ministero nel 1971 diviene esecutivo il 30 agosto dello stesso anno. Dopo trent'anni Reggio Emilia ha un piano regolatore

Il PRG Albini, Campos Venuti, Piacentini (1967)



42_ PRG Albini, Campos Venuti, Piacentini, 1967

²³ Franca Manenti Valli, *Gli strumenti di pianificazione*, in “Reggio Storia”, n. 1, giugno 1978

		prevedeva	residenti al momento del piano
Piano Albini I	1958	240.000	110.000
Piano Albini II	1961	380.000	116.000
Piano Campos Venuti, Piacentini, Albini Variante	1967 1977	205.000 -	128.000 129.000

43_ confronto fra le previsioni abitative dei PRG Albini (1958-61) e del PRG Albini, Campos Venuti, Piacentini

operante, anche se la situazione territoriale è ormai irrimediabilmente compromessa.

Col nuovo PRG si tenta di riordinare tutta la struttura urbanistica che si era configurata in quegli anni e quindi di operare dei grandi tagli sul PRG dell'Albini e di ridimensionare le cubature precedentemente concesse in modo da ricondurre il piano ad una previsione abitativa più contenuta.

Il PRG rappresenta l'organizzazione dell'intero territorio comunale secondo le funzioni e, di conseguenza, le destinazioni d'uso dell'intero territorio. Contrariamente ai vecchi Piani Regolatori, e alla luce delle nuove leggi in materia urbanistica (PEEP e Legge Ponte²⁴), il nuovo PRG tende ad organizzare l'intero territorio in un disegno programmatico. Il Piano contiene infatti un'analisi approfondita della città esistente e delle sue funzioni (rispetto al territorio comunale ed all'interland comprensoriale e regionale) e un'analisi delle malattie che affliggono la città quali congestioni, vocazioni territoriali determinatesi nel tempo, intrusioni all'interno di tessuti omogenei (aree industriali all'interno del tessuto residenziale e viceversa), strozzature determinate dall'uso di cubature eccessive, ecc... .

La situazione di Reggio negli anni '60 poneva infatti all'attenzione alcuni problemi fondamentali relativi, più che all'impianto della città, alla correzione del tessuto esistente. *“Dal punto di vista metodologico, quindi, la prima preoccupazione dell'Amministrazione è stata quella di scavare all'interno del tessuto esistente per reperire aree da destinarsi a servizi, aree stradali per l'impianto viabilistico di progetto e, a livello normativo, di evitare, attraverso le destinazioni d'uso e le cubature consentite, di aggravare i fenomeni patologici esistenti”*²⁵.

Di fondamentale importanza per la formulazione del nuovo PRG fu la politica dei PEEP; la legge 167/62 era intervenuta per calmierare il mercato dei suoli suggerendo l'acquisizione di aree a basso costo lasciando quasi intendere di preludere verso un regime pubblicistico generalizzato di tutte le aree. Le

²⁴ Legge n. 765 del 6 agosto 1967, *Modificazioni ed integrazioni alla legge urbanistica 17 agosto 1942, n. 1150*

²⁵ Osvaldo Piacentini, *Il Piano Regolatore Generale del comune di Reggio Emilia*, in "Il filugello", n. 6, Reggio Emilia 1968

potenzialità della *legge 167/62* non ottennero la necessaria copertura finanziaria, di conseguenza l'Amministrazione del Piano Albini si trovò nell'impossibilità di sostenere questi oneri improvvisi e gravosi che portarono ad una deleteria sospensione dell'attività edilizia della città. Gli interventi che avrebbero dovuto svilupparsi sulle aree PEEP erano infatti completamente bloccati per la mancanza di fondi, mentre nelle aree circostanti i prezzi dei terreni crescevano rapidamente. La scarsità dell'offerta di terreno edificabile causò una forte rendita assoluta e di attesa, in cui il privato non era minimamente tutelato, che incentivò solo l'attività speculativa. Il piano PEEP appariva quindi un impedimento nei confronti di chi volesse intervenire nel settore edilizio. Si ebbero così i primi "accordi bonari" fra l'ente locale e i privati che convogliarono verso un rapporto collaborativo tra il potere locale ed i cittadini, reso concreto dall'entrata in vigore della *legge 765/67* e coi rispettivi *Piani Particolareggiati d'Iniziativa Privata*.

Il Piano Albini, Campos Venuti, Piacentini prende quindi concretezza sulla base degli interventi precedentemente compiuti da un lato dall'operatore pubblico e dall'altro dai singoli proprietari dei terreni. Il nodo centrale da risolvere è perciò essenzialmente articolato secondo due momenti tra loro interconnessi: il controllo pubblico dei suoli, atto ad eliminare le conseguenze deleterie della rendita urbana, e l'istituzione del rapporto tra l'ente pubblico ed i cittadini, che vede il piano urbanistico come elemento di mediazione fra le parti e non più come un continuo ostacolo al soddisfacimento di esigenze legittime.

Per quanto concerne la rendita urbana, ed in particolare quella di posizione, il Piano Regolatore Generale propone la possibilità di governarla mediante la politica del decentramento urbano con la creazione di poli direzionali, al fine di dotare tutto il tessuto urbano di attrezzature e servizi principali e secondari che si trovano, al momento della stesura, concentrati nel centro storico. L'intento che si prefigge è quello di porre i cittadini dei diversi quartieri nelle stesse condizioni di vita e culturali eliminando così parzialmente la rendita di posizione. La rendita fondiaria urbana ha infatti provocato da un lato la valorizzazione dei suoli periferici con il minimo di servizi indispensabili a consentire



44 schema viario previsto dal PRG Albini, Campos Venuti, Piacentini. La tangenziale nord e l'asse n-s sono rappresentati con la linea continua. Sono inoltre riportati i centri direzionali (aree scure)

l'urbanizzazione e, dall'altro, ha continuato ad incrementare il valore dei suoli centrali, addensando nel centro storico nuove funzioni assolutamente eterogenee rispetto all'antico tessuto della città. Dei quattro centri direzionali previsti tre sono stati ultimati entro la stesura del Piano successivo mentre il quarto, il principale, previsto lungo l'asse attrezzato n-s, non è mai stato realizzato.

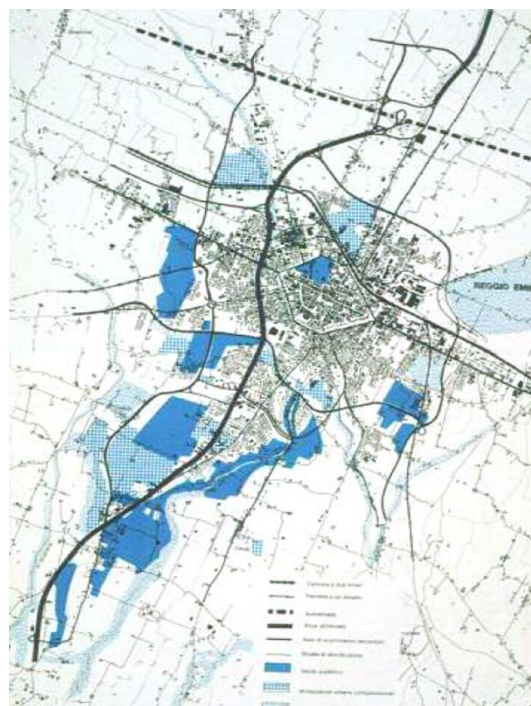
Per quanto concerne poi il coinvolgimento dei privati, con la *Legge Ponte n. 765 del 1967* essi vengono coinvolti ad un livello che non è più esclusivamente di carattere edilizio ma anche di natura urbanistica. La lottizzazione convenzionata acquista infatti il valore di vero e proprio piano urbanistico di iniziativa privata e la licenza edilizia diventa subordinata all'esistenza di opere di urbanizzazione primaria, o alla previsione da parte dei comuni dell'attuazione delle opere stesse (nel successivo triennio), oppure all'impegno dei privati di procedere alla realizzazione delle stesse contemporaneamente alle costruzioni oggetto della licenza; il Piano del 1967 prevede infatti la propria attuazione a mezzo di interventi urbanistici preventivi (pubblici e privati) e nelle aree dov'è consentito prevede anche l'intervento edilizio diretto.

Il riequilibrio delle zone attualmente insediate però non si ottiene soltanto attraverso procedimenti di natura statica (compressione delle cubature consentite fino a quel momento per la impossibilità di insediare troppi abitanti in zone troppo poco servite) né nel faticoso reperimento di aree libere per la localizzazione dei servizi mancanti, ma anche attraverso correzioni della componente dinamica del fenomeno città e quindi attraverso la radicale correzione del tessuto viario. Il tessuto viario radiale era di fatto generatore di congestione sul centro e di espansione concentrica della città. *“Si è quindi provveduto a scegliere una rete stradale classificata secondo le funzioni, inserita nel contesto sub-regionale, volta a rompere la radialità e a mettere in circolo i territori depressi posti a nord e a sud del Comune. Scelta la maglia viaria, precisata fino al livello locale con le strade di penetrazione a traffico lento all'interno del tessuto residenziale e industriale, si è provveduto, in seconda approssimazione, da un lato ad inserire in forma organica il tessuto residenziale esistente sulla maglia stradale di supporto, dall'altro a*

localizzare, nei punti focali dello schema di viabilità principale, quei servizi a livello di quartiere e a livello urbano e comprensoriale [fino ad allora] concentrati nella zona storica”²⁶. Ciò avrebbe consentito di prevedere delle nuove unità urbane, i quartieri, che una volta realizzati avrebbero vissuto autonomamente, dotati di tutti i servizi indispensabili, compreso un centro amministrativo e commerciale; si sarebbero così riequilibrati le tre città esistenti: la zona storica e l'immediata periferia (che racchiude tutte le attività terziarie), la periferia più esterna (degradata e priva di servizi anche essenziali) e le frazioni agricole.

La maglia viaria primaria e secondaria, inoltre, rappresenta di certo uno degli elementi strutturali del piano essendo stata concepita in modo da rappresentare una fonte di continuità per i nuovi insediamenti direzionali, completando così l'azione riequilibratrice delle grandi attrezzature ed infrastrutture urbane. Alcune fra queste, del resto, sono state direttamente inserite in prossimità dell'asse attrezzato nord-sud, di cui sottolineano l'importanza e del quale utilizzano il collegamento con le altre località del comprensorio reggiano. Ci troviamo di fronte ad un piano poliennale di attuazione che rappresenta un chiaro documento del forte ritardo in cui Reggio Emilia si è venuta a trovare: le stesse infrastrutture nella vicina Modena erano già in fase esecutiva avanzata. Nel 1977 saranno approvati i progetti di massima per la realizzazione della tangenziale nord, in alternativa alla via Emilia, e dell'asse attrezzato nord-sud.

In questo quadro di ristrutturazione dell'esistente si collocano le zone di espansione e di ristrutturazione che, anziché formare il tema fondamentale del Piano, servono a correggere e a strutturare meglio il tessuto esistente, rappresentando i punti focali d'intervento. All'esterno della città consolidata le zone di espansione residenziale, direzionali e produttive correggono la morfologia della città, scandiscono i punti focali, integrano le carenze del tessuto esistente, indicano e sottolineano le direttrici principali di sviluppo; nelle frazioni tentano di convertire un tessuto urbano informe in unità urbanistiche definite.



45_ pianificazione del verde del PRG Albini, Campos Venuti, Piacentini, 1967

²⁶ Osvaldo Piacentini, *Il Piano Regolatore Generale del comune di Reggio Emilia*, in "Il filugello", n. 6, Reggio Emilia 1968

Il tessuto connettivo dell'intera città, malamente rappresentato da strade indifferenziate e indifferentemente percorse dai più diversi traffici, nel Piano Albini, Campos Venuti, Piacentini sarà realizzato dalle penetrazioni del verde e dei grandi servizi che rappresentano un continuo urbano vuoto in contrapposizione al continuo urbano edificato. Il sistema del verde che si apre sul territorio agricolo e in molti casi lo attraversa fino al confine del Comune è un altro dei fattori di rottura rispetto alla morfologia esistente della città. Assieme alla rete stradale primaria e principale e alla localizzazione dei grandi servizi rompe decisamente l'espansione a macchia d'olio ed integra la città con la campagna e quest'ultima ancora con la città.

In ultima istanza occorre osservare che il piano presentato è aperto, in contrapposizione ai piani del passato normalmente costretti entro anelli di circoscrizione (piani chiusi); ne consegue che il supporto stradale e il connettivo formato dal verde e dai grandi servizi consentono una successiva espansione della città senza turbarne le funzioni e senza determinare nuove congestioni.

Direzionalità efficiente e traffico scorrevole rappresentano funzioni interdipendenti. Gli assi di traffico rappresentano un fattore decisivo dello sviluppo, in generale, e per quello terziario e dei servizi, in particolare. In tal modo il traffico diventa esso stesso un fattore direzionale, rappresentando un motivo di arricchimento decisivo della vita urbana, mentre le funzioni direzionali diventano un elemento tonificante per ogni parte dell'organismo.

Il nuovo PRG si propone inoltre come sistema di indirizzi finalizzati a razionalizzare lo spontaneo sviluppo delle attività produttive: questo aveva portato nel decennio precedente ad una crescita incontrollata sull'asse della via Emilia di piccole e medie aziende, grazie all'introduzione nel piano Albini di "zone miste", che favorirono una infelice commistione tra attività produttive e zone residenziali. Viene previsto quindi l'accorpamento in alcune grandi aree, poste a nord della città, degli insediamenti industriali e artigianali. "Fu costituita una società per azioni *Allestimento Aree Industriali* tra il Comune, la Provincia e la Camera di Commercio con la funzione di acquisire le aree, realizzare le opere di urbanizzazione primaria e venderle

agli imprenditori ad un prezzo controllato: in questo quadro di riferimento l'Amministrazione Comunale è riuscita ad attuare gli indirizzi del piano regolamentando anche il mercato delle aree.

Per quanto riguarda l'indirizzo di intervenire nel centro storico mediante un piano dettagliato, offerto dal piano del 1971, è stato concretizzato solo agli inizi degli anni '80 con l'elaborazione del piano successivo. Il piano del 1971 si rifaceva infatti, per quanto concerne la salvaguardia del centro storico, a concezioni archeologiche e museografiche che portavano ad ovvie conseguenze: nel timore di procedere nell'opera di distruzione, il piano imponeva normative vincolanti che spesso paralizzavano il naturale evolversi della città.

Un altro dei punti cardine della pianificazione urbanistica reggiana è costituito dalle varianti del luglio 1977 che si prefiggono l'intento di aggiornare il piano del 1971 alla nuova realtà. Sono state infatti aggiornate le direttive in materia di infrastrutture viarie al fine di integrare le relazioni tra il centro e la periferia, tra la città e il territorio della provincia, oltre alla proposta per il potenziamento della zona industriale di sud-est (mai realmente attuato). Ai valori quantitativi, assunti a parametro dello sviluppo economico degli anni '60, si sono sostituiti quelli qualitativi. All'espansione dei centri urbani mediante l'aggiunta di nuove periferie a quelle esistenti, si contrappone il recupero del patrimonio edilizio esistente, sia per uso abitativo che per realizzare attrezzature e servizi pubblici. "Ecco che la città storica, definita inizialmente dalla cinta delle antiche mura, si è aperta a una nuova dimensione che interessa tutto il territorio circostante fino a proporre i problemi in una più ampia dimensione territoriale"²⁷.

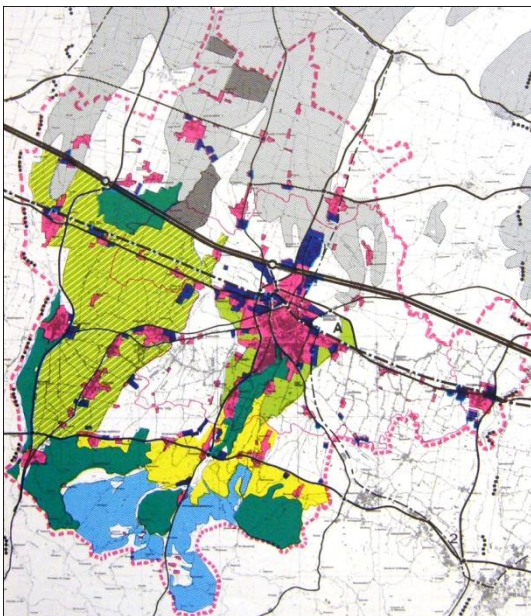
Dopo circa dieci anni dalla sua approvazione il Piano Albini, Campos Venuti, Piacentini non sembra aver portato a Reggio i risultati sperati in materia di controllo pubblico dei suoli e compressione della rendita fondiaria urbana; il cosiddetto "benestare in città" è stato invece raggiunto in misura esigua per quanto riguarda i servizi direzionali e di quartiere, mentre ancora insufficiente per ciò che riguarda le infrastrutture.

²⁷ Franca Manenti Valli, *Gli strumenti di pianificazione*, in "Reggio Storia", n. 1, giugno 1978

Il “nuovo” PRG
(1984)



46_ PRG Carrieri, Crocioni, Monti, Porrino, Perazzi, 1984



47_ schema di inquadramento territoriale

Nel 1978 la Regione Emilia Romagna approva la *Legge Urbanistica Regionale n. 47*, vero e proprio compendio di strategia, progettazione, approvazione e gestione dei Piani Regolatori e dei Piani Territoriali. La *deregulation* urbanistica degli anni '80 poi, rappresentata dal primo condono edilizio, investe in qualche modo anche Reggio Emilia, che nel 1984 adotta un nuovo PRG.

*“Il Consiglio Comunale di Reggio Emilia ha approvato all'unanimità il nuovo Piano Regolatore Generale, suggellando col suo voto [...] le scelte urbanistiche per 'la città degli anni '80' avviate nell'ottobre 1980 [...] e precisato nell'aprile 1983 con la 'prima ipotesi' di PRG presentata dalla Giunta al pubblico confronto”*²⁸.

