

Focus - Le città del futuro

VALORIZZAZIONE DEL TERRITORIO

Rigenerazione urbana, troppi piani solo su carta

Pochi progetti al via: trasformazione e riuso al centro degli sviluppi sostenibili, ma manca una regia condivisa

di **Maria Chiara Voci**

Un tempo era materia per soli urbanisti. Relegata nelle aule accademiche e tema per alte lezioni universitarie. Oggi di rigenerazione urbana e trasformazione del territorio parlano tutti: dalle Camere e di commercio, coinvolte con Ance e Cnappc nel progetto Riuso, agli ambientalisti, che con gli stessi attori hanno promosso il progetto Dissesto Italia, in cui sono coinvolti i geologi. La legge di riferimento è ferma al 1942 ed è tutta da reinventare: sotto l'hashtag #lecittàvivibili è stato lo stesso ministero delle Infrastrutture a lanciare, in estate, una "chiamata alle armi" per raccogliere idee e suggestioni. Un punto fermo c'è: gli strumenti sono da ripensare. Ma la ricetta su come procedere è ancora frammentata nei pareri di molti. In attesa che sia lo Stato a guidare la ricomposizione di una visione unitaria e comune.

Per capire meglio il presente, occorre prima analizzare il passato. Dagli anni Novanta, si sono succeduti in Italia i Prusst, gli Urban, i Contratti di quartiere. A cui si è sommata una fioritura, intensa, di programmi complessi e integrati, di scala regionale o urbana, espressi sempre in sigle, dai Prin ai Priu fino ai veneti Piruea. Ma questo genere di iniziative muovevano, almeno in parte,

da logiche speculative, sostenute da grandi numeri e da numerose promesse. Uno scenario che, oggi, non esiste più. «Non possiamo più permetterci di ragionare secondo gli schemi di un mondo che non tornerà più - afferma Ezio Micelli, decante di Estimo all'Iuav di Venezia -. È necessario tornare a sobrietà e realismo. Ieri si è realizzato sempre guardando all'offerta, oggi prima di intervenire occorre ragionare sulla domanda. Le risorse vanno concentrate su pochi progetti. Guidati dall'arrivo di grandi infrastrutture pubbliche e dove c'è una potenziale richiesta di insediamenti per residenza, terziario o tempo libero. Fuori da questi pochi casi, l'orizzonte della trasformazione deve puntare al riciclo intelligente, a immaginare nuovi usi, anche temporanei, che sono il frutto di scommesse fatte dalle amministrazioni per cercare, attraverso l'effettivo utilizzo di un'area, di ricucirle attorno un nuovo valore».

Proseguire nella vecchia logica di progettare pezzi di città, senza confrontarsi con il bisogno e sperando di intercettare qua e là fondi, rischia - anche per i Comuni più virtuosi - di dare vita a tante "tavole apparecchiate", a cui però nessun investitore in concreto finisce per sedersi. Gli stessi programmi per il riuso, lanciati più di recente dal Governo, sembrano non dare grandi risposte: il Piano per le città, che muove dal decreto Sviluppo 83/2012 e che ha selezionato 28 progetti da cofinanziare con 318 milioni di euro per generare un volano di 4,4 miliardi di ricadute, sta arrivando solo ora e faticosamente al traguardo delle prime convenzioni sottoscritte. Il Piano campanili, promosso dal decreto Fare Dl 21 giugno 2013 e che stanziava 150 milioni per più di 174 interventi, viene da molti ritenuto un'occasione perduta: una pioggia di risorse sparse senza una precisa programmazione, che ha finito per concedere un aiuto non alle opere migliori, ma a quelle i cui

promotori sono stati più rapidi a proporre la candidatura.

