



Spett.le
Comune di Reggio Emilia
areanord@municipio.re.it

Reggio Emilia, li 27/12/2011

Oggetto: Lavori del Gruppo di Progetto

Gli scriventi Ordine degli Architetti, Ordine degli Ingegneri, Collegio dei Geometri della Provincia di Reggio Emilia, hanno congiuntamente esaminato il documento consegnato loro nel corso dell'ultimo incontro di lavoro del Gruppo.

Nella pienamente riaffermata forma collaborativa all'iniziativa, ravvisano il molto opportuno proposito di un necessario "fare il punto" nello stato attuale come utile strumento per le naturalmente necessarie implementazioni che permettano di completare un organico quadro propositivo di riferimento sull'intero quadrante nord del territorio reggiano nelle sue complesse interrelazioni con le molteplici importanti realtà preesistenti del resto del territorio sia provinciale che di area vasta.

Responsabilmente consapevoli dell'impegno richiesto al contributo delle componenti professionali tecniche istituzionali su un settore cruciale, non solo urbanistico, del futuro del sistema territoriale reggiano, ritengono quindi doveroso sistematizzare con miglior definizione ed organicità i contributi da essi forniti in forma ovviamente frammentaria delle fasi discorsive dei vari incontri.

Ritengono quindi di mettere a disposizione, allegandolo, il proprio contributo coordinato in bozza in vista di una auspicabile sintesi organica del lavoro del Gruppo di Progetto.

Distinti saluti

Dott. Arch. Walter Baricchi
ORDINE DEGLI ARCHITETTI, PIANIFICATORI, PAESAGGISTI E CONSERVATORI

Dott. Ing. Piero Antonio Gasparini
ORDINE DEGLI INGEGNERI

Geom. Francesco Spallanzani
COLLEGIO DEI GEOMETRI

**GRUPPO DI PROGETTO AREA NORD – IV GRUPPO INFRASTRUTTURE
IL CONTRIBUTO DEGLI ORDINI E COLLEGI PROFESSIONALI
BOZZA DI TESTO**

A- PREMESSA: gli Ordini Provinciali degli Architetti e degli Ingegneri unitamente al Collegio dei Geometri intendono fornire all'Amministrazione Comunale di Reggio Emilia, il presente contributo elaborato in forma unitaria. Tale metodo che prende come punto di partenza il presente documento, intende riaffermare la comune volontà di mettere le professionalità tecniche del territorio al servizio della Società, in linea con la propria natura di Organi Ausiliari dello Stato, facenti capo al Ministero di Grazia e Giustizia. Riaffermando con ciò la massima disponibilità alla continuità per il suddetto contributo "in progress" per ogni ulteriore sviluppo (progettuale e gestionale) delle tematiche attinenti all'area nord, nella sola ottica di pubblico interesse. Sulla base del materiale esaminato, si evidenziano i seguenti punti:

B- FASI PROPEDEUTICHE PRELIMINARI:

B1: IPOTESI BASE NUMERICHE DI PARTENZA: si ritiene prioritaria la verifica della previsione relativa all'Area Vasta di una utenza prospettata di due milioni di fruitori sulla quale base configurare le soluzioni conseguentemente ipotizzate. Di conseguenza tale ipotesi va attentamente esaminata e dimostrata sulla base dei tempi e facilità di accesso dalle zone interessate.

B2: LETTURA PRIORITARIA DEL TERRITORIO SULLE SCALE ALTE - DEFINIZIONE APPROFONDATA DELLE CONDIZIONI DI CONTORNO:

fondamentale il quadro di stato di fatto e di previsione delle realtà territoriali confinanti e dei bacini previsti a gravitare sia sulla futura Stazione Mediopadana che sulle Strutture ed Infrastrutture dell'area in esame. Ad iniziare dalle situazioni e previsioni socio-economiche ed urbanistiche di Parma, Modena (ormai di fatto unica città lineare con Reggio) e Mantova per citare solo quelle che presentano i maggiori problemi di sutura e di condizionamenti relativi ai rispettivi pesi urbanistici che sappiamo essere oggi in forte movimento (es: potenziamento della Stazione e Fiera di Parma, forte insediamento Direzionale di Modena ovest, ecc.). Evidente la prioritaria incidenza dei sistemi di mobilità e viabilità dell'Area Vasta dai quali dipendono le garanzie dei flussi di accesso posti a base delle ipotesi qui in esame.

B3- PROGRAMMI E PREVISIONI PROVINCIALE E REGIONALI.