L'unanimità delle scelte di Piano avrebbe potuto suscitare sospetti e diffidenze nell'ambito della cultura urbanistica nazionale (pronta a scorgervi chissà quali rinunce, compromessi e mercanteggiamenti) ma, nel caso di Reggio, la ricerca di un largo consenso nel processo di formazione del Piano era sicuramente collegato all'acceso dibattito urbanistico in corso anche in altre regioni d'Italia. Quasi sicuramente l'impegno degli amministratori nel confronto e nella condivisione delle scelte urbanistiche con le forze economiche e sociali della città non costituivano un semplice risvolto procedurale quanto piuttosto il tema centrale del Piano, attorno al quale tutte le altre scelte trovavano spiegazione e partendo dal quale era possibile interpretare meglio le novità di questa esperienza di pianificazione.

Le novità del Piano di Reggio non si presentano infatti in termini di “rottura” rispetto alla pianificazione urbanistica locale ed emiliana: *“innovazione senza contraddizione”*²⁹ è la formula con cui gli stessi progettisti (Carrieri, Crocioni, Monti e Porrino) presentano il nuovo Piano Regolatore. Il rinnovamento degli strumenti urbanistici non nasce, in questo caso, in chiave di contestazione delle politiche urbanistiche pregresse; non manca anzi una certa soddisfazione per i successi del passato e la perdurante validità delle politiche che hanno caratterizzato l'esperienza urbanistica locale e regionale (per la casa, per i servizi,

²⁸ Roberto Gambino, *Il nuovo PRG di Reggio Emilia*, in “Urbanistica”, n. 76-77, dicembre 1984

²⁹ Roberto Gambino, *Il nuovo PRG di Reggio Emilia*, in “Urbanistica”, n. 76-77, dicembre 1984

per le infrastrutture civili e per l'ambiente, per l'agricoltura e per la qualità della vita) che sembra talora far perdonare i limiti e le insufficienze che non hanno consentito di impedire l'aggravamento del quadro urbanistico ed ambientale. D'altra parte questo Piano è saldamente innestato sul Piano in vigore, di cui tende a valorizzare l'impianto infrastrutturale, già elegantemente disegnato alla fine degli anni '60 da Albini, Campos Venuti e Piacentini.

In generale, nonostante alcune differenze nel corso d'attuazione, nella vicenda urbanistica locale non si sono verificati quegli elementi di aspra e traumatica contrapposizione, di rottura o di discontinuità che hanno segnato invece le vicende urbanistiche di altre città, lasciando spesso ferite indelebili e difficoltà gestionali acute. Perfettamente in linea con la tradizione locale, quella che il nuovo Piano intende disegnare non è dunque una città radicalmente diversa. E tuttavia la proposta per gli anni '80 è una proposta innovativa: partendo dalle politiche del passato (per consolidare e garantire i livelli di vita conquistati) introduce quelle novità necessarie a soddisfare un nuovo tipo di domanda e a una nuova prospettiva di sviluppo.

Tra le motivazioni del cambiamento la prima trae spunto dalla crisi economica e produttiva che si è affacciata anche nell'area reggiana: il collaudato modello produttivo emiliano e reggiano, fino a quel momento risultato vincente per la sua flessibilità e adattabilità, si dimostra debole di fronte alle nuove necessità di *know-how* tecnologico, non più risolvibili né dentro le singole aziende e nemmeno nella logica del distretto produttivo. Crisi dunque che pone come primo obiettivo quello della riqualificazione tecnologica ed organizzativa dell'apparato produttivo esistente per raggiungere un buon livello di crescita, efficienza e competitività.

Una seconda motivazione trae spunto dalle modificazioni dello scenario complessivo, post-industriale e post-espansivo, in cui anche Reggio deve ormai proiettare le sue scelte. È in questa nuova prospettiva storica, caratterizzata dall'inversione delle dinamiche migratorie, dall'accentuarsi della dispersione, dalla stabilizzazione delle dinamiche demografiche (con indici crescenti di invecchiamento), dalla diffusione dell'informazione e delle nuove tecnologie, che emergono i nuovi bisogni ed una nuova domanda sociale

prende corpo, sbaragliando i vecchi modelli di offerta e svuotando spesso di significato le vecchie politiche di sviluppo prevalentemente quantitativo delle infrastrutture e dei servizi sociali. E' quindi necessario passare ad un piano di qualità, passare ad un'estensione qualitativa e quantitativa dei servizi e delle strutture culturali, scolastiche e di tempo libero che richiede nuove previsioni urbanistiche, meno riferita agli standard e più legata agli esiti di qualità urbana.

Sembra diffondersi la consapevolezza che la "città a misura d'uomo", faticosamente difesa nel corso degli anni '60 e '70 strappando alla speculazione la maggior possibile quantità di aree utili alla collettività, contenendo l'espansione urbana nella campagna e salvaguardando l'integrità dei rioni storici, non è in grado di rispondere ai nuovi bisogni e rispecchia in misura sempre meno adeguata la nuova realtà di interazioni ricche e complesse che si sviluppano nel mondo produttivo e nel contesto sociale. Di qui un terzo obiettivo che riguarda la necessità di un cambiamento delle politiche urbane praticate negli anni '60 e '70 per poter ottenere l'efficienza e la funzionalità della città nel sistema regionale (e non più soltanto urbano) delle infrastrutture e dei trasporti.

"A tutte queste istanze di novità il Piano di Reggio risponde inseguendo sostanzialmente tre tipi d'innovazione, riguardanti rispettivamente:

- *le strategie economico-territoriali, a scala regionale, comprensoriale ed urbana;*
- *la configurazione e la gestione degli strumenti urbanistici;*
- *le procedure e il ruolo della partecipazione.*

Ma, mentre per i primi due aspetti, il Piano sembra sostanzialmente mutuare le sue scelte da riflessioni e dibattiti largamente diffusi nella regione e nel paese, l'enfasi posta sul terzo aspetto caratterizza in modo del tutto singolare l'esperienza di Reggio: al punto da configurarsi come la chiave fondamentale con la quale anche le altre principali innovazioni possono essere interpretate"³⁰.

Per quanto riguarda le politiche urbane tradizionali, orientate al concetto di "città" e di "socialità urbana", sono ormai insufficienti: le esigenze di qualità urbana

³⁰ Roberto Gambino, *Il nuovo PRG di Reggio Emilia*, in "Urbanistica", n. 76-77, dicembre 1984

sono tutte assolte all'interno della città stessa (dal lavoro alla scuola, dalla sanità all'assistenza, dal commercio alla cultura); rare sono le funzioni di livello superiore all'urbano la cui soddisfazione viene cercata fuori dell'ambito cittadino. Tra le città della Regione si osservano più analogie che integrazioni funzionali capaci di dilatare a scala regionale gli spazi di socializzazione e la fruibilità dei vantaggi e delle economie urbane. In altre parole, l'effetto urbano non basta più e occorre tentare la scalata all'effetto metropolitano: tentare di trasformare la città in una metropoli regionale. I connotati storici della regione (uno sciame di centri urbani tra il Po e l'Appennino), la robusta ossatura infrastrutturale, che solca per il lungo l'intera regione sull'asse della via Emilia, le peculiarità della struttura produttiva (fondata più su "distretti produttivi" fortemente integrati che non sulla grande industria polarizzante), l'assenza di dominazioni primaziali, la stessa omogeneità delle politiche urbane praticate (pur in carenza di organici programmi d'investimento sovracomunali), tutto conferisce già oggi alla struttura territoriale emiliana caratteri di spiccato policentrismo. Un ricco sistema di centri offre ai cittadini della regione un ampio ventaglio di occasioni urbane, a breve distanza reciproca: e lo stesso apparato produttivo va accentuando sul territorio i propri caratteri "reticolari". Perché questo policentrismo sostenga una vera e propria realtà metropolitana, è necessario un salto di qualità in tema di efficienza urbana e nell'assetto infrastrutturale, soprattutto per quanto riguarda le comunicazioni e i trasporti: le opportunità di scambi rapidi e multidirezionali costituiscono una condizione essenziale per passare davvero da un sistema di città ad una metropoli regionale, la quale si collega intimamente a quella del decollo tecnologico nelle politiche di sviluppo della regione e del paese.

Politica condivisa è infatti quella della riorganizzazione dei trasporti centrata sul riuso delle ferrovie esistenti per realizzare una ferrovia metropolitana regionale organicamente integrata al sistema autostradale, che avvicinerrebbe (fino a pochi minuti di distanza) un largo e compatto sistema di centri e una pluralità d'impresе. Lampanti sono le implicazioni sul sistema nazionale: la realizzazione completa delle due nuove direttrici longitudinali e delle due nuove trasversali padane

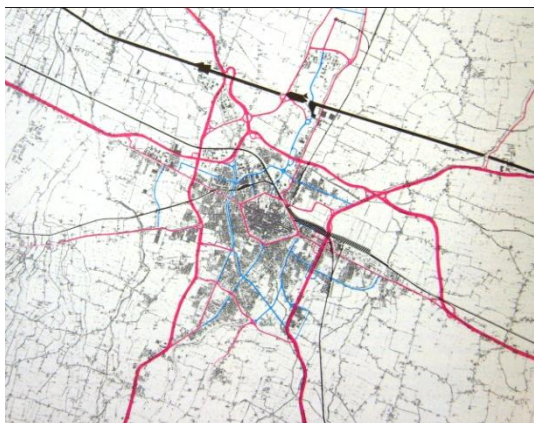
farebbe compiere una vera rivoluzione al sistema ferroviario centro-settentrionale, al quale dovrebbe corrispondere ovviamente una trasformazione analoga nel sistema ferroviario meridionale. Proprio il rilievo che le proposte del piano regionale dei trasporti avrebbero assunto a livello nazionale può spiegare le difficoltà che esso sembra aver incontrato e che hanno rappresentato sicuramente il più grosso ostacolo per l'ipotesi di riorganizzazione metropolitana emiliana.

La proposta della metropolitana regionale era una proposta realistica che però avrebbe potuto aggravare la crescente polarizzazione sulla via Emilia, che le dinamiche di sviluppo continuavano a privilegiare tendendo a saldarsi in una pericolosa continuità fisica. Il rafforzamento e la maggior integrazione della spina centrale avrebbero potuto quindi migliorare l'efficienza del sistema, andando però ad aggravare gli squilibri interni col rischio di non ottenere la rivalorizzazione urbana sperata.

Le strategie che il nuovo Piano propose sembravano conciliare una duplice esigenza: quella, da un lato, di integrare più efficacemente la città nel sistema regionale-metropolitano (per favorire il rinnovamento dell'apparato produttivo e il conseguimento di più elevati traguardi di sviluppo) e, dall'altro, quella di riprogettare la città esistente per migliorare la qualità della vita, rispondere ai nuovi bisogni sociali e combattere le "malattie dello sviluppo" accumulate nei decenni della crescita espansiva. Duplice esigenza che riflette in modo trasparente quel concetto di "innovazione nella continuità" che, come già sottolineato, ha caratterizzato il dibattito e le riflessioni sul nuovo corso pianificatorio.

E' inoltre significativo il ricorrente richiamo ad intese che debordavano largamente dalla sfera pubblica per coinvolgere le forze economiche e le parti sociali della città e della Provincia. *"È sulla base di queste intese che il nuovo Piano ha sviluppato le sue strategie, sostanzialmente riconducibili a tre linee principali:*

1_ l'efficienza funzionale. [...] E' questo uno degli aspetti in cui più tipicamente continuità ed innovazione si coniugano, poiché (mentre il Piano del 1967 è stato in gran parte attuato appoggiando i diversi interventi sulla viabilità allora esistente) il nuovo Piano basa le proprie proposte di riassetto proprio sulle innovazioni

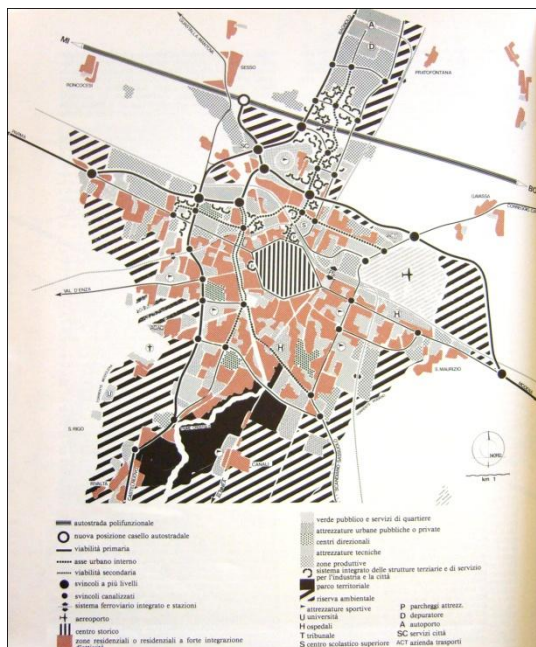


48_ schema della viabilità. Sono indicati: in nero l'autostrada, in rosso (linea pesante) i percorsi principali di livello provinciale e comprensoriale, in rosso (linea sottile) la viabilità primaria urbana, in blu la viabilità secondaria e gli assi urbani interni, in nero (linea sottile) la ferrovia

infrastrutturali sostanzialmente disegnate già dal Piano del 1967. Una grande T, saldamente allacciata a nord all'autostrada Milano-Bologna e ben connessa con la ferrovia (il nuovo piano regionale dei trasporti prevede il potenziamento delle linee trasversali Sassuolo-Reggio-Guastalla e Ciano d'Enza-Reggio, oltre al riuso in chiave metropolitana dell'asta principale Piacenza-Bologna) viene a costituire l'ossatura portante dell'intero sistema urbano. La realizzazione di questa grande T (di cui l'asta superiore, costituita dalla tangenziale Nord, variante alla via Emilia, era già in fase avanzata di costruzione) modificherà radicalmente l'assetto dell'accessibilità – oggi ancora sostanzialmente appoggiato all'asse di attraversamento della V. Emilia - e in particolare non potrà non conferire valore strategico alle aree a nord, attorno al punto di connessione col sistema autostradale.

- 2_ *l'integrazione delle diverse funzioni urbane. [...] Ciò propone indubbiamente un impegno di lavoro minuto e capillare (di ricuciture, innesti, riusi: ecco di nuovo la continuità col passato) sulla città esistente e sul forese: ma costringe anche ad interessanti cambiamenti di rotta rispetto al passato, in particolare rispetto ai piani attuativi elaborati nella logica della legge ponte. È per questo aspetto che il nuovo Piano sembra sposare più risolutamente quella filosofia del "recupero urbano" che si è progressivamente imposta nel dibattito culturale italiano degli anni '70 - con così scarsi riscontri operativi!*
- 3_ *la riorganizzazione delle attività produttive. [...] Senza dubbio [è] uno dei temi di fondo dell'esperienza di pianificazione reggiana. Tema che si collega perentoriamente a quello del coinvolgimento delle forze economiche e sociali nel processo di formazione del Piano e della sua gestione. Il Piano infatti, mentre riconosce ai settori più maturi (industria e artigianato, terziario tradizionale) una parte importante nel recupero e nella ricucitura dell'esistente, attribuisce ai settori più innovativi (il terziario avanzato legato alla produzione, le funzioni superiori per l'innovazione tecnologica e culturale, le nuove attrezzature di rilievo regionale, ecc.) il compito preciso di modellare le nuove configurazioni*

urbane, soprattutto nelle aree meno consolidate, come tipicamente quella a nord. [...] Questo compito non potrebbe essere assolto se l'Amministrazione attraverso il Piano dovesse limitarsi al ruolo tradizionale di controllo e di disciplina di processi di sviluppo decisi altrove, in piena autonomia e reciproca indifferenza, dagli operatori privati"³¹.



49_ schema di sintesi del progetto previsto dal PRG

Mentre la zona industriale comincia a concretizzarsi nell'area di Mancasale, a nord oltre l'autostrada, il ruolo centrale tra le linee strategiche del nuovo piano può essere affidato alla trasformazione della zona a nord del centro storico, a cavallo della tangenziale in costruzione ed attorno al casello autostradale; è in questa zona che è stata proposta la fondamentale cerniera fisico-funzionale della città col sistema metropolitano regionale, le più cospicue virtualità espansive ed i più vistosi cambiamenti rispetto al Piano in vigore. Nel Piano del 1967 infatti questa si presentava come una zona "bianca", con la trasparente intenzione di contenere quell'erosione dello spazio rurale che si era manifestata negli anni '60. Intenzione in parte tradita dal momento che la zona Nord si presentava come una mescolanza disorganica di aree libere e precariamente coltivate e di aree occupate da attività assai eterogenee (fra cui la principale area d'espansione industriale/artigianale): un paesaggio sgangherato che ha certamente alterato in modo imprevisto il rapporto della città col suo contesto rurale.

Alcuni connotati della proposta alimentano il timore di un'operazione in qualche modo avulsa dal contesto urbano ed altamente specializzata, bruscamente gettata nella campagna esterna (secondo la vecchia logica mai sconfitta dei centri direzionali) che andrebbe ad esaltare i problemi della città esistente. Il programma d'interventi, riguardante una zona adiacente al centro storico, sembra però configurarsi come un programma articolato di riordino/riqualificazione di una zona già notevolmente compromessa con una mescolanza d'usi e di strutture, non come un programma compatto e indivisibile di nuova edificazione in un'isola monofunzionale: e ciò riduce il rischio di un impatto traumatico e dirompente, anche perché obbligherà ad una più morbida articolazione temporale degli

³¹ Roberto Gambino, *Il nuovo PRG di Reggio Emilia*, in "Urbanistica", n. 76-77, dicembre 1984

interventi. Infine, dal punto di vista economico-funzionale, la proposta si presenta come una risposta a domande reali, a bisogni già maturati o ad intese concrete già sviluppate con le parti interessate: e ciò sembra allontanare il rischio della speculazione immobiliare.