«Ciò che manca - afferma Giuseppe De Luca, segretario generale dell'Inu (Istituto nazionale di urbanistica) - è una visione unitaria. Una regia unica, che crei sinergie fra le diverse azioni e che, fra il resto, contribuisca anche a superare un vecchio limite dei progetti di rilancio del territorio. Troppo spesso, in passato, sono stati rivolti a cambiare la faccia architettonica di un luogo, piuttosto che a porre una vera attenzione per rigenerarlo nei suoi aspetti economici, gestionali e sociali, creando quel giusto mix di condizioni destinate a garantirne la vita futura». Come alcuni casi concreti dimostrano, a trainare i progetti che riescono, oggi, a fare il salto di qualità è spesso la presenza di una grande infrastruttura. Dalle trasformazioni Tiburtina e Ostiense a Roma, dove l'elemento centrale è il ferro, a Scandicci, dove a guidare il recupero è la tranvia, alla Variante 200 di Torino, dove c'è una linea di metrò a fare da nerbo alla riqualificazione; centrale è il ruolo delle grandi reti di mobilità. «Senza l'infrastruttura - afferma Simone Gheri, ex sindaco di Scandicci e direttore di Anci Toscana - il nostro progetto non avrebbe avuto il suo fondamento. Un approccio nuovo alla ristrutturazione del territorio non può prescindere da una valutazione strategica».

Finiti i tempi dei grandi landmark, tocca poi anche agli attori del sistema riflettere sul proprio ruolo. «Le imprese devono imparare a cambiare metodo - afferma il centro studi Ance, che di recente ha curato uno studio che propone idee e metodi e racconta esperienze di trasformazione urbana sostenibile -. L'approccio oggi è quello del dialogo con il territorio. Non esistono più le grandi opere autoreferenziali. Ogni intervento ha un senso solo se è parte di una visione più complessiva, che punta ad assolvere a necessità diverse e mette in comunicazione mondi differenti, dalle banche alle istituzioni, ai privati».

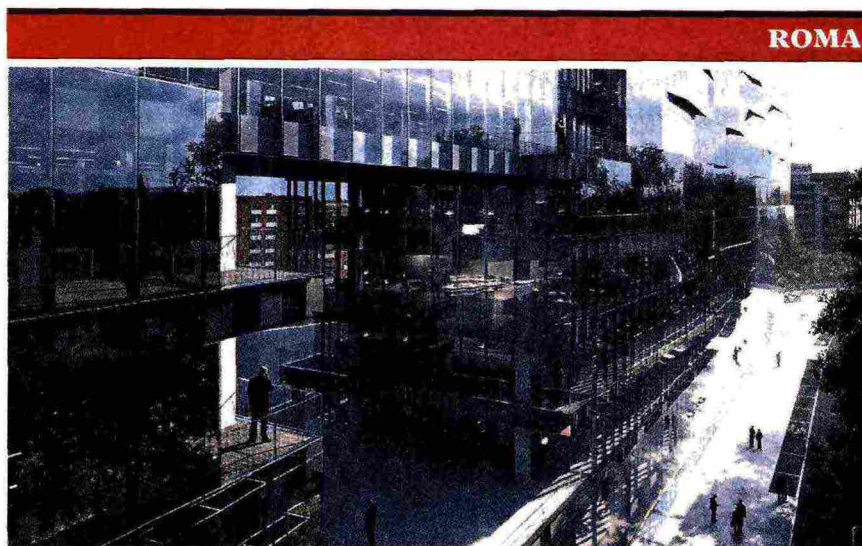
**GLI INTERVENTI
IN CAMPO**

► **Piano per le città**

L'idea è stata dell'allora viceministro alle Infrastrutture Mario Ciaccia (quando ministro era Corrado Passera). Che, nell'ottica di un rilancio delle aree urbane del Paese, ha promosso con il DI 22 giugno 2012, n. 83, l'avvio di un piano per finanziare il recupero di spazi degradati. Il programma è entrato nella piena operatività a gennaio 2013. Le amministrazioni comunali di tutta Italia hanno inviato al ministero delle Infrastrutture e trasporti 457 proposte di intervento: di queste ne sono state scelte 28, che possono usufruire di un cofinanziamento nazionale di 318 milioni. La ricaduta prevista è l'attivazione di lavori per 4,4 miliardi di euro complessivi, tra fondi pubblici e privati. Il ministero non ha, al momento, fornito lo stato di avanzamento complessivo del programma. Alcune convenzioni stanno però raggiungendo il traguardo, come accaduto il 10 settembre a Settimo Torinese.