Nel corso degli incontri con il Gruppo, la Regione ha evidenziato precise problematiche su molte ipotesi di organizzazione della mobilità prospettate al Gruppo di Progetto stesso ed esposto ipotesi organizzative meritevoli di approfondito confronto su di essi anche agli effetti dei possibili ed oggi quanto mai auspicabili contributi economici per le realizzazioni.

C- OBBIETTIVI PROGRAMMATRICI: necessaria una prioritaria definizione del Modello Socioeconomico che prefigura la Reggio del futuro, quadro logicamente correlato con le città di Parma e Modena, a fronte di una crisi generale che investe una società che presenta specifiche eccellenze in vari campi ma con un tessuto economico medio in difficoltà ed una anomala pressione demografica esterna di difficile inserimento sociale ed economico nel quadro delle limitate risorse disponibili a fronte dell'aumentata richiesta di servizi.

D- OBBIETTIVI PROGETTUALI:

D1- DEFINIZIONE PRIORITÀ E QUADRO ECONOMICO:

il quadro-obiettivo prospettato appare di forte consistenza quantitativa che ovviamente comporta un altrettanto forte impegno economico-finanziario con conseguente necessaria obbligata programmazione della progressività realizzativa nel tempo. Determinante quindi una precisa definizione programmatica della scala delle Priorità nel Quadro delle Realizzazioni, in sistematico parallelo col relativo Quadro Economico, che in questo caso vedono forzatamente quelle di maggior incidenza sulle necessarie risorse, cioè le Infrastrutture, principalmente della Mobilità (pubblica e privata) che sappiamo essere le condizioni indispensabili del decollo del modello ipotizzato nelle singole future edificazioni.

Parallelamente quindi alla Tabella delle Priorità vanno coniugate le Verifiche di Fattibilità sulla base delle documentabili Risorse Disponibili per le singole realizzazioni prefigurate.

D2- SITUAZIONI DI FATTO E DI DIRITTO:

la cartografia di base sul reale stato attuale dell'Area Nord deve necessariamente e puntualmente essere aggiornata soprattutto per quanto riguarda i Piani Particolareggiati approvati e/o in itinere o di ogni altra realizzazione già in corso o programmata in essere (carta riassuntiva generale).

D3- INFRASTRUTTURE:

costituendo l'elemento primario portante di ogni progettazione urbanistica, hanno qui il compito di indicare non solo la struttura interna del Comparto Nord, ma anche quella (di maggior impegno) di inserirsi in termini migliorativi su un vasto contesto territoriale attualmente di non soddisfacente livello infrastrutturale. Nel ristretto ambito comunale, il prioritario collegamento col Centro Storico, gli attraversamenti nord (Autostrada, Stazione Tav, aree produttive Mancasale, ecc.) – sud (residenza), nell'Area Vasta le suture con le mobilità extra comunali, provinciali e regionali, i diversi pesi urbanistici in movimento soprattutto sull'asse della via Emilia.

In generale ovviamente determinanti i tempi per raggiungere la Stazione Tav che non devono vanificarne i vantaggi offerti dalle sue Tabelle orarie, con conseguente negativa riduzione dell'utenza, la cui consistenza è data a base delle nostre attuali previsioni.

Per la mobilità generale, necessitano quindi precise definizioni sia del sistema su ferro integrato nei programmi sovracomunali del settore (esplicitati dalla Regione durante le

audizioni) sia quello molto importante su gomma (strade e parcheggi) attualmente inadeguato.

D4- LE AREE PER L'EDIFICABILITA':

la loro definizione in termini di quantità, perimetrazioni e funzioni, è successiva e conseguente a quella della prioritaria rete infrastrutturale della Mobilità che deve garantirne con un chiaro disegno di previsione ampia, la miglior possibile fruibilità funzionale.

D5- FLESSIBILITA' FUNZIONALE:

a fronte della rapidissima evoluzione delle condizioni socioeconomiche appare oggi necessario evitare rigide prefigurazioni (eventualmente anche seducenti) di impostazioni "compositive" tipologiche.

In pratica l'attuale impossibilità di fare previsioni anche semplicemente in tempi medi, suggerisce di sostituire la "urbanistica dei vuoti" (vedi perimetrazioni di risulta sopraccitate) alla tradizionale "urbanistica dei pieni", in grado di meglio far fronte alla forte variabilità delle migliori, oggi non definibili, possibili offerte edificatorie future.

D6- COLLEGAMENTI: (si suggerisce l'adozione estesa della cartografia delle isocrone soprattutto sulle maggiori linee di flusso)

D6.1- STAZIONE TAV- CASELLO AUTOSTRADALE:

principio di un indispensabile Nodo Intermodale della Mobilità con perno sulla Nuova Stazione, impone almeno un diretto agevole fluido collegamento (in assenza della purtroppo eliminata contiguità) fra queste fondamentali realtà. Ambedue necessitano ovviamente di adeguati parcheggi sosta-scambio a servizio del nodo.