La proposta della zona nord si può delineare col concetto di "pianificazione progettuale": concetto utilizzato per designare il ruolo attivo dell'operatore pubblico, la sua capacità d'intervento nella riqualificazione e, più in generale, la razionalizzazione della città e del territorio, in contrasto con la banale volontà di prefigurare astrattamente e di disegnare prima il futuro assetto urbano. Ciò che occorre, appunto, non era tanto la capacità di controllare e regolare ma la capacità di promuovere, di attivare, di mettere in moto interventi e meccanismi capaci di incidere sui contesti territoriali, consolidati o in lento movimento, tipici di questa fase storica.

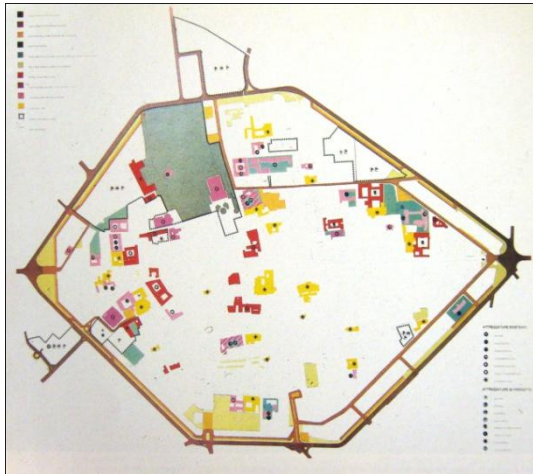
Sul piano urbanistico appare quindi evidente il disegno di riconsiderare la periferia urbana come una parte integrata della città mentre sul piano edilizio non c'è un'analoga corrispondenza con tali tematiche urbanistiche; il processo edilizio si distanzia infatti dai presupposti urbanistici diventando la sola esclusiva possibilità per la formazione di nuovi fatti urbani in quanto, negli anni '80, la filosofia del progetto edilizio fa riferimento alla possibilità di costruire parti di città come momenti per la riscoperta della nuova identità di un luogo. *"Possiamo definire frammenti architettonici alcuni progetti e realizzazioni di qualità compositiva che cercano non un confronto nel recupero e ricucitura delle parti esistenti, bensì il privilegio della singola architettura come elemento ordinatore dello sviluppo urbano"*³². Vengono così realizzate importanti opere che propongono se stesse come sola finalità di ricerca espressivo-formale: un esempio è il Tribunale, realizzato proprio nella zona di trasformazione a nord del centro storico.

L'obiettivo di ridefinire e riqualificare le lacerazioni create dalle successive espansioni del tessuto urbano lascerà alcune aree in eredità al successivo PRG.

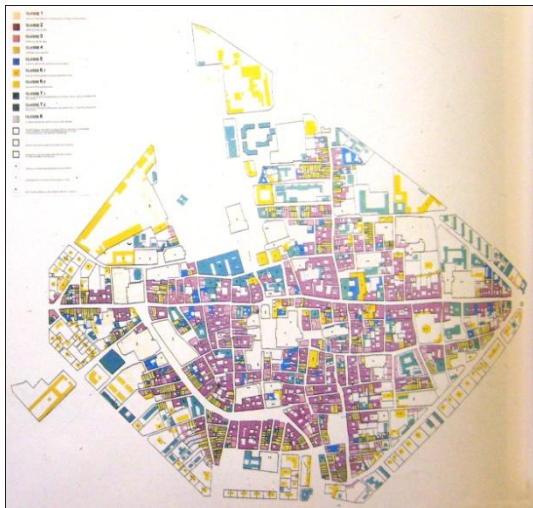


50_ facciata del Tribunale, realizzato nell'area di trasformazione a nord del centro storico

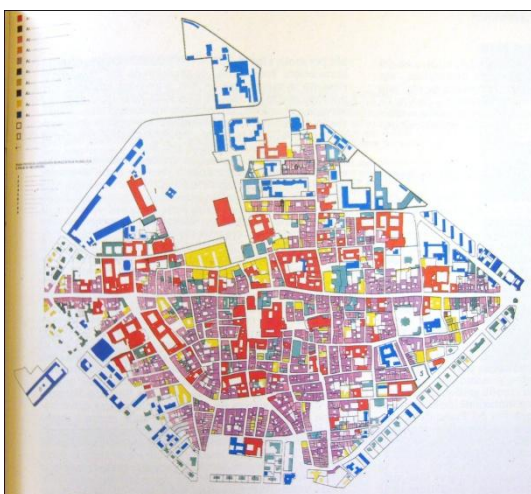
³² Sergio Zanichelli, *Itinerari reggiani di architettura moderna*, Alinea editrice, Firenze 1991



51_ piano dei servizi pubblici e della viabilità del centro storico



52_ classificazione tipologica del centro storico. Perimetrazione delle unità edilizie classificate in base alla tipologia, dell'edilizia otto-novecentesca e di recente costruzione



53_ piano operativo della conservazione del centro storico

Nel nuovo Piano di Reggio non sono più i PPA (Piani Pluriennali di Attuazione) a costituire i momenti fondamentali di verifica dei Piani e di raccordo con le dinamiche reali, qui è il Piano stesso a costituire strumento di programmazione, già accuratamente calibrato sulle opportunità, sulle risorse spendibili e sulle necessarie intese operative con le parti sociali. Tutto questo non significa che tra il Piano Regolatore ed i concreti momenti attuativi il rapporto sia meccanico e diretto. Al contrario, proprio la concezione della città e del territorio come sistema dinamico e complesso impone uno stile di pianificazione fondato su criteri di elasticità, adattabilità, di rifiuto di schemi e rigidità burocratiche: è dentro al Piano, o dentro ai suoi strumenti esecutivi, che sono ricercate la flessibilità e la modificabilità necessarie per assorbire l'imprevedibilità e l'incertezza di dinamiche complesse come quelle che caratterizzano gli attuali sistemi urbani e territoriali; la contrattazione poi è parte integrante della formazione delle scelte di Piano e non alimenta processi decisionali alternativi o indipendenti.

Il Piano di Reggio, come la maggior parte dei Piani di "ultima generazione", rifiutava l'astratta omogeneità delle zone ed abbracciava una concezione della città basata sull'integrazione e l'interscambiabilità delle funzioni, sulla compresenza e sulla ricchezza ambientale delle attività. Questa concezione ha orientato il superamento dello *zoning* tradizionale attraverso una micro zonizzazione tale da consentire una forte mescolanza delle diverse caratteristiche socioeconomiche e funzionali, mantenendo però una disciplina omogenea per porzioni, sia pur ridotte, di territorio. Il prezzo da pagare per consentire, o favorire, questa mescolanza e questa ampia mobilità delle funzioni sembra consistesse in un allentamento del controllo puntuale sulle trasformazioni d'uso del territorio: nessun limite era infatti posto al "peso" che ciascuna delle funzioni ammesse poteva assumere in ciascuna zona o in ciascuna area d'intervento, salvo il rispetto degli standard di parcheggio e delle altre dotazioni opportunamente differenziati per i diversi usi possibili.

Un altro punto significativo del rinnovamento dello strumento urbanistico riguarda la tutela dell'ambiente e dei beni culturali. Come per molti piani di quel periodo questo punto ha assunto grande rilievo, proprio in

relazione a quella svolta dallo sviluppo quantitativo allo sviluppo qualitativo che caratterizza la nuova prospettiva storica post-espansiva. Non stupisce quindi che il Piano abbia comportato una capillare schedatura di tutto il patrimonio edilizio, con particolari e sistematici approfondimenti per tutti i beni d'interesse storico-culturale; cosa non nuova ma che assume un significato particolare visto il tentativo di operare prevalentemente sulla città esistente, recuperandone i valori e la qualità culturale. Ma anche qui la considerazione analitica del patrimonio culturale non sfocia in una normativa vincolistica particolarmente sofisticata: molte norme possono anzi apparire troppo povere. *“La spiegazione sta, ancora una volta, nel fatto che l'attenzione del Piano non è rivolta al vincolo, alla prescrizione, ma all'indicazione progettuale, all'orientamento che può essere impresso alle trasformazioni urbane a partire da una accresciuta consapevolezza dei valori e delle regole di trasformazione inscritte nell'eredità storico-culturale”*³³.

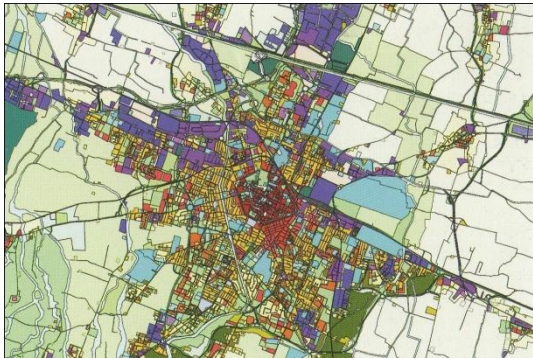
Se si guarda attentamente, non è difficile vedere che questa esperienza emiliana è attraversata dalla ricerca dell'efficacia della pianificazione. Il lungo e paziente lavoro di confronto e coinvolgimento nella formazione del Piano, l'estenuante raccolta preventiva dei consensi riflettono non tanto i rituali partecipativi della democrazia di base, quanto piuttosto l'esigenza di una verifica preventiva di fattibilità operata con tutti i principali soggetti interessati: soggetti che, in una situazione socioeconomica articolata come quella reggiana, costituiscono un ampio ventaglio dello schieramento sociale.

L'interesse dell'esperienza di Reggio sta, di conseguenza, più sul piano politico-culturale che non sul piano tecnico-disciplinare.

nel frattempo le città calano in termini di residenti ma continuano a crescere (per inerzia) in termini di volume, per effetto dello sviluppo intensivo e quantitativo i rischi ambientali aumentano e il traffico collassa, il deficit della spesa pubblica legata ai servizi sul territorio cresce vertiginosamente e, ad aggravare la situazione, l'eccesso di norme che via via si sono sovrapposte a livello statale,

*L'ultimo PRG
(1999)*

³³ Roberto Gambino, *Il nuovo PRG di Reggio Emilia*, in *“Urbanistica”*, n. 76-77, dicembre 1984



54_ PRG Campos Venuti, Oliva, Zoppi 1999

regionale e locale produce mediocre urbanistica, cattiva architettura e danneggia le attività economiche e imprenditoriali.

“E proprio quando l’urbanistica espansiva raggiunge il suo apice si avverte l’esigenza di mettere in atto un’inversione di tendenza opposta ai canoni dell’urbanistica classica”³⁴. Nei primi anni '90 infatti la spinta riformista investe tutta l'urbanistica italiana e Reggio Emilia diventa sede delle prime esperienze innovative: le sue esigenze specifiche coincidono pienamente con il movimento riformista.

L’Amministrazione Comunale, sentendo l’esigenza di un aggiornamento e di una rilettura della pianificazione precedente, già nel '92 inserisce tra i programmi della legislatura la revisione del PRG vigente e nel 1994, dopo una prima serie di analisi, studi e ricerche, prepara un progetto preliminare (consulenti Arch. G. Campos Venuti, Arch. F. Oliva e Arch. M.C. Zoppi) che suggerisce la nuova strategia "ecologica", richiesta dalla città, e il nuovo modello attuativo destinato a sostituire l'esproprio (ormai inapplicabile per i costi insopportabili) con la "perequazione urbanistica".

Il nuovissimo meccanismo attuativo avrà bisogno di tempo per essere compreso e condiviso, così il Piano Regolatore Generale sarà adottato solo nel 1999.

L’indagine urbanistica sullo stato di fatto ha permesso di individuare sul territorio delle zone, urbanizzate e non, con caratteristiche omogenee, sulle quali applicare gli opportuni correttivi a seconda degli usi che si proporranno. La proposta è quella di assegnare a tutte le aree di trasformazione e di espansione, nell’ambito delle fasce omogenee e di comparti d’intervento, indici di edificabilità territoriale unificati. *“In questo modo non si determina nessun privilegio e si confermano le regole di mercato ed i naturali processi della rendita fondiaria”³⁵.*

Si pensa inoltre di generalizzare, in tutti i comparti di trasformazione e di espansione, l’applicazione di alcuni standards ambientali ed ecologici (la percentuale di superficie permeabile e di superficie non edificata, la quota di alberature da mettere a dimora lungo le strade e nei giardini, oltre ad una più elevata disponibilità di garages e di parcheggi, nonché la salvaguardia e

³⁴ Enrico Manicardi, Carlo Pellacani, *Reggio nel 2000*, Consulta, Reggio Emilia 1999

³⁵ *POLIS*, n°1, giugno 1994

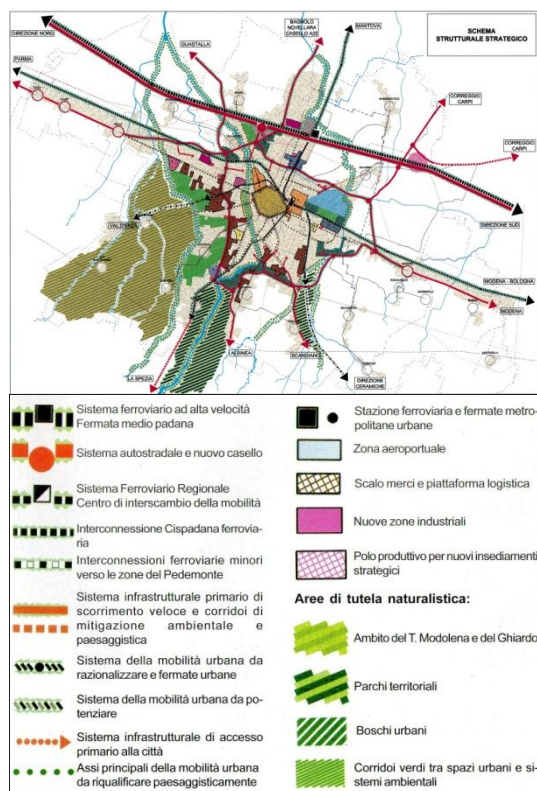
l'accrescimento del potenziale ecologico-ambientale della città).

L'aspetto della sostenibilità è infatti uno tra i temi principali del Piano, il quale definisce un sistema di *cunei verdi di penetrazione*, sia agricoli, sia attrezzati a parco pubblico (peraltro già individuati nel vecchio Piano del '67), muovendosi verso la costruzione di una rete ambientale integrata e interconnessa. Una delle politiche suggerite dal piano è quello *dell'ambiente da connettere*: reti artificiali (strade e ferrovie), reti verdi (sistema del verde) e reti blu (sistema delle acque).

*"Il tema di fondo non è più la crescita del sistema urbano ma la sua rigenerazione nell'ambito di un contesto ambientale e agricolo non più aggredito da continue espansioni urbane"*³⁶.

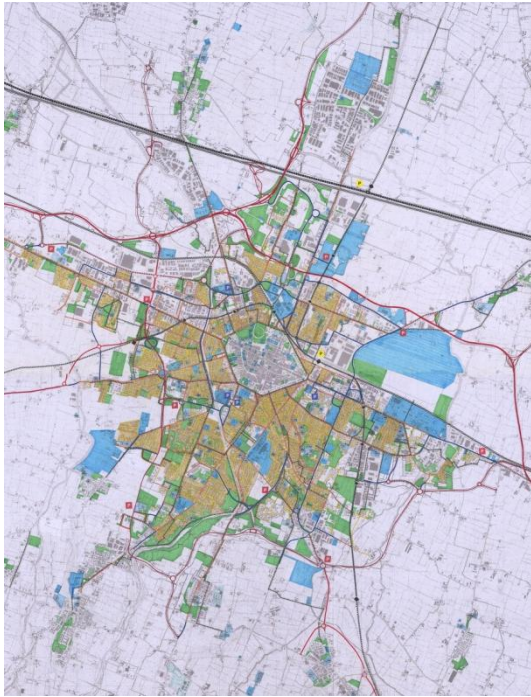
Forti dell'esperienza dei Programmi di Riqualificazione Urbanistica (PRU) avviati dalle Regioni, la nuova urbanistica va verso lo sdoppiamento del vecchio PRG restituendo oltre al Master Plan (schema strutturale di indirizzo strategico, ambientale e politico per le nuove funzioni qualificanti della nuova idea di città), i Piani Operativi di attuazione del Master Plan per gli interventi di riqualificazione, o di nuova edificazione, riguardanti comparti della città esistente nonché piccole quote di territorio inedito che risulti contiguo alla città costruita, non solo nel capoluogo, ma anche nelle frazioni. Oviando al limite costituito da un unico strumento urbanistico, attraverso i Piani Operativi d'attuazione, al Comune rimane il compito della regia, del controllo e dello stimolo verso la progettualità, il capitale e l'imprenditoria privata.

Il processo di formazione del Piano rivolto agli insediamenti deve procedere di pari passo con la problematica dei servizi, che siano di quartiere o di livello urbano (parchi, ospedali, scuole superiori). Sempre nel campo dei servizi va inserita la progettazione della rete di grande viabilità: in particolare per quanto riguarda il completamento dell'asse nord-sud e la sua prosecuzione verso l'Appennino con la nuova S.S. 63 (non ancora realizzata e reinserita tra gli obiettivi del PSC), nonché i nuovi tracciati delle tangenziali sud ed est, lo spostamento del casello autostradale e realizzazione del Centro di Interscambio della Mobilità



55_ schema strutturale strategico. Sono riportate le politiche ambientali, le politiche insediative e le politiche della mobilità

³⁶ Enrico Manicardi, Carlo Pellacani, *Reggio nel 2000*, Consulta, Reggio Emilia 1999



56_ sistema della viabilità, della mobilità e dei servizi



57_ area soggetta a PRU d'iniziativa di ACLI-IACP. Interessa le zone del Parco del Popolo, del quartiere Gardenia (ex aree industriali Lombardini e Consorzio Agrario Provinciale), dell'ex Foro Boario e del Macello

(anche questi, non attuati, verranno ripresi dal PSC), oltre che alla razionalizzazione della viabilità esistente.