► **Programma 6mila campanili**

Deriva dal cosiddetto decreto Fare, DI 21 giugno 2013, n. 69. È rivolto a finanziare piccole opere immediatamente cantierabili nei comuni sotto i 5mila abitanti. Con il fondo di 100 milioni di euro stanziato nel decreto sono stati finanziati 115 progetti. A febbraio 2014, è stato firmato un decreto per la seconda fase del programma e sono stati approvati altri 59 progetti per un totale di 50 milioni. Lo stato di avanzamento dei lavori, comune per comune, è reperibile sul sito del ministero nella pagina Cantieri-Comuni.



**NELLA CAPITALE SVILUPPI
SULLE LINEE INFRASTRUTTURALI**

Il leitmotiv sono le infrastrutture. Che, a Roma, in modo chiaro ed evidente, stanno guidando la trasformazione urbana. A partire dalla stazione Av Roma Tiburtina, dove è stato inaugurato la scorsa settimana lo spazio pubblico della Città del sole: un complesso "mixed use" firmato dallo studio Labics per Hines e Inpgi e costruito da Parsitalia (in parte già abitato). Nella stessa area in diretta connessione con la stazione sta salendo molto rapidamente il complesso sviluppato da Bnp Paribas Real Estate (nel rendering), che diventerà il nuovo quartier generale per i 3.300 dipendenti di Bnl. Un'architettura di 12 piani, che sarà certificata Leed Gold, progettata da 5+1AA in un'area di 75mila mq, la prima opera in costruzione nelle aree ferroviarie messe in vendita dalle Ferrovie per ripagare la stazione Av. Un landmark di architettura contemporanea nell'ambito di un piano di valorizzazione del quadrante est della città, a pochi passi dallo Sdo (Sistema direzionale orientale, ndr) che da anni attende definizione e completamento. Seconda area di particolare interesse, a ridosso della linea del ferro, in corso di trasformazione è quella dell'Ostiense dove nell'ex Air terminal realizzato per i mondiali del '90 si è insediato Eataly e dove Ntv ha aperto la sua prima stazione della capitale. In quest'area è in cantiere da anni la riconversione degli ex Mercati Generali ed

è prevista anche la sede unica del Campidoglio. Terza area del centro storico in fase di rigenerazione è quella a ridosso della stazione Termini dove è in cantiere un grande parcheggio sopraelevato sui binari e una nuova definizione degli spazi commerciali dentro la stazione. Se questi sono i cantieri aperti, nelle intenzioni della giunta Marino ci sono diverse aree sotto i riflettori in tema di rigenerazione urbana. Giovanni Caudo, assessore alla Trasformazione urbana, sta concentrando il suo impegno sul recupero delle caserme di via Guido Reni, dove è prevista la costruzione della Città della scienza e un nuovo quartiere sviluppato con Cdp investimenti. Altro progetto di particolare rilievo è quello per lo stadio della Roma con annessa viabilità e servizi (e costruzione di due torri su progetti di Daniel Libeskind). Non solo, nei giorni scorsi è stato annunciato un piano di rigenerazione per il Corviale, dove è previsto anche un concorso internazionale di progettazione organizzato con la Regione e l'Ater per il rilancio del quartiere. «Proprio grazie alla sinergia interistituzionale - ha precisato l'assessore allo Sviluppo delle periferie Masini - siamo riusciti a riattivare nei mesi scorsi circa 100 milioni per far ripartire lo sviluppo e i servizi in zone chiave come Acilia, San Basilio, Tor Bella Monaca, Magliana». - **M. C. V.**