D6.2- STAZIONE TAV – CENTRO STORICO:

nello schema generale del futuro assetto del territorio, costituisce l'indispensabile asse portante naturale di ogni nuovo modello di previsione. La funzionalità del collegamento deve riguardare ovviamente sia la mobilità pubblica che quella privata, e costituire un segno di forte evidenza nel disegno del territorio.

D6.3- STAZIONE TAV – STAZIONE ATTUALE:

di fondamentale importanza la funzionalità di tale collegamento

D6.4- LA FRATTURA DELLA FERROVIA ATTUALE:

costituisce tuttora una barriera di forte incidenza fra i due settori nord-sud. Il collegamento purtroppo solo ciclopedonale fra i piazzali Marconi ed Europa ha ancor più evidenziato tale situazione, ben difficilmente ovviabile con un economicamente troppo impegnativo ipotizzato interrimento della attuale ferrovia. A tal proposito si rammenta l'eterna attesa per l'interrimento dei due attuali attraversamenti ferroviari sulla via Emilia.

E- ZONE SPECIFICHE:

Si segnalano, di seguito, le zone o i sistemi specifici importanti che meritano un particolare commento da correlare attraverso la rete infrastrutturale

E1- REGGIANE:

evidente il rapporto (tra l'altro storico) con l'adiacente aeroporto con le conseguenti forti possibilità di attività integrative. In un Piano Generale di quest'area, finora inspiegabilmente trascurato, questo rapporto merita certamente la massima attenzione.

E2- AREOPORTO:

situato in posizione "urbana" in diretto contatto con la Stazione ferroviaria attuale, costituisce con essa e soprattutto con l'area storicamente complementare delle "Reggiane" un esteso e molto favorevole potenziale polo vocato a collegamenti coordinati col resto del Paese ed attività di supporto. La sua area è elemento obbligatorio importante per le previsioni sull'area nord preservandone assolutamente le attuali caratteristiche e potenzialità da riconoscere di grande importanza per il futuro di Reggio.

E3- FIERA:

in posizione favorevole a fronte autostrada (la funzionalità dipenderà molto dal futuro dell'area interposta). E' elemento importante all'interno del sistema economico reggiano, riconoscendone i naturali ambiti positivi pur nei confronti delle diverse dimensioni rispetto alle altre Fiere Emiliane.

E4- AUTOSTRADA:

determinante parte dell'asse portante del sistema di collegamento nord-sud nazionale, è infrastruttura fondamentale di raccordo del sistema Reggio con le aree vaste di interesse che le veloci trasformazioni in atto proiettano in continua espansione. Appare necessario migliorare al massimo la permeabilità al nostro territorio (secondo casello, da ubicare nel quadro di un riordino generale viabilistico), realizzare un efficace sistema intermodale con il sistema ferro, dotarla di adeguati spazi per futuri eventuali adeguamenti.

E5- L'AREA INDUSTRIALE DI MANCASALE:

inserita organicamente nel contesto nord necessita di una forte riqualificazione

F- CENTRO STORICO - AREA NORD: IL NUOVO SISTEMA DUALE

F1-IL DATO AMBIENTALE :

Il Centro Storico costituisce il luogo in cui si sono concentrate, stratificate e testimoniate la storia, la cultura, l'identità della nostra comunità. Il sistema territoriale converge verso di esso. I suoi valori urbanistici-architettonici sono altissimi e senza riscontro sul resto del territorio. La sua conservazione dipende dalla vitalità che sapremo garantirgli.

F2- LE DIREZIONALITA':

va confermata e aggiornata la storica funzione direzionale del Centro Storico come unica condizione della sua sopravvivenza. Particolare attenzione alle condizioni di contorno costituite da una periferia essenzialmente residenziale ormai difficilmente permeabile che rende problematici gli indispensabili flussi di collegamento fra questo Direzionale ed il suo territorio. La creazione di "varchi" e spazi per attività direzionali a scala superiore a immediato contatto col C.S. sono alcune delle condizioni che la

Normativa Urbanistica deve affrontare soprattutto verificando le nuove norme della “Città storica”.

F3- LA RIPARTIZIONE DELLE FUNZIONI:

va riconosciuto che le funzioni direzionali della Zona Nord devono essere complementari e non sostitutive di quelle del C.S.