Un altro aspetto strategico riguarda l'incentivazione all'uso del mezzo pubblico: sia convertendo a metropolitana di superficie la tratta delle linee ferroviarie minori (intervento molto impegnativo e tutt'oggi non ancora realizzato), che circonda a nord il centro urbanizzato, sia prevedendo una rete di autobus elettrici che raggiunga il centro dalle quattro direttrici principali; ciò comporterà la realizzazione di parcheggi scambiatori e dissuasori. La nuova linea ferroviaria ad alta capacità (TAV) con la sua stazione Mediopadana che fiancheggia l'autostrada è l'elemento di transizione fra la città generalizzata (che sovrappone confusamente ogni modalità di trasporto) e la città tematica (che specializza altamente e separa le forme di trasporto pubblico e privato); inoltre ospedali, stazioni, centro storico, grandi impianti sportivi e aree verdi per il tempo libero dovranno essere raggiunti con mezzi di trasporto ad alta capacità e frequenza, tendenzialmente ZEV (Zero Emission Vehicle), nonché attraverso una fitta rete di piste ciclabili, ponendo così le basi per un'alternativa al mezzo privato.

La viabilità non sarà più intesa come *nastro rettilineo* ma come zona irregolare accompagnata da fasce alberate, dune artificiali e barriere antirumore seguendo i principi dell'*ecologia delle infrastrutture* come ulteriore aspetto dell'integrazione tra ambiente e urbanistica.

Per attuare le indicazioni del Piano, il soggetto pubblico definisce il disegno della città nell'ambito della propria programmazione, progetta localizzazioni e forme, decide sugli usi e sulle utilizzazioni quantitative dei diversi territori. Il soggetto privato attua il disegno e lo realizza da solo o in alleanza con altri soggetti di analoga categoria. Sono inoltre possibili convergenze fra pubblico e privato per il recupero e il riutilizzo dei contenitori storici e uno stretto rapporto per la realizzazione di importanti strutture per la mobilità. Per cercare nuove vie di uscita dalla crisi, l'Amministrazione Comunale attua una politica di totale disponibilità al dialogo e al confronto con gli imprenditori locali, e non, su questi temi specifici.

Per quanto riguarda poi le aree dismesse o di ristrutturazione urbana, queste sono il fulcro dell'intervento pianificatorio, "rappresentano

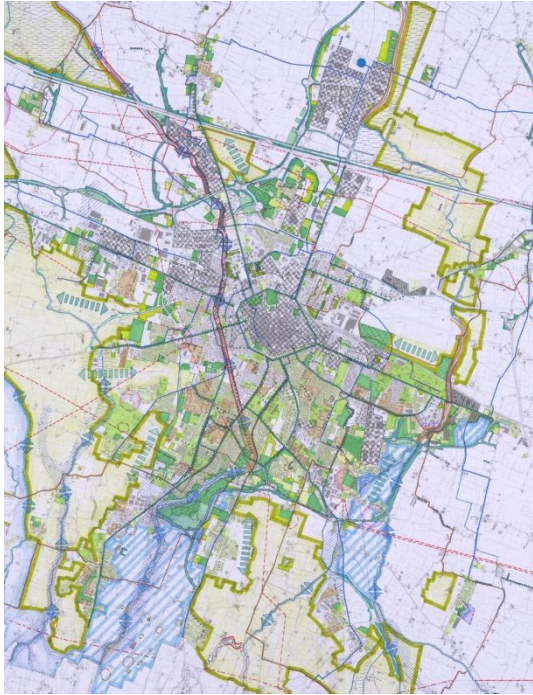
volumetrie esistenti che permettono una minor espansione e posseggono caratteristiche logistiche eccezionali per ricomporre il quadro urbano essenziale: *“da buchi neri veri e propri a nuovi pezzi di città moderna”*³⁷. Gli usi dovranno garantire polifunzionalità tramite un mix funzionale, nell’ambito delle compatibilità possibili, e le tipologie d’intervento varieranno a seconda che si privilegi il recupero o la demolizione ex-novo rendendo obbligatoria, in quest’ultimo caso, la preventiva bonifica di aree industriali dismesse.

Il Piano del 1999 *“si era dato esplicitamente l’obiettivo di intervenire per la qualificazione della città esistente, ma si era scontrato con le difficoltà provocato dalla legislazione nazionale vigente, cioè con il PRG immediatamente prescrittivo per qualunque intervento con la necessità di riproporre nel nuovo piano le previsioni non attuate residue su aree inedificate [...] del vecchio piano da sostituire”*³⁸. Per la riqualificazione di aree già edificate vennero quindi scelte aree dismesse delle quali era immediata la disponibilità all’attuazione della proprietà privata o pubblica. Fu quindi un buon risultato che le previsioni di riqualificazione della città esistente arrivarono al 20% di tutte le previsioni residenziali e terziarie.

L’industria reggiana, ormai concentrata nella zona industriale di Mancasale e ad ovest lungo la via Emilia, con rari episodi ad est e a sud, ambisce a diventare un polo di richiamo nell’area padana. Per questo saranno studiate le proposte di differenziare, anche in sede urbanistica, le zone per l’industria da quelle per l’artigianato facendo riferimento alle dimensioni, alle localizzazioni ed agli standards. Prende piede la convinzione che non sia più opportuno mantenere la presenza residenziale in area produttiva. La definizione delle localizzazioni con cui soddisfare il fabbisogno è un problema importante, da affrontare alla luce del quadro ecologico ambientale elaborato; vanno evitate le concentrazioni eccessive, va evitata la diffusione a pioggia e va ricercata la congruenza dei nuovi insediamenti con tutti gli elementi territoriali, sociali, ambientali, viari dei trasporti esistenti e da attuare.

³⁷ POLIS, n°1, giugno 1994

³⁸ Giuseppe Campos Venuti, *Città senza cultura. Intervista sull’urbanistica*, Editori Laterza, Bari 2010



58_proposte per il sistema ambientale



59_proposte di riqualificazione degli spazi aperti della città storica

Oltre all'impegno per la revisione delle regole e delle normative di pianificazione, resta vivo l'interesse per la progettazione architettonica; qualità dello sviluppo e qualità del progetto sono quindi gli obiettivi attraverso i quali realizzare un intreccio disciplinare tra urbanistica ed architettura.

Tra gli obiettivi del piano vi è anche l'organizzazione di un sistema del verde che coinvolga l'intero territorio con l'ambizione di trasformare i prati incolti della periferia urbana in boschi ed aree verdi per il tempo libero; si aspira anche a ritrovare il contatto con l'acqua, da tempo perduto, attraverso l'organizzazione di parchi attrezzati a ridosso dei principali corsi d'acqua della città (torrente Costolo e Rodano).

Nel centro storico sono previsti interventi di riqualificazione degli spazi pubblici per incentivare l'afflusso e la sosta delle persone, per creare delle isole per l'incontro, il relax e l'interazione dei cittadini.

Il Master Plan suggerirà di mettere in sintonia funzioni fino a quel momento distoniche quali mobilità, ambiente, residenza, servizi e attività produttive; allo stesso tempo un piano globale per la logistica delle persone, delle merci, dell'energia e delle telecomunicazioni consentirà di ottimizzare i flussi di traffici nella città e favorirà le relazioni sul territorio. *"Dall'urbanistica finalizzata alle costruzioni della città materiale (quella costruita) si passerà all'urbanesimo quale politica in grado di mettere in rete ogni livello di relazione, locali e globali (reti corte che comunicano e interagiscono con le reti lunghe)"*³⁹: questa è una delle principali ambizioni del programma.

Le linee per il nuovo PRG sembrano prefigurare e consentire la progettazione di una città più ecologica ma anche esteticamente migliore e socialmente più vivibile. Il PRG del 1999, che ha contribuito fortemente a maturare la strategia della perequazione urbanistica della *Legge Regionale 20/2000*, sarà l'ultimo approvato dalla Regione, nel 2001, a riforma già approvata. Numerose aree vedranno attuate solo in minima parte le previsioni del piano che le riguardano, di conseguenza molti impegni assunti dal Piano del '99 verranno confermati dall'attuale PSC, piano della trasformazione

³⁹ Enrico Manicardi, Carlo Pellacani, *Reggio nel 2000*, Consulta, Reggio Emilia 1999

improntato sulla linea del precedente Piano Regolatore Generale.

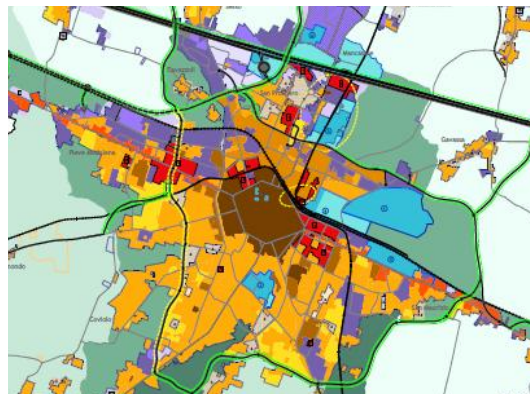
Il rapidissimo aumento degli immigrati, in genere ben inseriti nel tessuto produttivo e sociale locale, e il buon andamento produttivo del sistema industriale hanno prodotto inevitabilmente nuove presenze sul mercato e stimolato un vero e proprio surriscaldamento della produzione edilizia, con i tassi di crescita da primato. E il mercato ha risposto sfruttando in modo esasperato le possibilità normative di realizzare edifici nella "porosità" del tessuto urbano.

Forse per offrire un'alternativa a questa negativa scelta del mercato, il Comune adotta un Programma Pluriennale di Attuazione (PPA) sovradimensionato, col risultato di sommare alle iniziative edilizie puntuali una quantità di piani particolareggiati superiore al *trend* di attuazione del PRG. Ed è allora che il Comune decide di avviare il Piano Strutturale Comunale, di cui alla *L.r. 20/2000*.

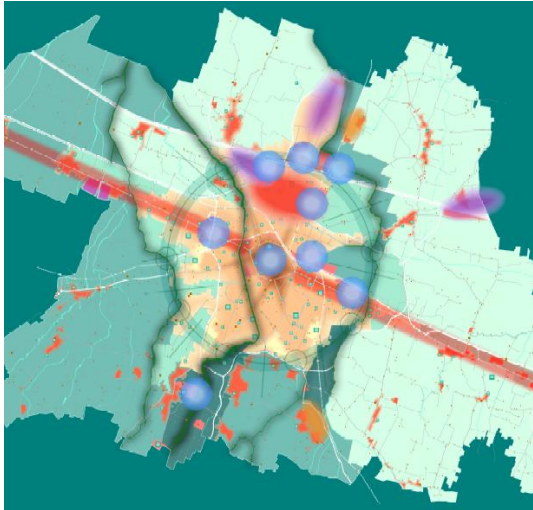
Presentato nel 2008, il PSC, ancora in attesa di approvazione, è stato adottato il 6 aprile 2009 insieme al nuovo Regolamento Urbanistico Edilizio e al Piano dei Servizi. Il PSC è la cornice entro cui collocare le politiche di settore, assicurando coerenza e riconoscibilità al complesso di azioni che contribuiranno a cambiare la città attraverso piani settoriali comunali (Piano Urbano della Mobilità, Piani ambientali e del verde, Piano per il centro storico, Piano dei Servizi, ...) in stretto rapporto con il PTCP (Piano Territoriale di Coordinamento Provinciale) e il PTR (Piano Territoriale Regionale).

Il PSC, ponendo al centro le nuove forme di partecipazione e responsabilizzazione diffusa, conferma la nuova urbanistica riformista: fine dell'"urbanistica a cascata", si crea invece una relazione feconda tra architettura e urbanistica, fra piano, esplorazioni progettuali, progetti urbani e questioni sociali. E tutto perché i cambiamenti legati alla globalizzazione inducono a rileggere analisi, in genere precocemente invecchiate, e a ridefinire traiettorie per il futuro premendo sulla leva dell'innovazione e del cambiamento.

Il Piano Strutturale Comunale (2008)



60_ ambiti programmatici del PSC e indirizzi per RUE e POC



61_ obiettivi, strategie e azioni di paino del PSC

Il PSC assume un orizzonte temporale di 15 anni, proponendo un'idea di città, un progetto di futuro fondato su cinque politiche trasversali:

1_ *Reggio città della sostenibilità ambientale*, assumendo il tema del limite dello sviluppo come ricerca di più avanzati equilibri tra consumi e risorse;

2_ *Reggio città del capitale sociale*. L'urbanistica deve assumere le emergenze sociali per contribuire a mantenere alti i livelli di solidarietà, promuovere l'edilizia residenziale e sociale (ERS), consolidare o ricostruire centralità urbane, identità e vivibilità dei luoghi per allontanare i rischi di marginalizzazione e ghettizzazione;

3_ *Reggio città della conoscenza e dell'innovazione*. Affiancare il "saper fare" reggiano a un modello di crescita fondato sulla conoscenza, sui saperi, la solidarietà, puntando sulla creatività, i talenti, il sistema universitario e la produzione culturale;

4_ *Reggio città pubblica*. Rafforzare la città pubblica, gli spazi aperti e di connessione, come luoghi del confronto e dello scambio. La direzione assunta per il centro storico, con gli interventi di riqualificazione del sistema delle piazze, di strade significative e di diversi complessi storici va diffusa, estendendo l'effetto città ai quartieri, alle ville, ricucendo e rivitalizzando gli spazi di relazione.

5_ *Reggio città europea*. Reggio è europea da sempre, pienamente integrata nei circuiti internazionali, con le sue aziende di punta, i prodotti tipici e la sua esperienza nel campo dei servizi. Deve però rafforzare questa collocazione, attingendo dalle migliori esperienze nei campi della mobilità sostenibile, della ricerca, dell'innovazione, della promozione territoriale e della cura per i luoghi della quotidianità. Reggio più europea negli stili di vita, nel modo di vivere le dinamiche urbane, nelle nuove forme di governarne e nelle politiche urbane costruite d'intesa tra pubblico e privato.

Il nuovo PSC individua poi tre linee progettuali:

- *città dei significati nuovi*: è quella da inventare nell'immagine simbolica e nelle funzioni, trasformando l'impianto esistente;
- *città dei significati da ritrovare*: è la città da recuperare, che ha perduto forze e identità, e richiede interventi di qualificazione e riordini significativi.

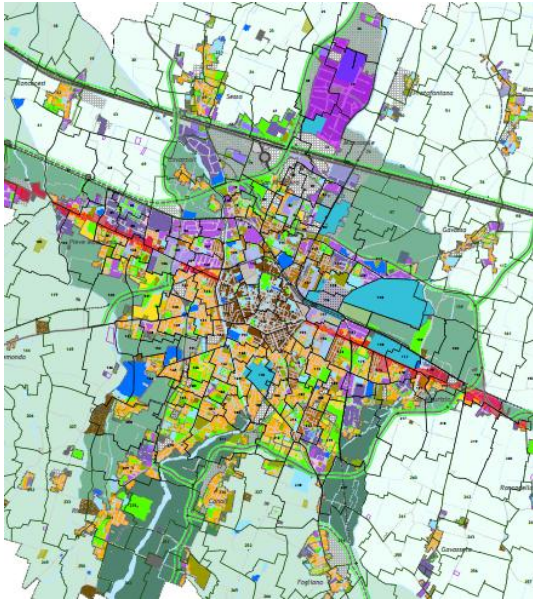
- *città dei significati da rigenerare*: è la città densa, ormai definita a livello spaziale e funzionale, formatasi attorno ai borghi storici, divenuti quartieri, da ammodernare con la gestione e manutenzione qualitativa dei tessuti esistenti.

A partire da queste idee per la città il PSC si articola in sei strategie (la città non si amplia, si trasforma; la città si trasforma e si rinnova; la città si riqualifica; la città si ammoderna; la città pubblica si rafforza; oltre la città, il territorio riconosce e valorizza le proprie risorse) suddivise in quindici azioni.

Il PSC di Reggio Emilia, anche per ciò che riguarda l'apparato cartografico, costituisce una vera e propria rivoluzione, rispetto ai piani che abbiamo visto trasformarsi lentamente per mezzo secolo senza però cambiare sostanzialmente le loro caratteristiche, direttamente esecutive.

Il carattere programmatico del nuovo PSC trasforma l'approccio alla città privata non meno che alla città pubblica: i diritti privati sono espressi come indirizzi, dunque il loro "dimensionamento" non è obbligatorio, ma solo una scelta strategica dell'operazione urbanistica. E non è espresso in quantità d'aree edificabili, ma in *carico urbanistico* complessivamente insuperabile. Di fatto, il rispetto degli indirizzi del PSC, anche per i diritti edificatori privati, sarà affidato ai successivi POC (Piano Operativo Comunale), il cui dimensionamento prescrittivo non dovrà superare il carico urbanistico sostenibile complessivo. Non è certo secondario l'effetto positivo per quanto riguarda l'eliminazione delle "varianti" che, per forza di cose, la prescrittività del PRG obbligava ad adottare per ogni modesto adeguamento alla realtà. E questa prassi finiva spesso per mascherare l'abitudine a varianti il cui scopo era, invece, favorire colpevolmente la rendita fondiaria, danneggiando e squalificando l'intero processo di piano. Tutto ciò non è più necessario col PSC programmatico: qualunque indirizzo del PSC sarà attuato tramite il POC e solo con questo diventerà prescrittivo. Restituendo così credibilità al processo di piano.

La programmaticità del PSC, combinata con la perequazione urbanistica, avrà il merito di eliminare il depauperamento a cui la città pubblica era obbligata dalle vecchie leggi.



62_ sintesi delle previsioni del RUE

Le previsioni del POC sono dimensionate su cinque anni e scadono se in questo tempo non si traducono in strumenti esecutivi, cioè in Piani Urbanistici Attuativi (PUA), che possono prendere forma di veri e propri *progetti urbani*. I parametri urbanistici saranno forniti dal PSC che sarà dunque un programma esplicito ma di attuazione flessibile.

Al PSC e al POC la riforma regionale ha aggiunto un terzo strumento urbanistico, destinato a governare quella parte della città esistente in cui lo stesso PSC non prevedeva trasformazioni radicali; questo strumento denominato Regolamento Urbanistico Edilizio (RUE), a esaltarne l'aspetto normativo, è indirizzato a governare quella gran parte di città esistente destinata alla manutenzione o a trasformazioni leggere.