© RIPRODUZIONE RISERVATA

IL NODO FINANZIARIO

Risorse dai fondi europei

► La riqualificazione del patrimonio edilizio urbano passa in primo luogo dall'efficientamento energetico. «Un ambito in cui i risparmi non ripagano del tutto gli investimenti – spiega Marco Marcatili, analista economico Nomisma –, diventa quindi centrale l'elaborazione del business plan e la corretta proiezione delle risorse da destinare, il che presuppone una conoscenza approfondita del patrimonio». I flussi di risparmio variano in base alla zona climatica e alla tecnologia, cioè al tipo di intervento previsto. «E il tasso di interesse da scontare per la provvista, il cui costo dipende dal portafoglio di immobili, può andare dall'1,5-2% della Bei (Banca europea degli investimenti, ndr) al 4-5%, se si rientra nella politica Invimit, fino all'8% medio di fatto concesso dal mercato». Un investimento in retrofit può ripagarsi per metà con i risparmi energetici (in modalità Escò) e per il 20-30% grazie agli incentivi attuali. «Rimane un 20-30% di risorse da recuperare: l'ente – prosegue Marcatili – può servirsi di quelle che andrebbe comunque a spendere per costi straordinari, o può costruire un progetto e usare fondi strutturali».

Una strategia finanziaria a sostegno dei progetti di riqualificazione urbana potrebbe partire da un principio di reciprocità pubblico-privato. Intermediare ad esempio una quota del risparmio delle famiglie finalizzato a un fondo rotativo nazionale. Oppure, a livello locale e grazie al radicamento delle banche, si può pensare a una raccolta obbligazionaria di scopo per progetti urbani con stringenti condizioni di eleggibilità e secondo standard europei, valutando un intervento dello Stato a "garanzia" del capitale investito.

Resta inteso che si deve interpretare in senso "integrale" la riqualificazione, con progetti e interventi profondi, sia sull'inviluppo che sugli impianti. «Opere insomma che portino a un reale dimezzamento del costo della bolletta e che – dice Marcatili – si stima abbiano un costo di 250 euro al mq: per proporle su larga scala e favorire condizioni finanziarie migliori per l'intervento dei privati, si deve puntare a fare massa critica. E riposizionare l'offerta a un livello superiore, perché al momento c'è una sotto-strutturazione delle Escò: solo il 15% delle imprese può affrontare

un appalto di 5 milioni, valore medio per la riqualificazione energetica del patrimonio immobiliare pubblico».

Per la prima volta i regolamenti comunitari ammettono la possibilità di impegnare i fondi Ue per il recupero degli edifici, anche se soprattutto in relazione agli obiettivi di efficientamento energetico, coesione sociale, eccetera. «In virtù del Regolamento Ue 1303/13 – afferma l'avvocato Marco Monaco, partner dello studio legale associato Nctm – le regioni o alcuni ministeri possono quindi attivare fondi specifici a garantire la liquidità. Un'ipotesi è la costituzione di un Fondo di partecipazione, finanziato dal Fesr, per sostenere interventi di riqualificazione, supportati con investimenti rimborsabili, che sono cumulabili con sovvenzioni e abbuoni d'interessi». Tali strumenti consentirebbero anche a privati o partenariati pubblico-privato di accedere al credito in modo semplificato e vantaggioso. «L'autorità di gestione può affidare compiti di esecuzione alla Cdp – nota Monaco – o anche sottoscrivere ad esempio un'apposita intesa, in via diretta, con le relative società in house, che costituirebbero il fondo gestendo le risorse comunitarie». – **D. Aq.**

« RIPRODUZIONE RISERVATA »**LA PRESIDENTE AUDIS**

«Serve più concorrenza tra le città»

► «Le città italiane dovrebbero imparare a competere. Così come accade in Francia, in Inghilterra o in Olanda. Le amministrazioni locali, aiutate dal Governo, dovrebbero innescare una battaglia, nel senso positivo del termine, a suon di migliori proposte e opportunità offerte agli abitanti che scelgono di insediarsi sul loro territorio. Perché attrarre cittadini significa non perdere contributi fiscali, poter mantenere elevati gli standard dei servizi, tutelare un mix sociale che, altrimenti, rischia di andare disperso».