Il quadro dell'organizzazione territoriale del Terziario (fondamentale quello Alto per il quale il C.S. è naturalmente vocato) va quindi metodologicamente riferito all'Unicum Urbanistico Centro Storico - Area Nord in un'ottica di doverosa attenzione al primo in un positivo rapporto reciproco.

F4- IL COLLEGAMENTO CENTRO STORICO-AREA NORD:

vale a dire fra il cuore ed i polmoni del futuro assetto urbanistico. Deve essere l'obiettivo primario sia per il sistema pubblico che privato, la cui realizzazione (boulevard polifunzionale?) richiederà possibili non facili provvedimenti chirurgici data l'attuale infelice situazione interposta fra le due entità.

F4- L'EQUIPARAZIONE DEGLI STANDARD:

il C.S. costituisce il Centro Commerciale naturale insostituibile (lo dimostrano le imitazioni formali dei proliferanti outlet esterni), ma se il C.S. deve poter difendere questa sua alta vocazione, deve poter competere con iniziative concorrenziali esterne, soprattutto con standard di fruibilità analoghi, in primis di facilità di accesso e capacità di sosta che vanno riconosciuti strategicamente prioritari. Da considerare il Piano della Reggia Sotterranea (parcheggi, canali tecnologici, ecc.)

F5- IL RIEQUILIBRIO SOCIALE:

vanno rimosse le condizioni di degrado in cui molte zone del C.S. versano attualmente, attraverso una politica di incentivazioni al recupero e controllo dell'abusivismo abitativo. La miglior dotazione di servizi costituisce col conseguente incremento dei valori immobiliari, incentivo agli investimenti di recupero con relativa remunerabilità su base qualitativa. In tale ottica il sottosuolo degli spazi non edificati del C.S. devono supplire alla cronica inadeguatezza del sistema di sosta delle auto, liberando contemporaneamente le strade.

G- IL QUADRO URBANISTICO GENERALE

G1- LA CITTA' LINEARE PR-RE-MO:

costituisce ormai una realtà che impone un approfondito coordinamento, fra le tre città. Il confronto fra i modelli di sviluppo, le compatibilità, criticità e gli strumenti attuativi è elemento base della definizione delle configurazioni territoriali e della conseguente programmazione degli investimenti.

La posizione centrale di Reggio è geograficamente favorevole ma comporta la necessità di competere in termini di infrastrutture (fondamentale supporto del marketing territoriale) con Modena e Parma, a fronte del forte potenziamento in atto in questo campo da parte dei nostri vicini. L'organizzazione del complesso area nord – centro

storico giocherà il suo futuro sul loro sistema infrastrutturale integrato da privilegiare quindi prioritariamente in termini di previsioni di scala larga.

INDICE

A- PREMESSA:

B- FASI PROPEDEUTICHE PRELIMINARI:

B1: IPOTESI BASE NUMERICHE DI PARTENZA:

B2: LETTURA PRIORITARIA DEL TERRITORIO SULLE SCALE ALTE.

DEFINIZIONE APPROFONDATA DELLE CONDIZIONI DI CONTORNO:

B3- PROGRAMMI E PREVISIONI PROVINCIALE E REGIONALI

C- OBIETTIVI PROGRAMMATORI

D- OBIETTIVI PROGETTUALI:

D1- DEFINIZIONE PRIORITA' E QUADRO ECONOMICO:

D2- SITUAZIONI DI FATTO E DI DIRITTO:

D3- INFRASTRUTTURE

D4- LE AREE PER L'EDIFICABILITA'

D5- FLESSIBILITA' FUNZIONALE:

D6- COLLEGAMENTI:

D6.1- STAZIONE TAV- CASELLO AUTOSTRADALE:

D6.2- STAZIONE TAV – CENTRO STORICO:

D6.3- STAZIONE TAV – STAZIONE ATTUALE:

D6.4- LA FRATTURA DELLA FERROVIA ATTUALE

E- ZONE SPECIFICHE:

E1- REGGIANE

E2- AREOPORTO

E3- FIERA:

E4- AUTOSTRADA

E5- L'AREA INDUSTRIALE DI MANCASALE

F- CENTRO STORICO - AREA NORD: IL NUOVO SISTEMA DUALE

F1-IL DATO AMBIENTALE

F2- LE DIREZIONALITA'

F4- IL COLLEGAMENTO CENTRO STORICO-AREA NORD

F4- L'EQUIPARAZIONE DEGLI STANDARD:

F5- IL RIEQUILIBRIO SOCIALE:

G- IL QUADRO URBANISTICO GENERALE

G1- LA CITTA' LINEARE PR-RE-MO