Il PSC ha l'obiettivo di trasformare gradualmente la città attuale scegliendo le parti che più necessitano di trasformazione, ma anche quelle che vi si prestano meglio, con nuove presenze qualificanti; un esempio sono le aree inedificate intorno alla stazione Mediopadana o i residui non utilizzati del vecchio PRG (che riservava solo un quinto delle previsioni totali alla riqualificazione di aree già edificate).

L'altra coraggiosa scelta strategica del PSC di Reggio riguarda la dimensione degli indirizzi previsionali. L'indirizzo fisiologico del *trend* residenziale è coerente con la scelta di riqualificare la città, indicando alla produzione edilizia la via della qualità, alternativa a quella della quantità; e insieme alla sostituzione del patrimonio edilizio invecchiato, rilancia le abitazioni sociali (ERS), che negli ultimi decenni, anche a Reggio, sono state troppo largamente privatizzate, ma alle quali la nuova legislazione riformista permette di tornare a occupare posizioni significative.

“Il PSC di Reggio Emilia è riuscito a dimezzare l'indirizzo previsionale abitativo, rispetto all'ultimo trend della produzione edilizia. [...] Altra scelta innovativa, [...] quella di aver ridotto le previsioni su aree libere da costruzioni a un terzo di quelle che trasformano la città esistente. [...] un piano urbanistico basato non più su zone d'espansione, magari interstiziali, comunque esterne alla città consolidata, ma al contrario, su poli di eccellenza

che programmano la trasformazione della città non era mai stato adottato in Emilia Romagna e in Italia"⁴⁰.

Meno problematico per gli indirizzi del PSC il tema delle previsioni di aree per la produzione, anche perché a Reggio queste presentano l'originale condizione di una domanda che non aspira a delocalizzare a scopo speculativo ma a rilocalizzare in aree più ampie nello stesso comune. Le scelte selezionate sono un ragionevole completamento della zona di Mancasale, una nuova zona "ecologicamente attrezzata" a Prato Gavassa, ai confini orientali del comune, e una serie di completamenti qualificati nelle zone industriali esistenti, specialmente nel quadrante nord-occidentale.

Il PSC inoltre persegue l'obiettivo della sostenibilità a cominciare dal clamoroso obiettivo di ottenere in tutti gli ambiti territoriali di intervento, con la sola esclusione delle zone produttive, un tasso di permeabilità del suolo pari al 70% delle aree impegnate da trasformazioni; e se da un lato l'alta percentuale di riqualificazioni urbane eviterà certamente nuovi consumi di suolo, questa politica sostenibile sostituirà suolo urbano usato male, perché quasi tutto impermeabilizzato, con suolo urbano usato benissimo, perché la sua alta permeabilità e le piantumazioni avranno valore ambientale ben superiore a quello agricolo.

Dal punto di vista del disegno urbano, il PSC ha una sua spina dorsale nella "rete dei poli d'eccellenza", ovvero dei luoghi di pregio che costituiscono le opportunità più interessanti e concrete su cui puntare per costruire il futuro di Reggio e il sistema di relazioni materiali e immateriali che essi sviluppano. Luoghi a forte valenza storica e simbolica alcuni, altri fortemente innovativi da progettare, ma dotati comunque di elevata carica identitaria e forte riconoscibilità. Su queste polarità urbane i processi di trasformazione in atto prevedono l'insediamento di funzioni rilevanti, destinate a intercettare risorse economiche, umane e culturali. Il termine "polo", vuole sottolineare proprio il fatto che i progetti, avviati o da avviare, dovranno innescare azioni virtuose, le cui ricadute positive coinvolgano l'assetto complessivo della struttura urbana e territoriale. Nell'insieme i poli d'eccellenza, alcuni dei quali collegati emblematicamente dalla linea della navetta ferroviaria

⁴⁰ Giuseppe Campos Venuti, *Città senza cultura. Intervista sull'urbanistica*, Editori Laterza, Bari 2010



63_ documento preliminare di PSC. Opportunità di paesaggio

tra la vecchia e la nuova stazione, costituiscono vere opportunità per le trasformazioni urbane, ma anche per la visibilità e riconoscibilità di Reggio all'esterno, e per la sua competitività.

Coniugare sempre più mobilità e urbanistica, completando le opere in corso, investendo, come sta accadendo, su opere e iniziative che incidano sulla domanda e sulle alternative all'automobile: più piste ciclabili, più servizi innovativi, più trasporto collettivo, più ferrovia, con al centro un servizio ferroviario metropolitano di superficie (le tre ferrovie locali); regolazione della sosta e parcheggi scambiatori e una città più compatta, che favorisca la mobilità alternativa. Queste le scelte del PSC e del Piano Urbano della Mobilità approvato. Non aggiungere alla programmazione attuale nuove grandi aree produttive e residenziali, ma operare in una logica di qualificazione, più che di espansione. Basta "villaggetti" in zone agricole dismesse, che generano conflitti e problemi sociali, sottraendo territorio alla produzione agricola. Evitare saldature, ai confini comunali, tra frazioni e ambiti urbani: tutelare i varchi ancora liberi, soprattutto lungo le grandi infrastrutture, non aggiungendo nuovi insediamenti lungo la via Emilia. Il PSC, affiancato dal recente Piano del verde, amplia le tutele, indica sette possibili nuove aree boscate e la messa a dimora di 300.000 nuove piante, la creazione di corridoi verdi e la valorizzazione dei cunei verdi che si innestano nel tessuto urbano, la realizzazione di un paesaggio riconoscibile in cui dare nuova vita ai principali corsi d'acqua, creando reti ecologiche lungo il Modolena, il Rodano e il Crostoso che favoriranno la formazione di una cintura verde per la città.

“La ricerca è sempre la stessa: una città migliore, dove continuo sempre più le persone e la loro qualità di vita. Serve dunque la consapevolezza delle contraddizioni in atto, ma anche delle straordinarie opportunità che offre la città contemporanea. E' necessaria una prova di orgoglio comune, capace di lenire le paure e suscitare ancora speranze e fiducia nel futuro. L'urbanistica e il governo del territorio da soli non bastano, naturalmente, ma possono offrire un'idea di città, un orizzonte in cui riconoscersi, un insieme di azioni e regole condivise, un piano che sia sfondo e riferimento per ogni azione significativa e per le politiche di settore. Innovare con

decisione, abitare il mondo con la propria storia, cambiando, ma senza perdersi. Anzi, la forza del nostro futuro sta anche nella nostra capacità di riproporre, su basi nuove, le vocazioni e le vere eccellenze costruite nel tempo, perché [...] le radici dello sviluppo sono anche nel valore inimitabile della storia”⁴¹.

⁴¹ Ugo Ferrari, *Per una città delle persone*, in “Urbanistica”, n. 137, settembre-dicembre 2008

PROPOSTE PROGETTUALI PER IL TESSUTO DELLA CITTA' PERIURBANA

Il riuso della città “I contributi offerti dalla letteratura urbanistica, a partire dagli anni novanta, individuano nella città compatta il modello preferenziale di sviluppo sostenibile da perseguire. Tale modello trova fondamento nella tesi che politiche di densificazione urbana possano essere in grado di ridurre sensibilmente lo stress ambientale e di offrire al contempo un ambiente cittadino più attraente”⁴².

Il modello di sviluppo urbano sostenibile per le città europee diventa quello dei centri storici, densamente costruiti e abitati, visti come luoghi ideali in cui vivere e lavorare. In tal senso si delineano diverse linee di azione, tese a evitare la rigida separazione delle diverse attività urbane, a recuperare, quando possibile, il patrimonio edilizio esistente concentrando la nuova edificazione su aree abbandonate interne e salvaguardando in tal modo le aree libere naturali, fondamentali per la capacità locale di trattare il carico inquinante mantenendo invariata la qualità ambientale. Per questi motivi la *città diffusa* è accusata di produrre effetti negativi di vario genere, alcuni noti da tempo (mancanza di qualità degli spazi urbani, distruzione del paesaggio naturale tradizionale, spreco di risorse economiche per lo scarso ammortamento dei costi di infrastrutturazione) altri, come l'estensivo consumo di suolo naturale o la produzione di gas serra per l'aumento delle distanze medie percorse in automobile, sono stati inseriti solo recentemente tra i fattori che incidono sull'equilibrio ambientale del pianeta.

Compattare la città è infatti un modo per ridurre le distanze di viaggio e di conseguenza per ridurre le emissioni inquinanti e responsabili dell'effetto serra. Una città sostenibile deve necessariamente avere una forma e una densità appropriate per favorire modalità di trasporto efficienti e non inquinanti come il muoversi a piedi e in bicicletta e con un grado di compattezza che incoraggi l'interazione sociale: con l'aumentare della

⁴² AA.VV., *Stop & go. Il riuso delle aree industriali dismesse in Italia. Trenta casi studio*, Alinea Editrice, Firenze 2005

densità abitativa si ha infatti una concentrazione spaziale delle funzioni residenziali e dei servizi e pertanto si riduce il bisogno di utilizzare l'auto. Un'elevata densità costituisce inoltre una condizione necessaria per realizzare l'offerta di un efficiente sistema di trasporto pubblico. Il minor utilizzo dell'automobile e il passaggio graduale ad altre forme di trasporto meno inquinanti e meno congestionanti risulta infatti un'esigenza imprescindibile nel cuore delle nostre città.

*“Troppo spesso infatti nel nostro Paese lo sviluppo delle periferie è stato condotto con l'unico fine del guadagno, senza la volontà di creare un'opera funzionale e bella da vivere, senza tenere in alcun conto la responsabilità del progettista e del promotore nei confronti della comunità”*⁴³. Non è quindi possibile rimanere indifferenti e lasciare che lo sviluppo intensivo del territorio vada a ledere l'immagine delle nostre città.

È necessario recuperare il senso ecologico delle città. Qualificare tutti i possibili ambiti di naturalità residua, marginale. Pensare ad una città diversa, a più efficienti infrastrutture a rete. Recuperare e qualificare il patrimonio edilizio esistente, progettare l'architettura secondo criteri di sostenibilità fisico-climatica.

Una diretta correlazione tra spazi aperti, paesaggio e qualità della forma urbana è, da sempre, riscontrabile quale condizione presente nello sviluppo e nella storia della città, fino alla rivoluzione industriale.

Fino ad allora si assiste, di fatto, a modalità di sviluppo comunque correlate ad una definizione formale e strutturale concepita all'interno di *confini delimitati e controllati*. Dentro questi confini le stesse regole di impianto urbano erano basate su tracciati regolatori di matrice infrastrutturale: le strade, gli spazi esterni, le piazze erano i sistemi portanti della città, dei suoi edifici, del costruito. Con la rivoluzione industriale e la conseguente, vertiginosa, crescita urbana, la città perde i suoi confini, le sue regole di impianto, il suo ordine contrapposto tra naturale ed antropico. Si innesca un meccanismo destrutturante e speculativo.

La crescita avviene attraverso sistemi di aggregazione dalle forme irrazionali, lo spazio pubblico perde il ruolo di elemento di relazione e strutturazione per tra-

⁴³ AA.VV., *Stop & go. Il riuso delle aree industriali dismesse in Italia. Trenta casi studio*, Alinea Editrice, Firenze 2005

sformarsi in sede esclusiva di mobilità meccanizzate e d'infrastrutture ad aumentato impatto ambientale.

Gli spazi edificati si trasformano in frammenti urbani.

Le trasformazioni urbanistiche dal dopoguerra ad oggi ed il modello di sviluppo della città moderna sono contraddistinti da un processo di crescita spesso incontrollata della quantità insediativa a discapito delle infrastrutture pubbliche, dei luoghi di attrazione sociale, attraverso meccanismi di prevalenza dell'interesse privato su quello collettivo.

Il territorio è usato come oggetto di mercato: le aree che non hanno richiamo commerciale diretto, le piazze, le strade, i percorsi, diventano solo un costo; vengono quindi sottodimensionate o trascurate invece di essere struttura portante del tessuto urbano, architettonico, sociale, pubblico come avveniva nella città storica. Le differenze più consistenti con la città del passato sono quindi quelle relative alla modalità d'identificazione, determinazione ed integrazione tra spazio pubblico e spazio privato, nella particolare definizione e costruzione di quei *luoghi urbani di relazione*, gli spazi collettivi, le piazze, le strade, le aree verdi.

Alla rottura dei limiti e dei confini urbani, corrispondono progressiva frammentazione e perdita d'identità: *“la città esplode e si fa a pezzi.*

Pezzi e frammenti spesso senza identità urbana, senza centro, senza cuore; dunque è importante ritrovare il cuore, è necessario agire sugli stralci urbani prodotti dai frammenti dell'esplosione, per tornare a riqualificarne l'ambiente, per restituire dignità, sostenibilità, centralità ad ogni pezzo”⁴⁴.

Ma è anche necessario connettere pezzo a pezzo, identificare gli elementi e le strutture di aggregazione, definire i confini delle nuove identità urbane. Nuovi quartieri, nuovi centri e servizi, diventano i nodi strutturanti di un mosaico interconnesso dalle reti di mobilità, dalle reti verdi e dai parchi, nella ricerca d'identificazione, differenziazione e, insieme, di unificazione del paesaggio urbano.

La prima esigenza della città contemporanea è dunque quella di rigenerare l'identità urbana dei quartieri già insediati, lavorando sugli edifici e ponendo la qualità dell'abitare al centro delle priorità. Quest'ultima, che

⁴⁴ Annarita Ferrante, *La città' a pezzi o i pezzi di città nella costruzione sostenibile dei luoghi urbani*, Alberto Perdisa Editore, Bologna 2006

prevede un maggior equilibrio tra natura e costruito, tra pubblico e privato, comporta, anzitutto, un diverso uso di spazi aperti, parchi e giardini che, invece di costituire entità residue, devono diventare elemento strutturante degli insediamenti. L'attenzione alla forma urbana non guarda, dunque, solo alla forma costruita, ma prevalentemente alla relativa interazione con lo spazio aperto inteso quale risorsa da identificare, differenziare, tematizzare. Il nucleo della vita sociale è proprio il *vuoto* urbano, che però è colmo di valenze, dunque è il vero *pieno*.

Ciò non significa, naturalmente, che il progetto dell'architettura urbana è limitato all'intervento sui soli vuoti urbani: lo scopo è quello di recuperare il valore strutturale, formale e compositivo dei fronti, *della funzione pubblica* delle facciate architettoniche, non più prevalentemente legate alle logiche di funzionalità interna quanto, piuttosto, al sistema di relazioni che pongono lo spazio costruito in un rapporto di mutua generazione con lo spazio esterno. *“Gli involucri edilizi possono, in tale prospettiva, essere concepiti come le pareti delle stanze aperte di una città: le piazze, i percorsi, gli accessi. Dall'indifferenza razionale, dalla priorità funzionale tipica del periodo razionalista la città fisica, il sistema degli spazi aperti, la strutturazione dello scenario cittadino, torna ad estendersi alla definizione degli involucri edilizi, promovendone il recupero del ruolo storico di comunicazione collettiva”*⁴⁵.

Perché la riqualificazione è oggi al centro delle nostre politiche urbane? Innanzitutto per rispondere alla crisi del modello di sviluppo diffuso e disperso che ha generato la spirale perversa di una mobilità sul territorio sempre più dipendente dal mezzo privato, e i costi di consumo di territorio e della perdita del significato stesso di città. (...)

In secondo luogo perché il processo di rilocalizzazione funzionale, che ha interessato il primo insediamento industriale ormai collocato nel cuore delle città, e alcune grandi attrezzature urbane come i vecchi mercati, gli impianti del gas, i vecchi macelli o le caserme, stanno liberando spazi preziosi per le nuove politiche di riqualificazione e di riconcentrazione della città.

⁴⁵ Annarita Ferrante, *La città' a pezzi o i pezzi di città nella costruzione sostenibile dei luoghi urbani*, Alberto Perdisa Editore, Bologna 2006

In altri paesi europei e del Nord America si è riusciti a governare questa fase storica caratterizzata dal rallentamento o dall'esaurimento dello sviluppo e dalla crisi del modello diffuso, con nuove politiche infrastrutturali e urbanistiche, trovando nel rinnovo urbano uno strumento importante di promozione della città, un vero strumento di marketing urbano, utilizzato sia dalle città capitali (Londra, Berlino, Parigi), che da tante città medie. In Italia ci sono ancora ritardi e timidezze, ma non c'è dubbio che anche da noi il tema centrale delle politiche urbane è quello del governo delle trasformazioni, privilegiando la riqualificazione rispetto ad ulteriori processi diffusivi; questo non comporta, cioè, obbligatoriamente interventi di peso notevole ed estesi alla città nel suo complesso, ma può investire anche sue parti e/o punti distribuiti strategicamente nello spazio urbano

In quest'ottica, i grandi contenitori pubblici diventano sempre più luoghi di catalizzazione della fruizione e delle attività urbane; è degli ultimi anni infatti la propensione per il loro riuso. Si tratta di tutta una serie di immobili, in genere risalenti alla fine dell'Ottocento e alla prima metà del secolo scorso: fortificazioni, caserme, carceri, ospedali, manifatture e opifici pubblici e privati, mercati generali, aziende comunali (gas, acqua, luce), centrali elettriche, stazioni ferroviarie, colonie marine e montane. Impianti da tempo non più utilizzati perché inadatti allo svolgimento delle attività originarie, che ora invece possono invece essere riadattati per nuove funzioni. Sono complessi, in genere appartenenti al demanio statale o degli enti locali, situati in posizioni strategiche nel contesto urbano.

Si tratta spesso di immobili di valore storico-architettonico, o di archeologia industriale, che vanno quindi conservati integralmente o in parte; per cui l'intervento non può essere di demolizione ma di ristrutturazione edilizia e spesso di restauro. Diventa così centrale la questione dell'inserimento di nuove funzioni in tipologie edilizie nate per tutt'altro scopo.