Marina Dragotto è il direttore di Audis, l'associazione delle aree urbane dismesse, nata nel luglio del 1995 dall'esigenza di dare impulso al dibattito sul recupero e titolare di un Protocollo della Rigenerazione Urbana, che contiene la «matrice della qualità», cioè una check-list di criteri e parametri utili ad aiutare le amministrazioni nella valutazione dei progetti. «In Italia, oggi, le città sono in crisi – prosegue – depredate e svuotate delle proprie funzioni e incapaci di dare origine a reali processi di rinnovamento. Se c'è un

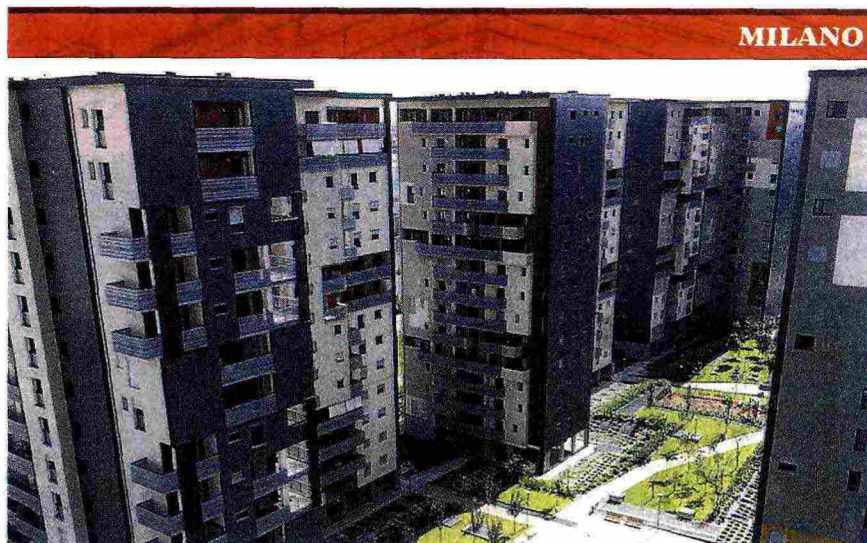
problema, nessuno pare fino ad oggi averlo colto. Con il risultato che, sulla città, pochi stanno seriamente investendo». E le difficoltà non riguardano solo i grandi capoluoghi. «Anni di politiche rivolte ad assicurare a tutti una casa e a decentrare i

Marina Dragotto (Aree urbane dismesse): troppa attenzione dei piani governativi al solo tema edilizio, e sempre in emergenza

servizi, per risolvere criticità legate magari al traffico e alla mobilità, hanno finito con lo svuotare le zone centrali. Se qualcuno incrociasse i dati, basterebbe osservare la distribuzione del reddito fra centro e periferie, per capire che in centro sono rimasti a vivere solo i troppo ricchi o i molto poveri, a discapito della classe media. Purtroppo, però, non è stata avviata una riflessione seria e solo in pochi paiono coscienti di ciò che sta accadendo».

Il problema più importante non sono neppure le risorse. «La carenza – sottolinea Dragotto – è nel metodo. Manca una rotta precisa. I programmi lanciati, negli ultimi anni, dai diversi governi, hanno concentrato l'attenzione solo sul tema edilizio, senza mettere così in moto meccanismi di rinnovamento più ampi e complessi». Guardano al contesto socio-urbanistico e demografico. «Inoltre, si è sempre lavorato in emergenza. Con il risultato che le risorse si sono sparpagliate laddove c'era un comune pronto a portare avanti un pezzo di un progetto già avviato. Senza una visione generale». Una situazione che frena anche l'arrivo di capitali dall'estero. «Un progetto non può funzionare se insieme non ha anche un piano, almeno ventennale, che dimostra come possa poi reggere nel tempo. Non basta costruire le opere, ma bisogna renderle vive. Per questo, l'Audis ha elaborato una propria proposta. Per aiutare i decisori pubblici a individuare quali sono gli obiettivi di interesse collettivo che devono essere sempre individuati in un progetto, dagli aspetti urbanistici e paesaggistici, a quelli economici, sociali, culturale e ambientali. Nel nostro lavoro, proponiamo inoltre una proposta di ristrutturazione delle procedure amministrative, per accelerare i tempi, pur mantenendo invariate le normative». – **M.C.V.**

« RIPRODUZIONE RISERVATA »



SINERGIE PUBBLICO-PRIVATO PER L'EDILIZIA CONVENZIONATA

Avvio prima dello scoppio della crisi, arriva oggi sul mercato lo sviluppo immobiliare tra viale Breda e viale Sarca a nord di Milano (nella foto): sette torri residenziali, per un totale di 700 appartamenti che affacciano su un parco pubblico da 11.500 metri quadrati, aprono le porte ai loro inquilini dopo anni di cantiere. «C'è ancora qualche appartamento da vendere - afferma Matteo Marangoni, presidente di UniAbita che insieme alla cooperativa Cmb ha realizzato l'intervento - ma l'aver puntato tutto sull'edilizia convenzionata di qualità ci ha permesso di ottenere degli ottimi risultati sul mercato, in momento così difficile». Con il progetto delle cooperative Uniabita-Cmb in zona Bicocca, il social housing decolla così in un'area storicamente a vocazione industriale e riconvertita grazie a un investimento complessivo pari a 47,5 milioni di euro. La maggior parte degli alloggi (tutti in classe A) sono stati assegnati con un canone agevolato pari a 73,69 euro al mq annuo. Gli altri sono proposti sul mercato attraverso contratti di futura vendita e, comunque, a prezzi contenuti (in media 2.450 euro al metro quadro).

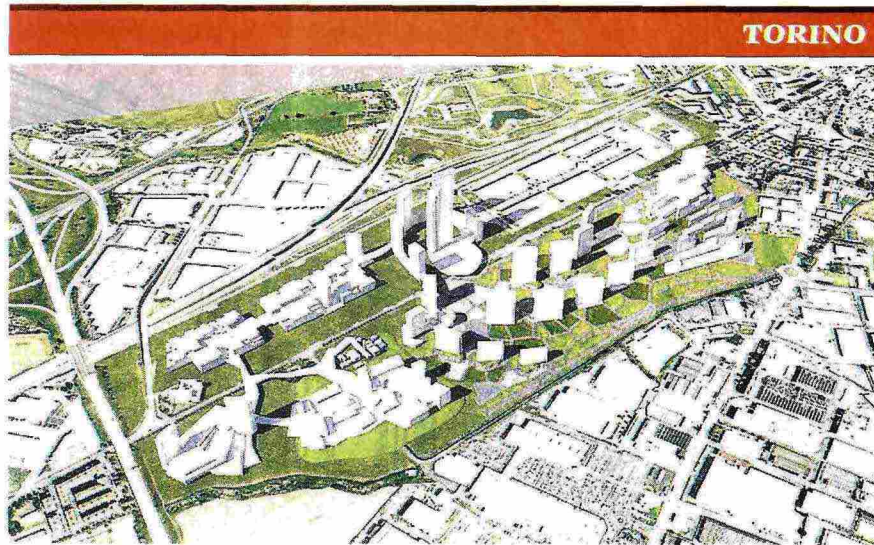
Sono gli alloggi low cost quelli su cui punta Milano per rigenerare le aree dismesse e rilanciare le trasformazioni urbane. «Non possono esserci più punti mono-ono nel tessuto urbano - ha detto