L'intensificazione del riuso di parti di città esistenti, oltre che favorire la realizzazione di morfologie urbane più ergonomiche e più sostenibili da un punto di vista ambientale, diventa quindi un'occasione per incrementare la vitalità e la varietà della vita urbana e, soprattutto, per promuovere processi di riqualificazione

sociale. Il carattere di vitalità e di attrattività urbana complessiva degli interventi può essere ottenuto, oltre che dalla distribuzione delle funzioni, attraverso la particolare cura del progetto degli spazi aperti urbani. Un aspetto molto importante da considerare nei progetti di riuso è la *polifunzionalità*. L'inserimento di funzioni miste in aree urbane abitate è da considerarsi molto importante, anche per la possibilità di offrire servizi locali a distanze percorribili a piedi. L'accessibilità pedonale ai servizi urbani è infatti una componente fondamentale per la qualità della vita..

Fondamentali sono anche i segni esistenti e i capisaldi della memoria, presenti in un'area oggetto di riuso che vanno rispettati e raccontati, non per monumentalizzare solo il patrimonio di memoria, ma per prendere una porzione di territorio infraurbano e offrire nuove opportunità a esso in termini di polifunzionalità, nuove infrastrutture e regole insediative che siano capaci di riqualificare l'intera città. Queste aree divengono di fatto una nuova opportunità per la città e per la collettività.

Sempre più spesso questi progetti, interfacciandosi con gli spazi aperti, le piazze, le preesistenze storiche, diventano occasione di ricucitura di margini e trame perdute o assenti, di fruizione e di connessione con l'intorno.

Occorre dunque ripartire dalla città esistente, dai suoi pieni ma soprattutto dai suoi vuoti. Proprio gli spazi aperti, teatro nel quale si svolge la vita collettiva degli individui, possono dare un contributo fondamentale alla rigenerazione della città periurbana.

Oggi la scommessa della pianificazione urbanistica è quella di saper ritrovare nel corpo stesso della città le risorse inesprese, capaci di produrre dal suo interno una reale innovazione e una profonda riqualificazione, in continuità con i modi d'essere della struttura urbana del passato e del presente.

Alimentata da una miscela di tendenze economiche favorevoli che hanno portato ad una elevata domanda di mano d'opera da parte delle imprese, la città, come del resto la sua cintura, ha vissuto un processo di crescita demografica, per immigrazione dall'interno e dall'estero, di dimensioni eccezionali rispetto ad altre realtà urbane simili. Al forte aumento dei nuclei famigliari e

Il riuso a Reggio Emilia

dell'immigrazione straniera, ha fatto riscontro una ancor più consistente dinamica della produzione edilizia. Un ulteriore aspetto che ha progressivamente assunto caratteri di criticità, strettamente legato alle dinamiche precedenti, è riferibile al consumo di territorio agricolo. Nel Comune di Reggio Emilia, infatti, il territorio urbanizzato, è cresciuto nell'ultimo decennio di quasi il 30%. La crescita edilizia è avvenuta in buona parte nelle frazioni attorno al Capoluogo, determinando una richiesta di servizi ed infrastrutture, la trasformazione della loro compagine sociale, con conseguente impoverimento dei loro caratteri identitari, e un'alterazione dei valori paesaggistici del territorio rurale. Tutto questo viene percepito dalla comunità come una fase di radicale e veloce cambiamento, che genera indubbi disagi.

Si generano così squilibri sempre più accentuati fra la crescita quantitativa della città e la crescita qualitativa in relazione alle dotazioni pubbliche e alla infrastrutturazione della città.

Perfettamente in linea con le altre città europee, anche Reggio Emilia ha quindi manifestato un'inversione di tendenza delle politiche di sviluppo della città, optando per rafforzamento delle politiche di riqualificazione delle aree urbane.

Proprio con l'adozione dell'ultimo PSC (approvato il 5 aprile 2011), Reggio si pone tra gli obiettivi principali da perseguire quello della *sostenibilità*, "*intesa come rapporto fra economia, territorio, ambiente, e socialità*"⁴⁶.

Fondamentale è il tema del *limite dello sviluppo*, non come freno ma come ricerca di equilibrio tra consumi e risorse disponibili. Il piano si impegna quindi a non indicare nuovi ampliamenti della città, nuovi consumi di territorio agricolo, come in fondo è sempre avvenuto, ma a proporre la riqualificazione e la trasformazione dell'esistente. La città trova risposte alle sue esigenze di sviluppo sostanzialmente dentro alle attuali previsioni, proponendo un equilibrio dimensionale contenuto e verificato in funzione di un territorio che punta su una maggiore qualità complessiva e non sulla rendita speculativa. L'approccio del PSC è dunque quello di

⁴⁶ Comune di Reggio Emilia, *PSC di Reggio Emilia*

escludere ogni ulteriore rilevante area di espansione residenziale in territorio agricolo.

Le scelte progettuali che Reggio si impone di seguire ricercano una qualità urbana fondata sulla riscoperta delle vocazioni, e potenzialità, delle componenti territoriali che costituiscono la città: il centro storico, i quartieri, le frazioni e la campagna. E lo fanno in primo luogo riferendosi alla *cultura del limite*: contro cioè il consumo del territorio, le pressioni sull'ambiente e in favore della riqualificazione dell'esistente. In secondo luogo valorizzandone gli aspetti identitari: inventando, riscoprendo e rigenerando parti di città divenute anonime e dormienti, dalle vocazioni smarrite o con nuove attitudini latenti da stimolare.

Tra gli obiettivi delineati dal PSC, ha un'importanza rilevante quella descritta come *città dai significati da rigenerare*. E' la città diffusa, densa, ormai definita sia a livello spaziale che a livello funzionale, formatasi attorno ai borghi storici, ormai divenuti quartieri; parti di città da ammodernare attraverso azioni leggere di gestione e manutenzione qualitativa dei tessuti esistenti, senza introdurre destinazioni e volumetrie atte ad aumentare il carico urbanistico e a compromettere la qualità ambientale.

Il tema trainante è quello di una nuova specializzazione. Di fatto siamo di fronte al corpo principale della città del '900, la cosiddetta periferia, cui è stato riconosciuto il valore di tessuto da riconnettere e riqualificare, ma a cui non è stata ancora attribuita una specifica competenza nella città a rete. Il riconoscere identità storica e vocazione attuale e futura di un quartiere rimane dunque ad oggi uno dei punti salienti per definire la riqualificazione dei tessuti urbani del '900. I quartieri, infatti, sono a tutti gli effetti città che va rigenerata e dotata di tutte quelle funzioni che la rendono tale e che deve mirare al superamento del concetto di monofunzionalità (i quartieri dormitorio, la zone industriali, ...) a favore di un'idea di unitarietà e completezza di luoghi del vivere.

La rete dei parchi urbani di quartiere, integrata verso l'interno con i viali urbani di circonvallazione e verso l'esterno con le aree naturalistiche e la campagna, rappresenta una delle principali risorse per potenziare e mettere e dare valore a questo disegno di città. Rete a cui attribuire un forte ruolo di infrastruttura di

connessione e integrazione, non solo fra le principali valenze naturalistiche e quelle minori diffuse, ma anche tra porzioni di città.

Dentro questa città da rigenerare, dove trova posto una nuova nozione di paesaggio urbano, il piano intende agire contro lo sviluppo incontrollato della città a macchia d'olio.

L'Amministrazione Comunale di Reggio Emilia, prima di ragionare sulle opportunità di ulteriore sviluppo urbanistico, ha quindi assunto l'obiettivo politico di valorizzare l'esistente attraverso azioni di trasformazione e riqualificazione e al contempo arrestare la dilatazione della città, grossomodo entro i limiti disegnati dalle previsioni pre-vigenti.

La capacità insediativa complessiva del Piano, per quel che riguarda lo sviluppo urbano residenziale, è quindi quella che può trovare spazio principalmente nelle opportunità di trasformazione e riqualificazione, di completamento e di nuova urbanizzazione sostanzialmente all'interno del perimetro definito dalle previsioni del PRG 2001.

Il PSC si costruisce appunto a partire dalle potenzialità di intervento offerte dal PRG, non per confermarle in modo acritico, ma per riconsiderarle e ricalibrarle. Infatti se per gli ambiti di trasformazione soggetti a Piano attuativo il PSC conferma i diritti edificatori riconosciuti dal PRG alla proprietà dei suoli, un ripensamento riguarda le regole di gestione di quelle parti di territorio dove gli interventi si attuano per via diretta: la città consolidata e il territorio rurale.

Gli ambiti di riqualificazione *“Costituiscono ambiti da riqualificare le parti del territorio urbanizzato che necessitano di politiche di riorganizzazione territoriale, che favoriscano il miglioramento della qualità ambientale e architettonica dello spazio urbano ed una più equilibrata distribuzione di servizi, di dotazioni territoriali o di infrastrutture per la mobilità; ovvero necessitano di politiche integrate volte ad eliminare le eventuali condizioni di abbandono e di degrado edilizio, igienico, ambientale e sociale che le investono”⁴⁷.*

⁴⁷ Comune di Reggio Emilia, PSC di Reggio Emilia

Con queste parole, ai sensi della L.R. 20/2000, il PSC definisce *gli ambiti urbani da riqualificare*. Prosegue poi dicendo che *“questi ambiti comprendono cospicui insediamenti obsoleti o dismessi o in collocazioni contrastanti con il contesto, per i quali si prospettano interventi complessi di totale o prevalente trasformazione (ristrutturazione urbanistica). Possono però comprendere anche aree urbane contigue ai precedenti, destinate a beneficiare della trasformazione e delle nuove dotazioni territoriali che si potranno realizzare, pur senza essere trasformate esse stesse. Possono infine riguardare aree urbane per le quali si prospetta una riqualificazione meno pesante, attraverso progressiva e coordinata sequenza di interventi più circoscritti [...] Alcuni di questi ambiti AR rappresentano la conferma di aree di trasformazione già previste nel PRG 2001 e non ancora attuate (ex-TU)”*⁴⁸.

E' proprio a quest'ultima categoria che appartengono il **quartiere Mirabello** e il **quartiere Gardenia**, ambiti di riqualificazione oggetto di studio.

La scelta delle due zone è stata dettata da una serie di fattori comuni che queste presentano.

Il primo deriva dalla classificazione che fornisce il piano vigente: delle tre tipologie di ambiti di riqualificazione che il PSC propone, i quartieri Gardenia e Mirabello appartengono alla prima, quella cioè che *“riguarda porzioni della città edificata che il piano indirizza verso la trasformazione morfologica e funzionale. Questa tipologia ricomprende gli ambiti di riqualificazione definiti di ‘rilevanza strategica’ collocati nel contesto urbano”*⁴⁹. All'interno di questa prima tipologia si collocano i residui comparti TU (comparti di Trasformazione Urbana) individuati nel PRG 2001 e non ancora posti in attuazione.

Altro fattore determinante è appunto la *rilevanza strategica* delle zone. Essendo collocate in ambito periurbano, quindi a stretto contatto con il Centro Storico, si presentano infatti come scenario ideale per tentare di estendere l'effetto città (in termini di qualità urbana e di qualità delle relazioni) ad una porzione significativa della città di Reggio Emilia.

I quartieri Gardenia e Mirabello sono nati in epoche completamente differenti (il primo intorno agli anni '20,

⁴⁸ *Ibidem*

⁴⁹ Comune di Reggio Emilia, *PSC di Reggio Emilia*

il secondo negli anni '50) e, nonostante il tessuto residenziale che le caratterizza sia piuttosto diverso, entrambi sono nati come quartieri di edilizia pubblica a supporto delle prime espansioni industriali sorte a ridosso del Centro Storico. La problematica principale che affligge entrambe è la mancanza di un progetto organico a scala urbana, che ha determinato squilibri organizzativi e spaziali. Con la rivoluzione industriale e la conseguente e frenetica crescita urbana, la città esce dai suoi confini, espandendosi senza alcuna regola d'impianto urbano; la mancanza di strumenti urbanistici adeguati, dai contenuti a volte concettualmente superati o il mancato rispetto dei vincoli imposti dai piani regolatori (come si può notare nei capitoli precedenti), hanno fatto sì che gli ambiti periurbani, quartieri Mirabello e Gardenia inclusi, si sviluppassero secondo la logica della speculazione edilizia. L'espansione non è più strutturata dallo spazio pubblico, che perde il suo ruolo fondamentale di luogo di relazione per trasformarsi in sede esclusiva della mobilità. Tutte quelle aree che non hanno richiamo commerciale (piazze e percorsi soprattutto) vengono sottodimensionate o trascurate. L'interesse privato prevale così su quello collettivo, dando luogo a dei frammenti urbani privi di identità e incapaci di svolgere il loro ruolo di città.

In questi ambiti, densamente popolati, rimane però un patrimonio di segni, sedimenti storici di un luogo a cui le persone che lo abitano attribuiscono significati e nei quali intessono relazioni. Questa eredità è una forte e necessaria speranza, un punto di partenza per la loro rigenerazione e per il loro reinserimento all'interno del sistema città.

Proposte progettuali

Ci apprestiamo ora ad affrontare ogni zona nello specifico, andando a delineare un percorso di analisi che ci porterà alla formulazione finale di una proposta progettuale di riuso per ognuno dei due ambiti individuati.

La lettura del luogo rappresenta il primo, imprescindibile, momento di avvicinamento al processo progettuale. Nella lettura di uno specifico contesto ambientale, ai riferimenti convenzionali, simbolici, storici, alle geometrie dei tessuti urbani, devono aggiungersi, i vincoli fisici ed ambientali. Lo scopo da

perseguire, nell'ipotesi di una riqualificazione sostenibile dei contesti urbani, è la ricerca di una *lettura interpretativa*, che contenga cioè, tutte le informazioni di progetto, sia pure in fase embrionale. A tali valutazioni è possibile far corrispondere indirizzi ed obiettivi d'intervento legati alle potenzialità inespresse o residue, agli obiettivi di riduzione dei fattori critici, dunque, alle peculiarità del contesto specifico.

La proposta interpretativa è finalizzata a definire le specifiche *potenzialità* e *criticità* dei luoghi urbani e consentirne una mappatura all'interno dello stralcio considerato. Il progetto (o meglio l'ipotesi metaprogettuale) nasce dagli obiettivi di riduzione delle criticità e di connotazione, qualificazione, incremento delle potenzialità. Tra le fasi di avvio alla conoscenza dei luoghi, il primo passo è senza dubbio costituito dalla comprensione dell'evoluzione storica delle componenti antropiche in relazione al sistema ambientale complessivo. Il quadro complessivo, acquisite le indicazioni delle criticità e delle potenzialità individuate all'interno del brano di città, fissati i macro-obiettivi di riduzione delle criticità e di potenziamento degli elementi di valore antropico-ambientale, rende così possibile l'individuazione delle linee guida per gli interventi di trasformazione.

La zona a sud-est del Centro Storico, dove ora sorge lo stadio, già nel Medioevo era denominata *Mirabello*, forse perché l'assenza di ostacoli offriva un bel panorama delle campagne verso la collina reggiana. Da qui la denominazione del primo insediamento residenziale d'inizio '900 e dello stadio di calcio, attorno al quale si è man mano costruita la struttura urbana e funzionale del quartiere. Quando il calcio prese piede nella città, si cercarono luoghi per poterlo praticare; i posti dentro alle mura cominciarono a scarseggiare e così si pensò di giocare in questa zona. Già nel 1910 il sito venne utilizzato come campo da gioco e nel 1919 il Mirabello diventò un vero e proprio stadio.

Lo sviluppo dell'area avvenne tra la fine degli anni '50 e i primi anni '80, infatti è caratterizzata da insediamenti ad alta densità abitativa, sviluppati prevalentemente in altezza, e da case singole, concentrate a sud a ridosso di via Terrachini.

Il quartiere Mirabello

Il quartiere Mirabello è un'area a funzione mista (residenze, commercio al dettaglio e servizi alla scala territoriale) indicativamente compresa tra i 4 assi stradali della via Emilia Ospizio, viale del Partigiano, via Terracchini e via Matteotti e cresciuta attorno a 4 polarità: il parco pubblico su via Matteotti, lo stadio Mirabello, il complesso della ex Polveriera e l'area sportiva (costituita da impianto natatorio, palestra, campi da tennis, campo d'atletica e campo da calcio); rappresenta quindi un'area strategica per le relazioni tra il centro storico e i tessuti urbani attestati sulla via Emilia e le attrezzature pubbliche insediate sono rilevanti per il processo di rivitalizzazione di questa parte di città, anche grazie al buon livello di accessibilità che presenta.

Il Piano Regolatore Generale (PRG_1999) individua le aree del quartiere Mirabello quale ambito di riqualificazione urbana ai sensi della L.R. 19/1998 attuabile quindi attraverso un progetto integrato di recupero dal punto di vista infrastrutturale, ambientale, sociale e urbano. L'area, non avendo ancora pienamente espresso le potenzialità che gli derivano dalla sua localizzazione e dalla presenza di attrezzature urbane rilevanti per i quartieri residenziali, necessita di un intervento di riqualificazione.

Il Piano Strutturale Comunale (PSC_2009) conferma gli indirizzi del PRG_1999, comprendendo tra gli ambiti di riqualificazione (AR) anche quelli già previsti dal piano precedente e non ancora attuati (ex-TU), tra i quali l'ambito Mirabello, Ex Polveriera, via Melato.

Le strategie proposte dal piano prevedono per l'area il raggiungimento di una funzione strategica a scala urbana e territoriale. L'obiettivo è di riconfigurare l'assetto fisico e funzionale dell'ambito in coerenza con il processo più ampio di riqualificazione del settore orientale della città. Saranno perseguiti inoltre il miglioramento delle connessioni con il centro storico e con la città storica, l'intensificazione delle relazioni con il contesto e l'innalzamento della qualità degli spazi aperti. La riqualificazione dovrà prevedere la rigenerazione di spazi aperti quali l'area verde lungo via Matteotti, l'area sportiva di via Melato e di immobili quali gli edifici dell'ex Polveriera e il Mirabello.