la vicesindaco di Milano, Ada Lucia De Cesaris, durante l'inaugurazione del progetto Uniabita-Cmb in Bicocca - ma dobbiamo promuovere il mix sociale e lo sviluppo di nuovi quartieri, cercando di integrare le funzioni». In questa direzione si muove il nuovo regolamento edilizio, approvato la settimana scorsa dal consiglio comunale, che entrerà in vigore con la pubblicazione sul Burl (Bollettino ufficiale della Regione Lombardia) nei prossimi giorni. A rendere possibile l'intervento delle cooperative in Bicocca è stato un finanziamento regionale di 14,7 milioni di euro complessivi. «Un investimento pubblico del genere - aggiunge la vicesindaco De Cesaris - non è più ripetibile in futuro. Bisogna iniziare a ragionare su dove trovare le risorse, attraverso la riduzione degli oneri o l'introduzione di sconti e facilitazioni in caso di interventi che prevedano la bonifica delle aree oppure una percentuale importante di edilizia sociale». Con questo spirito il Comune negli ultimi anni ha avviato numerosi tavoli di confronto con i privati: dalla Bicocca fino a Citylife, l'obiettivo è promuovere l'edilizia che sappia tenere conto dell'interesse pubblico. - **Mi. F.**

 WWW.ILSOLE24ORE.COM



A Milano nuove regole per costruire: tutte le novità del regolamento edilizio



SETTIMO, UNA «LAGUNA VERDE» VICINO ALL'ALTA VELOCITÀ

Nonostante la crisi, l'amministrazione ci crede. Pezzo dopo pezzo, sta "apparecchiando la tavola" nell'area del grande, futuro insediamento di Laguna Verde (*nel rendering*). Ponendo tutti i tasselli urbanistici che consentiranno, appena lo concederà il mercato, lo sviluppo dell'innovativo quartiere sostenibile, immaginato nel masterplan di Pier Paolo Maggiora. Stiamo parlando del Comune di Settimo Torinese. Alle porte del capoluogo, verso Milano, dove passa già l'alta velocità (in futuro anche quella in arrivo da Lione), non distante dal grande bacino di trasformazione che, a Torino, è previsto sull'orizzonte dei prossimi vent'anni. Cioè l'area della Variante 200 al Prg. A Settimo, l'amministrazione è partita a progettare quando ancora c'erano le condizioni per guardare con speranza al futuro. E ora prosegue dritta per la sua strada. Forte anche di una serie di successi inanellati con il rilancio degli stabilimenti Pirelli e L'Oreal. Su Laguna Verde, appena lunedì scorso, il Comune ha acceso il semaforo verde in Giunta per il nuovo piano particolareggiato sulle aree di proprietà pubblica, 160mila mq in cui è prevista residenza, terziario e commerciale, 130mila mq di parco, piste ciclabili e spazi per ricerca. Il piano si aggiunge al via libera urbanistico, arrivato già da tempo, per la trasformazione dell'apezzamento

Pirelli, fermo in attesa di una ripresa del mercato, e a quello del polo commerciale Percassi, in partenza. «La crisi c'è ed è evidente - spiega il direttore del settore Territorio, Antonello Camillo - ma abbiamo aggiunto un altro pezzo al disegno complessivo. Occorre essere pronti ad intercettare i fondi in arrivo. La logica è quella di procedere a piccoli passi, per costruire grandi piani. Credo che i Comuni debbano comprenderlo. Uscendo dal falso mito che debba essere lo Stato "mamma" a prendere per mano i territori e spingerli a progettare". Un atteggiamento che, nel caso del Piano per le Città, ha premiato Settimo: nonostante non sia capoluogo, il municipio è riuscito a far rientrare il proprio progetto, che riguarda due infrastrutture viabilistiche, fra i 28 finanziati dallo Stato. Lo scorso 10 settembre è arrivata la convenzione definitiva e sono scattati i 180 giorni di tempo per affidare le opere. Fra i progetti cofinanziati dal Piano città e che sono in cammino (peraltro al confine con Settimo) c'è anche quello di Torino, che si concentra sul recupero del quartiere popolare Falchera con un mix di azioni, già tutte o quasi in fase di cantierabilità, che vanno dal miglioramento della viabilità al verde, dal recupero di edifici scolastici all'housing sociale. L'investimento pubblico-privato stimato è intorno agli 80 milioni. - **M.C.V.**

© RIPRODUZIONE RISERVATA

FIRENZE**TEMPI RAPIDI PER SCANDICCI**

Il perno centrale su cui si regge l'intera "architrate" è stata la realizzazione della nuova tramvia per Firenze. Attorno all'infrastruttura, che facilita le connessioni, e grazie alla partnership attiva con gli operatori privati, che hanno ricevuto l'area dal Comune e l'hanno riconvertita, si è sviluppato il progetto del nuovo centro di Scandicci, il primo insediamento in Italia a portare la firma di Richard Rogers.