Le funzioni verso cui orientare la riqualificazione sono i servizi pubblici, la residenza, il commercio di vicinato, le medio-piccole strutture di vendita e le funzioni terziarie.

Il passo successivo alle analisi delle previsioni che i piani urbanistici formulano per l'ambito di riqualificazione, è il sopralluogo. E' proprio dal contatto diretto con il quartiere, camminando per le sue strade, incontrando le persone che lo abitano e osservando le attività che vi si svolgono che si è potuto procedere all'individuazione degli elementi significativi che caratterizzano la zona.

Servendoci dei concetti che Kevin Lynch enuncia nel suo libro *"L'immagine della città"*, abbiamo rilevato che la zona è ben servita dal trasporto pubblico, che la mette in collegamento con il centro storico e con il resto della città. Per quanto riguarda i percorsi abbiamo avuto la conferma che l'automobile è privilegiata rispetto ai pedoni e ai ciclisti; i veicoli hanno infatti buon accesso alla zona da ogni direzione e nonostante quasi tutte le strade siano affiancate da marciapiedi e/o piste ciclabili, la loro qualità o le loro dimensioni sono piuttosto scarse. Camminando per la zona si percepiscono tre tipologie di quartieri, due caratterizzate da edifici in linea e sviluppati in altezza, con funzioni commerciali al piano terra, mentre la terza tipologia si distingue per essere caratterizzata da edifici singoli posizionati al centro dei lotti. I riferimenti, quegli elementi cioè che danno un minimo di struttura e riconoscibilità al quartiere, sono rappresentati dalle funzioni sportive insediate nella zona: il centro sportivo di via Melato e lo stadio Mirabello. Un altro riferimento può essere individuato nel complesso dell'ex Polveriera, che riveste anche ruolo di nodo dell'area in quanto sede di uno dei parcheggi scambiatori disposti nell'area periurbana di Reggio Emilia. Quindi nodo ma anche barriera al movimento e al collegamento in quanto non permette il collegamento tra la parte est e la parte ovest del quartiere, ad eccezione di un tentativo di percorso ciclo pedonale realizzato recentemente. L'ambito del Mirabello appare, al visitatore che vi si trova per la prima volta, scarsamente collegato con l'intorno. Ad est ci si trova infatti a fare i conti con la barriera visiva del cavalcavia che, nonostante non ostacoli il movimento, inibisce comunque il visitatore ad andare oltre dal momento che, come quasi sempre succede, l'area sottesa è triste e

desolata. Sempre ad est il movimento e il collegamento sono ostacolati dalla strada ad alta percorrenza di via del Partigiano, che separa in due la zona sportiva. Il parco di via Matteotti, nonostante rappresenti una grande potenzialità per la zona, si presenta invece come un forte limite per il quartiere in quanto, mancando di organizzazione e cura, non viene utilizzato dagli abitanti che tendono invece a passarvi a fianco.

L'analisi SWOT si configura come uno strumento di supporto decisionale che risponde ad una precisa esigenza di razionalizzazione del processo rispetto a:

- fattori interni, modificabili/controllabili, individuando i punti di forza e di debolezza dell'area;
- fattori esterni, non modificabili/non controllabili, indicando gli elementi o le situazioni che potrebbero limitare i risultati (minacce) e le condizioni favorevoli e utili a raggiungere gli obiettivi prefissati (opportunità).

Nel caso specifico del quartiere Mirabello l'analisi SWOT ha permesso di delineare delle linee di intervento e degli obiettivi da raggiungere attraverso l'identificazione delle opportunità di sviluppo dell'area, che deriva dalla valorizzazione dei punti di forza, e da un contenimento dei punti di debolezza.

Le principali potenzialità riscontrate, e da valorizzare, si configurano nella vicinanza alla via Emilia e al Centro Storico nonché nella presenza del complesso storico dell'ex Polveriera. Importantissimi per il valore strategico del quartiere sono la presenza dei servizi sportivi e per l'istruzione (asilo nido e scuola media) e delle attività commerciali, attualmente non valorizzate. Fondamentale per la qualità del quartiere e la sua sostenibilità è la potenzialità, ancora inespresse delle numerose aree a verde presenti. Anche il trasporto pubblico è ben strutturato all'interno della zona, che vanta anche il servizio di bike sharing.

Le debolezze che vanno contrastate sono invece rappresentate dall'alta densità abitativa e dalla scarsa qualità degli edifici residenziali, dalla Stazione Ecologica Attrezzata che, posta in corrispondenza della Polveriera, accentua la barriera già esistente all'interno del quartiere. Come già rilevato dall'analisi degli elementi significativi, vanno inoltre migliorate le connessioni la città circostante, oltre che all'interno dell'area stessa.

Le opportunità riscontrate, insieme alle potenzialità e alle debolezze, si tradurranno così nel metaprogetto, poggiando le basi per quelle che saranno le proposte progettuali per la riqualificazione e il riuso del quartiere. I macro-obiettivi che si sono delineati consistono quindi nella possibilità di innalzamento della qualità degli spazi aperti, attraverso la riqualificazione e la connessione dei diversi sistemi presenti nella zona (verde, commercio, servizi) e la riorganizzazione dei percorsi, che potrebbero contribuire inoltre ad aumentare le relazioni del quartiere con il nucleo storico.

Un nodo fondamentale per la rivitalizzazione del quartiere sarà sicuramente il complesso della Polveriera, nel quale si prevede di inserire un mix di nuove funzioni (centro culturale, negozi, laboratori artigianali, atelier e locali) in grado di rendere attrattivo il quartiere non solo per chi vi abita ma anche per il resto della città; sarà proprio in corrispondenza di questo elemento, nuova centralità del quartiere, che convergeranno tutte le funzioni e i percorsi dell'area eliminando le barriere presenti attualmente.

La rifunzionalizzazione investirà anche lo Stadio Mirabello che, attualmente sottoutilizzato, potrebbe diventare una risorsa per la vitalità del quartiere.

La funzione ludico-sportiva e ricreativa della zona verrà accentuata dall'integrazione dei servizi sportivi esistenti con nuovi spazi per il gioco e lo sport; questi saranno collocati nell'area sottesa al cavalcavia, che anche'essodiventerà generatore di nuovi flussi verso la zona.

Tra gli obiettivi metaprogettuali trova spazio anche la delocalizzazione dell'isola ecologica.

L'impianto metaprogettuale così elaborato assume, nel processo progettuale, il ruolo di *piano guida*.

Si passa così a delineare i suggerimenti progettuali che, elaborando gli obiettivi messi a punto precedentemente, si materializzeranno in un disegno complessivo per il quartiere, con l'obiettivo principale di farlo diventare parte integrante del sistema città.

Stadio Mirabello. L'attuale stadio, nonostante alcune riforme strutturali, rimane ancora un corpo estraneo al quartiere, ma al tempo stesso una struttura sportiva indispensabile per dare risposte concrete e in breve tempo alle realtà presenti sul territorio.

Per queste occorre intervenire per rispondere a esigenze di carattere funzionale, dirette da un lato a rendere più fruibile e più flessibile l'attuale impianto (realizzazione di un manto erboso sintetico in grado di permettere l'utilizzo del campo da gioco dodici mesi all'anno e con maggiore intensità), dall'altro a favorire il raccordo con il nucleo storico.

L'esigenza di mitigare l'impatto sul quartiere e sulla città ha portato a proporre un intervento a livello percettivo, andando a mimetizzare le componenti strutturali attraverso l'uso del verde. Inserendo specie rampicanti a margine del percorso pedonale, si otterrà infatti un passaggio verde che permetterà di percepire le gradinate dello stadio non come confine ma come elemento di raccordo con il quartiere, in particolare con il parco Matteotti.

Si prevede inoltre la rifunzionalizzazione del Mirabello ad arena spettacoli oltre che contenitore per eventi sportivi.

Parco Matteotti. Per l'attuale parco pubblico, di fatto una grande aiuola spartitraffico con all'interno alcune attrezzature (area gioco bimbi fissa e temporanea e chiosco edicola), si propone la trasformazione in una piazza verde, progettata per introdurre nuove attività ludico-ricreative a specializzazione sportiva.

Una serie di percorsi ciclopedonali e di spazi pavimentati, conetteranno e integreranno il quartiere Mirabello con il tessuto circostante e con il centro storico. Il parco sarà inoltre estremità di un sistema verde pensato per attraversare e connettere il quartiere in tutta la sua estensione, mettendo a sistema le varie funzioni già insediate e di futuro insediamento.

Area sportiva. L'attuale area sportiva, suddivisa in 4 distinte attrezzature (campo di atletica, impianto natatorio, circolo tennis e campo da calcio) con tempi e modalità d'uso fortemente differenziati, sarà integrata all'interno del sistema dei percorsi del quartiere e sarà integrata dalla funzione ludico-sportiva dello skatepark, proposto per riqualificare l'area sottesa al cavalcavia.

L'obiettivo è, paradossalmente, quello di trasformare un'infrastruttura, percepita come barriera urbana, in nuovo elemento simbolico capace di ricucire il tessuto urbano esistente, rivitalizzandone le relazioni sociali. Lo skatepark sarà integrato da una serie di nuove funzioni ricreative e culturali (sale prove per gruppi musicali e per

la danza) e di ristoro che andranno a integrare la dotazione di servizi al cittadino; queste funzioni saranno ospitate dall'edificio dismesso adiacente il cavalcavia. L'area sportiva dovrà quindi essere in grado di rispondere alle esigenze di targets generazionali e fruitivi differenti.

Ex Polveriera. Per il complesso dell'ex Polveriera, attualmente destinato a parcheggio pubblico e in gran parte sottoutilizzato, si prevede la riqualificazione. Pensato come il futuro perno di tutta la città pubblica che gravita nel quartiere, si propone la rifunzionalizzazione a centro culturale (nell'edificio principale e di maggior pregio) e a negozi, atelier, laboratori artigianali e locali per i restanti edifici.

L'obiettivo principale è quello di innalzarlo a supporto logistico dei servizi all'educazione esistenti (scuola elementare e materna) e a creare quella centralità relazionale che da sempre manca al quartiere con l'insediamento di nuovi servizi e nuove polarità sia alla scala di quartiere che alla scala cittadina nel campo:

- sociale (centro sociale, circoli di zona, biblioteca, mediateca, sede di associazioni, enti...);
- della produzione culturale (jazzclub, loft per giovani creativi...);
- commerciale (medie piccola superficie, mercati o fiere tematiche periodiche...);
- del terzo settore (associazioni no profit, imprese e cooperative sociali);

Una centralità su cui si condensa e da cui si irradia nuova vita e qualità per il quartiere, ma anche una piattaforma per alimentare nuove competenze a livello territoriale in stretta sinergia con la vocazione attribuita al quartiere, alla dimensione del tempo libero, del benessere e più in generale del buon vivere.

Le proposte sono dirette a creare un ambito di integrazione e connessione delle principali strutture urbane del quartiere (parco Matteotti, stadio Mirabello, area sportiva), fortemente permeabile e dunque attraversabile ed accessibile a tutte le ore del giorno, interpretato a tutti gli effetti come se fosse una parte di centro storico sia in termini di qualità, che di accessibilità e fruibilità dello spazio pubblico.

Tutte le soluzioni progettuali saranno strettamente in relazione con il verde, che andrà a strutturare i

collegamenti tra i diversi punti focali del quartiere e andrà ad integrare lo spazio pubblico e di relazione oltre che far riscoprire i caratteri di naturalità originari della zona.

Filo conduttore di tutti i suggerimenti progettuali è la riqualificazione dello spazio pubblico, sede principale delle relazioni tra le persone e principali promotori della vitalità cittadina.

Il quartiere Gardenia

La Gardenia alla fine dell'800 era ancora un prato di periferia. Era un fondo di campagna fuori le mura usato come pista ippica estiva.

"E' una città che si apre al mondo 'nuovo', quella che 'conquista' nei primi del Novecento il prato di Gardenia"⁵⁰.

Gardenia si trova nel quadrante nord-ovest della città: limitrofa al tracciato della vecchia strada per Guastalla, tuttavia prossima alla via Emilia ovest, verrà scelta come stazione di città della nuova linea ferroviaria volta a "colonizzare" la Val d'Enza. Qui ha origine la chiave della sua conversione industriale. La nuova stazione prende il nome dal vicino quartiere S. Stefano, ma molto presto la fermata sarà da tutti associata a questo luogo nuovo della città.

Il quartiere ha preso vita dentro quella sorta di rettangolo, delimitato a nord est da viale Regina Elena, a nord ovest dal tracciato ferroviario, a sud ovest da via Fabio Filzi, a sud est dai viali di Circonvallazione. La stazione vi ha giocato la funzione di ombelico e cuore pulsante ma vi rappresenta anche il limite estremo. Non è certo un caso che l'accesso vi sia regolato, sul lato urbano, da un vero e proprio viale alberato: la Gardenia, insomma, nasce guardando alla città storica.

Ma di questa non è un'appendice, sono i suoi usi industriali. Dal 1911 infatti cominciano a svilupparsi le prime industrie. Qui sorgono grandi caseggiati di lavoratori a farne un vero e proprio quartiere. Dentro e attorno vi prendono piede cooperative che si dotano di mezzi modernissimi, proprio per rispondere alla "sfida" ferroviaria: falegnami, pittori, cementori, fabbri... Sempre su viale Trento e Trieste, nei primissimi anni Venti del Novecento, sorge la scuola industriale della

⁵⁰ Alberto Pioppi, Alessandra Margini (a cura di), *Profumo di Gardenia. Percezioni e visioni di un quartiere*, Reggio Emilia 2009

città (oggi Istituto Professionale di Stato per l'Industria e l'Artigianato, IPSIA).

L'età d'oro della Gardenia sta racchiusa in quel primo quindicennio di vita: la stazione, gli stabilimenti industriali, le case operaie, la scuola. C'è quanto serve per farne un posto ben distinto, un luogo con una propria identità.

Il fascismo agirà di conseguenza, con l'obiettivo di "normalizzare" il quartiere e complicandone la geografia abitativa, la quale si compone a tutt'oggi di case popolari, case dei ferrovieri, casette unifamiliari. Sul lato opposto di viale Regina Elena, ad esempio, sono poi sorte diverse abitazioni impiegatizie.

Verso la fine degli anni trenta il quartiere Gardenia è già un dato di fatto, completo di quasi tutte le strutture necessarie per farne un insediamento residenziale e industriale moderno. La scuola elementare verrà costruita nel 1936.

Gli anni della guerra e della ricostruzione sono, per lo sviluppo urbanistico, gli anni di maggior disagio.

La Gardenia diventa "terra di conquista"; le sue aree verdi sono occupate da nuovi insediamenti urbani e industriali, in pochi anni la densità di inurbamento raggiungerà l'80% o forse più, facendone un quartiere ingovernabile. Le zone abitative sono a rischio di inquinamento, mentre quelle industriali non hanno più spazi per ulteriori ampliamenti e potenziamenti e sono strette in una morsa di un traffico insostenibile per la movimentazione delle merci.

Il quartiere Gardenia si è quindi ulteriormente ingigantito, tanto da diventare esplosivo, allorquando sono arrivati altri insediamenti produttivi. I ragazzi non potevano più uscire all'aperto: i cortili erano pieni di auto, nelle strade il traffico era diventato micidiale, un pericolo per piccoli ed anziani.

Ha inizio così l'esodo dalla Gardenia e quindi il degrado.

La necessità di aprirsi uno spazio vitale lo avvertono anche le aziende industriali, compresse dentro ad un traffico insopportabile. Per altre la dismissione o la loro trasformazione diventa inevitabile per le crisi che scuotono i rispettivi settori, come la Calza Block, la Greco ed altre. Il processo di decadimento del quartiere è comunque lento e doloroso.

La Gardenia è molto cambiata da allora: da quartiere prettamente industriale sta diventando, con tutte le

trasformazioni delle aree dismesse previste nel Piano Regolatore e in parte realizzate, una estensione importante del Centro Storico della città. Questo passaggio, legato alla forte presenza di edilizia economica e popolare, alla popolazione sempre più anziana e a un alto numero di cittadini extra-comunitari ha accentuato le contraddizioni all'interno della zona. Quella del quartiere Gardenia e una realtà difficile e complessa, ancora in evoluzione. Realtà che ha necessità di risposte, sociali e di riqualificazione edilizie e urbanistiche.

Il Piano Regolatore Generale (PRG_1999) individua le aree del quartiere Gardenia quale ambito di riqualificazione urbana ai sensi della L.R. 19/1998 attuabile quindi attraverso un progetto integrato di recupero dal punto di vista infrastrutturale, ambientale, sociale e urbano.

Il Piano Strutturale Comunale (PSC_2009) conferma gli indirizzi del PRG_1999, comprendendo tra gli ambiti di riqualificazione (AR) anche quelli già previsti dal piano precedente e non ancora attuati (ex-TU), tra i quali l'ambito Gardenia.

L'ambito individuato dal PRG è localizzato a nord del nucleo storico, nell'area compresa tra i viali di circoscrizione e l'asse di via Cisalpina-via della Costituzione e comprende:

a sud del tracciato ferroviario Reggio Emilia-Ciano d'Enza:

- un tessuto residenziale all'interno del quale è presente un quartiere di edilizia pubblica vincolato;
- il viale di accesso alla stazione S. Stefano (viale Trento Trieste);

a nord del tracciato ferroviario Reggio Emilia-Ciano d'Enza:

- un tessuto misto residenziale e produttivo già in parte esito di interventi di riqualificazione (PRU Gardenia);
- stabilimenti produttivi.

L'ambito ha un livello di accessibilità limitato alla presenza dei tracciati ferroviari Milano-Bologna e Reggio Emilia-Ciano d'Enza, mentre l'accessibilità dal sistema delle grandi infrastrutture è comunque buono, essendo inoltre servito dalle linee di trasporto urbano (treno e autobus).