L'inaugurazione, nella cittadina toscana che conta circa 50mila abitanti, risale alla fine del 2013: l'operazione, condotta in project financing e del valore di 34 milioni, rappresenta uno dei casi meglio riusciti in Italia di collaborazione fra pubblico e privato e ha permesso la nascita di un nuovo polo con residenze, negozi, uffici, una piazza pubblica e un auditorium. Tutto è partito da un bando, pubblicato nel 2004

dall'amministrazione: l'operazione è stata coordinata da un gruppo di imprenditori toscani guidato da Cmsa

società cooperativa (69,96%) e da Unica società cooperativa di abitazione (28%). Unico vincolo posto dalla città, era che il progetto fosse firmato da Rogers: già autore nel 2003 del masterplan dell'area. Una scelta precisa, che ha assegnato nelle mani di un solo architetto un ridisegno di una porzione di città: così hanno fatto, in Italia, anche altre città, come Trento con l'operazione Le Albere firmata da Renzo Piano o Treviso nell'area Appiani con Mario Botta. Parlando in termini numerici, la riconversione integra spazi residenziali per 7.258 mq (circa 80 appartamenti), 2.363 mq di negozi, 3.962 mq di uffici e 2.697 mq di superficie per l'auditorium. Il progetto di Scandicci è stato approvato dal Comune nel 2009, la posa della prima pietra è stata fatta a novembre 2010. Nel 2013 è stato completato e inaugurato nei giorni in cui gli alloggi erano già parzialmente abitati e gli spazi commerciali in funzione. - **M.C.V.**

REPRODUZIONE RISERVATA**REGGIO EMILIA****DA OFFICINA A TECNOPOLO**

Nella seconda guerra mondiale, all'interno delle ex Officine Meccaniche Reggiane, oltre diecimila operai erano impegnati nella costruzione di aeroplani. Oggi, grazie a un progetto di riconversione firmato dall'architetto (locale e giovane) Andrea Oliva, lo spazio ha assunto una nuova vita. E si è trasformato nel nuovo Tecnopolo di Reggio Emilia, un parco tecnologico aperto all'insediamento e alla crescita delle start-up.

La nuova struttura è stata realizzata all'interno del cosiddetto Capannone 19, uno spazio di 4mila mq che ora è aperto a nuova ricerca e produzione. L'iniziativa, che ha permesso la trasformazione delle ex Officine, è del Comune di Reggio Emilia: la città, infatti, ha proposto un concorso a inviti per scegliere l'idea giusta. L'operazione, che si è conclusa a fine 2013, è costata 5,5 milioni, finanziati dall'amministrazione cittadina e dalla Regione Emilia Romagna. Lo spazio riconvertito, vincolato dalla

Soprintendenza, conserva anche nella sua nuova "forma" il ricordo e la memoria di ciò che, in origine, è stato. La struttura storica è rimasta integra, secondo le linee di un accurato restauro conservativo, e all'interno sono stati montati gli elementi in legno, che si ricompongono fino a firmare i vari ambienti su tre livelli: una parte aperta sul modello di una piazza e una parte riservata a laboratori e uffici dei ricercatori.

Il Tecnopolo di Reggio Emilia è parte di una rete di dieci strutture per l'innovazione che stanno sorgendo in Emilia Romagna. Reggio Emilia ha aggiunto, con questa opera, un nuovo pezzo a una trasformazione che ha visto già l'arrivo della stazione dell'alta velocità Mediopadana, sull'asse Milano-Bologna. Inaugurata anch'essa nel 2013 e che, nella struttura dal design futuristico che accoglie i viaggiatori, porta la firma dell'archistar spagnola Santiago Calatrava. - **M.C.V.**

REPRODUZIONE RISERVATA