L'area a nord del tracciato ferroviario presenta problematiche di degrado connesse allo stato di abbandono di alcune zone dismesse.

All'interno del quartiere è presente un'unica area verde a fianco del Centro Internazionale della Danza (ex Fonderia Lombardini).

Le strategie proposte dal piano prevedono per l'area la rifunzionalizzazione e la riqualificazione delle aree dismesse e la qualificazione diffusa del tessuto esistente. L'obiettivo è di riconfigurare l'assetto fisico e funzionale dell'ambito attraverso la trasformazione di alcune attività produttive dismesse o in fase di dismissione. La riqualificazione è poi stata estesa sia ad attività produttive ancora in esercizio, per le quali si auspica una delocalizzazione in ambiti più idonei, sia dei tessuti residenziali contigui che dal nuovo assetto prefigurato possano trarre nuovi input per migliorare il funzionamento di una parte più estesa di città e per innalzare complessivamente il livello di qualità urbana.

Deve essere perseguito inoltre l'obiettivo del rafforzamento delle relazioni fra questo ambito e il centro storico cittadino.

Le funzioni verso cui orientare la riqualificazione sono la residenza, il commercio di vicinato, le medio-piccole strutture di vendita e le funzioni terziarie e di servizio.

Si è arrivati così alla fase finale, che prevede di definire i suggerimenti progettuali. Elaborando gli obiettivi messi a punto precedentemente nel corso delle diverse analisi, si delinea così un disegno complessivo per la riqualificazione del quartiere, con l'obiettivo principale di ridargli un'identità e ridargli un ruolo all'interno della città.

Viale Regina Elena. Essendo una delle principali direttrici di collegamento tra il centro storico e la tangenziale, è caratterizzata da un'alta concentrazione di traffico. Gli edifici che vi si affacciano ospitano spesso anonime attività commerciali e, nonostante sia stata oggetto di miglioramenti urbanistico-strutturali (ripavimentazione dei marciapiedi, aumento dell'illuminazione e posa di fioriere) non risulta ancora sufficientemente percorribile da pedoni e ciclisti.

Per questo si ritiene necessario un intervento di riqualificazione per rispondere a esigenze di carattere funzionale, dirette da un lato a rendere più fruibile lo

spazio riservato a pedoni e ciclisti, dall'altro a favorire il raccordo con il centro storico e la relazione tra le diverse attività commerciali esistenti, ed eventualmente insediabili.

Si è pensato così di proporre il restringimento della carreggiata; i marciapiedi sono stati quindi leggermente allargati, favorendo la realizzazione di spazi di sosta nelle aree antistanti le attività commerciali, che risultano così più visibili e maggiormente connesse tra di loro. I percorsi che intersecano questi spazi di relazione (tra le persone e tra le attività commerciali) sono messi in evidenza dall'uso di una pavimentazione differente.

Le relazioni del quartiere con l'intorno, e in particolare con il centro storico, saranno ottenute attraverso l'uso del verde; disposto regolarmente per tutta l'estensione di via Regina Elena e viale Manfredi si andrà a collegare con il Parco del Popolo (verso il centro) e con il parco di via Costiuzione a nord, intessendo così relazioni anche con l'ambito naturalistico del torrente Crostolo.

Stazione S. Stefano e linea ferroviaria. L'attuale stazione ferroviaria non mostra più i caratteri architettonici originari, ma si presenta come un edificio anonimo e di scarsa qualità architettonica. Dal punto di vista funzionale invece è ormai ridotta a svolgere il ruolo di semplice fermata. Per non parlare poi del contesto circostante, disordinato, occupato da depositi fatiscenti, ad esclusione della sede della TIL (azienda di noleggio di mezzi ecologici) di recente edificazione, e utilizzato come parcheggio per i veicoli a noleggio.

La linea ferroviaria invece, ad un solo binario, è ormai percorsa da un treno per le tratte medio-brevi, quindi molto lento rispetto alle tempistiche attuali dei trasporti.

Si suggerisce così un conversione della linea ferroviaria in metropolitana di superficie per rendere più attuale e veloce il collegamento Reggio Emilia-Ciano d'Enza nonché per migliorare le connessioni del quartiere con il resto della città.

Anche per la stazione ferroviaria si suggerisce la riqualificazione architettonica e funzionale. L'impiego di nuovi rivestimenti (l'utilizzo di facciate ventilate potrebbe anche migliorare le prestazioni dell'edificio) dovrebbe mirare a rinnovare l'immagine della stazione riportandola di nuovo a nodo del quartiere e della mobilità cittadina.

L'uso del mezzo pubblico e della mobilità sostenibile come principale forma di trasporto, verrebbe incentivata anche dall'introduzione, in prossimità della stazione, del servizio di car sharing di auto elettriche e di bike sharing, del quale si prevedono diverse postazioni disseminate in tutto il quartiere. Lo spiazzo a fianco della stazione viene riorganizzato, riqualificato, impiantando abbondanti alberature, e destinato a parcheggio pubblico (alla TIL si riserverebbe il parcheggio all'estremità opposta della stazione).

Il nuovo fulcro della Gardenia si relazionerà con il centro storico e con il resto del quartiere attraverso, rispettivamente, viale Trento Trieste che, essendo già in buone condizioni potrebbe subire una semplice operazione di ripavimentazione, e nuovi percorsi ciclopeditoni. Il collegamento con viale Regina Elena avverrà attraverso il parcheggio precedentemente citato, per mezzo di un percorso accuratamente separato dalla carreggiata da aiuole verdi e alberature. Un ulteriore collegamento è proposto con la zona a nord della stazione, occupata in buona parte da insediamenti produttivi; sede del nuovo percorso sarà un binario ferroviario, ormai dismesso, che costeggia via Galliano per quasi tutta la sua lunghezza. Sull'esempio dell'ormai famosissima High Line di New York, si propone il riutilizzo a verde della sede ferroviaria e la sua integrazione, e organizzazione, con arredi per la sosta e la relazione tra coloro delle persone.

Tutti gli spazi organizzati ad aree di sosta saranno integrati dalla connessione alla rete wireless.

Aree produttive. Le attuali aree produttive ancora presenti all'interno del quartiere sono completamente prive di un'organizzazione di insieme, risultando attività completamente indipendenti tra loro. Per non parlare poi della viabilità che le collega, di scarsissima qualità e pressoché priva di percorsi per i ciclisti e i pedoni. In totale contrasto con le previsioni di PSC, che ne prevede una conversione a tessuto residenziale, si propone una riqualificazione delle aree produttive ricorrendo ai principi delle APEA.

Le Aree Produttive Ecologicamente Attrezzate (APEA) sono comunità di imprese manifatturiere e di servizio, legate da una gestione comune, che cercano di migliorare le proprie performance ambientali, economiche e sociali attraverso la collaborazione nel

trattare questioni ambientali e l'impiego di risorse. Questo approccio integrato persegue il raggiungimento di benefici collettivi superiori a quelli che si otterrebbero singolarmente. Il percorso per raggiungere tale obiettivo include un nuovo disegno o una riqualificazione delle infrastrutture e della pianificazione dell'area produttiva, una produzione più pulita, la preservazione dall'inquinamento, l'efficienza energetica e la cooperazione tra le imprese.

Attraverso la qualifica di APEA si vogliono minimizzare gli impatti sull'ambiente naturale, sugli operatori e sui residenti, attraverso la garanzia della salubrità, la sicurezza dei luoghi di lavoro e la presenza di servizi di qualità per le imprese stesse ma anche per i cittadini.

Le APEA rappresentano per le imprese un'opportunità d'insediamento di eccellenza in quanto offrono economie di scala, infrastrutture e servizi comuni, una gestione ambientale condivisa e partecipata ed una riduzione dei costi per l'approvvigionamento idrico ed energetico.

Le APEA sono state istituite dal **D.Lgs. 112/98**. L'art. 26 attribuisce alle Regioni la loro disciplina, affinché siano *"dotate delle infrastrutture e dei sistemi necessari a garantire la tutela della salute, della sicurezza e dell'ambiente"*. Prevede inoltre una gestione unitaria delle infrastrutture e dei servizi presenti e invita a scegliere *"prioritariamente tra le aree, zone o nuclei già esistenti, anche se totalmente o parzialmente dismessi"*.

La Regione Emilia Romagna risulta essere il territorio più attivo a riguardo, contando numerose sperimentazioni, tra le quali l'area industriale a nord di Reggio Emilia (Mancasale). Con la **L.R. 20/2000** indica che tutti i nuovi ambiti specializzati per attività produttive devono assumere caratteri di aree ecologicamente attrezzate.

Gli **obiettivi** che si pone di perseguire per riqualificare l'area produttiva del quartiere Gardenia saranno quindi:

- riqualificare le strade dotandole di percorsi ciclo-pedonali che colleghino l'area col resto del quartiere e con la stazione della metropolitana di superficie;
- risanare energeticamente i fabbricati esistenti intervenendo sull'involucro edilizio, ottenendo così efficienza energetica e qualità architettonica;
- mantenere la polifunzionalità degli usi all'interno dell'area (produttivo, commercio, ristorazione);
- aumentare la qualità dell'insediamento prevedendo

nuove aree verdi e conferendo riconoscibilità agli spazi e ai percorsi.

Comune denominatore degli interventi proposti sia per la riqualificazione e il riuso della Gardenia sia per il quartiere Mirabello, è l'attenzione rivolta in particolar modo alla riorganizzazione (e talvolta realizzazione ex novo) degli spazi pubblici e il tentativo di ottenere l'eterogeneità funzionale e sociale dei luoghi. Questi due aspetti, combinati ad altri fattori quali l'accessibilità della zona, quindi la connessione (con i mezzi più svantaggiati) con l'intorno, generano la fruizione delle diverse funzioni da parte di utenze differenziate e soprattutto con modalità e tempi differenti, generando così **tessuti urbani vitali e fruiti nell'arco di tutta la giornata.**

CONCLUSIONI

Nella città odierna, il termine *periferia urbana* indica le forme residenziali incomplete: per mancanza di servizi, di centralità e/o di simbologia e di immagine.

Il tema della periferia urbana irrompe agli inizi degli anni Novanta in un quadro evolutivo nel quale il tema dell'ambiente e, più specificatamente della riqualificazione del territorio, sta assumendo un rilievo senza precedenti.

Nelle trasformazioni della città dal dopoguerra ad oggi, ha avuto un peso determinante la gestione dello sviluppo urbano basata su aspetti, forse troppo teorici, puramente quantitativi e proiettati nel tentativo utopistico di programmare e prevedere tutto.

E' quindi evidente come oggi sia necessario ripensare, ripianificare, riqualificare e gestire il territorio urbano.

La riqualificazione va ripensata e gestita per aree intersecando e mettendo in relazione tutti i fenomeni e le attività che vi hanno sede e anzi ottimizzandone il grado di integrazione.

Non si può continuare a guardare la periferia con disinteresse e con disprezzo perchè in quest'ottica non è possibile mettere a punto un intervento corretto. La periferia infatti, lo si voglia o no, è la città moderna. Se non sapremo cogliere non solo gli aspetti negativi, che sono tanti e indiscutibili, ma anche gli aspetti positivi, difficilmente riusciremo a rovesciare un processo che minaccia di travolgere il senso profondo della città, nata come luogo di relazione tra le persone.

La periferia è una città non finita, o meglio non di qualità. Occorre allora guardarla non soltanto con sdegno verso le sue caratteristiche di incompiutezza e di mancanza di significato, ma anche come una realtà da affrontare, di cui avere cura; dobbiamo sapere guardare con interesse alle cose che sono state costruite in questa città imperfetta che potrà, attraverso un cambiamento di indirizzo degli interventi, acquistare significato e organicità.

Nella periferia manca infatti quella rete di fattori aggreganti che è presente nel centro storico: mancano le piazze come organi della città, luoghi di interazione in cui si affacciano funzioni diverse, in cui il commercio si intreccia con la residenza, con i servizi pubblici e con gli altri ingredienti dell'effetto città che, separati tra loro, rimangono inefficaci. E ciò è fattibile solo realizzando una maglia policentrica che produca luoghi da abitare, dove incontrare altre persone e sentirsi liberi ma non isolati.

Non più e non solo case, dunque, ma servizi, attrezzature ed infrastrutture a rappresentare gli elementi chiave ed i luoghi prioritari attraverso cui controllare, progettare e disegnare il processo di riqualificazione dei *pezzi di città*.

Sembra quasi un ritorno alle regole che hanno prodotto la città storica, dove il *vuoto urbano*, il progetto degli spazi aperti, delle piazze, degli arredi, il disegno dei percorsi e degli attraversamenti, è così dunque occasione di ricucitura di margini e di trame perdute o assenti, di fruizioni ed opportunità mancate, di connessioni in grado di valorizzare il patrimonio esistente senza contrapporre ulteriori emergenze o nuove contrapposte forme di autonomia urbana.

I progetti proposti per i quartieri Mirabello e Gardenia, oggetto di questo elaborato di tesi, sono stati suggeriti dal dialogo costante col contesto esistente e si basano principalmente sull'idea di rigenerazione urbana. Partendo dalla valorizzazione degli spazi pubblici e dal riuso degli edifici dismessi, lo scopo principale è quello di recuperare la funzione attrattiva delle periferie e incoraggiarne la fruizione degli spazi da parte dei cittadini, incentivando e rendendo gradevoli gli spostamenti pedonali, la sosta e la percezione del proprio vissuto quotidiano.

BIBLIOGRAFIA

AA.VV., *Stop & go. Il riuso delle aree industriali dismesse in Italia. Trenta casi studio*, Alinea Editrice, Firenze 2005

Walter Baricchi, *Iconografia di Reggio*, in "Storia illustrata di Reggio Emilia", vol. III, Aiep Editore, San Marino 1987

Walter Baricchi, *Lo sviluppo urbanistico*, in "Storia illustrata di Reggio Emilia", vol. III, Aiep Editore, San Marino 1987

Walter Baricchi, *Situazioni e sviluppo urbanistico della città di Reggio Emilia nella prima metà del XX secolo*, Mucchi, Modena 1987

Paolo Bedogni, *Pianificazione urbana a Reggio Emilia*, in "Il filugello", n. 4, 1982

Giuseppe Campos Venuti, *Città senza cultura. Intervista sull'urbanistica*, Editori Laterza, Bari 2010

Giuseppe Campos Venuti, *La strategia riformista di Reggio Emilia*, in "Urbanistica", n. 137, settembre-dicembre 2008

Giuseppe Campos Venuti, *Una rivoluzione nel disegno di piano*, in "Urbanistica", n. 137, settembre-dicembre 2008

A. Clementi, F. Perego (a cura di), *Eupolis. La riqualificazione delle città in Europa*, vol.I, Laterza, Bari 1990

P. Conforti, D. Naddeo (a cura di), *Cento proposte per lo spazio pubblico*, Parma 2010

Paolo Costantini, William Guerrieri (a cura di), *Gardenia. Reggio Emilia 1996*, Comune di Rubiera Editore 1997

Zeno Davoli, *Vedute e piante di Reggio dei secoli XVI-XVII-XVIII*, Bizzocchi Editore, Reggio Emilia 1980

Annarita Ferrante, *La città a pezzi o i pezzi di città nella costruzione sostenibile dei luoghi urbani*, Alberto Perdisa Editore, Bologna 2006

Ugo Ferrari, *Per una città delle persone*, in "Urbanistica", n. 137, settembre-dicembre 2008

Roberto Gambino, *Il nuovo PRG di Reggio Emilia*, in "Urbanistica", n. 76-77, dicembre 1984

Sara Gasparini, *Dai piani della crescita ai piani della trasformazione. Il ruolo della Valutazione Ambientale Strategica*, tesi di laurea, relatore Treu Maria Cristina, Politecnico di Milano, a.a. 2007/2008

Jane Jacobs, *Vita e morte delle grandi città. Saggio sulle metropoli americane*, Giulio Einaudi Editore, Torino 1969

La vecchia Reggio, Città Editrice, Reggio Emilia 1997

Kevin Lynch, *L'immagine della città*, Marsilio Editori, Venezia 1964

Franca Manenti Valli, *Gli strumenti di pianificazione*, in "Reggio Storia", n. 1, giugno 1978

Enrico Manicardi, Carlo Pellacani, *Reggio nel 2000*, Consulta, Reggio Emilia 1999

Anna Marmiroli, *Le acque e l'uomo*, in "Storia illustrata di Reggio Emilia", vol. III, Aiep Editore, San Marino 1987

Oswaldo Piacentini, *Il piano Regolatore Generale del comune di Reggio Emilia*, in "Il filugello", n. 6, Reggio Emilia 1968

Guglielmo Piccinini, *Piante e vedute di Reggio nell'Emilia*, Libreria Nironi & Prandi, Reggio Emilia 1939

Alberto Pioppi, Alessandra Margini (a cura di), *Profumo di Gardenia. Percezioni e visioni di un quartiere*, Reggio Emilia 2009

POLIS, n. 1, giugno 1994

Luciano Salsi, *Un fiore di quartiere. La gardenia di Reggio Emilia*, 1999

Stefano Storchi, *Recupero, riqualificazione e riuso della città*, Edizioni Unicopli, Milano 2001

Sergio Zanichelli, *Itinerari reggiani di architettura moderna*, Alinea Editrice, Firenze 1991

Comune di Reggio Emilia, *PRG 1999*, approvato dalla Giunta della Regione Emilia-Romagna con Deliberazione n. 1202 del 27/06/2001

Comune di Reggio Emilia, *PSC di Reggio Emilia*, approvato dal Consiglio Comunale con deliberazione C.C.n.5167/70 del 05/04/2011

Provincia di Reggio Emilia, *PTCP 2010*, approvati dal Consiglio Provinciale con atto n.124 del 17/06/2010

PTCP 2010_ <http://www.provincia.re.it>

PRG 1999 e PSC 2009_
<http://progettare.pianotelematico.re.it>

APEA_ <http://www.ecoazioni.it>
<http://www.siproferrara.com>
<http://www.soelia.it>